

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 915

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2020

Het afgelopen jaar heeft laten zien dat het functionerend houden van het nationale en het internationale vervoerssysteem van vitaal belang is. COVID-19 en de genomen maatregelen hebben grote maatschappelijke en economische gevolgen en ook de mobiliteitssector is hard geraakt. Het is goed om te zien dat het de (inter-)nationale vervoerssector samen met de Europese overheden nog steeds lukt om het spoorstelsel operationeel te houden. En hoewel internationaal personenvervoer per spoor op dit moment door COVID-19 weliswaar sterk verminderd is, staat de ambitie om internationaal personenvervoer per spoor verder te ontwikkelen, zowel in Nederland als in Europa, nog onverkort overeind.

Het is dan ook van belang dat er, ook tijdens de huidige situatie met COVID-19, mooie stappen gezet worden. Zodra de situatie omtrent COVID-19 het weer toelaat kan de internationale reiziger een verbeterd internationaal spoor product aangeboden worden. Een goed voorbeeld is de start van de directe verbinding van Eurostar tussen Amsterdam en Londen sinds 26 oktober jongsteleden. De reiziger kan hierdoor sneller en zonder overstap per trein naar de Britse hoofdstad reizen. Uit onderzoek¹ in opdracht van ProRail is gebleken dat de potentiële CO₂ besparing voor de treinen naar Londen aanzienlijk is (193 mln kg per jaar). De drie noodzakelijke verdragen voor deze directe verbinding naar Londen worden in lijn met de motie van de leden Kröger en Ziengs (Kamerstuk 29 984, nr. 776) voorlopig toegepast en zullen na het advies van de Raad van State voor uitdrukkelijke goedkeuring aan uw Kamer worden overlegd.

Mijn doelstelling om het aantal internationale treinreizigers te laten groeien met 2 miljoen reizen per jaar in 2025 blijft de inzet. NS heeft eerder ook gemeld dat zij in 2019 een groei zagen van 13% naar 4 miljoen

¹ https://www.prorail.nl/sites/default/files/onderzoek_co2_reductie_in_europa_bij_betere_benutting_van_het_europese_spoor_0.pdf

reizigers, wat betekent dat ongeveer een kwart van mijn doelstelling reeds is gerealiseerd. Verder laten onderzoeken in het kader van bijvoorbeeld Toekomstbeeld OV zien dat er potentie is voor nog grotere aantallen internationale treinreizigers op de langere termijn. Daarvoor is het wel nodig om zowel in Nederland, maar juist ook in Europa concrete volgende stappen te blijven zetten om internationale spoorverbindingen verder te verbeteren. Conform de motie van het lid Kröger (Kamerstuk 35 300 A, nr. 111) informeer ik uw Kamer middels deze brief voor het NO MIRT over de voortgang op het gebied van deze Europese samenwerking, mede in het kader van de Green Deal. Tevens informeer ik u conform de motie van het lid Van der Graaf (Kamerstuk 35 300 A, nr. 112) over de Nederlandse inzet op het gebied van TEN-T en de CEF gelden alsook over de motie van de heer Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 A, nr. 120) inzake TEN-T inzet bij de internationale verbinding Amsterdam-Groningen- Scandinavië. Daarnaast geef ik uw Kamer een update over de herintroductie van de nachttrein en aantal overige ontwikkelingen op gebied van het internationaal personenvervoer per spoor. Via de MIRT-brief wordt uw Kamer geïnformeerd over een aantal specifieke grensoverschrijdende verbindingen en de besluitvorming daaromtrent. Over de ontwikkelagenda, waaronder internationaal, die in het kader van het Toekomstbeeld OV is ontwikkeld, wordt uw Kamer binnenkort separaat geïnformeerd.

Europese samenwerking

Het verbeteren van internationaal personenvervoer per spoor is geen sinecure, de verschillen tussen lidstaten zijn groot. Zo moeten er afspraken gemaakt worden met buitenlandse vervoerders en infrastructuurbeheerders, de verschillen in spoortechniek, infrastructuur en nationale wet- en regelgeving moeten worden overbrugd, en het systeem van dienstregeling, internationale ticketing en informatievoorziening moet op Europees niveau georganiseerd worden. Zoals de RLI in haar rapport «Verzet de Wissel» ook benoemd, is sterke Europese samenwerking noodzakelijk om internationaal personenvervoer per spoor een serieus alternatief te laten zijn voor de auto of het vliegtuig. In mijn reactie² op het advies van het RLI heb ik aangegeven op welke wijze wordt omgegaan met de aanbevelingen uit het advies.

