

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 823

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 februari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 6 februari 2019 overleg gevoerd met de heer Harbers, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 juni 2018 inzake internationaal reizigersvervoer per spoor mede in relatie tot luchtvaart (Kamerstuk 29 984, nr. 783);**
- **verslag van een werkbezoek aan het Verenigd Koninkrijk door een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 7 en 8 oktober 2018 (Kamerstuk 35 067, nr. 1);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid d.d. 24 augustus 2018 inzake Letter of Intent Eurostar (Kamerstuk 29 984, nr. 788);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid d.d. 16 november 2018 inzake antwoorden op vragen commissie over de Letter of Intent Eurostar (Kamerstuk 29 984, nr. 796);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake antwoorden vragen commissie over het programma van eisen Eindhoven-Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 810);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake voortgang realisatie directe Eurostar verbinding tussen Nederland en Londen (Kamerstuk 29 984, nr. 811);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2019 inzake ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 813).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Kröger, Laçin, Middendorp, Schonis, Wassenberg en Ziengs,

en de heer Harbers, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.02 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Aan de orde is het algemeen overleg over internationaal spoor van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik heet beide Staatssecretarissen, mevrouw Van Veldhoven en meneer Harbers, van harte welkom. En ik heet natuurlijk ook de leden van harte welkom: meneer Schonis van D66, mevrouw Kröger van Groen-Links, meneer Wassenberg van de Partij voor de Dieren, de heer Ziengs van de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, de heer Amhaouch van het CDA en de heer Laçin van de SP. De heer Wassenberg, moet ik zeggen, is hier aanwezig. Hij is de afgelopen tijd vervangen in deze commissie door mevrouw Teunissen. Inmiddels heeft hij zijn plek weer ingenomen. Dat is niet formeel bekrachtigd, maar ik ga ervan uit dat de overige leden geen bezwaar hebben tegen zijn deelname aan dit overleg. Het interessante is dat als ik geen protest zie, de heer Wassenberg meteen een punt van orde heeft. Daar geef ik hem graag het woord voor.

De heer Wassenberg (PvdD):

Inderdaad, voorzitter, ik had er twee. Eén was toestemming vragen om hier aanwezig te zijn. Dat is gebeurd; dank u wel. Daarnaast is er iets wat mij onaangenaam trof. Vanochtend las ik in de krant over de plannen van de Staatssecretaris met de trein in Nederland en in het buitenland. Ik hoorde haar ook op de radio. Wij kregen de stukken pas twee uur van tevoren. Alles bij elkaar is het 100 pagina's. Ik vind dat dat eigenlijk niet kan. Ik vind dat wij die stukken eerder hadden moeten hebben dan de pers en eigenlijk ook eerder dan 2 uur en 8 minuten voor aanvang van dit debat. Het gaat over het internationale spoor, het gaat over reizen naar Duitsland. Ik wil even uitspreken dat dit geen stijl is en dat we de stukken echt eerder hadden moeten hebben.

De voorzitter:

Helder. Als ondervoorzitter van deze commissie steun ik het punt van de heer Wassenberg ook. De Kamer en het kabinet hebben heldere afspraken gemaakt over de informatievoorziening. Een van de punten daarbij is dat de Kamer nooit later wordt geïnformeerd dan de pers. Maar ik wil mevrouw Van Veldhoven – ik neem aan dat het haar terrein is; dat staat hier ook, dus dat neem ik dan aan – even het woord geven om te reageren.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter, ik kan alleen maar zeggen dat de heer Wassenberg gelijk heeft. We hadden vandaag nog een laatste overleg. Ik heb geprobeerd meteen daarna op «send» te drukken. Het was ook niet geagendeerd voor dit algemeen overleg. Maar ik zie wel waarom de heer Wassenberg de link legt met dit algemeen overleg. Laat ik zeggen dat ik het betreur. Ik zal zorgen dat we daar scherp op zijn. Ik deed het in mijn enthousiasme om vol aan de slag te gaan met deze visie, maar hij heeft gewoon een punt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan wil ik het woord geven aan de heer Schonis van D66 voor de eerste termijn, waarbij ik opmerk dat ik uitga van vier minuten spreektijd. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. We kunnen het een Staatssecretaris van Spoorzaken toch moeilijk kwalijk nemen dat ze in sneltreinvaart een aantal zaken probeert op te pakken, waarvan akte.

Voorzitter. Het vliegtuig is helaas nog steeds het meest populaire vervoermiddel voor korte reizen en vervoer binnen Europa. We weten eigenlijk allemaal dat vliegen erg slecht is voor het klimaat en fors bijdraagt aan onze CO₂-uitstoot. Het is eigenlijk net als roken. Je weet dat het slecht voor je is, maar ja, het is toch plezierig om, in dit geval, zo snel mogelijk je bestemming te kunnen bereiken. Niet voor niks was vorig jaar het woord «vliegschaamte» kandidaat om het woord van het jaar te worden.

Om van je vliegschaamte af te kunnen komen, moet je natuurlijk de trein kunnen pakken. We zijn wel blij dat de Staatssecretaris vandaag haar toekomstvisie voor 2040 bekend heeft gemaakt: een netwerk tussen de negen grootste Nederlandse steden met elke tien minuten een intercity-trein, waarop ook snelle verbindingen naar de ons omringende landen kunnen aansluiten. Ik heb daar natuurlijk wel een vraag over. Hoe worden in dat plan de regio's buiten die negen grote steden goed bediend en aangesloten op het landelijke netwerk? Blijven rechtstreekse treinverbindingen tussen steden als Maastricht, Middelburg en Groningen enerzijds en de Randstad anderzijds gewoon bestaan? Ik zie iemand in de zaal zitten die daar laatst een leuke opmerking over heeft gemaakt in de krant. Een grote belemmering voor reizigers op dit moment om internationale treinreizen te boeken, is dat je op veel boekingswebsites, zoals Expedia en Booking.com, alleen maar vliegreizen kunt boeken. Gaat de Staatssecretaris in overleg met de reisbranche om standaard naast vliegreizen ook treinreizen aan te bieden op dit soort websites? Nu we het toch hebben over het boeken van een reis: wil de Staatssecretaris ook in overleg met de reisbranche aangeven dat bij iedere reis niet alleen het verschil in kosten inzichtelijk wordt gemaakt, maar ook de hoeveelheid CO₂-uitstoot per type vervoer en de werkelijke reisduur van deur tot deur? Want het duurt wel even voordat je vanaf Charles de Gaulle in hartje Parijs bent. Dan nog wat specifieke spoorlijnen, voorzitter. Ik ben toch wel een beetje teleurgesteld in het versnellen van de Berlijntrein. Ik las dat ergens tussen 2025 en 2030 die trein een uurtje sneller in Berlijn kan zijn dan nu het geval is. Wat ons betreft zijn twee stops in Nederland voldoende en moet je daarna zo snel mogelijk de grens over, naar Berlijn, met zo'n vijf stops in Duitsland. Beide landen dringen dan het aantal stops terug tot een derde van het huidige aantal. Wil de Staatssecretaris zich hier hard voor maken?

Welke snel te realiseren kansen ziet de Staatssecretaris voor het verbeteren van de aansluiting van bijvoorbeeld de Achterhoek en Groningen met Duitsland?

We hebben de trein van Eindhoven naar Düsseldorf, die in 2021 realiteit gaat worden. Dat is natuurlijk hartstikke mooi. Denkt de Staatssecretaris er ook aan om die verbinding door te trekken, bijvoorbeeld naar Den Haag? Dan hebben we gelijk een mooie verbinding vanuit de Randstad naar Duitsland erbij.

Tot slot de Eurostar. De trein is er klaar voor, de aanpassingen op de stations zijn gereed, er moeten alleen nog twee stukken papier worden ondertekend, twee verklaringen. Dan kan iedere dag een vierde en een vijfde extra Eurostar naar Londen reizen. Helaas, België en Frankrijk liggen nog steeds dwars. Gaat de Staatssecretaris haar twee collègues snel overtuigen, zodat ook zij hun vliegschaamte kunnen overwinnen en voortaan de Eurostar kunnen nemen?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik wil het woord graag geven aan mevrouw Kröger voor haar bijdrage.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ben ik heel erg blij om hier weer te zijn, zeker bij dit debat over internationaal spoor, dat er ook op mijn verzoek is gekomen; een heel fijn debat om mee te beginnen. De trein staat, zeker als vervanging voor vliegen, in de warme belangstelling. Nu is het zaak dat enthousiasme om te zetten in concrete acties. Ik hoop dat deze Staatssecretaris het internationaal spoor met dezelfde warmte omarmt als de fiets, want dat doet wat.

Prijs, tijd en gemak zijn de drie knoppen waaraan we moeten draaien om de trein echt concurrerend te maken met het vliegtuig. Om met dat eerste te beginnen: accijns voor kerosine horen op het bordje van de Minister thuis, maar kan de Staatssecretaris kijken of de gebruikersvergoeding die door internationale treinen betaald wordt, omlaag of zelfs weg kan? Het liefst Europees en zeker voor slaaptreinen die rijden over leeg spoor. Als bunkerbrandstoffen voor het vliegverkeer onbelast zijn omdat het export is, geldt dat dan redelijkerwijs niet ook voor de stroom voor de Thalys en de Eurostar? Geen energieheffing, geen btw, net als het vliegtuig.

Dan tijd. Ik licht twee trajecten eruit: Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Londen. De Staatssecretaris schetst helaas een vrij somber beeld voor Amsterdam-Berlijn. Wat zijn toch de mogelijkheden voor een of twee keer per dag een snelle point-to-pointtrein met weinig tussenstops op korte termijn? Heel graag een reactie. Dan Londen: een enorm succes. Sinds april een kwart miljoen reizigers, evenveel als 1.100 vliegtuigen, zo heeft men berekend, met slechts twee treinen per dag. Die vierde en vijfde trein zijn in voorbereiding, maar er zijn twee belangrijke obstakels: er moet nog een handvol extra marechaussees bij en Frankrijk en België ruziën over de grenscontrole in Brussel. Dat eerste moeten we gewoon doen en dat tweede is niet aan ons. Klopt het dat er juridisch geen redenen zijn om te wachten tot zowel de vierlandenovereenkomst als de bilaterale overeenkomst met Engeland getekend is en dat we dus, zodra het bilaterale verdrag met de Britten er is en er een aankondiging is van het vierlandenverdrag, de grenscontrole in Brussel kunnen afschaffen en gewoon kunnen doorrijden? Kunnen de Staatssecretarissen dit vandaag toezeggen en hiermee aan de slag gaan?

Ik was erg blij toen vorig jaar mijn motie werd aangenomen over heraansluiting bij het Europees nachtnet: de slaaptrein. Kan de Staatssecretaris zich er persoonlijk voor inzetten dat die nachttrein van de ÖBB vanaf 2020 weer gaat rijden? Kan zij ook in gesprek gaan met andere aanbieders over meer mogelijkheden? De slaaptrein naar Berlijn gaat eenmalig rijden. Een mooi privaat initiatief, maar kunnen de nachttreinen vanuit het zuiden naar Parijs niet doorrijden naar Nederland? Graag een verkenning naar de mogelijkheden vanuit het perspectief van de Nederlandse reiziger.

KLM vliegt nog steeds zeven keer per dag naar Brussel. Ik wil de Staatssecretaris met klem vragen om, samen met de Minister, met de luchtvaartsector en de NS harde afspraken te maken over het uitfasen van deze echt volstrekt onnodige vluchten. Op korte termijn een convenant over het vervangen van de vluchten naar Brussel door treinen.

Dan de derde knop: gemak. Een Europees treinticket boeken is helaas nog vaak een crime, zo heb ik zelf gemerkt toen ik naar Venetië wou. Er moet snel een Europees NDOV-loket voor alle reisdata komen. Voor de kaartjes is helaas meer nodig, maar alles begint met data. Kan de Staatssecretaris zich hier in Europa hard voor maken? Ik denk bijvoorbeeld ook aan een

tweede treinreizigerstop waar we dit samen met andere landen kunnen oplossen.

Ten slotte. De ambitie moet zijn dat de trein voor afstanden tot 750 kilometer aantrekkelijker is dan het vliegtuig. Onderschrijft de Staatssecretaris dit als keihard beleidsdoel? Zo ja, kan het dan opgenomen worden in de nieuwe luchtvaartnota die ik hierbij graag zou omdopen tot «internationale bereikbaarheidsnota»?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Wassenberg voor zijn bijdrage.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Net als de vorige twee sprekers begin ik met uw welnemen deze bijdrage van de Partij voor de Dieren in het debat over het internationaal treinverkeer met de luchtvaart. Want de luchtvaart groeit met 7% per jaar en als we niet snel tot krimp overgaan, komen de doelen van Parijs definitief buiten bereik, alle klimaattafels en klimaatwetten ten spijt. Om de luchtvaart te laten krimpen, zijn snelle en betaalbare internationale treinen onmisbaar. Nu zijn die internationale treinen bijna altijd langzamer en duurder dan het vliegtuig. Een retourtje Londen kost al snel honderden euro's als je niet vele maanden van tevoren boekt en met het vliegtuig kan het voor een paar tientjes. Dat komt doordat de luchtvaart vrijgesteld is van de meeste belastingen en daardoor een ongelooflijk groot concurrentievoordeel heeft op de internationale trein. Exemplarisch is wat dat betreft dat we in 2014, na 54 jaar, afscheid hebben moeten nemen van de autotrein naar een aantal buitenlandse bestemmingen. Die is gewoon weggeconcentreerd door de kunstmatig goedkoop gehouden luchtvaart.

Het is tijd voor verandering van het spoor. De Staatssecretaris is daar positief over. Het gaat niet zo snel als zij wil en als wij willen, maar zij ziet ruimte om door te pakken, schrijft ze. Terwijl de Staatssecretaris verbetermogelijkheden voor 2040 schetst, heeft de luchtvaart in de afgelopen vijf jaar een derde meer passagiers vervoerd. Dus we moeten echt meer haast gaan maken. 2040 is te ver weg. Kan de Staatssecretaris schetsen wat nodig is om zo snel mogelijk te komen tot echt snelle, kwalitatief hoogstaande verbindingen met het buitenland?

Het KiM-rapport laat zien dat een treinreis van Amsterdam naar Kopenhagen, die nu nog elfenhalf uur duurt, straks tien uur duurt. Maar de afstand Amsterdam-Kopenhagen is ongeveer 800 kilometer. Dat betekent dat die trein straks met een gemiddelde snelheid van 80 km/u van Amsterdam naar Kopenhagen boemelt. Ik ga er vanzelf langzaam van praten. Daar kun je toch moeilijk enthousiast over zijn? Begrijpt de Staatssecretaris mijn gereserveerdheid? Want als je op het traject Amsterdam-Kopenhagen met een snelheid van 200 km/u rijdt, kom je op vier uur uit. Pak nog een paar, bijvoorbeeld drie, tussenstops van tien minuten en dan zit je op viereenhalf uur. Vanwaar dat enorme verschil? Waarom rijdt die internationale trein als een vermoeide boemel en hoe gaan we die versnellen?

Grensoverschrijdend treinverkeer is meer dan alleen de lijn Amsterdam-Berlijn of de lijn Rotterdam-Parijs. Dat gaat ook over Heerlen-Aken. Met het regionale treinverkeer is het beroerd gesteld. Dat regionale grensoverschrijdende verkeer is nu in de praktijk vooral autoverkeer. Dat zou veel meer met de trein moeten kunnen. Kan de Staatssecretaris ook hier een versnelling aanbrengen? Laat ik dat illustreren met een voorbeeld uit het leven gegrepen. Ik woon in Zuid-Limburg en als ik vanuit Geleen naar Genk wil – dat is in België, 25 kilometer verderop – ben ik daar met de auto twintig minuten mee bezig. Als ik met de bus en de trein ga, met die

combinatie, kost het me twee uur en als ik alleen met de trein wil gaan, kost het me drie uur. Voor 25 kilometer! Lopen is bij wijze van spreken sneller.

Ik vraag hier niet om directe treinverbindingen tussen alle dorpen in Nederland en in de buurlanden. Maar wat ik wel vraag, is of de Staatssecretaris het met mij eens is dat internationaal openbaar vervoer niet alleen moet concurreren met het vliegtuig, maar het liefst ook met de auto, dus ook voor de kortere afstanden. Die internationale trein- en busverbindingen moeten echt beter. Daar is geld voor nodig. De Minister gaat geld voor ov-projecten zoeken bij private vastgoedontwikkelaars, maar wat dacht zij ervan om bijvoorbeeld de inkomsten van de vliegtaks in te zetten voor het stimuleren van internationale treinverbindingen? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij daar tegenover staat?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U was precies in vier minuten bij het eindstation.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Mooi, hè?

De **voorzitter**:

Dan mag ik het woord geven aan de heer Ziengs voor zijn bijdrage.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het is goed dat wij vandaag spreken over het internationale spoor. Het is onnodig om te benadrukken hoe belangrijk deze spoorlijnen zijn, zowel voor het goederenvervoer als voor de mensen die naar het buitenland willen en natuurlijk voor de milieucomponent. Zo kom ik eigenlijk direct bij de Eurostar. We hebben het er vaker over gehad en ik heb er zelfs met collega Kröger moties over ingediend. Frankrijk en België hebben een geschil en dat veroorzaakt oponthoud. Nu België geen regering heeft, zou dit oponthoud kunnen oplopen en dit geschil heeft geen invloed op beide verdragen waar al overeenstemming over is. De stand van zaken is nu dat de infra klaar is, dat het convenant tussen Eurostar en het Rijk over de financiering van de KMar nagenoeg op orde en is en dat over het Tripartiet Verdrag over de beveiliging ook in grote lijnen overeenstemming is. Staatssecretaris Harbers noemt de mogelijkheid van de eenzijdige voorlopige toepassing. Voorwaarde daarvoor is dat de Nederlandse functionarissen geen nieuwe bevoegdheden nodig hebben van Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk en daar schuilt een gevaar. De Staatssecretaris kan ook kiezen voor de volgende weg: rechtstreekse diensten starten zodra de teksten van de verdragen gefinaliseerd zijn, zonder te wachten op de ondertekening van het vierlandenverdrag. Het bilaterale verdrag kan sowieso ondertekend worden. Nederland kan dan de intentie uitspreken om het vierlandenverdrag te ondertekenen zodra Frankrijk en België hun geschil hebben opgelost. Ziet de Staatssecretaris die mogelijkheid ook?