Ministersbijeenkomst 21 september

Het Duitse voorzitterschap heeft in de ministersbijeenkomst de ontwikkeling van het internationale personenvervoer per spoor nadrukkelijk als Europese politieke prioriteit geagendeerd. Er werd een concept studie over de ontwikkeling van een internationaal treinenennetwerk door Europa gepresenteerd (Trans Europe Express 2.0)³. Deze conceptstudie is in lijn met de ministersverklaring over de ontwikkeling van het internationale personenvervoer per spoor die eerder op 4 juni 2020 (Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896) door 27 Europese landen is omarmd.

In navolging hierop heeft het Duitse voorzitterschap aangegeven om conform het concept TEE 2.0 voor de ontwikkeling van doorgaande internationale treinreizen met de betrokken lidstaten een intentieverklaring op te stellen. Dit met als doel de realisatie van een Europees spoornetwerk voor personenvervoer over afstanden van meer dan 600 km door minimaal 3 landen met snelheden vanaf 100–160 km/u. Deze pro-actieve internationale benadering voor het ontwikkelen van internationale diensten juich ik toe, de ervaring leert dat lidstaten dienen samen

² Kamerstuk 29 984, nr. 903

³ https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/K/innovative-rail-transport-overnight-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile

te werken bij het faciliteren van de markt voor internationaal personenvervoer per spoor en het sluit ook goed aan bij de eerder benoemde moties van de leden Kröger, Van de Graaf en Dijkstra. De inzet is om met Europese partners dit initiatief verder vorm te geven mede in samenhang met het vervolg van de Ministersverklaring van 4 juni 2020. Verwacht wordt dat het Duitse EU voorzitterschap tijdens de Transportraad van 8 december 2020 een mededeling zal doen over de genoemde intentieverklaringen. Hierover wordt uw Kamer ook geïnformeerd via het Schriftelijk Overleg aangaande de Transportraad op 8 december.

Europees Rail Passenger Platform

Om een sterke Europese samenwerking tot stand te brengen heeft Nederland het initiatief genomen om het internationale spoordossier hoog op de Europese agenda te krijgen. De Ministersverklaring over internationaal personenvervoer per spoor van 4 juni 2020 is een belangrijke politieke stap bij het agenderen van dit onderwerp op Europees niveau. Alle Europese lidstaten met spoorwegen hebben de verklaring ondersteund plus Noorwegen en Zwitserland. Hiermee is er brede Europese erkenning dat internationaal personenvervoer per spoor over middellange afstanden een rol moet spelen in de EU Green Deal.

Na de Ministersverklaring is een internationaal platform opgericht van de samenwerkende landen en wordt nu verder gewerkt aan onder andere politieke conclusies over de onderwerpen digitalisering, een Europees netwerk, de relatie met de EU Green Deal en het regelgevend kader. Dit sluit goed aan bij de motie van de leden Beckerman en Laçin (Kamerstuk 35 377, nr.4) waarin de regering verzocht is om met gelijkgestemde landen verdere plannen te ontwikkelen voor een Europees spoornetwerk voor personenvervoer. In dit platform wordt intensief samengewerkt ook met Europese Commissie, European Railway Agency (ERA), Shift2Rail en OTIF⁴. Daarnaast organiseren de Europese sectorpartijen zich in een zogenaamde *sector mirror group* zodat de kennis en ervaring vanuit de sectorpartijen ook meegenomen worden. Opzet is om samen met sectorpartijen in 2021 een ambitieus programma te ontwikkelen om marktontwikkeling van internationaal personenvervoer te bevorderen. Het door Duitsland gepresenteerde Trans Europe Express 2.0 op 21 september jl. wordt in dit kader ook meegenomen.

De betrokken partijen verkennen naar aanleiding van bovenstaande initiatieven gezamenlijk welke concrete mijlpalen op nationaal en Europees niveau vastgesteld kunnen worden in het Europese Year of Rail 2021. Mijn inzet hierbij is om te komen tot een Europese spoortop, mogelijks jaarlijks, over internationaal personenvervoer per spoor. Hieraan gekoppeld zal ik conform de motie van lid Amhaouch (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 32) bij mijn Belgische en Duitse collega na gaan of er interesse is om en marge van een Europese spoortop trilateraal met elkaar te spreken.