Dan mijn tweede punt, de kaart van sporend Nederland. Die roept toch wat vragen op. Noord-Nederland streeft naar een betere verbinding met Noord-Duitsland en verder richting Scandinavië. Is Staatssecretaris Van Veldhoven bereid om per landsdeel een goede internationale spoorverbinding te onderzoeken en deze mee te nemen in het Toekomstbeeld OV en om verder een onderzoeksopdracht te verstrekken om de economische en maatschappelijke kansen voor een sterkere verbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg en het realiseren van een aantakking op het hsl-netwerk richting Scandinavië te onderzoeken? Wellicht zijn daar mogelijkheden voor.

Verder vraag ik de aandacht van de Staatssecretaris voor het realiseren van personenvervoer tussen Emmen en Rheine en de daarbij horende

ambitie om een aantakking te realiseren op het Europese hoofdspoor net via de verbinding Amsterdam-Berlijn. Hier kan het ministerie al helpen door de opname in de Internationale spooragenda reizigers. Wellicht zijn er mogelijkheden voor Europese funding en in de toekomst zelfs financiële participatie.

Dan nog iets over de overige treinverbindingen richting Duitsland. Het lijkt alsof de Staatssecretaris nu al inzet op de route via Arnhem, terwijl er op de huidige route via Deventer en Hengelo al over twee jaar tijdswinst kan worden geboekt. In de regio is brede steun voor het behouden van de Amsterdam-Berlijntrein via de bestaande route. Ik doe dan ook een oproep aan de Staatssecretaris om in deze fase alle varianten goed te onderzoeken. Dan de Wunderline. Er is zorg over het tijdspad in onze fractie. De planning geeft 2024 aan voor wanneer de Friesenbrücke weer hersteld is. Is deze aannname betrouwbaar of kunnen we daar vertraging verwachten? De berichten vanuit Duitsland daarover zijn wisselend. De verbinding Eindhoven-Düsseldorf kan op enthousiasme rekenen binnen onze fractie. Hier echter aandacht voor het pakket van eisen voor de aanbesteding. Het lijkt nu dat de Nederlandse Spoorwegen een voordeel hebben in verband met een compensatie op het hoofdrailnet. Dit voordeel kan dan verdisconteerd worden in de businesscase. Eigenlijk geldt hetzelfde rondom de regels over de in- en uitstappende binnenlandse reizigers. Mijn fractie vraagt om een gelijk speelveld voor andere aanbieders. Is het zaak om dit voor te leggen aan de ACM om dit gelijke speelveld te garanderen? Ik hoor graag van de Staatssecretaris of zij hiertoe bereid is.

Tot slot nog een pleidooi voor het spoorgoederenvervoer. Het is een breed gedragen ambitie om meer goederen per spoor te vervoeren, maar dan moeten we ze ook de capaciteit gunnen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of zij de concrete resultaten die zijn bereikt in het internationale overleg wil meenemen in de halfjaarlijkse update van de voortgang van het maatregelenpakket.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voor ik u laat gaan, zag ik dat mevrouw Kröger nog een interruptie heeft. Ik geef haar graag het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begon heel enthousiast te luisteren toen mijn collega Ziengs begon over de milieucomponent van het internationaal spoorvervoer. Toen dacht ik: dan gaan we het toch hebben over hoe we vliegen binnen Europa gaan vervangen door treinen. Daar hoorde ik wat minder over. Ik vroeg me af of hij het niet ook met GroenLinks eens is dat die vluchten naar Brussel, zeven per dag, ongelooflijk zonde zijn, gezien de schaarse capaciteit op Schiphol en dat we zo snel mogelijk harde afspraken moeten maken om die te vervangen door treinen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Het zou mooi zijn als dat proces snel op gang kan komen. We weten allemaal dat het reizen per trein schoner is dan dat per vliegtuig, maar wij zitten ook op de lijn dat mensen keuzes mogen maken als het gaat om reizen per vliegtuig dan wel per spoor. Maar ik ben het met collega Kröger eens dat als we dat snel kunnen realiseren, we dat moeten gaan doen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Kröger daar nog een vervolg aan wil geven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Net zoals we niet meer binnenlands vliegen in Nederland, is het natuurlijk gek dat je op een afstand als die naar Brussel nog wel zou vliegen. We

vliegen ook niet meer naar Maastricht. Mijn vraag is eigenlijk of de heer Ziengs samen met GroenLinks de Staatssecretaris wil oproepen om met de Minister en de sector daar gewoon harde afspraken over te maken.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik ben altijd wat voorzichtig met het doen van uitspraken als het gaat om harde afspraken. Uiteindelijk willen wij mensen de keuze laten maken – ik gaf dat net in mijn eerste beantwoording al aan – of ze willen vliegen of per trein willen reizen. Natuurlijk kun je dat stimuleren middels prijzen of iets dergelijks. Daarover kunnen voorstellen voorbij komen vanuit het kabinet. Maar om nou direct op te roepen tot harde maatregelen, dat maakt mij altijd wat angstig. Dan denk ik dat het onmiddellijk gaat om wetgeving, regels, et cetera. Volgens mij hoeft dat niet. Je kunt vaak door te stimuleren en te enthousiasmeren mensen wel bewegen om voor een andere vorm van vervoer te kiezen.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Wassenberg. Ga uw gang.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De heer Ziengs zei, misschien onbewust, iets heel interessants. Een van de voorstellen die hij deed, was bijvoorbeeld om te gaan beprijzen. Wat zou een voorstel zijn om die treintickets goedkoper te maken en vooral om die vliegtickets naar Brussel duurder te maken? Heeft de VVD daar ook over nagedacht?

De heer **Ziengs** (VVD):

Nee. Ik noemde net even beprijzing, omdat dat punt vaker in de debatten voorbijkomt. Ik zei daar volgens mij in dezelfde zin bij dat ik daarover ongetwijfeld voorstellen vanuit het kabinet voorbij zal zien komen. Dan het goedkoper maken van het spoorvervoer. Uit de stukken is gebleken dat je als je die prijzen 20% verlaagt een enorme aanloop krijgt aan extra reizigers. Daar zou je dus ook gelijk een verdienmodel aan kunnen hebben, als je die prijzen sowieso gaat verlagen. De heer Wassenberg gaat bij het innemen van zijn stelling over tarieven van vliegen overigens altijd uit van die heel goedkope kaartjes. Het is mij nog nooit gelukt trouwens. Kennelijk zijn er momenten waarop die kaartjes zo goedkoop zijn, maar het kan ook zijn dat het op een bepaald moment duurder is dan per trein reizen. Die momenten doen zich ook voor.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een vervolgvraag. Ga uw gang, meneer Wassenberg.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De heer Ziengs zegt dat hij eventuele voorstellen van het kabinet afwacht, maar we zouden natuurlijk als Kamer ook het kabinet ertoe kunnen aanzetten om vliegen naar Brussel duurder te maken. Wat zou de heer Ziengs ervan vinden als wij als Kamer, bijvoorbeeld bij motie, het initiatief daartoe nemen? Zou hij zo'n motie mee willen indienen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Nou op dit moment niet, denk ik. De woordvoerder over vliegen is mijn collega Remco Dijkstra, dus ik zal daar allereerst in mijn fractie overleg over moeten hebben. Maar ik heb niet de indruk dat hij daar zo om staat te springen, dus ik geloof niet dat ik daar op dit moment een toezegging over moet gaan doen.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ook ik werd erg enthousiast van het verhaal van meneer Ziengs, toen hij erover begon dat hij meer wil investeren in het spoor. Hij noemde daar ook nog Europese financieringsmogelijkheden bij. Ik neem dus aan, meneer Ziengs, dat wij strakjes bij het MIRT een prachtig voorstel kunnen neerleggen voor een mooie spooragenda, gefinancierd vanuit Europa, om de verbindingen vanuit Nederland met de ons omringende landen te verbeteren. Ik ben benieuwd of u die handschoen oppakt.

De **voorzitter**:

Neemt de heer Schonis dat correct aan, meneer Ziengs?

De heer **Ziengs** (VVD):

Uiteraard. Daar hebben we afspraken over gemaakt en daar hebben we budgetten voor, dus we weten ook wat voor middelen ervoor beschikbaar zijn. En als alles wat er meer beschikbaar komt inderdaad bestempeld wordt als zijnde voor het inrichten van een beter spoor, zult u ons daar aan uw zijde vinden.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dat tot tevredenheid van de heer Schonis is. Dan wil ik het woord geven aan de heer Amhaouch. Ga u gang.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het CDA is blij met de extra aandacht voor het internationaal spoorvervoer. We zien de activiteiten die nu ontplooid worden dan ook in het licht van de motie die is ingediend in november 2017, waarin de regering werd verzocht om nader onderzoek te doen naar de kansen en voornemens voor alle mogelijke grensoverschrijdende treinverbindingen. Ook wil ik het regeerakkoord noemen, dat bijvoorbeeld Hamont-Weert en ook Eindhoven-Duitsland of Düsseldorf benoemt. Voorzitter. Eerst wil ik het hebben over de Drielandentrein. Die verbinding heeft het CDA verheven tot symbool voor ons internationale grensoverschrijdende treinverkeer. Als het daar niet lukt, lukt het nergens. Het is de lakmoesproef. We zien dat een deel voortvarend is opgepakt, namelijk Aken-Maastricht. Complimenten daarvoor, maar we zijn er nog niet. Dat het niet lekker loopt, komt volgens de CDA-fractie doordat er geen gedragen visie is, die aan de voorkant is afgestemd met de drie buurlanden en natuurlijk met onze eigen nationale regio's. De vraag aan de Staatssecretaris is hoe we komen tot structureel overleg met Duitsland, België en Luxemburg, in plaats van de case-to-case benadering. We blijven inzetten op een spoortop – die is volgens ons toch nodig – met al deze landen om een goede basis neer te zetten voor onze grensoverschrijdende programma's. Belangrijk als fundament hiervoor is dat we vanuit Nederland «one voice» hebben. Dus de vraag is ook hoe we komen tot een platform in Nederland met alle regio's, zodat we in elk geval een beeld hebben van het grensoverschrijdende internationale spoor vanuit de provincies in samenwerking met de ministeries en natuurlijk de belangrijke stakeholders.

Dan Hamont-Weert. Die staat in het regeerakkoord. De vraag aan de Staatssecretaris is hoe snel we verder gaan. We hebben het hier over het elektrificeren van een kleine 9 kilometer. Dat kan toch niet een al te groot probleem zijn? Wij hopen dus dat dit heel voortvarend opgepakt kan worden. Een heel belangrijke – je ziet dat die steeds meer aandacht krijgt – is Eindhoven-Düsseldorf. Dat traject staat ook in het regeerakkoord. De Staatssecretaris schrijft in de brief dat er binnenkort een bestuursakkoord wordt gesloten. De vraag aan de Staatssecretaris is of we daar inderdaad on track zitten, zodat we voor de zomer de aanbestedingen kunnen gaan doen. Je ziet dat die discussie verder getrokken wordt: Den Haag-Düsseldorf. Ook dat is een ambitie die wij kunnen ondersteunen. Het

zou heel goed zijn als mensen behalve via Utrecht en Arnhem in de toekomst ook vanuit Den Haag naar Düsseldorf kunnen gaan, maar we doen wel een nadrukkelijk verzoek om in deze fase consistent te zijn en betrouwbaar te zijn naar onze Duitse partners en om dit in de aanbeveling Eindhoven-Düsseldorf als prioriteit mee te nemen.

Dan een volgende lijn. Als we het hebben over het vervangen van de luchtvaart door het spoor, wordt gesteld dat Amsterdam-Berlijn een heel mooie lijn zou zijn. In de stukken zie je mogelijkheden en kansen, maar zie je ook hoe complex en hoe duur het kan zijn. Want de bedragen, van 500 miljoen tot 7 miljard, vliegen je om de oren. Toch vinden wij het heel belangrijk dat in deze fase alle opties open worden gehouden. In de samenvatting van de quickscan wordt Arnhem-Emmerich negen keer genoemd en Hengelo-Enschede, het huidige spoor, één keer. Dan zeg ik dat we voorzichtig moeten zijn dat we nu niet al met oogkleppen op dit programma gaan doen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is nadrukkelijk om alle opties open te houden, die voor korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn.

Dan Amsterdam-Groningen-Hamburg-Bremen. Het CDA ziet veel in een sterke internationale verbinding tussen Amsterdam, Groningen en Hamburg. Zo'n verbinding kan aansluiten op het hsl-netwerk richting Scandinavië. We hebben al eerder gepleit voor het doortrekken van de hsl uit Parijs naar Groningen. De verbinding naar Hamburg richting Scandinavië is namelijk een missing link in het TEN-T-hoofdnetwerk. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren? En idem dito, wil de Staatssecretaris ook reflecteren op de Wunderline? Hoe ver zijn we daarmee en zetten we daar de juiste stappen?

De voorzitter:

Mag ik u vragen om tot een afronding te komen?

De heer Amhaouch (CDA):

Ja, ik kom tot een afronding. Schiphol-Amsterdam-Londen is door mijn collega's al herhaaldelijk benoemd. Ik hoop dat de Staatssecretaris voortvarend te werk gaat en dan heb ik het over de Staatssecretaris van JenV. Op het moment dat de politieke overeenkomst tussen Frankrijk en België getekend is, moeten wij niet gaan wachten tot alle papieren rompslomp geregeld is. Dan moet de Staatssecretaris direct het lintje door kunnen knippen, zodat wij geen controles meer hebben in Brussel.

De voorzitter:

Het punt is volgens mij helder.

De heer Amhaouch (CDA):

Dan sluit ik hierbij af. Dank u wel voor de extra seconden, voorzitter.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag aan u. Daartoe geef ik het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet dat ook voor de heer Amhaouch de discussie over vliegen en treinen speelt. Ook aan hem de vraag of Amsterdam-Brussel nou net niet een bestemming is waarvan we moeten zeggen dat het net zo iets is alsof je nog steeds van Amsterdam naar Maastricht of van Amsterdam naar Groningen zou vliegen. Dat doen we niet meer. We zeggen dat vliegen binnen Nederland niet mag. Moeten we er niet naar streven, met een convenant met alle marktpartijen, dat die verbinding Amsterdam-Brussel eruit gaat?

De heer Amhaouch (CDA):

Deze vraag zag ik niet aankomen. Nee, even zonder gekheid. Laat ik even teruggaan in de tijd. In 1996/1997, toen ik begon bij een heel grote machinefabrikant in Eindhoven, vlogen we inderdaad nog van Eindhoven naar Schiphol met een klein vliegtuigje en van Schiphol naar Los Angeles, naar Amerika, naar onze klanten. Dat zou inderdaad vandaag de dag bijna ondenkbaar zijn, maar dat heeft er wel mee te maken dat er een heel goed alternatief is. Van Eindhoven naar Schiphol is er een heel mooie trein. Daar hoeft je niet lang in te zitten. We kunnen erover nadenken om dat te gaan verbieden, maar ik denk wel dat het dan belangrijk is dat je een goed alternatief hebt. We gaan vandaag ook niet zeggen dat we Schiphol-Londen gaan verbieden. Je ziet dat de Eurostar markt krijgt. U noemde het net zelf. Ze willen naar een derde trein. Op een gegeven moment komt er ook een kantelpunt waarop er een goed en betrouwbaar alternatief is, waardoor mensen kiezen voor de trein in plaats van voor het vliegtuig. In deze fase zie ik nog herhaaldelijk dat de trein onbetrouwbaar is. Laatst las ik een heel groot artikel over hoe onbetrouwbaar het spoornetwerk in België is. We hebben het nu inderdaad over Nederland, waar we toch met zijn allen mogen zeggen dat we het redelijk voor elkaar hebben. Naar het zuiden toe moet je door België heen.

De voorzitter:

Volgens mij is het antwoord helder.

De heer Amhaouch (CDA):

Volgens mij zijn daar nog behoorlijk wat uitdagingen. Ik hoop dat ik een antwoord heb kunnen geven aan mevrouw Kröger. Die ambitie meer naar het spoor, ja. In deze fase zijn er nog geen goede alternatieven, maar die groeien wel. Ik denk dat we het er in de toekomst over kunnen hebben.

De voorzitter:

Helder. En toch zag ik de vervolgvraag al aankomen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben wel verbaasd dat nu over Amsterdam-Brussel wordt gesproken als zeer onbetrouwbaar qua verbinding. Het gaat volgens mij niet zozeer over verbieden, als wel dat je zegt dat de Staatssecretaris, de Minister, de luchtvaartsector en de spooraanbieders met elkaar harde afspraken moeten maken over een uitfasering en dat KLM, om maar een luchtvaartmaatschappij te noemen, tickets verkoopt voor bijvoorbeeld Brussel-Schiphol en Schiphol-Los Angeles, waarbij je een deel met de trein doet en een deel vliegt. Dat gebeurt al. Het gaat er dus om dat we een tijdspad neerzetten: wanneer is de laatste vlucht naar Brussel?

De heer Amhaouch (CDA):

Wanneer de laatste vlucht naar Brussel is, weet ik niet. We hebben gezien dat KLM en NS de handen ineen willen slaan en we zien een schaarste op Schiphol. Dan kun je dadelijk kiezen of je naar Brussel wilt vliegen of dat je dat slot gebruikt voor een vlucht naar een andere bestemming. Ik denk niet dat je het in deze fase direct moet gaan verbieden. Daar bent u echt te vroeg. Zo zit ik er tenminste niet in. Maar als er betere alternatieven komen, komt er een kantelpunt en dan is de trein zowel wat betreft comfort, tijd als prijs volgens mij een heel grote concurrent voor die vluchten.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil het woord geven aan de heer Laçin. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Dank voorzitter. We hebben vandaag een debat over internationaal spoorvervoer. Dat toont aan dat we Kamerbreed het belang van dit

onderwerp onderstrepen. We moeten ervoor zorgen dat de trein ook Europees gezien een goed alternatief wordt voor de vervuilende luchtvaart. Vooral binnen 750 kilometer moeten we gewoon veel meer met de trein kunnen doen.