Daarnaast heeft de Europese Commissie in zijn werkprogramma voor 2021 ook een actieprogramma aangekondigd voor personenvervoer per spoor. (Internationaal) personenvervoer per spoor zal naar verwachting ook deel uitmaken van de *Smart and Sustainable Mobility Strategy* die de Europese Commissie in december 2020 zal publiceren.

⁴ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

De ambitie om internationaal personenvervoer per spoor verder te ontwikkelen als volwaardig vervoersalternatief voor de korte en middel-lange afstand moet ook zichtbaar zijn in de Nederlandse inzet bij de komende herziening van de Europese verordening uit 2013 over het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T).

Het trans-Europees vervoersnetwerk moet de sociale, economische en territoriale samenhang van de EU versterken en is opgebouwd uit twee lagen: het uitgebreide netwerk en het daarop gebaseerde kernnetwerk. Aan de infrastructuur van het kernnetwerk worden zwaardere eisen gesteld dan aan de infrastructuur van het uitgebreide netwerk. Het kernnetwerk is bedoeld als de ruggengraat van het trans-Europees vervoersnetwerk. Investerings in infrastructuur op het kernnetwerk kunnen met voorrang vanuit de EU meegefinancierd worden via de financiële pijler van het EU TEN-T-beleid, CEF (Connecting Europe Facility). Met de herziening wil de Europese Commissie onder meer de TEN-T-verordening beter aan laten sluiten bij de doelen van de EU Green Deal.

Nederland zal de herziening aangrijpen om in het TEN-T-beleid meer aandacht te besteden aan de verdere ontwikkeling van het personenvervoer per spoor. Bij de ontwikkeling van Europese corridors op het kernnetwerk is de focus tot nu toe in belangrijke mate gericht geweest op het goederenvervoer. De herziening moet aansluiten bij bovengenoemde ambitie en ertoe leiden dat het TEN-T-beleid ook een bijdrage gaat leveren aan het oplossen van knelpunten in het internationaal personenvervoer per spoor. Onderwerpen zoals geïntegreerde ticketsystemen waarbij vervoer over langere afstand eenvoudiger moet worden, *first/last mile connections* en digitalisering moeten daarom onderdeel zijn van het herziene TEN-T-beleid en voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen.

Op dit moment lopen er drie Europese TEN-T-corridors door Nederland (Noordzee-Oostzee, Rijn-Alpen, Noordzee-Middellandse Zee) die moeten bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het internationaal vervoer per spoor van zowel personen als goederen. Nederland zal blijven inzetten op investeringen in deze corridors. Daarnaast kijk ik op welke wijze Nederland verder kan aansluiten op het Europese spoornetwerk. Conform de contourennota Toekomstbeeld OV streef ik daarbij naar een hoogwaardige verbinding naar Duitsland. Hierbij zal ik verschillende corridors tegen elkaar moeten afwegen. In dit kader zal ik de motie van het lid Remco Dijkstra (Kamerstuk 35 300 A, nr.120) meenemen. Waarbij ik wel wil opmerken dat het toevoegen en opwaarderen van spoortrajecten in TEN-T-kader brengt extra verplichte vereisten aan de (aanleg van) infrastructuur met zich meebrengt.

Nachttrein

De start van de tijdelijke proef met de doorgetrokken nachttrein Wenen/ Innsbruck-Düsseldorf naar Amsterdam en vice versa was beoogd met de start van de dienstregeling 2021 op 13 december aanstaande. De start van de proef is vanwege de momenteel geldende reisadviezen in het kader van COVID-19 uitgesteld naar een nog nader te bepalen datum. Desalniettemin wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de concessiewijziging en de subsidiebeschikking voor deze tijdelijke proef, zodat de juridische kaders tijdig op orde zijn voor het moment dat de proef wel van start gaat.

Sinds mijn besluit voor de herintroductie van de nachttrein is met NS overleg gevoerd over de precieze afspraken ten aanzien van deze proef. Daarnaast heb ik de door NS aangevoerde business case en het bijbehorende exploitatietekort door een externe partij laten controleren en heb ik de voorgenomen aanpassing van de concessie op dit punt bij het LOCOV geconsulteerd. Op basis hiervan zal ik binnenkort de benodigde besluiten kunnen nemen om de juridische kaders vast te leggen, zodat zodra de situatie met COVID -19 het toelaat de nachttrein ook daadwerkelijk kan gaan rijden. Hierover wordt uw Kamer in december geïnformeerd.