Toch begin ik even nationaal. We zagen de Staatssecretaris vanochtend schitteren met plannen voor spoorboekloze treinen tussen negen grote steden. Dat is ambitieus. Maar om dit te realiseren is veel nodig, zoals aanleg van extra spoor. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij dit op korte termijn laat onderzoeken en of zij daar ook de effecten voor verschillende regio's en voor het spoorgoederenvervoer, dat voor ons ook ontzettend belangrijk is, in meeneemt.

Dan ga ik toch internationaal. De Eurostar. Met een aantal Kamerleden zijn we vorig jaar met de Eurostar naar Londen gereisd. Je mist het vliegtuig echt geen seconde, kan ik zeggen. De Eurostar noteerde mede daardoor sinds april vorig jaar 250.000 reizigers tussen Londen en Rotterdam/Amsterdam. In de zomer van 2019 start de Eurostar ook met een derde trein en er zijn ambities voor een vierde en een vijfde trein. Maar we wachten nog op uitsluitel over de rechtstreekse verbinding tussen Nederland en Engeland. De Staatssecretaris van JenV had toegezegd dat we de conceptteksten van de verdragen in december 2018 zouden ontvangen en dat het opstarten een jaar zou duren. Dat is toen uitgesteld naar februari en in die maand zitten we nu. We weten inmiddels dat de conceptteksten van het bilaterale verdrag en het vierlandenverdrag zo goed als gereed zijn. Wanneer worden deze getekend en gaat de Eurostar dan ook eind dit jaar rechtstreeks van Nederland naar Engeland rijden? Gaat Nederland – die vraag is eerder al gesteld – een beroep doen op de eenzijdige inwerkingstelling tot het moment van ratificatie? Dat is juridisch mogelijk gebleken, dus ik vraag wat de Staatssecretaris daarmee gaat doen.

Dan de controles aan de grens. Klopt het dat Frankrijk en België bakkeleien over wie de controles moet gaan uitvoeren in het VK en dat dit eventueel voor vertraging kan gaan zorgen? Hoe staat de Staatssecretaris van JenV hierin? Hoe gaan we dit oplossen? Tot slot. De Eurostar wil komende zomer een derde trein laten rijden en betaalt ook voor de inzet van de KMar. Dat is uitzonderlijk. Dat gebeurt volgens mij nauwelijks of niet. De Eurostar wil dat doen, maar toch ontbreekt het aan capaciteit bij de KMar. Er zijn volgens mij honderden vacatures op dit moment. Hoe kunnen we dat met elkaar rijmen en gaat het lukken om die derde en straks vierde en vijfde trein te laten rijden met voldoende inzet van de KMar?

Dan de intercity naar Berlijn. Het is teleurstellend dat op korte termijn nauwelijks versnelling te realiseren is op dit traject. Voor dit traject zijn we natuurlijk voor 70% tot 80% afhankelijk van Duitsland en Deutsche Bahn. Wat wij kunnen doen, is druk houden op Duitsland zodat de investeringen in de infrastructuur daar wel tijdig gaan plaatsvinden. Kan de Staatssecretaris van IenW bevestigen dat zij dit gaat doen? Er leiden verschillende wegen naar Berlijn. Er komen vervolgonderzoeken op de quickscan, ook om te analyseren welke route naar Berlijn op lange termijn gewenst is. Wanneer starten deze vervolgonderzoeken en wanneer kunnen we de resultaten hiervan verwachten? In de quickscan lezen we ook dat de gemiddelde snelheid van IC Berlijn 100 km/u is. Dan sluit ik een beetje aan bij wat de heer Wassenberg net zei. Dat vinden wij toch wel ongelooflijk. Tussen twee grote Europese hoofdsteden rijdt de trein gemiddeld 100 km/u. Ter vergelijking: die 100 km/u accepteren wij niet eens op het Kamperlijntje tussen Zwolle en Kampen. Dus hoe wel tussen Amsterdam en Berlijn? Kan op korte termijn die snelheid omhoog? Onderzoekt de Staatssecretaris dit? Wat zijn de mogelijkheden om in ieder geval daar wat tijdswinst in te boeken?

De **voorzitter**:

Mag ik uw vragen om uw snelheid op te voeren?

De heer **Laçin** (SP):

Ik ga mijn best doen, voorzitter. Ik heb nog twee punten. Eerst Eindhoven-Düsseldorf. De antwoorden van de Staatssecretaris zorgen bij ons niet voor duidelijkheid, integendeel. Ik krijg het idee dat de Kamer het maar snel moet goedkeuren zodat het proces voor de aanbesteding kan starten en dat we de effecten later maar eens moeten bekijken. Ik ben benieuwd hoe de effecten van deze lijn zullen zijn op de huidige binnenlandse dienstregeling. Ik wil echt de garantie van de Staatssecretaris dat dit niet ten koste daarvan gaat. Dan nog een punt dat in de antwoorden in het schriftelijk overleg werd genoemd. We hebben gevraagd om het advies van ProRail over de inpassing van het traject mee te sturen. De Staatssecretaris zegt dat dat is bijgesloten bij de antwoorden, maar ik heb ze niet gezien. Dus graag even een bevestiging daarvan en als we ze echt niet hebben gekregen, graag nasturen. Want ik heb wel begrepen dat ProRail heel erg kritisch is en kritisch kijkt naar dit traject. Vandaar dit verzoek. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. In zie een interruptie van de heer Ziengs. Ga uw gang.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat heeft u goed gezien, voorzitter. De heer Laçin sprak over het aanbestedingstraject inzake Eindhoven-Düsseldorf. Ik heb dat ook even genoemd in mijn inbreng, waar het ging om een gelijk speelveld voor alle partijen die daaraan kunnen meedoen. Zou de heer Laçin mogelijkerwijs, als de beantwoording van de Staatssecretaris niet naar wens is, een motie van mij willen steunen om in ieder geval dat gelijke speelveld te bewerkstelligen?

De heer **Laçin** (SP):

Mijn ervaring heeft geleerd dat ik een VVD-motie eerst echt moet zien om die te kunnen beoordelen, maar voor een gelijk speelveld zijn wij altijd. Dat kan ik wel al bij voorbaat bevestigen. De realiteit is ook dat de NS een groot deel van het hoofdrailnetwerk zelf uitvoert en zelf beheert. Als daar koppelingen in liggen, moeten we ook goed kijken naar de rol van NS hierin. Maar een gelijk speelveld, natuurlijk willen we dat. Ik zou een wedervraag kunnen stellen – dat ga ik niet doen – over het creëren van een gelijk speelveld op arbeidsvoorwaarden tussen NS en de andere vervoerders. Daarin vind ik de heer Ziengs ook niet altijd aan mijn zijde, maar ik ben bereid om naar die motie te kijken. Zeker.

De **voorzitter**:

Oké, dat leidt tot tevredenheid bij de heer Ziengs. Dan kijk ik even naar links. Is tien minuten schorsen goed? Dan vervolgen we om 15.50 uur.

De vergadering wordt van 15.41 uur tot 15.53 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik stel voor om eerst het woord te geven aan Staatssecretaris Harbers voor zijn beantwoording. Ik kijk even naar de leden. Ik stel voor om de Staatssecretaris te laten gaan als hij met de beantwoording klaar is. Eventuele additionele punten die nog opkomen, kunnen dan door Staatssecretaris Van Veldhoven worden doorgeleid. Ik zie dat daartegen geen bezwaar bestaat, dus ik geef het woord aan Staatssecretaris Harbers. Ga uw gang.

Staatssecretaris **Harbers**:

Dank u wel, meneer de voorzitter. Dank aan de leden voor hun inbreng en hun vragen. Die werden gekenmerkt door één rode draad: waarom duurt het zo lang, kan het sneller en waar ligt het aan? Ik zal die drie vragen maar even in samenhang nemen, waarbij ik ga proberen om uiteen te zetten dat het toch echt nog net iets meer is dan papierwerk of papieren rompslomp, en dat niet alleen voor de vierde en vijfde trein waarvoor al plannen worden gemaakt, maar ook voor de eerste, tweede en straks wellicht ook derde trein.

In de eerste plaats: hoever zijn we? Het klopt dat de teksten, zowel voor het vierlandenverdrag als voor het bilaterale verdrag tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk, nagenoeg gereed zijn. Maar «the devil is in the detail», zoals altijd. Het gaat om een paar resterende punten, waar we nog wel uit moeten zien te komen. Mijn voornemen, zoals ik vorig jaar aan de Kamer heb gemeld, was om daar in december de finale bespreking over te hebben. Het lag niet aan Nederland, maar er waren drie andere lidstaten, die op dat moment de besprekingen moesten afzeggen. België omdat het kabinet daar net was gevallen en Frankrijk vanwege binnenlandse protesten. Het Verenigd Koninkrijk had ook andere bezigheden, maar bevestigde overigens wel dat men vindt dat het allemaal op de goede weg zit.

Er zijn twee resterende punten. Waar de commissie veelvuldig aan refereerde waren vermeende geschillen tussen België en Frankrijk. Als je vier landen bij elkaar zet, zijn er altijd wel landen die onderling punten te bespreken hebben. Dat klopt. Voor de oplossing daarvan gaat het in de kern om de vraag of ook Belgische grenswachters bijvoorbeeld in Londen grenscontroles mogen uitvoeren. Tot op heden zijn het in de afgelopen 25 jaar Franse grenswachters die dat daar doen voor het hele Schengen-gebied. Op dat punt is advies gevraagd aan de Europese Commissie, omdat wij de Schengengrenscore op dat punt eenduidig uitgelegd moeten zien te krijgen. Dat zou in ieder geval in die zin een oplossing zijn dat in de toekomst ook Belgische grenswachters in Londen ingezet zouden kunnen worden. Dat is weer een wens van Frankrijk, dat vindt dat het dit tot nu toe altijd wel in zijn eentje voor andere lidstaten heeft geregeld.

Bij het andere punt is Nederland de vragende partij. Dat gaat over de bevoegdheden die grenswachters en ook de politie kunnen uitoefenen op het grondgebied van een andere lidstaat. Dat ligt ook voor Nederland wel principieel, omdat wat in het tripartite verdrag staat van de afgelopen 25 jaar, strijdig is met Nederlandse wetgeving op dat punt. Wij kunnen niet op de wijze waarop het in dat verdrag is vastgelegd bevoegdheden overdragen aan bijvoorbeeld politiemensen, marechaussees of grenswachters van andere lidstaten. Nederlands als we zijn proberen we dat pragmatisch op te lossen, maar we zijn daarin de vragende partij bij de andere drie lidstaten. De bevoegdheden die in het verdrag staan worden namelijk in de praktijk niet toegepast. Ze staan al 25 jaar in dat verdrag, maar de praktijk werkt anders, namelijk dat ook altijd politie of marechaussee van de betrokken lidstaat betrokken is bij de uitoefening van die interventies, bijvoorbeeld de arrestatie van mensen, of anderszins ingrijpen. Wat wij proberen te bewerkstellingen is op zijn minst een uitzonderingspositie voor Nederland, waarbij wij niet gehouden zijn aan die bepaling in het verdrag en een pragmatische oplossing kunnen kiezen in overleg met de andere lidstaten. Dat speelt nu nog en daar hopen we zo snel mogelijk akkoord op te krijgen. Maar ik kan de andere landen niet dwingen om ons onze zin te geven. Dus het zal van veel overredingskracht afhangen. Ik heb gelukkig wel gemerkt dat ook de andere lidstaten belang hechten aan uitbreiding van het netwerk van Eurostar.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Schonis, die ik graag het woord geef. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Het antwoord van de Staatssecretaris intrigeert mij wel, want je kunt daar twee kanten mee op redeneren. U kunt zeggen «ik ga proberen om een uitzonderingsclausule voor Nederland voor elkaar te krijgen bij onze twee partners», maar mijn vraag is: stel dat dit niet lukt, is het dan ook mogelijk om onze wetgeving snel aan te passen, want dan doen wij gewoon van onze kant een geste en kunnen we toch snel die treinverbinding tot stand brengen?

Staatssecretaris **Harbers**:

De derde mogelijkheid is dat andere landen hun wetgeving aanpassen of dat verdrag. Dat laatste, zo hebben we vastgesteld, willen ze niet zomaar. Waar we het hier over hebben, ligt wel een tandje ingewikkelder. Ik heb meestal te maken met overleg met de vaste commissie voor Justitie van de Kamer. Je spreekt hier wel over elementaire grondrechten, namelijk de vraag wie bevoegd is om geweld te gebruiken en andere interventies te doen op ons grondgebied. Het ligt niet voor de hand dat onze wetgeving daarop heel snel zal worden aangepast, heb ik zomaar de indruk, ook als ik naar de justitiewoordvoerders uit uw fracties luister.

De heer **Schonis** (D66):

Goed, ik ben zelf ook jurist, dus in zoverre kan ik me iets bij de ingewikkeldheid van de materie voorstellen. Maar je hoeft de dingen niet zo ingewikkeld te maken, want het gaat om een hele specifieke groep van geweldsdragers, zoals het zo netjes heet, of gezagsdragers, in een hele specifieke situatie. Dus het moet toch mogelijk zijn, lijkt mij, omdat het zo specifiek is daar hele specifieke Nederlandse wetgeving voor te maken, wanneer andere landen ons dat zouden vragen.

Staatssecretaris **Harbers**:

Het is een wat-als-situatie. We proberen eerst er op pragmatische wijze uit te komen, gegeven het feit dat ook andere lidstaten deze bevoegdheden tot op heden niet hebben gebruikt. Anders komen we, met specifieke wetgeving, echt wel weer in een ander tijdschema. Dan kom ik sowieso eerst weer bij uw Kamer langs.

Ik denk dat het ook goed is om het volgende in het achterhoofd te houden. Het beeld dat je vaak ziet en dat ik ook een beetje proef in de vragen van de commissie, is: we hebben het over een specifieke situatie, bijvoorbeeld bij de grenspassage op – in ons geval – de stations Amsterdam en Rotterdam. Maar dit hele verdrag gaat over veel meer. Was het maar zo dat een trein altijd vertrekt op een station, op een volgend station aankomt, en dat je alleen daar wat hoeft te regelen. Maar je hebt dit soort verdragen juist nodig om allerlei andere situaties van calamiteiten van een antwoord te voorzien. Wat als er iets gebeurt in de trein? Wat als een trein tot stilstand komt door calamiteiten of aanslagen? Je moet overal rekening mee houden. Wie is dan bevoegd om welke interventies te kunnen doen? Maar nogmaals, zover is het niet. We proberen daar eerst uit te komen. Voor beide verdragen, zowel het vierlandenverdrag als het bilaterale verdrag, is dit nog een punt dat we hebben op te lossen. Als dat rond is, komt het vraagstuk aan de orde van de voorlopige inwerkingtreding, waar eerder de motie van mevrouw Kröger en de heer Ziengs over ging. Wij hebben dat verkend. Het lijkt maar beperkt mogelijk, want niet alle landen kennen in hun wetgeving de mogelijkheid van voorlopige toepassing. Daarom verkent Nederland ook, in overleg met onder andere de betrokken Nederlandse uitvoeringsorganisaties, dus de politie en de Koninklijke Marechaussee, de mogelijkheid van eenzijdige voorlopige toepassing door Nederland. Er worden in het vierlandenverdrag dus afspraken gemaakt over onder andere de samenwerking tussen de rechtshandhavingsautoriteiten. Tot aan de inwerkingtreding van de Eurostarverdragen zal Nederland zich bij een eenzijdige voorlopige

toepassing ten opzichte van die andere landen uitsluitend kunnen beroepen op de verdragen die nu al tussen Nederland en deze landen van kracht zijn. Waar wij nu mee bezig zijn, is heel goed te inventariseren of dit niet tot ongewenste situaties voor Nederland leidt. Dat is wat de marechaussee en de politie nu doen. Er wordt bezien over welke bevoegdheden zij beschikken op basis van bestaande verdragen en welke interventies zij kunnen uitvoeren.

We verkennen dit dus en proberen dit te doen, maar het is de vraag of dat helemaal zal lukken. De variant die de heer Ziengs noemde, namelijk «wacht niet op het vierlandenverdrag; als je eruit bent met het Verenigd Koninkrijk kun je alvast die trein laten rijden, want het is een trein van Amsterdam naar Londen» gaat niet op vanwege de kruisbepaling over de bevoegdheden in het vierlandenverdrag en het bilaterale verdrag. Het gaat ook niet op vanwege het feit dat dit ook voor het Verenigd Koninkrijk en het bilaterale verdrag nog een punt is en wederom vanwege het feit dat die trein niet rechtstreeks van het Nederlandse naar het Britse grondgebied rijdt, maar over het grondgebied van twee andere lidstaten, die gewoon precies willen weten wat hun bevoegdheden zijn ten aanzien van die trein.

Eén ding wat...

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie op het voorgaande punt, volgens mij van de heer... O nee, sorry.

Staatssecretaris Harbers:

Eén ding nog waar de Kamer zelf over gaat. Als dit allemaal rond is, hebben we twee verdragen die geratificeerd dienen te worden. Ik denk dat ik de Kamer toch maar even moet voorhouden dat ik, als ik Kamerlid was, dat deel van het werk niet direct als papieren rompslomp zou bestempelen, want het is de ratificatie van een verdrag. Wat ik niet kan overslaan als lid van het kabinet is het feit dat voor de ratificatie advies van de Raad van State nodig is. Daarna komt het voorstel voor ratificatie naar de Kamer. Daar gaat de Kamer zelf over. De Kamer zou het als hamerstuk kunnen afdoen, maar daar ga ik niet over. Ik zou dat niet direct als papieren rompslomp willen betitelen.