Mobility as a Service: Internationale pilot

Zoals u weet ben ik samen met regio's 7 nationale MaaS-pilots gestart. Via MaaS-apps kan zoveel mogelijk mobiliteitsaanbod gepland, geboekt en gereisd worden. Ik zie MaaS als een middel om te leren vanuit de data en om beleidsdoelen te halen. De met Limburg ontwikkelde pilot is grensoverschrijdend. Daar wordt beproefd of er multimodale, grensoverschrijdende deur-tot-deur vervoersoplossingen geboden kunnen worden. Binnenkort wordt door Arriva de Via-Go app gelanceerd.

Reizigers hebben de keuze uit OV deelfietsen, deelauto's en taxi, maar ook eigen vervoer kan in de planner worden opgenomen. In de app kan de reis direct worden gepland, geboekt en betaald. Met één app krijgt de reiziger hiermee de mogelijkheid om vanuit Limburg en regio Aken tickets aan te schaffen en toegang te krijgen tot het grensoverschrijdende openbaar vervoer. Na afloop van de tweejarige pilot dient het systeem operationeel te zijn voor in elk geval het OV-deel van het grensoverschrijdende vervoer tussen Nederland en Duitsland vanuit de Limburg pilot. Andere modaliteiten en aansluiting met België zijn voor een latere fase voorzien. Om in technische zin te garanderen dat de verschillende systemen operabel zijn en de reiziger daadwerkelijk met één app (grensoverschrijdend) kan reizen en ook kleine vervoerders tegen relatief lage kosten in verschillende apps kunnen meedoen, heeft mijn ministerie marktpartijen geholpen bij het initiatief om de TOMP-API⁵ te ontwikkelen. Deze API wordt naar verwachting overgenomen in de deelstaat Noordrijn Westfalen en in België. Op 4 november jl. is bijvoorbeeld in een gezamenlijke verklaring op de Vlaams – Nederlandse Top afgesproken extra inspanningen te doen voor de grensoverschrijdende samenwerking. Ik streef ernaar om de TOMP-API binnen afzienbare termijn de internationale standaard te laten worden.

Reis- en festivalbranche

De leden Schonis en Kröger hebben mij per motie (Kamerstuk 29 984, nr. 817) gevraagd contact op te nemen met de reisbranche om te zien of we tot afspraken kunnen komen om de informatievoorziening over verschillende modaliteiten voor internationale reizen te verbeteren. Hierbij wordt ook gekeken of gebruik kan worden gemaakt van de informatie die Milieu Centraal op dit punt reeds levert. Met Milieu Centraal heb ik namelijk afgesproken dat zij de tool die zij in dit kader gebruiken (www.klimaatwijsoopreis.nl) zullen behouden en verder ontwikkelen en daarnaast een aantal acties zullen ondernemen om de mogelijkheid van treinreizen onder de aandacht te brengen bij (jonge) vakantiereizigers.

In verband met COVID-19 zijn de gesprekken echter tijdelijk gestaakt. Ook de gesprekken om internationale festivalgangers te stimuleren met de trein naar festivals of andere evenementen te reizen, zoals ook gevraagd in de motie van de leden Schonis en Kröger (Kamerstuk 29 984, nr. 879)

⁵ Transport Operator MaaS Provider application programming interface

ten aanzien van het Eurovisie Songfestival, liggen vanwege COVID-19 momenteel stil. Samen met deze branches moet gekeken worden naar de juiste timing om deze gesprekken te hervatten. ProRail is vooruitlopend daarop al wel gestart met het organiseren van een nieuwe «Rail to the COP», een treinreis voor delegaties en andere betrokken partijen naar de klimaatop in Glasgow, momenteel gepland voor november 2021.

Afsluitend

Internationale verbindingen zijn cruciaal voor het verbinden van de Nederlandse economische (stedelijke) kerngebieden en voor het onderling verbinden van grensregio's. Zoals hierboven beschreven heb ik in Europees verband het belang van de verdere ontwikkeling van internationale treinreizen sterk geagendeerd en wordt het onderwerp in Europees verband met prioriteit opgepakt.