Dan tot slot de Koninklijke Marechaussee. Die had een paar jaar geleden een behoorlijke achterstand in de formatie. Met dat doel zijn er inmiddels 400 vacatures opengesteld. Daarvoor is al grotendeels geworven, maar de mensen zijn in opleiding. Daarmee hebben we de maximale grens van de opleidingscapaciteit bereikt. Dat is voor veel meer doeleinden dan alleen de Eurostar. Als naar verwachting die trein vanaf 2020 rechtstreeks vanuit Nederland gaat rijden, is inmiddels een dusdanig aantal marechaussees opgeleid dat we ook de 18 marechaussees hebben die voor twee treinen nodig zijn, dan wel de 26 die voor drie treinen nodig zijn. Het klopt dat Eurostar betaalt voor de inzet van marechaussees. We zijn alleen voor de planning wel afhankelijk van heel tijdige aankondiging van Eurostar, juist omdat je mensen moet werven en opleiden. Ook nu er plannen worden gemaakt voor een vierde en vijfde trein, zijn we – en dan vooral collega Van Veldhoven hier naast mij – al in overleg met Eurostar om daar de planning naast te leggen, zodat we, los van het feit dat ze ervoor willen betalen, ook tijdig gereed staan om voldoende grenswachters te hebben. Dat was wat ik naar aanleiding van de vragen te vertellen had.

De voorzitter:

Dank u wel. Het is wel een fotofinish, maar ik dacht dat de heer Amhaouch eerst was. Daarna zag ik de heer Ziengs, dan de heer Wassenberg en dan de heer Laçin, waarbij mevrouw Kröger zich ook nog aansluit. Ik geef de heer Amhaouch het woord.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik begon een uur geleden zo enthousiast over het feit dat we het grensoverschrijdende spoor hebben geagendeerd. Wij proberen meters te maken, zowel naar Duitsland als naar België. Natuurlijk hoort daar ook de Eurostar bij. Als ik de Staatssecretaris zo hoor, hangt alles aan elkaar vast. Het is een soort spaghetti. De vraag aan de Staatssecretaris is: als je die spaghetti helemaal uit elkaar haalt, waar eindigt het dan in de tijd gezien wanneer dit probleem opgelost is? We hebben er al twee AO's over gehad. Het beeld dat ik krijg – corrigeer me als het niet correct is – is dat het nog heel lang gaat duren. Denkt u überhaupt dat er dit jaar nog een oplossing komt?

Staatssecretaris **Harbers**:

Op dat laatste hoop ik wel, ja. Sterker, niet pas eind dit jaar. Ik hoop dat wij deze resterende punten binnen afzienbare tijd opgelost kunnen hebben. De kern waar het om gaat – en dat is ook het verschil met deze treinverbinding – is dat alle andere internationale treinverbindingen verbindingen zijn binnen het Schengengebied, waarbij je dus tal van zaken al geregeld hebt vanwege het feit dat je een opengrenzenzone hebt. Bij Eurostar is alles anders vanwege het feit dat Groot-Brittannië geen onderdeel uitmaakt van Schengen en straks ook geen onderdeel meer uitmaakt van de Europese Unie. Dat leidt tot heel veel meer geregeld dan we hebben met bijvoorbeeld een trein naar Duitsland.

De **voorzitter**:

Ik zie dat dit antwoord tot tevredenheid is. Ik geef het woord aan de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb dezelfde zorg wat het tijdspad betreft. Ik wil wel zeggen dat de beantwoording door de Staatssecretaris mij in ieder geval enigszins geruststelt. De Staatssecretaris gaf ook inderdaad aan dat hij een advies aan de Commissie gevraagd had inzake de problematiek rondom België en Frankrijk. Mijn vraag nu is dan ook: denkt hij dat het advies op korte termijn komt, zodat in ieder geval dat niet nog een extra vertraging kan veroorzaken?

Staatssecretaris **Harbers**:

Dat is het advies dat de vier lidstaten hebben gevraagd. Volgens mij is België of Frankrijk daarvan de penvoerder. Ik verwacht dat dat advies niet al te lang op zich zal laten wachten. Het gaat om toepassing van de Schengengrenscore. Ik verwacht dat we daar ook wel uitkomen met de Europese Commissie.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dan toch nog een vervolg op het alternatief dat ik voorlegde aan de Staatssecretaris. Hij heeft mij daar een zeer duidelijk antwoord op gegeven, namelijk dat de richting die ik voorstelde allerlei juridische complicaties zou kunnen geven. Is er geen mogelijkheid om in ieder geval de druk op België en Frankrijk wat op te voeren, door wellicht deze oplossing die ik net schetste eens voor te leggen?

Staatssecretaris **Harbers**:

Als je begint te praten, beseft iedereen die druk. We zijn als Nederland op dit punt de vragende partij. Het zijn ook niet zomaar een paar beletsels vanuit Justitie. Het gaat echt om elementaire zaken als: wie laat je toe tot je grondgebied en wie heeft interventiemacht op het moment dat er op jouw grondgebied iets misgaat? Dit gaat niet over de situatie waar we allemaal vaak in zitten, namelijk: je wilt de grens passeren en dat loopt allemaal gewoon soepel. Het gaat juist om al die momenten dat het niet

soepel verloopt. Dan kom je echt op basale grondrechten van burgers. Wie heeft interventiemacht? Wie mag arresteren? Wie mag ingrijpen? Et cetera.

De voorzitter:

Dank u wel. Voordat ik het woord aan de heer Wassenberg geef, stel ik nog even voor om twee in tweeën te doen. We kunnen ook nog één in één doen, maar laten we het voorlopig even houden op twee in tweeën.

De heer Wassenberg (PvdD):

Mijn vragen zijn al door de heer Ziengs gesteld. Ik zat zelfs even te denken dat hij misschien over mijn schouder heeft meegekeken, maar dat is niet het geval. Mijn vragen zijn gesteld en beantwoord.

De voorzitter:

Nou, dan tellen we deze niet. Mag ik het woord geven aan mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een enkele vraag en dan verwacht ik dat ik er daarna nog drie mag stellen.

De voorzitter:

Excuus, voordat we dat doen... ik geloof dat ik er nu twee door elkaar heb gehaald die hier stonden. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Toch heel even om dit scherp te hebben: er zijn twee opties en allebei die opties, dus ook de voorlopige inwerkingtreding waarvoor brede steun vanuit de Kamer was, blijven echt op de agenda en blijven absoluut mogelijk. Daarbij heb ik de vraag waar de mogelijkheden zitten om toch nog een versnelling aan te brengen. Omdat er nog dingen uitgezocht moeten worden en dingen afgezegd worden – langzaam drijft heel 2019 weer weg – maak ik me hier toch zorgen over. Volgens mij wil de hele Kamer dat dit gewoon snel, snel, snel gaat.

Staatssecretaris Harbers:

De enige versnelling is dat de andere drie lidstaten snel zeggen: oké Nederland, voor jullie maken we een uitzondering. Ik doe zo veel mogelijk mijn best om daar te komen, maar ik ben afhankelijk van drie andere lidstaten.

En dan de eerste vraag. Ja, het klopt. De voorlopige inwerkingtreding – ook de eenzijdige voorlopige inwerkingtreding – staat nog steeds volop op de lijst van Nederland. De enige praktische belemmering of stootbuffer – als je in spoortermen moet blijven – zou zijn als we daarvoor met andere lidstaten bevoegdheden moeten regelen, omdat het een trein is die ook door België en Frankrijk rijdt, en de andere lidstaten geen akkoord geven. Maar alles wat we zelf kunnen doen binnen onze wetgeving, willen we op dit terrein doen. Hoe dat precies in de praktijk uitpakt, zal nader onderzoek nog moeten uitwijzen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nogmaals mijn excuses. Het woord is aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik ben blij om te horen dat in ieder geval de eenzijdige inwerkingtreding vol op de agenda blijft staan. Over de rest van de antwoorden wil ik nog wel een stapje verder gaan dan mevrouw Kröger. Ik maak me niet alleen zorgen. Ik denk gewoon dat 2019 niet haalbaar is, als ik zo hoor wat er allemaal nog moet gebeuren en vooral ook vanwege de manier waarop

de Staatssecretaris in het dossier staat: de drie landen moeten zich maar aan ons aanpassen en wij vragen om uitzonderingen. De heer Schonis vraagt terecht of wij onze wetten daar niet op kunnen aanpassen, zodat we niet hoeven te wachten op die andere landen maar zelf wat dingen in werk gaan stellen. Ik begrijp het antwoord en we hebben ook justitiewoordvoerders die er misschien net wat anders over denken. Maar laat dat wel een optie zijn, wil ik vooraf zeggen.

Samenvattend vraag ik nogmaals hardop aan de Staatssecretaris of hij denkt dat 2019 haalbaar is in deze situatie, waarin we ook nog op de Raad van State moeten wachten als het eenmaal zo ver is, en op punten die uitgewerkt moeten worden in beide verdragen. Zo ja, is hij dan bereid om ons een tijdlijn te sturen met alle punten die nog moeten gebeuren? Welke termijn verwacht hij per punt nodig te hebben?

Staatssecretaris **Harbers**:

Dat laatste is eenvoudig. Dat heb ik vorig jaar ook al geschetst aan de Kamer. We moeten ook op de laatste details van die verdragen akkoord hebben. Dan volgt de ondertekening door vier regeringen. Dan kunnen wij aan de slag met de ratificatie. Dat behelst in ons geval een wet ter ratificatie van deze verdragen. Die gaat naar de Raad van State en naar het parlement. We hebben daar in een eerdere planning een jaar voor genomen. We zitten in februari, dus het wordt krap om het volgende dienstregelingenjaar te halen. Als het binnen enkele weken of een maand of wat lukt, kunnen we zelf ons best doen om daar nog wat versnelling in aan te brengen. Voor die ratificatie zijn we overigens ook afhankelijk van het tempo van ratificatie in de drie andere lidstaten, want pas dan is een verdrag echt in werking. Dan kom ik op mijn disclaimer dat we zelf proberen te doen wat we kunnen doen aan eenzijdige voorlopige toepassing. Maar het wordt krap. Ik kan het niet anders maken. We zijn op één elementair onderdeel van het verdrag de vragende partij, waarbij drie andere lidstaten – eentje daarvan is overigens een gastland voor het bedrijf Eurostar --- best wel met ons mee willen bewegen. Ik hoop eigenlijk dat we niet overal te snel allerlei principes raken, want dan wordt het heel ingewikkeld. Vandaar dat wij vooral inzetten op een pragmatische uitzonderingspositie voor Nederland, gegeven het feit dat de bepaling waar we het over hebben, in de praktijk al 25 jaar niet wordt toegepast.

De **voorzitter**:

De vinger van de heer Laçin zit bij de knop. Ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Die samenvatting van alles wat moet gebeuren heb ik goed gehoord. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat het krap wordt en ik trek daaruit een conclusie. Ik denk gewoon dat het niet haalbaar is. Ik zet de ambitie van de Staatssecretaris die naast u zit, voorzitter, af tegen die van de Kamer. De Kamer wil versnellen en alles in het werk stellen om zo snel mogelijk een directe lijn te realiseren, zodat die 60 vervuilende vluchten per dag naar Londen in aantal verminderd kunnen worden. Ik kan die twee niet met elkaar rijmen. Daarmee wil ik niet per se zeggen dat ik vind dat de Staatssecretaris niet genoeg zijn best doet, helemaal niet. Maar ik wil de Staatssecretaris wel vragen om ook te kijken wat wij kunnen doen in plaats van alleen maar op dat ene punt te vragen. Staat de Staatssecretaris er ook voor open om zelf te kijken wat we hier kunnen doen? Dan beloof ik de Staatssecretaris dat ik met mijn justitiewoordvoerder zal praten, zodat hij in ieder geval meewerkt op dit punt.

De **voorzitter**:

Een vraag en een belofte. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Harbers**:

En over ambitie: degene die mij een beetje kent, weet dat hij mij nooit hoeft te overtuigen van de ambitie voor het mogelijk maken van treinvervoer. Die ambitie deel ik met collega Van Veldhoven en de Kamer. Ik kan alleen soms de veiligheidswerkelijkheid niet mooier maken dan die is. Ik volg gewoon eerst de route die we nu aan het volgen zijn, want ik ben er echt van overtuigd dat de andere route, het aanpassen van onze justitiewetgeving op precies deze bepaling, qua tijd niet heel veel winst zou opleveren, om het maar even heel voorzichtig uit te drukken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan denk ik dat ik de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid laat gaan. De Kamer heeft hem hiernaartoe geroepen, dus ik laat hem alleen maar gaan als de Kamer daarmee akkoord is. Dat leidt tot een interruptie of iets van de heer Laçin. Ga uw gang.

De heer Laçin (SP):

Iets ja. Ik zal de Staatssecretaris zeker niet vasthouden hier, maar ik denk dat meerdere mensen in de tweede termijn zeker nog opmerkingen zullen maken over de Eurostar en deze antwoorden van de Staatssecretaris. Ik hoop dan wel dat onze opmerkingen zo snel mogelijk bij de Staatssecretaris van JenV terechtkomen, zodat we door kunnen. Met die toezegging, laten we – ik praat nu even voor iedereen – de Staatssecretaris gaan.

De voorzitter:

Die toezegging had ik nog willen doen in die zin dat we afgesproken hebben dat opmerkingen die nog hierna komen, doorgeleid worden door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Daarmee geef ik haar ook het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Hartelijk dank, voorzitter. Terwijl mijn collega de zaal verlaat, kan ik alleen maar benadrukken dat ook ik ervaar dat hij alles op alles zet om achter de ambitie die hij en ik delen en die we ook met de Kamer delen – zo heb ik de inbreng van vandaag mogen beluisteren – alle kracht te zetten die we hebben. Waar het gaat om internationale verbindingen, heb je echter inherent te maken met partijen aan de andere kant van de grens. Wij kunnen ons wel maximaal inspannen, maar dan nog zijn er dingen waar wij niet over gaan, net zo goed als wij niet zouden willen dat het Belgische parlement gaat over onze spoorweginfrastructuur. Dit vraagt gewoon zorgvuldige afstemming met respect voor ieders positie. Ik ben dus heel erg blij met deze materie. Die is weerbarstig. Niet alleen het kabinet, maar ook de Kamer staat duidelijk niet met de rug naar de grens. Wij kijken echt volop naar onze buurlanden en proberen volop grensontkennend te werken in de grensregio's, ook waar het transport betreft. Dan moeten we zelfs niet alleen kijken naar het openbaar vervoer per trein, maar ook breder, verder, naar de openbaarvervoermogelijkheden. Daar zal ik straks nog even op terugkomen.

Ik wil dat in 2025 2 miljoen reizigers extra kiezen voor de internationale treinreis. De lopende initiatieven op bestemmingen zoals Londen, Berlijn en Düsseldorf samen met allerlei ontwikkelingen op het kort grensoverschrijdend spoorvervoer zorgen ook voor een groeiend aanbod van internationale treinreizen. Hoe sneller het ons lukt om de trein en het vliegtuig beter op elkaar te laten aansluiten, hoe beter het ook lukt om deze ambitie te bereiken. Het klopt dat mensen nog steeds graag gebruikmaken van het vliegtuig, maar we zien ook dat alle recente aandacht wel veel meer discussie heeft losgemaakt en dat steeds meer mensen de internationale trein kiezen. Zo heeft de NS mij laten weten dat NS International in 2018 ongeveer 10% meer internationale treintickets heeft verkocht dan in 2017. Natuurlijk willen we doorpakken, maar ik vond dat in ieder geval mooi nieuws aan het begin van dit algemeen overleg.

We trekken echt met allerlei partijen op om deze ambitie verder te verwezenlijken.

Dan is het misschien ook goed daarbij aandacht te besteden aan een punt dat de heer Wassenberg inbracht, namelijk dat de trein nog zo vaak duurder is. De Consumentenbond heeft recent een onderzoek gedaan. De conclusie daarvan is dat de trein vaak goedkoper is, maar dat je wel vaak wat langer onderweg bent. Maar vaak is de trein dus al goedkoper. Ze hebben daar een mooi rapportje over geschreven. Ze zeggen het volgende; citeer ik even uit hun onderzoek: «Vaak wordt gezegd dat de trein duurder is dan het vliegtuig, maar wil je niet om 06.00 uur 's ochtends vliegen en niet naar een luchthaven reizen die ver buiten het centrum ligt, dan lopen de vliegprijzen op. Komen vervolgens de reiskosten naar de luchthaven en ter plekke naar het stadscentrum erbij, dan wordt het verschil in rap tempo kleiner. (...) Ook kostenverhogend is het feit dat sommige luchtvaartmaatschappijen tegenwoordig een toeslag vragen voor grotere handbagage zoals rolkoffers.» Dus wanneer we het hebben over de vergelijking tussen vliegen en treinen is het ook goed om te kijken naar hoe dicht het eigenlijk al bij elkaar ligt. Laten we vooral niet de indruk versterken dat de trein nu eenmaal zo duur is, maar laten we alles eraan doen om het hele product zo aantrekkelijk mogelijk te maken, ook in vergelijking met de andere opties. Ik doel dan niet alleen op het vliegtuig, maar ook op het eigen vervoer.

Zet dus vol in op meer, frequenter en sneller internationaal spoorvervoer. De Eurostar – daar heeft u net al uitgebreid van gedachten over gewisseld – de versnelling van de Berlijntrein en de realisatie Eindhoven-Düsseldorff, eerste stappen in de Drielandentrein en de Wunderline. De eerste versnelling is er vaak een van pragmatische stappen, zoals de inzet van ander materieel, een andere dienstregeling of het overslaan van stations. Als je verder, sneller wilt gaan, zijn dat vaak wat grotere vraagstukken en grotere investeringen. Maar het is ook mooi om te zien welke winst we al kunnen boeken in de korteretermijnafwegingen. Voor alle ambities geldt dus: goed uitzoeken. Dat is de eerste fase, want we willen geen kansen missen. Er komt op een gegeven moment ook een fase van afwegen. Dat zal ik zeker steeds samen met u doen. In de beleidsprioriteitenbrief aan NS en ProRail zal ik de prioriteit leggen op de internationale verbindingen komend jaar.

Dat was een soort algemene inleiding. Dan heb ik nu een aantal blokjes. De leden willen misschien graag weten in welke volgorde alles aan de orde komt. Ik wilde eerst ingaan op de IC Berlijn, dan op de verdere interactie vliegen-trein – ik heb daar net al iets over gezegd en ook de nachttrein komt daarin terug – en dan is er nog het algemene beeld van onze regionale verbindingen. Er is specifiek aandacht voor Eindhoven, Düsseldorf en de Drielandentrein.

Ik begin met de IC Berlijn. Ik denk dat het goed is om te laten zien dat we daar heel nadrukkelijk de stapsgewijze aanpak volgen om zo snel mogelijk aan de slag te kunnen gaan met het verbeteren van die verbinding. Als eerste stap zet ik me in voor een versnelling via Hengelo om er een kwartier af te halen. Iedereen die nog nooit in de trein naar Berlijn heeft gezeten, kan ik overigens van harte aanraden om dat een keer te doen, want het is een fantastisch mooie, ontspannende rit. Natuurlijk is het mooi als er reistijd afgaat, maar zelfs met deze reistijd is het echt de moeite waard, zo kan ik uit eigen ervaring zeggen.

Daarnaast maak ik mij er hard voor dat we vanaf 2025 een tot drie keer per dag, naast de trein via Hengelo, ook met een snelle trein van Amsterdam naar Berlijn gaan rijden via Arnhem. Dat is dus naast de bestaande trein, want de vraag van de heer Ziengs was of Hengelo goed bediend blijft. Met die snelle trein kan 60 tot 65 minuten reistijdwinst worden geboekt, is de verwachting. Daarna hebben we de langere termijn. Dan hebben we het echt over na 2030. Dan ga ik ProRail vragen om diverse route-opties voor de middellange en lange termijn te onderzoeken. In het toekomstbeeld ov

concludeer ik tegelijkertijd dat je, als je kijkt op de langere termijn, misschien één echt heel hoogwaardige verbinding wilt. Dan is er ook weer reden tot bundeling. Maar zo'n besluit nemen we op dit moment niet. We gaan die dingen goed onderzoeken. De quickscan die er op dit moment ligt, laat wel zien dat er een heel groot kostenverschil zit tussen de verbinding via Arnhem of de verbinding via Hengelo. Dat zal steeds een politieke afweging zijn, want we kunnen de euro's maar één keer uitgeven. Hoe willen we die uitgeven met zo veel mogelijk effect voor de internationale reiziger? Hoe kunnen we de euro zo veel mogelijk laten renderen bij de aansluiting op het hogesnelheidsnetwerk van Duitsland? Ik bedoel dan niet alleen naar Berlijn, maar ook een versterking van de overige verbindingen, bijvoorbeeld naar Frankfurt. Op al die dingen zullen we terugkomen op een later moment.

De heer Ziengs vroeg: is er al aan Europese funding gedacht voor de trein tussen Amsterdam en Berlijn? Ik vind echt dat de volgende Europese Commissie ook zou moeten kijken wat nou de missing links zijn in het hsl-netwerk die lastig tot stand komen als je alleen naar de nationale businesscase kijkt. Dat zou wat mij betreft ook prioritair moeten zijn als het gaat om bijdragen vanuit de budgetten die er zijn voor de Europese transportnetwerken. Daar is het op dit moment nog wat te vroeg voor, maar in een volgend stadium, als alle resultaten van de vervolgonderzoeken van NS en ProRail op tafel liggen, weet ik welke kant we op gaan en zal ik samen met mijn Duitse ambtsgenoot bekijken in welke mate we ook naar dit soort Europese financieringsopties kunnen gaan kijken. Ik spreek ook regelmatig met mijn Duitse collega Ferlemann over de verschillende dossiers die wij samen hebben. Ik merk ook steeds zijn betrokkenheid om echt snelheid te zetten achter die verbinding met Nederland. Daar ben ik heel blij mee. Ook voor hem geldt dat het soms nog weerbarstige materie is in de zin van processen, budgetten en de tijd die het gewoon kost om infrastructurele verbeteringen te realiseren of dienstregelingen aan te passen. Maar we zijn er allebei absoluut aan gecommitteerd om hier een succes van te maken. Ik heb de NS per brief gevraagd om medio 2019 in gesprek te gaan met Deutsche Bahn over de resultaten van hun onderzoek, omdat die bedrijven natuurlijk heel goed tot elkaar moeten komen wat betreft de afstemming van de dienstregeling. Ik ga ProRail vragen om de uitkomsten van de quickscan in samenhang met het Toekomstbeeld OV verder te onderzoeken en uit te werken.

Dan was er nog een vraag van de heer Laçin over die 80 km/u of 100 km/u. Hij vroeg: kan die snelheid op korte termijn omhoog? Ik denk dat het belangrijk is om te zien dat de gemiddelde snelheid wordt bepaald door een flink aantal factoren. Dan hebben we het over het aantal stops, de dienstregeling, dus de mate waarin je rekening moet houden met andere treinen die er rijden, waardoor je gewoon niet sneller voorbij kunt, wat de trein en de baan qua snelheid aankunnen en wat er qua beveiligingssystemen mogelijk is op zo'n baan. Het samenspel van al deze factoren bepaalt hoe snel een trein kan. Daar kijken we nadrukkelijk naar. Een voorbeeld daarvan is dat we gaan proberen om al een kwartier reistijd winst te boeken door met het materieel aan de slag te gaan. Dat is dus de eerste stap: een kwartier reistijdwinst in 2021. De tweede stap is een slimmere dienstregeling. Ook op dat punt gaan we kijken of we sneller kunnen gaan. Dat levert zo'n 40 tot 60 minuten op. Daarnaast komen er nog infrastructurele maatregelen. Al die dingen dragen bij aan de gemiddelde snelheid.

Voorzitter. Dit waren de antwoorden op de vragen over de IC Berlijn. Er is commitment van beide kanten. Alle warme suggesties van de Kamer zal ik goed tot mij nemen.

De voorzitter:

Ik zie Amhaouch, Wassenberg, Laçin en Schonis. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is goed om van de Staatssecretaris te horen dat alle opties inderdaad openliggen, zowel Hengelo-Enschede als Arnhem-Emmerich en mogelijk andere, en dat wij daar in een later stadium nog over geïnformeerd worden. De vraag is hier: wanneer is dat latere stadium waarin wij hier als Kamer weer over geïnformeerd kunnen worden? Natuurlijk moeten we afwegingen maken in de kosten. Er zijn inderdaad continu nieuwe ontwikkelingen. Vandaag las ik op Spiegel Online dat de Duitsers 550 miljoen investeren in de IC-Züge. Dat heeft zeker ook potentie voor de huidige verbinding. De vraag is dus: wanneer denkt u de Kamer over een volgende mijlpaal te kunnen informeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We willen het nog even verifiëren, maar op dit moment is de inschatting dat we daar volgend jaar nader op terug zouden kunnen komen. Dan hebben we het dus echt over die grotere investering.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik laat even op me inwerken wat dat betekent. Ik probeer even een totaalplan te krijgen waar we ons op kunnen richten. Natuurlijk gaat het om een hele lange termijn. We hebben gezegd dat er een onderzoek komt voor de korte termijn, voor de middellange termijn en voor de lange termijn. Het zou ons helpen als we er later over geïnformeerd worden hoe die drie trajecten eruit gaan zien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dit is een rijdende trein. Die zal steeds nieuwe stations aandoen. Ik stel dus voor aan de heer Amhaouch dat ik in de volgende brief terugkom op de volgende stappen, de volgende etappes, die wij voorzien, wat die etappes inhouden en volgens welk tijdpad we verwachten die etappes af te lopen, zodat we steeds gezamenlijk een beeld hebben van de stappen die er op de korte, de middellange en de lange termijn aan zitten te komen.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

De Staatssecretaris zegt dat heel veel factoren een rol spelen in hoe lang de trein over een afstand doet, zoals de maximale snelheid van de trein en het aantal stops. Ik had het over het traject Amsterdam-Kopenhagen. Dat is 800 kilometer. Daar doet de trein nu elfenhalf uur over. Dat wordt dadelijk tien uur. Stel dat je met een gemiddelde van 200 km/u rijdt, of laten we zeggen 150 km/u – dat is niet onredelijk hard – en je een stuk of zes tussenstops pakt, dus om de 150 kilometer, die vijf minuten duren. Dan zit je toch nog op – ik doe het even uit mijn hoofd – vijfenhalf, maximaal zes uur. Dat is aanmerkelijk minder dan die tien uur. Hoe is het dan te verklaren, zelfs met al die voorwaarden die de Staatssecretaris noemt, dat die trein na de versnelling dadelijk met een gemiddelde van 80 km/u van Amsterdam naar Kopenhagen boemelt? Dat moet de Staatssecretaris toch ook niet heel erg snel vinden?

De **voorzitter**:

Dit is een andere rekensom, maar volgens mij hetzelfde voorbeeld.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Omdat je met die snelheid wel om andere treinen heen moet kunnen die op datzelfde spoor rijden. Tenzij de heer Wassenberg rekening houdt met een volledig vrij liggende zweefbaan naar Kopenhagen, heb je toch altijd te maken met de kruising van andere dienstregelingen en met andere treinen die ook op dat spoor zitten. Maar ik zal op een ander punt in de beantwoording nog terugkomen op de lijn naar Scandinavië. Dat is een

van de vragen die de heer Wassenberg had gesteld. Die zit ook nog in mijn beantwoording.

De voorzitter:

Ik dacht dat dat gewoon een vraag was die u had gesteld. Daarom zei ik: andere rekensom, zelfde voorbeeld. Maar u wilt toch nog een vervolg geven aan de interruptie, die eigenlijk al een vraag was? Ga uw gang.

De heer Wassenberg (PvdD):

De Staatssecretaris zegt dat er ook andere treinen rijden op dit traject. Ik ga zelf heel veel met de trein. Ik principe zou dit een onaanvaardbare snelheid zijn om bijvoorbeeld van Maastricht naar Amsterdam te komen. Dan gebeurt het ook weleens dat je achter een stoptrein zit, maar dan ben je die tien minuten later voorbij. Het verbaast mij dus dat de Staatssecretaris zegt: omdat er ook andere treinen op het traject zitten, rijden we met een gemiddelde van 80 km/u op ons gemakje van Amsterdam naar Kopenhagen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik moet de heer Wassenberg bekennen dat ik niet de exacte dienstregeling helemaal tot Kopenhagen station voor station aan hem kan uitleggen. Dat geef ik grif toe. Dit zijn de algemene principes. Als hij echt heel graag wil weten waar de vertraging op de lijn naar Kopenhagen exact door komt, zullen we dat graag nog een keer voor hem opschrijven. Ik kom op een later punt in de beantwoording nog wel even terug op wat er al is uitgezocht in relatie tot die verbinding. Ik dacht dat het KiM daar een studie naar heeft gedaan. Wellicht kunnen we uit die studie nog wat meer details halen voor de heer Wassenberg. Zijn vraag was eigenlijk: kunnen we niet kijken of ook die verbinding interessant is om meer op in te zetten? Laat ik die dan toch maar vast beantwoorden. Uit de eerste studie van het KiM kwam eigenlijk naar voren dat dat niet zo veel potentie bood. Maar als door de heer Wassenberg of vanuit de regio wordt gezegd «wij hebben andere informatie om die afweging opnieuw tegen het licht te houden», dan ontvang ik die andere informatie graag. Dan kunnen we die betrekken bij een nieuwe weging. Maar het KiM heeft die lijn dus al wel bekeken. Daaruit kwam niet direct een grote potentie.

De heer Laçin (SP):

Ik kan er op zich mee leven dat de Staatssecretaris de hele dienstregeling naar Kopenhagen niet kent, maar naar Berlijn verwacht ik dat natuurlijk wel van de Staatssecretaris. Dus aansluitend op de vraag van de heer Wassenberg: natuurlijk heb je allerlei factoren die invloed hebben op de gemiddelde snelheid van een trein. Je hebt de stops, de dienstregelingen, het spoor en wellicht weersomstandigheden op sommige momenten. Toch vind ik gemiddeld 80 km/u in Nederland echt aan de magere kant. Ik wil ook aan de Staatssecretaris vragen of zij in ieder geval kan analyseren of die gemiddelde snelheid van 80 km/u in Nederland niet omhoog kan en of we daar in ieder geval niet wat winst mee kunnen boeken. Dat hoeft ze niet allemaal zelf te doen; dat kan ze ook aan de NS vragen. Die zullen dat vast graag doen. Die vraag wil ik wel concreet stellen aan de Staatssecretaris, want ik heb echt de overtuiging dat dat wel omhoog zou moeten kunnen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ga om te beginnen de heer Laçin teleurstellen over het feit dat ik helaas ook de hele dienstregeling naar Berlijn niet uit mijn hoofd ken. Ik snap dat dat een zware teleurstelling voor hem is. Maar dan het punt van de snelheid. We willen die verbinding naar Berlijn allemaal graag zo snel en hoogwaardig mogelijk tot stand brengen. Daarbij hebben NS en ProRail ook gekeken wat we kunnen doen aan de Nederlandse kant. De heer Laçin

zegt: wilt u NS en ProRail nog een keer vragen of er op het punt van de snelheid niet nog iets uit te persen is? Dat geef ik graag door, want zij hebben inderdaad de kennis van waar in de dienstregeling dat nog te versnellen zou zijn. Ik wil een winstwaarschuwing geven: ze hebben daar al goed naar gekeken. Maar gezien onze ambitie zie ik niet in waarom we het niet nog een keer zouden vragen. Ik zal het ze dus nog een keer vragen. Mocht dat tot positieve resultaten leiden, dan weten we dat we dat op het conto van de vasthoudendheid van de heer Laçin kunnen bijschrijven.

De voorzitter:

De hand gaat naar de knop, dus ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Met het oog op die beantwoording en die eerste teleurstelling dat de Staatssecretaris de dienstregeling naar Berlijn niet kent, kan ik niet anders dan een VAO aanvragen. Nee, grapje.

De heer Schonis (D66):

Ik ken de dienstregeling naar Berlijn ook niet uit mijn hoofd; ik zal het maar eerlijk bekennen. Ik had nog een andere vraag. Een aantal mensen stipte het net al aan, maar die gemiddelde snelheid heeft natuurlijk ook alles te maken met hoe vaak een trein stopt. De huidige trein naar Berlijn stopt in Nederland in ieder geval vijf keer – dat weet ik – en in Duitsland een keer of tien, geloof ik. Als je dat terugbrengt naar twee keer in Nederland en zes keer in Duitsland, heb je vanzelf mogelijkheden om te versnellen, in ieder geval op papier. Want we moeten natuurlijk ook gewoon reëel zijn: natuurlijk wil iedereen zo snel mogelijk van plaats A naar plaats B, maar als iedereen dat wil en je dat optelt, heb je nog steeds een boemeltje. Wil de Staatssecretaris dus kijken naar het terugbrengen van het aantal stops, ook in overleg met de Duitsers, om te kijken of daar nog een versnelling in zit? Dat was ook al mijn vraag in eerste termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ook dat is uiteraard onderdeel geweest van de afwegingen, maar we hebben ook steeds moeten kijken wat het effect is op de binnenlandse dienstregeling als je dat doet. Zoals we in deze Kamer steeds doen, kijken we bij het maken van de afweging waar we de capaciteit op het spoor op inzetten ook welke aantallen reizigers baat hebben bij de ene of de andere dienstverlening. Dat wil niet zeggen dat je de boel altijd precies tot op de laatste reiziger laat omklappen, maar je moet de effecten op de binnenlandse dienstregeling natuurlijk wel echt meenemen in de afweging van hoeveel stops je dan gaat overslaan. Al die afwegingen zijn gemaakt. Daarmee komen we dus tot het voorgestelde pad voor versnelling. Ik hoor bij de Kamer, ook bij de heer Laçin net, echt de ambitie om te kijken of er toch nog wat meer gerealiseerd kan worden door hetzij sneller rijden hetzij het overslaan van nog meer stops op het Nederlandse net. Ik hoor die ambitie. Ik ben graag bereid om nog een keer te kijken of we er toch nog iets meer uit kunnen persen, want dat is een gezamenlijke ambitie. Maar dan begrijp ik ook dat u niet vervolgens tegen mij gaat zeggen: ja, maar er moet toch wel hier of daar gestopt worden. Want precies zoals de heer Schonis zegt: als er een station wordt overgeslagen, zijn er altijd mensen die dus niet met die trein mee kunnen. Die denken dan: deze verbinding gaat letterlijk aan mijn neus voorbij. Dat blijft dus altijd een lastige afweging. Maar we zullen er nog een keer naar kijken. Ik wil de hoop niet te ver laten stijgen, want er is goed naar gekeken, maar gezien de warme aandacht in de Kamer kijken we nog een keer.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. De nachttrein en overige punten met betrekking tot de verhouding tussen vliegen en de trein. Er waren vragen over btw op vliegtickets en dergelijke. Dat hebben we hier al eerder gewisseld, maar daar ben ik helaas niet de juiste Staatssecretaris voor. Ook daar is een Staatssecretaris verantwoordelijk voor, maar dat is de Staatssecretaris van Financiën.

Een aantal leden hebben ook gerefereerd aan een ander punt uit het stuk van de Consumentenbond, naast de prijs. Er werd gezegd: kijk ook naar ticketing, naar de dienstregeling en naar materieel; dat helpt allemaal om het aantrekkelijker te maken. Ik denk dat dat absoluut zo is. Daar waren ook vragen over, van onder anderen de heer Schonis. Hij vroeg of ik bereid ben de sector te vragen om één ticket te introduceren voor doorlopende reizen, deels met het vliegtuig en deels over het spoor. Daar ben ik zeker toe bereid. Dat is ook een van de zaken waar we ons op richten in de gesprekken met de spoor- en luchtvaartsector, om echt gezamenlijk tot een plan van aanpak te komen. Er bestaat op dit moment al een platform waar reizigers geïntegreerde tickets kunnen kopen voor KLM, NS, Thalys, IC Brussel en Brussels Airlines. Met de partijen kijken we of we dit concept verder kunnen uitbreiden.