Daarnaast wordt er ook hard gewerkt om ook binnen Nederland zelf stappen te zetten om de grensoverschrijdende spoorverbindingen op de korte, middellange en lange termijn te verbeteren. In de MIRT- brief wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de uitkomsten van lopende onderzoeken en de regionale afstemming hierover in het BO MIRT. Tevens heb ik uw Kamer via de MIRT- brief geïnformeerd over de substantiële investeringsbesluiten om mijn ambities op internationaal spoor verder te brengen. Zo is op het BO MIRT een afspraak gemaakt over een extra investering van € 15 mln. t.b.v. een toekomstvast maatregelenpakket voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf. Daarnaast is er € 50 mln. gereserveerd voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven, noodzakelijk voor het rijden van meer (grensoverschrijdende) treinen, waaronder een mogelijke intercity naar Heerlen en Aken, waarvoor dit een eerste stap in het nemen van de benodigde maatregelen zou zijn. Over de tussenstand van de verkenning van ProRail naar alternatieve lijnvoeringen voor deze verbinding, ten opzichte van het eerdere voornemen tot gefaseerde verbetering, wordt u eveneens in de MIRT-brief geïnformeerd. Verder is onderzoek⁶ gedaan naar de versnelling Amsterdam-Berlijn en op basis hiervan is op het BO MIRT besloten een concrete stap voorwaarts te zetten richting een significante versnelling van een half uur en hiervoor heb ik € 50 mln. vrijgemaakt. Ook heb ik besloten om voor het regionale project Emmen-Rheine een voorlopige reservering te maken van € 10 mln. voor de benodigde aanpassingen aan de Nederlandse zijde tussen Neuenhaus en Coevorden. En met de provincie Limburg is de afspraak gemaakt om de AROV-overeenkomst voor het tramproject Maastricht-Hasselt onder aanvullende, scherpe voorwaarden eenmalig te verlengen tot 31 december 2026. Hiermee geef ik de Provincie Limburg extra tijd om dit project te realiseren.

Ten aanzien van andere grensoverschrijdende verbindingen geldt dat we in afwachting zijn van lopende onderzoeken. Bij de Drielandentrein geldt dat Arriva in juni 2020 de opdracht heeft gegeven voor het inbouwen van ETCS in de trein. Samen met betrokken partijen aan Nederlandse en Belgische zijde wordt, mede ook in het licht van de marktverkenning internationaal, voor de Drielandentrein bekeken op welke wijze de exploitatieafspraken voor de toekomst vormgegeven kunnen worden. Verder beoordelen ProRail en NS of aanleg van het Belgische treinbeveiligingssysteem TBL1+ te Roosendaal, vooruitlopend op de aanleg van ERTMS, een voldoende veiligheidsniveau biedt bij frequentieverhoging op het Nederlandse deel van het traject Antwerpen-Roosendaal. Resultaat van die beoordeling wordt eind 2020 verwacht. Hierbij wordt uitgegaan van de met betrokken partijen overeengekomen ambitie tot frequentiever-

⁶ Kamerstuk 29 984, nr.905

hoging tussen Antwerpen en Roosendaal. Voor de verbinding Weert-Hamont zijn de Provincie Limburg en ik in afwachting van de businesscase van NMBS. Nu er ook een nieuwe Belgische regering is, ben ik voornemens om op korte termijn kennis te maken met mijn nieuwe ambtgenoot. Nadat de businesscase door de NMBS wordt opgeleverd kan hierover, alsook over de andere verbindingen met België, afstemming plaatsvinden.

Verder heb ik via het Toekomstbeeld OV samen met de Nederlandse vervoersector en de regionale overheden bekeken hoe Nederland op de lange termijn goed en snel kan worden aangesloten op bestaande netwerken en strategische knooppunten, zogenaamde hubs, over de grens, en zoals gezegd wordt u binnenkort ook over deze uitkomsten geïnformeerd. Met de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, de marktverkenning in het kader van de spoorordening, de prognoses ten aanzien van internationaal spoorvervoer in het kader van de NMCA, de evaluatie capaciteitsverdeling spoor en de eerste uitkomsten van het Europese Platform wil ik in de loop van volgend jaar komen tot een ambitieuze strategie voor internationale (nacht)treinen, wat ook als vertrekpunt kan worden gebruikt voor de vorming van een nieuw kabinet.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-Van der Meer