Mevrouw Kröger vroeg: kunnen we eigenlijk ook zorgen dat de reiziger, wanneer hij een afweging maakt, ook betere informatie heeft over de verschillen, niet alleen in prijs, maar ook in CO₂, reistijd en het hele pakket, om die afweging goed te kunnen maken? Reizigers maken zelf een keuze en vervoerders pakken hun rol ook goed, maar ik vond het eigenlijk wel een mooie suggestie om eens te kijken of we met reisorganisaties niet tot een soort green deal kunnen komen, zodat zij die vergelijking op hun website aanbieden of in ieder geval inzichtelijk maken. Een green deal is altijd een vrijwillig samenwerkingsverband. Ik kan dat dus niet toezeggen namens de reisorganisaties. Maar ik zeg wel graag toe dat we contact met ze gaan opnemen om te kijken of we gezamenlijk dat inzicht in waar je nou eigenlijk voor kiest en wat de alternatieven zijn in kaart kunnen brengen. Ik denk dat dat bijdraagt aan de ambitie. Ook daarbij moeten we wel realistisch kijken naar de afstanden waarvoor dat reëel is. Ik denk dat we de KiM-studie daarvoor als leidraad kunnen hanteren.

Dan is er de vraag of ik kan inzetten op data delen, Europabreed. Dat was een vraag van mevrouw Kröger. Het is inderdaad heel belangrijk om internationale verbindingen te verbeteren. De Commissie is zich hier ook bewust van. Ik wil me ook inzetten voor een hernieuwde gecoördineerde aanpak voor het stimuleren van het openbaar spoorvervoer; daar heb ik zojuist al even iets over gezegd. Ook verbetering van tickets, service en data is daar natuurlijk een onderdeel van. Ik hoop ook dat de nieuwe Europese Commissie dit onder ogen wil zien en daar een onderdeel van het programma van wil maken, maar ik zal daar zeker ook met hen het gesprek over aangaan. Dat zal dus wel iets zijn wat met de nieuwe Commissie besproken moet worden. Dat nemen we in de planning voor onszelf dus mentaal mee.

Een aantal leden, in ieder geval mevrouw Kröger, vroegen of ik Europees de gebruiksvergoeding voor de nachttrein kan verlagen. Dat heeft natuurlijk alleen echt effect op de prijs als je dat Europees gecoördineerd doet. Anders wordt de prijs misschien alleen in Nederland iets lager. Het echte effect zit «m natuurlijk op die hele reis. Het interessante op het punt van reistijd is dat je ziet dat overdag een aantal uren echt wel de grens is tot waar mensen bereid zijn om die afweging te maken, maar dat dat voor de nachttrein echt anders is. Het is zelfs heel leuk als je kunt zeggen: ik ga van de zomer op vakantie en ik pak de nachttrein. Dat is een heel ander afwegingskader. Aanpassing en verlaging van de gebruiksvergoeding lijken me dus ook iets om Europees te bespreken, waarbij ik denk dat dat voor de nachttrein ook op een andere manier zou kunnen bijdragen aan het geheel.

Mevrouw Kröger vroeg of ik bereid ben om zelf in gesprek te gaan met aanbieders van nachttreinen. Ja, ik heb ook al contact met de ÖBB over een mogelijke nachttrein. Daar zijn nog wel een aantal uitdagingen op het punt van materieel, personeel en opstelcapaciteit, maar ook op het punt van een positieve businesscase en de vraag wat nou eigenlijk de lange lijnen van die nachttrein zijn: waar komen de mensen vandaan die op die nachttrein stappen, niet alleen in Nederland maar ook in Duitsland en Frankrijk? Samen met de NS zie ik welke rol we eventueel in Nederland kunnen spelen bij het oplossen of aanpakken van eventuele knelpunten om ook vanuit Nederland weer te gaan rijden. De ÖBB koopt op dit moment nieuw materieel in, dat per 2020 beschikbaar is. Dan ontstaat ook de mogelijkheid voor nieuwe verbindingen. Nederland is ook een van de opties. Ik ben dus met de NS en de ÖBB in gesprek over de nachttrein naar Nederland. Daar bekijk ik conform de motie van mevrouw Kröger wat ik kan betekenen.

Dat was wat ik onder dit kopje aan antwoorden had.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker. Het is goed om te horen dat de nachttrein op het vizier staat en dat er serieus naar gekeken wordt. Ik hoop alleen echt dat we vrij snel duidelijkheid kunnen krijgen over wanneer die er weer komt, dus niet óf die er komt maar wanneer. Is dat pas 2022 of zou dat toch al eerder kunnen? En wat is daarvoor nodig?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Laat ik mevrouw Kröger toezeggen dat ik, zodra ik daar meer helderheid over kan geven, die ook aan de Kamer zal geven. Omdat ik niet zelf de aanbieder van die trein ben, kan ik op dit moment niet toezeggen wanneer die aanbieder die keuze zal maken, maar zodra we daar meer inzicht in hebben, zal ik dat zeker aan de Kamer melden.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris om het betoog te vervolgen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We hebben nog heel veel meer internationale verbindingen. Daar zijn ook een heel aantal vragen over gesteld, onder anderen door de heer Ziengs. Die vraag zal ik straks beantwoorden. Ik begin met wat misschien een mooie overgang is van de Europese inzet naar de samenwerking met onze buurlanden. De heer Amhaouch stelde een vraag over de spoortop. Daar heeft hij eerder aan gerefereerd en hij heeft daar ook een motie over ingediend. Volgens mij is het doel achter die spoortop echt om te zorgen dat we een gestructureerde en structurele dialoog hebben met onze buurlanden over hoe we de verbindingen in de grensregio's verbeteren. Ik denk dat dat voortkomt uit dezelfde ambitie als mijn ambitie. We zetten dus in op die Europese coördinatie, maar we hebben ook diverse bilaterale of zelfs bredere contacten om over dossiers te spreken. Het vierlandenplatform is daar een belangrijk platform voor. Ik heb de gesprekken met Staatssecretaris Ferlemann al genoemd en ik noem ook de regeringsconsultatie met Vlaanderen in Zeeland eind 2018. Daar heb ik ook met de heer Weyts afgesproken om echt te kijken naar een brede mobiliteitsagenda met onze buurlanden; dat is later ook bevestigd door Noordrijn-Westfalen. Daarbij kijken we niet alleen naar spoor, maar echt naar spoor, ov, weg én water, zodat we eigenlijk alle mobiliteitsverbindingen met deze belangrijke buurlanden kunnen bespreken. In april is er een business-to-governmentmeeting in Duitsland, georganiseerd door de heer Ferlemann en mij in het kader van het spoorgoederenvervoer.

Wat ik eigenlijk zou willen voorstellen – want er komen zo meteen heel veel gegevens over heel veel lijnen – is dat ik in de volgende brief over internationale verbindingen ook samen met de regio's zal optrekken om in die brief niet alleen in te gaan op wat wij doen vanuit het Rijk maar echt een integraal beeld te geven, ook van wat de regio's doen. Ik zou zelfs de ambitie hebben om nog een slag verder te gaan dan alleen de trein en om ook te kijken of we iets meer zouden kunnen zeggen over andere hoogwaardige openbaarverbindingen die tot stand worden gebracht. Dat moet ik dan in samenhang met de regio's doen, maar ik denk dat we er in die internationale agenda belang bij hebben gezamenlijk op te trekken en het geheel ook goed inzichtelijk te maken voor uw Kamer. Daarbij moet ik wel aangeven dat het niet allemaal de verantwoordelijkheid is van het Rijk en dat de verantwoordelijkheid voor een deel ook bij de regio's ligt, maar het is wel goed om een integraal beeld te hebben van de wijze waarop op het punt van dat kortere of langere grensoverschrijdende transport wordt samengewerkt.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat is heel goed. De Staatssecretaris noemt een aantal overleggen die er zijn. Die worden vaak per geval ingelast en dan wordt daarover gesproken. Mijn onderliggende vraag is: als we die toekomstvisie hebben, welk platform hebben we dan? We hebben in het zuiden bijvoorbeeld EurekaRail. Dat zou je misschien breder kunnen maken. Zeven van onze twaalf provincies grenzen aan de buurlanden, maar dat neemt niet weg dat ook andere provincies belang hebben bij internationaal vervoer, want je hebt altijd afstemming tussen nationaal en internationaal. Hoe kun je het nationaal organiseren met een structureel overleg en hoe kun je dat doen met onze buurlanden? Daar zou ik in een volgende brief graag een terugkoppeling van krijgen: hoe zit het met de structurele overleggen, los van de incidentele overleggen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het lijkt me goed dat we ook dat in de volgende brief aangeven, zodat voor iedereen helder is op welke plek we met wie overleggen. Ik deel met de heer Amhaouch dat het ons in ieder geval heel veel zou schelen als dat allemaal geconcentreerd en gestructureerd op één plek zou zijn, maar dat sluit dan weer niet altijd aan bij de bevoegdheidsverdelingen, ook in de landen om ons heen. Daar zullen we dus wel rekening mee moeten houden, maar het is in ieder geval belangrijk dat we het goed inzichtelijk maken en dat we zo veel mogelijk proberen om een eenduidige, geconcentreerde besluitvorming en overlegstructuur met elkaar te hebben. We zullen er in de volgende brief even op terugkomen hoe we dat inrichten. Voorzitter. De heer Amhaouch vroeg specifiek naar Weert-Hamont. Hij zegt: dat hoeft toch niet lang te duren? Maar ook bij die 9 kilometer heb je het toch over een grensoverschrijdende verbinding. Op dit moment wordt een infraonderzoek door ProRail opgesteld. Er wordt een MKBA uitgevoerd. Ik heb contact met de Belgische overheid over de bereidheid aan Belgische zijde om op de bestaande verbinding Antwerpen-Hamont door te rijden naar Weert. Als je op de spoorkaart kijkt, is dat eigenlijk de logische verbinding. Die informatie heb ik nodig om verdere stappen te kunnen zetten in de richting van de realisatie van deze ambitie. Die ontvang ik dit voorjaar. Dan zal ik de Kamer daarover informeren. Voorzitter. Dan de vraag over de directe verbinding Düsseldorf-Eindhoven-Zuidelijke Randstad. Voor die directe verbinding van Den Haag en Düsseldorf zijn we afhankelijk van een spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken. De Duitse regering heeft inmiddels hogere prioriteit gegeven aan die spoorverdubbeling, maar er is ook aangegeven

dat overeenstemming met België en Nederland over de IJzeren Rijn, de 3RX, belangrijk is. Dat proces loopt nog. Ondanks de verhoogde prioritering is er zonder overeenstemming over de 3RX dus nog geen direct zicht op die spoorverdubbeling. Dit is niet iets waarvan we zeggen «het kan niet», maar we weten wel dat we eerst duidelijkheid nodig hebben over die spoorverdubbeling voordat we deze langere verbinding zo zouden kunnen opnemen.

De heer Amhaouch vroeg naar de Wunderline.

De voorzitter:

Excuus. Ik zie dat het vorige punt nog een interruptie oproept van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ze een spoorverdubbeling in Duitsland nodig heeft om de verbinding Eindhoven-Düsseldorf door te trekken. Dat snap ik wel; tenminste, daar kan ik me iets bij voorstellen, maar voor het eerste stuk, Den Haag-Eindhoven, is het gewoon een kwestie die hier georganiseerd kan worden. Ik weet niet of er bij Boxtel of elders wellicht nog een stukje spoor ontbreekt. Dat heb ik niet paraat, maar volgens mij is dit een kwestie van organiseren om die verbinding straks vanaf 2025 door te trekken en om die mee te nemen in de aanbesteding. Maar dat hoor ik graag van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Het hangt inderdaad ook samen met de manier waarop de Nederlandse dienstregeling dan wordt ingericht. Laat ik aangeven dat we bij de volgende concessie ook zullen zorgen dat we duidelijk maken wat de afweging hierin is en waarom bepaalde dingen wel of niet kunnen.

De voorzitter:

De heer Laçin maakte zojuist een schijnbeweging qua interruptie. Ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik had gevraagd om het advies van ProRail. O, dat komt nog? Oké, dan sla ik dat over. Maar er is nog iets waar ik benieuwd naar ben. We hebben natuurlijk een planning. In de planning staat dat de samenwerkingsovereenkomst in het vierde kwartaal van 2019 getekend moet worden. In 2020 moet de aanbesteding dan gaan lopen, maar ik zie wel heel veel mitsen en maren in het antwoord van de Staatssecretaris. Ik hoor haar zeggen: «Het is geprioriteerd, maar...» Kan zij hier toezeggen dat wij wachten met die samenwerkingsovereenkomst en het aanbesteden totdat we alles op een rijtje hebben en totdat de door haar genoemde mitsen en maren opgelost zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Als we steeds overal op wachten, kom ik toch wat in de knoop met de ambitie die tegelijkertijd ook door de Kamer wordt uitgesproken. Ik denk dat we het gevoel moeten hebben dat we voldoende zekerheid hebben over de verschillende stappen. Maar misschien kan ik de heer Laçin op dat punt tegemoetkomen. Hij zegt dat hij het rapport van ProRail mist. Dat heeft hij wellicht nog nodig om te kunnen beoordelen of we inderdaad zover zijn. We hebben geconstateerd dat het inderdaad ontbrak als bijlage bij het schriftelijk overleg. Ik weet dat ik het wel gezien heb toen het bij mij langskwam, maar u heeft het inderdaad niet gezien. We zullen het direct nasturen. Wellicht kan dat de heer Laçin helpen.

De heer Ziengs vroeg naar een gelijk speelveld. De treindienst wordt openbaar aanbesteed.

De voorzitter:

Meneer Amhaouch wil interrumpen over het vorige punt.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dit gaat allemaal nog over Düsseldorf. Er zijn nog een aantal vragen.

De voorzitter:

O, dan is de interruptie misschien niet eens nodig. U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik had het mapje over Düsseldorf eigenlijk nog een mapje lager liggen, maar ik heb het naar boven gehaald om alle vragen over Düsseldorf in samenhang te beantwoorden.

De heer Ziengs vroeg naar een gelijk speelveld. Die treindienst wordt openbaar aanbesteed. Iedere vervoerder mag zich dus voor deze procedure inschrijven. Over de aanbesteding van deze treindienst is ook contact geweest met de Autoriteit Consument & Markt. Zij ziet geen reden voor een officiële toets, maar zij is hier dus wel over geconsulteerd; dat zeg ik in de richting van de heer Ziengs.

De heer Amhaouch vroeg hoe het vervolgproces met betrekking tot Eindhoven-Düsseldorf eruitziet. Nadat de behandeling in de Tweede Kamer is afgerond, wordt de overeenkomst tussen mijn departement, Brabant en de VRR ondertekend. Daarna kan de VRR starten met de voorbereiding van het openbare aanbestedingsproces voor de treindienst. Daar wordt mijn departement nauw bij betrokken. Naar verwachting levert dit eind 2021 een gunning op. De mogelijkheden voor versnelling als de Duitse infra is uitgebreid, worden als optie meegenomen. We lopen nu nog op schema als we na dit debat op een gegeven moment ook de volgende stappen kunnen gaan zetten, want daar is nu het wachten dus op; dat was ook een vraag van de heer Amhaouch.

De heer Wassenberg vroeg of de verbinding Eindhoven-Düsseldorf geen effect heeft op andere diensten. De treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf komt tot stand door de integratie van twee bestaande treindiensten. Hierdoor is er alleen in Eindhoven een effect op de capaciteit. We hebben daar onderzoek naar gedaan. Er blijken twee maatregelen nodig te zijn om in die extra capaciteit te voorzien: een keurvoorziening en een aanpassing van het emplacement. Wij hebben 10 miljoen bijgedragen aan het mogelijk maken van die investeringen. ProRail werkt maatregelen uit en doet nog aanvullend onderzoek op basis van ambities voor de langere termijn, maar met deze maatregelen zou dat dus moeten kunnen.

Dat was wat ik aan vragen had genoteerd over Eindhoven-Düsseldorf. Dan ga ik verder naar het noorden, naar de Wunderline. De Wunderline is zeker ook onderdeel van mijn agenda. Sterker nog, dat is heel erg letterlijk zo, want morgen ben ik in Winschoten en gaan we feestelijk stilstaan bij de aanvang van de realisatiefase. Dan zal ik de 17 miljoen die wij daarvoor gereserveerd hebben, definitief maken. Ik zal ook nauw bij het project betrokken blijven. Het Rijk neemt zitting in de stuurgroep voor realisatie. Samen werken we dan naar oplevering van de eerste snelheidsverhoging in 2024. Dat was ook een vraag: liggen we daar op schema? De Duitse partners hebben aangegeven dat het project conform de eerder afgegeven planning verloopt. Andere signalen zijn mij niet bekend. Dat betekent dat de brug in 2024 hersteld moet zijn. Dat is lastig te versnellen vanwege de lange planprocedures en de Duitse procedures in regelgeving, maar we blijven natuurlijk zeker bij onze Duitse collega's aandacht vragen voor het herstel conform deze planning, want een planning wordt vaak makkelijker langer dan korter.

Er was een vraag over de verbinding Coevorden-Rheine. Dat is een mooi regionaal initiatief. Ik juich dat van harte toe, want dat internationale spoorvervoer en dat grensovertikkend reizen zijn goed voor het klimaat en

de grensregio's. Gedeputeerde Brink heeft mij vanochtend bijgepraat over dit project. In het kader van het Toekomstbeeld OV, die lijst van al die belangrijke verbindingen, ook korte grensoverschrijdende verbindingen, neem ik ook dit traject mee.

Er was een vraag over het spoorgoederenvervoer. We werken nauw samen in het kader van de spoorgoederencorridor om voldoende capaciteit te hebben in de context van het hele maatregelenpakket. De heer Ziengs vroeg: kunnen we daar weer een update van krijgen? Ik ben graag bereid om daarvoor te zorgen. Ik heb dus met Staatssecretaris Ferlemann afgesproken om een business-to-governmentbijeenkomst spoorgoederenvervoer te organiseren. Die zal in april in Berlijn gehouden worden. Ik kom daar in de volgende voortgangsbrief over het spoorgoederenvervoer op terug. Die brief komt voor de zomer van 2019. Dan zal ik ook de capaciteit meenemen.

Dan de vraag om per landsdeel een goede internationale spoorverbinding te onderzoeken. Zoals ik al heb aangegeven, denk ik dat het belangrijk is dat we samen met de regio's inzicht geven in alle verbindingen die we via het spoor hebben. Laat ik dus, zoals ook toegezegd aan de heer Ziengs, toezeggen dat dit in die brief terugkomt.

Dan is er nog de vraag van de heer Schonis over het concept van de stedenring: hoe worden de regio's daarbuiten bediend? Ik denk dat op dat punt twee opmerkingen heel belangrijk zijn. We zien die negen grote knooppunten. Ter geruststelling: dat zijn niet de enige plaatsen op de ring waar die treinen zullen stoppen. We sluiten niet ineens het station van Tilburg, maar die negen grote knooppunten zijn juist de aantakkingspunten voor snelle verbindingen naar andere plaatsen in de regio. Zo kun je zorgen dat je daar op een efficiënte manier aantakt op een hoogfrequent netwerk naar andere onderdelen op die stedenring. Zo is dat concept bedoeld. Dit ter geruststelling van de heer Schonis.

Voorzitter. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van de beantwoording.

De voorzitter:

Dank.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Excuses, voorzitter. Ik had de beantwoording willen beginnen met de opmerking dat ik blij ben om mevrouw Kröger terug te zien en ook om de heer Wassenberg terug te zien in zijn rol, maar laat ik dat dan ter afsluiting zeggen voordat ik check of ik toch nog vragen heb gemist. Ik zie nu trouwens dat dat zo is, want er was nog een vraag van het CDA over de voortgang met betrekking tot de Drielandentrein. De treindienst Aken-Heerlen-Maastricht is vorige week succesvol gestart. Op Maastricht-Luik loopt het helaas minder soepel en kost het meer tijd dan voorzien. Ik ga bestuurlijk overleg met alle partijen aan de Nederlandse kant van de grens beleggen om eens te kijken welke opties we dan wel hebben en hoe wij er van onze kant wat aan kunnen doen om ervoor te zorgen dat ook dat deel van die verbinding zo snel mogelijk gaat rijden. België heeft op dit moment een demissionaire regering, maar laten wij vast aan onze kant van de grens kijken wat wij er toch aan kunnen doen om die trein zo spoedig mogelijk op de rails te krijgen; ik zou bijna zeggen: in de lucht te krijgen, maar laten we het houden bij «op de rails krijgen».

De voorzitter:

Ik ga ervan uit dat het team-Amhaouch heeft meegekeken bij dit antwoord, maar mevrouw Kröger mist nog iets of heeft een interruptie. Daar is nog ruimte voor.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wellicht is het een combinatie van die twee. Ik mis een antwoord op mijn vraag over een onderdeel van datgene waarvan de werktitel volgens mij

«spoor/luchtvaartdealtafel» is. Komen er echt concrete afspraken – noem het een green deal of een convenant – over het uitfaseren van het vliegen tussen Amsterdam en Brussel, waarbij de trein dus ook een echt alternatief moet zijn? En wat is daarvoor nodig?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

«Concreet en graag morgen», als ik mevrouw Kröger mag samenvatten. We zijn volop in gesprek met de sector. Het zou natuurlijk prachtig zijn als wij met elkaar het product zo aantrekkelijk weten te maken dat het daartoe komt. Dat is ook onderdeel van de portefeuille van de collega, maar ik denk dat wij echt een gezamenlijke ambitie hebben om ervoor te zorgen dat we de trein op de kortere afstanden zo aantrekkelijk maken dat we de facto inderdaad gaan komen tot zo'n uitfasering. Dat zou ik een prachtige gezamenlijke ambitie vinden, maar dat is echt wel een onderdeel van het bredere gesprek.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap uiteraard dat het onderdeel is van een breder gesprek. Dat moet ook, want het is zowel met de luchtvaartsector als met de Minister, de NS en Schiphol, maar ik heb toch wel behoefte aan concretisering. In de brief wordt wel gesproken over substitutie, maar wanneer krijgt die nou echt handen en voeten? Omdat Amsterdam-Brussel alleen al door de KLM zeven keer per dag wordt gevlogen, terwijl we ondertussen zo'n schaarste hebben op de luchthavens, wil ik dat toch echt als een concrete uitkomst voor zo'n gesprek.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We zitten dus in allerlei gesprekken. Ik haal wel nog eens het goede nieuws aan waarmee ik de beantwoording in dit AO begon. We zien dat er een enorme ontwikkeling is. We zetten ook in op gezamenlijke ticketing en dergelijke. Er zitten dus echt heel veel aspecten aan die afspraken. Het is eigenlijk ook heel mooi om dat te zien. Laten we hopen dat we met een halfjaar weer een volgende stap aan de Kamer kunnen communiceren, maar we zijn natuurlijk van veel partijen afhankelijk. Dat is de indicatie van wanneer we hopen weer bij de Kamer met iets terug te kunnen komen.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik heb toch nog een interruptie, die misschien zomaar mijn tweede termijn heel erg kan bekorten. Ik vind het belangrijk dat de trein beter kan concurreren met het vliegtuig, zowel op het punt van de prijs als op het punt van de snelheid. Ik heb gezegd dat de trein duurder en langzamer is. De Staatssecretaris zei dat zij cijfers van de Consumentenbond heeft waaruit iets anders blijkt. Ik ken die cijfers niet, maar ik ken wel de cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Dat is haar eigen kennisinstituut en die cijfers heeft de Staatssecretaris naar ons toe gestuurd. Op de bladzijden 14 en 16 van dat stuk van het kennisinstituut staat een vergelijking tussen internationaal treinverkeer en internationaal luchtvaartverkeer. Daarbij worden dertien bestemmingen genoemd. Slechts bij vier van die dertien bestemmingen is de trein goedkoper en bij vier andere bestemmingen is de trein sneller. Dat betekent in beide gevallen dat het vliegtuig in 70% van de gevallen goedkoper en sneller is. Waarom zegt de Staatssecretaris dat de Consumentenbond iets heel anders zegt als haar eigen kennisinstituut zegt: jazeker, er is nog een hele slag te halen? En dan hebben we het nog niet eens over het verschil tussen trein en vliegtuig op het punt van duurzaamheid en uitstoot. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus waarom zij komt met cijfers van de Consumentenbond die kennelijk in strijd zijn met cijfers van haar eigen kennisinstituut.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Volgens mij bevestigt de heer Wassenberg juist dat er nu twee rapporten zijn die zeggen dat je met de trein op een aantal verbindingen al goedkoper bent. De Consumentenbond geeft alleen maar aan dat het ook wel echt afhangt van het moment waarop je wil reizen en dat je daarnaast ook een aantal additionele kosten moet meenemen; dat staat volgens mij ook in dat rapport. Als je zorgvuldig kiest, zijn er dus gelukkig al heel veel goede opties. Natuurlijk zit dat dichterbij elkaar op afstanden waarbij de trein bijvoorbeeld frequenter rijdt of waarbij de trein van hart tot hart sneller is, omdat het vliegveld verder buiten de stad ligt. Ik denk dat beide rapporten heel erg in elkaars verlengde liggen. We zijn er echt nog niet overal. Dat ben ik direct met de heer Wassenberg eens, maar er zijn een aantal bestemmingen waarvoor de trein aantrekkelijk is, bijvoorbeeld Parijs. Toevallig ben ikzelf afgelopen weekend nog met de trein naar Parijs geweest. In drie uur zoef je van Rotterdam naar Parijs; dat is fantastisch. Als ik eerst naar Schiphol zou moeten, daarna naar Charles de Gaulle en daarna van Charles de Gaulle nog naar het centrum van Parijs, inclusief veiligheid en al dat soort dingen... Al die tijd moet je meewegen. De Consumentenbond zegt eigenlijk dat je ook andere kosten allemaal moet meewegen. Als je dat allemaal optelt, zijn er eigenlijk al een heel aantal treinreizen die aantrekkelijk zijn. Er zijn er ook een heleboel waarvoor dat nog niet zo is. Ik zal u ook zeggen dat er een heleboel blijven waarvoor de trein nooit die concurrent gaat worden, namelijk bij echt lange afstanden. Daarom is in dit KiM-rapport ook een bepaalde reistijd genomen waarbinnen reizigers bereid zijn die afweging te maken. Daarvoor geldt dat er meer potentie is dan bij een reistijd die veel langer is, behalve dan voor de nachttrein, zoals ik net ook al aan mevrouw Kröger heb aangegeven.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Het is inderdaad zo dat er onderscheid is en dat de trein voor een aantal steden sneller is, maar als je daarnaar kijkt, blijkt dat een handjevol steden te zijn. De Staatssecretaris noemt Parijs. Ik kan Brussel noemen. Dat ligt op een steenworp afstand. Düsseldorf staat er ook bij; daar kun je bij wijze van spreken ook naartoe fietsen. Nou, dan is het wel een lange tocht, maar dat zijn de korte afstanden. Bij Kopenhagen en Berlijn is het anders. Hele korte afstanden kunnen dus inderdaad beter met de trein, maar het KiM heeft ook rekening gehouden met al die andere factoren, zoals op welk moment je vliegt en waar het vliegveld ligt, want er worden een aparte vliegtijd én de tijd om in het centrum te komen, genoemd. Even afgezien daarvan zegt het kennisinstituut dus toch dat de trein helaas nog steeds langzamer is – en sneller zou moeten – en duurder is dan het vliegtuig. Dat was mijn punt. Ik vraag de Staatssecretaris: klopt dat?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Volgens mij zijn de heer Wassenberg en ik het heel erg met elkaar eens dat er een aantal bestemmingen zijn waarop de trein qua reistijd eigenlijk niet zoveel meer uitmaakt – dat zegt de Consumentenbond overigens ook, maar dat is gewoon in lijn met wat er in het rapport staat – en dat de trein voor sommige bestemmingen zelfs al goedkoper is. Het is interessant om te zien dat er na het hele beeld dat vliegen altijd veel goedkoper is, nu dus een aantal bestemmingen zijn waarvoor de trein al een hartstikke goed alternatief is. U heeft het bij Brussel en Parijs overigens over «een steenworp afstand» – u parafraserend: dat zou je kunnen lopen en fietsen – maar er zijn toch nog heel veel mensen die daarvoor in de auto stappen of die het vliegtuig nemen. Ik denk dat het mooi is om het onderzoek van de Consumentenbond naast het onderzoek van het KiM te leggen en te zeggen dat er goed nieuws is: de trein is een aantrekkelijk alternatief als je gewoon alle verschillende stappen meeneemt. Volgens mij heb ik dat alleen maar willen illustreren met het door mij aangehaalde onderzoek van de Consumentenbond. Dat is niet op elke afstand zo; dat is helemaal

waar en het zal ook niet op elke afstand zo worden, maar op een aantal verbindingen is het eigenlijk al een heel goed alternatief. Volgens mij werken wij er hier met elkaar aan om te kijken of we ook voor een aantal andere afstanden het aanbod via de trein aantrekkelijker kunnen maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ook op dit punt. Het gaat echt over de aantrekkelijkheid. Dat gaat volgens mij over prijs, tijd en gemak, over die drieslag. Daarom was mijn vraag heel expliciet of de Staatssecretaris als beleidsdoel wil omarmen dat de trein voor afstanden tot 750 kilometer op die drie assen aantrekkelijker moet worden dan het vliegtuig. Dat is nog niet op alles zo. Op sommige bestemmingen zijn we daar al, maar ik hoop dat de Staatssecretaris dit echt als doel wil omarmen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We moeten ook reëel kijken wat we kunnen realiseren. Omdat het altijd om prijs, tijd en gemak gaat, bepaalt het samenspel van die drie dingen of je het aantrekkelijk kunt maken. Als je door de infrastructurele verbindingen die 750 kilometer alleen maar met 80 kilometer per uur kunt blijven bereiken, heb je het dus over een reistijd van tien uur. Dat gaan we dan waarschijnlijk alleen tegen hele hoge kosten naar een reistijd krijgen die wel acceptabel is. Volgens mij heb ik dus een hele duidelijke contour geschetst van de verbindingen waarvan ik denk dat er echt potentie is om daar bij het internationale spoor echt prioritair op in te zetten, kijkend naar het aantal reizigers of sowieso naar de breedte van de reizigersstroom tussen de verschillende bestemmingen. Dat is wat anders dan zeggen dat 750 kilometer altijd de beleidsdoelstelling moet zijn. Het hangt echt af van de drie dingen die mevrouw Kröger zelf noemde. Dat zal niet voor elke afstand tot 750 kilometer haalbaar zijn.

De **voorzitter**:

Dank. Ik kijk naar de leden of er behoefte is aan een tweede termijn. Die is er. Ik stel voor om daar per lid anderhalve minuut voor te nemen. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Wat bent u weer riant met uw tijd.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik wil inderdaad een VAO aanvragen, maar niet om het spoorboekje van de Staatssecretaris te testen. Ik doe dat om een aantal dingen wat concreter om te zetten in moties en acties, met name op het punt waar de Staatssecretaris net mee eindigde: hoe maken wij het voor de consument aantrekkelijker, en vooral inzichtelijker, om te kiezen tussen de trein, de auto of het vliegtuig? Het gaat daarbij met name over de green deal met de reisbranche, waar de Staatssecretaris net over sprak. Dat lijkt ons een heel goed idee en daar willen we zo meteen bij het VAO wat meer over weten. Daar zullen we dus nader over komen te spreken.

Ik ben ook heel benieuwd naar de verdere uitwerking van het negenstenplan van de Staatssecretaris, maar niet alleen wat betreft de verbindingen tussen de negen grote centra en de internationale verbindingen. Ik ben met name benieuwd naar de uitwerking voor de regio's. We doen het namelijk ook voor onszelf, om het zo maar te zeggen. We willen niet alleen de 2 miljoen reizigers in het internationaal spoorvervoer in 2025 faciliteren, maar ook de 10 miljoen reizigers, of misschien wel veel meer, in ons eigen land.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst de nachttrein. Ik ben blij om te lezen en te horen dat de Staatssecretaris met verschillende aanbieders in gesprek wil gaan. Ik hoop echt dat zij de Kamer nog voor de zomer kan informeren over waar die gesprekken naartoe gaan en over wat er nodig is vanuit Nederland om die te faciliteren. In mijn eerste termijn vroeg ik al om een marktverkenning. Als je vanuit Nederland kijkt, wat zouden dan de interessante lijnen zijn? De ÖBB is een optie, maar wellicht niet de enige. Dan de treinreizigerstop, een internationale top over treinreizigers. Wat heeft de reiziger nodig en hoe zetten we die centraal?

Dan Berlijn. Het blijft voor mij een beetje onduidelijk of de Staatssecretaris bereid is om een of twee keer per dag een soort dedicated «point to point»-trein van Amsterdam, via Utrecht, naar Berlijn te laten rijden. Die zou wel op korte termijn kunnen rijden, want die slaat een heleboel stops over.

Dan de specifieke vraag over Amsterdam-Brussel. Ik begrijp dat er een spoorluchtvaartdealgroep is. Ik hoop dat die één opdracht ter harte kan nemen: heel snel heel concrete afspraken maken over het stoppen met vliegen van Amsterdam naar Brussel, het uitfaseren daarvan.

Tot slot. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat zowel het differentiëren van de gebruiksvergoeding naar nacht- of dagtarief of naar wel of niet frequent gebruik als het delen van data binnen Europa onderwerpen zijn die we Europees moeten aanpakken. Dat is mooi, maar wat is dan de eerstvolgende concrete stap die de Staatssecretaris gaat zetten en hoe maken we daar vaart mee?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Meneer Wassenberg, gaat uw gang.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Ze zei dat er gesprekken lopen met België om te kijken hoe het spoor tussen Maastricht en Luik verbeterd kan worden. Dat zou mij een lief ding waard zijn. Ik woon in het zuiden en voor mij is het een uurtje rijden naar Brussel. Ik heb net even gekeken en als ik straks vanuit Maastricht om 18.00 uur de trein naar Brussel neem, dan kost me dat drie uur. Dan ben ik voor die 100 kilometer drie uur onderweg, waarbij ik een halfuur mag wachten in Maastricht en 40 minuten in Luik. Dat is een krankzinnig beroerde verbinding. Het is wel heel erg moeilijk, dus dan moet je wel heel erg gemotiveerd zijn om niet in de auto te stappen. Ik zou aan de Staatssecretaris willen vragen of zij ons op de hoogte kan houden van de gesprekken met België. Ik weet dat er een aantal jaren geleden een experiment was, dat een aantal jaren duurde, met een directe intercitiy tussen Maastricht en België. Het kan dus wel. Die deed er iets langer dan een uur over. Kan de Staatssecretaris ons informeren over hoe die gesprekken lopen en of er wellicht nog een keer zo'n experiment kan plaatsvinden? Waarom was dat indertijd geen succes?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij met de toezeggingen van de Staatssecretaris, met name richting Twente. We weten in ieder geval zeker dat de Berlijntrein voorlopig nog niet van de baan is; laat ik het maar zo noemen. Ik wil nog wel even terugkomen op het verhaal van het gelijke speelveld en de ACM. Ik heb daar nog eventjes naar gekeken. Er is kennelijk wel een economische evenwichtstoets gedaan, waarbij gekeken wordt of er geen sprake is van een onevenredige verstoring van exclusieve concessie-

rechten. Maar er is niet gekeken naar de gelijkheid of de ongelijkheid van het speelveld. Ik zou de Staatssecretaris willen oproepen om daar een schriftelijk advies over aan te vragen bij de ACM, omdat er toch een dotatie van verlies vanuit het hoofdrailnet naar de concessiehouder gaat en er ook nog een verrekening plaatsvindt – daar zijn volgens mij mogelijkheden voor – bij de concessiehouder voor binnenlandse in- en uitstappers van internationale treinen.

We krijgen nog cijfers toegestuurd van de Staatssecretaris over de snelheden op het spoor. Ik ben erg benieuwd hoe de dienstregeling in elkaar zit en hoe die berekeningen zijn. Ik heb ooit op Twitter een opmerking gezet: hoera, ik ga met 140 km/u richting Noord-Nederland. Ik kreeg daar heel veel boze reacties op. Ik was een milieuterrorist et cetera. Dus na een halfuur heb ik een plaatje van een trein gestuurd om te laten zien dat ik met een intercity van de Nederlandse Spoorwegen reisde en dat dat ding nou eenmaal zo hard reed. Toen kreeg ik geen reacties meer, maar dit geeft wel aan dat we zorgvuldig moeten omgaan met de snelheden die we hier noemen. Dat wil ik de Staatssecretaris in ieder geval nog even meegeven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik dank de Staatssecretarissen – eentje is al weg – voor de beantwoording van de vragen en voor het feit dat we kunnen doorpakken op het gebied van grensoverschrijdend internationaal spoorvervoer. Ik dank ze ook voor de toezegging dat we gaan kijken hoe we daar met onze buurlanden aan de voorkant, en niet gedurende het traject, afspraken over kunnen maken.

Het is ook goed om te horen dat Eindhoven-Düsseldorf nog steeds on track ligt. Ik heb er alle vertrouwen in dat ProRail die 9 kilometer aan kabel gaat trekken, want als je met je ogen knippert, hebben ze het vaak al geregeld. Ik zag dat laatst ook bij betonblokken of zoiets.

Een andere vraag gaat over de Drielandentrein. We hebben het daar kort over gehad. Het is een symbool. Het is heel belangrijk dat we die gaan realiseren richting Luik. Ik vraag de Staatssecretaris om ons daar op tijd over te informeren en om daar alle aandacht aan te besteden. Als dat lukt en als dat symbool is bereikt, dan geef ik Limburgse vlaaien aan de commissie en aan de mensen op de publieke tribune.

Voorzitter. Ik heb nog een laatste vraag. Die gaat niet over internationaal vervoer, maar over de Maaslijn. Ik noem dat de «dramalijn». We hebben op 18 januari schriftelijke vragen daarover ingediend. Ik weet niet wanneer het antwoord daarop komt. Wat voor perspectief kan de Staatssecretaris bieden? Mensen kunnen zeggen dat ze internationaal gaan reizen, maar als we niet voor meer dan € 100.000 een trein kunnen laten rijden tussen twee steden, dan hebben we dadelijk een draagvlak-probleem in de regio.

De voorzitter:

Dank. Ik geloof dat de Drielandentrein al eerder is genoemd, maar als ik het goed hoorde, dan koppelt de heer Amhaouch daar de belofte van vlaai aan voor alle aanwezigen in deze ruimte, dus misschien is dat een prikkel. Ik geef eerst het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording door beide Staatssecretarissen, alhoewel de beantwoording van de eerste Staatssecretaris, die nu weg is, mij toch enorm heeft teleurgesteld. Dat bedoel ik niet persoonlijk richting de Staatssecretaris. We begonnen allemaal heel enthousiast aan

dit debat, maar vooral de antwoorden over de Eurostar hebben mij toch enigszins teleurgesteld. Ik denk dat de planning om eind 2019 direct vanuit Nederland naar Engeland te rijden, heel moeilijk gaat worden. Daarom zal ik tijdens het VAO de Staatssecretaris vragen om met een andere blik te kijken en ook zelf te kijken wat wij in Nederland voor elkaar kunnen krijgen om die versnelling toch te bewerkstelligen.

Dan de IC Berlijn. Ik ben blij met de toezegging om de NS en ProRail toch nog een keer naar de snelheid te laten kijken. In de brief die de Staatssecretaris heeft gestuurd, schrijft ze dat alle lijnen nog open zijn en onderzocht gaan worden. Ik sluit mij heel erg aan bij de vraag van mevrouw Kröger, om te kijken of we op de bestaande lijn, via Twente en Hengelo, misschien één of twee keer per dag wat stops kunnen overslaan, zodat we toch een versnelling voor elkaar kunnen krijgen. Toch kiezen we nu voor één tot drie keer over Arnhem. Dat juich ik alleen maar toe, maar ik wil wel van de Staatssecretaris weten waarom zij daarvoor heeft gekozen. Misschien kan zij dat nog even kort toelichten.

Dan Eindhoven-Düsseldorf. Ik ben blij dat het rapport nog vanavond naar ons toe wordt gestuurd, want het is voor mij belangrijk om dit af te wegen voor het vervolg van het traject. Daarom wil ik ook vragen om een reservering te maken, zodat we dat rapport tot ons kunnen nemen en ook in de commissie kunnen gaan bekijken hoe we dit verder gaan behandelen. Daar hecht ik ontzettend veel belang aan.

Dan mijn laatste punt over Eindhoven-Düsseldorf. De Staatssecretaris zei tussen neus en lippen door: een extra investering van 10 miljoen in de infrastructuur. Ik wil graag weten waar die 10 miljoen vandaan komt, want dat ging even heel snel voor mij. Ik kon het niet helemaal plaatsen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Ze wenst een schorsing van twee minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in de tweede termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de leden voor hun nadere vragen. De green deal met de reisbranche heeft de aandacht van D66 getrokken. We zullen kijken of we daar bij het VAO al wat meer informatie over zouden kunnen geven. Soms ontstaat spontaan een goed idee. Dat is dan op de korte termijn nog niet meteen tot in het detail verder uit te werken. Maar we zullen kijken hoe ver we dan zijn.

Dan kom ik op de negenstedenring. In de brief die we tijdens het volgende AO gaan bespreken kunnen we misschien op een aantal van de aspecten die de heer Schonis terecht noemt, nader ingaan. We hebben binnenkort een algemeen overleg Spoor. Ik ben graag bereid om alle aanvullende vragen op dat punt dan met u te bespreken.

Mevrouw Kröger vraagt of ik u zo snel mogelijk kan informeren als er meer duidelijkheid is over de nachttrein. Absoluut!

Dan de marktverkenning. In de gesprekken merken we natuurlijk ook waar de marktpartijen een markt zien in Nederland. Dat zijn de partijen die hun brood daarmee verdienen, dus die zullen een kans echt niet onbenut laten liggen. We zijn juist met deze partijen in gesprek om samen te verkennen of er routes zijn die mogelijk interessant zijn en wat daar dan voor nodig is. De informatie die we daarover hebben, zullen we delen met de Kamer, omdat dit eventueel een afweging vraagt. Willen we hierin investeren? Dat is waarom mevrouw Kröger ernaar vraagt, denk ik. Dus van de

informatie die we daarover hebben van de spelers die dit soort treinen aanbieden, zullen we melding maken in de brief naar de Kamer. Mevrouw Kröger stelde ook vragen over een point-to-point naar Berlijn. Dat klinkt bijna alsof we al het andere overslaan. Het overslaan van stations binnen Nederland kan forse consequenties hebben voor de binnenlandse dienstregeling. Ook in Duitsland ligt dat niet ongevoelig; laat ik het zo zeggen. Ik wil ook hier de verwachtingen managen. We gaan natuurlijk «drie on top» via Arnhem rijden. Dat het niet makkelijk is om zomaar een point-to-point in te passen bleek ook uit de eenmalige snelle trein van 17 september. Het was best een hele puzzel om dat eenmalig voor elkaar te krijgen. Dat ging toen ten koste van de binnenlandse dienstregeling, bijvoorbeeld. Die afweging is voor die ene rit gemaakt, maar dat is niet iets wat je structureel zou kunnen doen. Maar in de volgende brief die we schrijven, zullen we de verschillende vragen over de Berlijntrein opnemen, bijvoorbeeld wat er mogelijk is aan verdere versnellingen. Als we nog mogelijkheden zien, zullen we die, zoals al toegezegd, opnemen in de brief.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van mevrouw Kröger op het vorige punt, maar die is misschien weggevallen. Nee? Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zou iets van een tijdpad willen met betrekking tot die nachttrein. Ik begrijp dat er gesprekken zijn met de ÖBB. Er zijn ook gesprekken met andere aanbieders, maar de Kamer weet eigenlijk niet wie dat zijn en hoe dat gaat. Wanneer kunnen wij een update van die gesprekken en de voortgang krijgen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Laat ik proberen daar rond de zomer een update van te geven. Over het stoppen met vluchten tussen Amsterdam en Brussel heb ik niet veel meer te zeggen dan ik in eerste termijn al heb gezegd. Het maakt gewoon onderdeel uit van de gezamenlijke ambitie om te zorgen dat we de trein zo aantrekkelijk mogelijk maken, zeker in plaats van dat soort korte vluchten. Die steden liggen eigenlijk heel dicht bij elkaar. Om het met de heer Wassenberg te zeggen: er zijn diverse rapporten die bevestigen dat wij op die korte afstanden heel dicht bij elkaar zitten. Een eerste stap is data delen, zei mevrouw Kröger. Inderdaad, maar wat ga je dan concreet doen? De eerste stap is om met de Europese Commissie te praten over de manier waarop we de Europese coördinatie op dit punt verder kunnen versterken. De heer Wassenberg zou heel graag direct van Maastricht naar Brussel willen. Dat zou natuurlijk fantastisch zijn. Hij zegt dat er een proef is geweest die niet succesvol was. In alle eerlijkheid: als ik zie hoeveel moeite het op dit moment kost om de verbinding met Luik tot stand te brengen, zeg ik dat mijn eerste inzet er nu op gericht is om de Drielanden-trein te laten rijden. Dan spring ik even over de heer Ziengs heen naar de heer Amhaouch, want hij heeft vlaai beloofd voor het moment waarop we dat gerealiseerd hebben. Dat kan alleen nog maar tot verdere aansporing leiden. Veel dank alvast voor dat aanbod. Het was niet nodig, maar het zal het feestje extra groot maken als we daarbij vlaai van de heer Amhaouch kunnen nuttigen.

De voorzitter:

Maar daarmee is de heer Wassenberg nog niet tevreden. Hij heeft nog een aanvulling.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik zei volgens mij niet dat het experiment niet was gelukt. Ik zei dat het was beëindigd na een of twee jaar. Het is eerst verlengd en daarna is het beëindigd. Volgens mij is dat iets anders dan «mislukt». Voor zover ik weet – ik heb hem nooit genomen – ging die trein via Luik. Dus als je die horde eenmaal genomen hebt, is het traject van Luik naar Brussel niet het probleem. Het probleem is om van Maastricht naar Luik te komen. Als je dat probleem oplost, los je meteen het probleem met Brussel op. Kan de Staatssecretaris daar nog even op ingaan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik ben toch bang dat er zich aan de Belgische kant nog wat hobbels zouden kunnen voordoen op de verbinding tussen Luik en Brussel, want ook daarvoor geldt dat je het dan moet hebben over een aansluiting. We hebben net ook met elkaar gewisseld dat dat op een aantal plekken van het Nederlandse net soms ook moeilijker blijkt dan dat het lijkt. Maar goed, laten we er eerst voor zorgen dat de verbinding met Luik tot stand komt. Dat is echt een gedeelde ambitie. Nogmaals, ik heb een bestuurlijk overleg daarover georganiseerd.

De heer Ziengs vroeg nogmaals aandacht voor het gelijke speelveld bij de ACM. We hebben de vraag breed bij de ACM neergelegd en zij heeft gezegd dat ze geen reden ziet tot het maken van opmerkingen. Nou vraagt de heer Ziengs heel specifiek naar een aantal punten over dotatie, verlies, concessiehouder et cetera. Ik stel de heer Ziengs voor dat wij voor het VAO nog even in een briefje terugkomen op deze punten, want ik snap zijn zorg. Als we na het VAO op een gegeven moment het proces niet zouden inzetten – een proces dat we overigens nog kunnen stoppen – krijgen we in ieder geval een jaar vertraging, omdat we te maken hebben met jaarlijkse dienstregelingen. Dat is een afweging waar we samen bij zijn. Ik vind het wel belangrijk om aan te geven dat dit onderdeel is van de afweging die de Kamer maakt. Dan heb ik liever dat u die afweging bewust maakt dan dat u achteraf zegt: had u erbij gezegd dat dit moeilijk zou zijn en dat we in de planning misschien van 2025 op zouden schuiven naar 2026. We zullen de vragen van de heer Ziengs eerst beantwoorden in dat briefje, want dan pas kan hij volgens mij de afweging tussen de verschillende belangen maken.

De **voorzitter:**

De heer Ziengs heeft misschien nog een extra vraag.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik reageer even specifiek op dit punt, want dat schetst het vermoeden dat daardoor iets een jaar vertraging zou oplopen, terwijl je het in feite in de aanbesteding kunt meenemen, als je helderheid krijgt over dit punt. Dat hoeft dus niet echt een vertraging op te leveren. Als daar inderdaad een ongelijkheid in zit, kun je dat in de voorwaarden in de aanbesteding aanpassen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik vind dit een reële vraag. We zullen ervoor zorgen dat die informatie er voor het VAO is, zodat de heer Ziengs zijn oordeel erover kan vormen. Misschien vindt hij dat dat in de aanbesteding moet worden meegenomen of dat er toch nog aanleiding is om daar op een andere manier iets over te vragen. Het is belangrijk dat hier helderheid over komt. Hopelijk kunnen we dit aandachtspunt in het geschetste tijdpad op een goede manier meenemen.

De heer Amhaouch had ik op het punt van de Drielandentrein al gecompliceerd met zijn initiatief van de vlaai. De antwoorden op de vragen over de Maaslijn liggen eigenlijk klaar om verzonden te worden. Die antwoorden krijgt u heel snel. Ik heb ze zelf al gezien, dus het hangt

misschien nog op de verzending. Die komen er aan! Het is terecht dat de heer Amhaouch daar aandacht voor vraagt.

De heer Laçin vraagt of het bij de IC Berlijn toch iets sneller kan. Ik heb geprobeerd in kaart te brengen dat we op de echt korte termijn al verbetermaatregelen zien. We kunnen al een kwartier tijdswinst boeken. Hij vraagt: waarom dan via Arnhem? Nou, omdat we via Arnhem een mogelijkheid zien om drie kwartier tot een uur tijdswinst te boeken via «drie on top»-treinen. Daarnaast kijken we verder. Hoe zou je het na 2030 structureel nog kunnen verbeteren? Dan moeten we verschillende opties tegen elkaar afwegen. De quickscan geeft wel al een voorzet van hoe de opties er op dit moment uitzien. Dat is de stand van zaken nu. Ik hoor uw ambitie, dus ik zeg tegen de Kamer: als we ergens mogelijkheden zien om sneller te gaan, in samenhang met de Duitse partners, zullen we die niet laten liggen. We zullen dat zeker met u bespreken.

De heer Laçin vraagt terecht naar het rapport over Eindhoven-Düsseldorf. We zullen zorgen dat ook dat er voor het VAO is, zodat de heer Laçin dat kan meenemen, indachtig hetzelfde tijdspadpunt. De 10 miljoen uit het Infrastructuurfonds is bij een van de MIRT-rondes met de Kamer gecommuniceerd. Dat is niet nieuw, maar ik wil even in herinnering brengen dat het Rijk in infrastructurele zin heeft bijgedragen om deze verbinding mogelijk te maken.

Voorzitter. Ik hoop dat ik daarmee de vragen beantwoord heb.

De voorzitter:

Oké. Dank daarvoor. Ik constateer dat er een VAO zal plaatsvinden. Dat is aangevraagd door de heer Schonis, die dan ook de eerste spreker zal zijn. Ik wil alvorens af te sluiten de toezeggingen benoemen die we hier met elkaar gewisseld hebben.

- De Staatssecretaris zal in haar volgende brief over het traject Amsterdam-Berlijn verschillende routes onderzoeken voor de korte, middellange en lange termijn. Ook wordt de NS gevraagd om nog eens te kijken naar de snelheid en stops op dit traject.
- De Staatssecretaris zegt toe de mogelijkheid van een green deal te bespreken met reizigersorganisaties en de Kamer hierover te informeren.
- Bij de volgende brief over internationale ov-verbindingen worden, voor zover mogelijk, ook plannen van de regio's betrokken en ook de mogelijkheid van structureel internationaal overleg wordt hierin meegenomen.
- Voor de zomer van 2019 wordt naar de Kamer gestuurd: een voortgangsbrief spoorgoederenvervoer.
- De Staatssecretaris zal de Kamer rondom de zomer informeren over de voortgang van de gesprekken over de Luchtvaartnota op het punt van de vervanging van korte vluchten, zoals Amsterdam-Brussel.
- De Staatssecretaris zal de Kamer rond de zomer van 2019 – dat geldt ook voor het vorige punt, denk ik – informeren over de voortgang in de gesprekken met de aanbieder van nachttreinen tussen Nederland en Duitsland.
- Nog voor het VAO stuurt de Staatssecretaris een brief aan de Kamer over de bevindingen van de ACM ten aanzien van het gelijke speelveld.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Daarin komt ook de bijlage die ontbrak bij de vragen van de heer Laçin.

De voorzitter:

Waarvan akte. Mevrouw Kröger heeft nog een andere opmerking. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind mezelf nog best scherp. Bij de nachttreinen ging het niet alleen om Duitsland, maar ook om overige Europese bestemmingen.

De voorzitter:

Waarvan akte. De vraag van de heer Laçin was al beantwoord met de laatste toevoeging van de Staatssecretaris. Het VAO hebben we besproken. Ontzettend dank ook namens iedereen die hier aanwezig was en de vloai mee heeft mogen maken. Ik dank uiteraard de leden voor hun inbreng en de Staatssecretaris voor de beantwoording.

Sluiting 17.32 uur.