

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 994

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 september 2022

Sinds mijn aantreden, heb ik verschillende malen met uw Kamer gesproken over het grote belang van grensoverschrijdende treinverbindingen. Voor een land met de omvang van Nederland, dat aan de wieg stond van de Europese eenwording, is het noodzakelijk om over de grens heen te denken. Om een welvarend en vooruitstrevend land te blijven, zijn wij sterk gebaat bij de uitwisseling van mensen, kennis, goederen en diensten. Dit geldt in het bijzonder voor de grensregio's. Het spoor kan een belangrijke rol spelen bij het mogelijk maken van de verbindingen tussen steden, vraag en aanbod van werkgelegenheid en universiteiten en toegang bieden tot de HSL-knooppunten in onze buurlanden. We kunnen Nederland daarmee groter maken; nieuwe verbindingen voor het vervoer van reizigers en goederen bieden nieuwe kansen, zowel op korte als zeker ook op de lange afstanden. Dit draagt bij aan de economische bloei en leefbaarheid van (de verschillende regio's in) Nederland.

Het kabinet zet daarom in op betere internationale (nacht-)treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is met de rest van Europa. De trein kan daarbij een aanvulling en volwaardig alternatief zijn op afstanden tot 800 kilometer voor de auto en het vliegtuig. Ik heb eerder met uw Kamer gedeeld dat er reeds veel gebeurt, maar ook dat er extra stappen nodig zijn. Om u een compleet overzicht te geven van waar we al aan werken en welke ambities er liggen, stuur ik u als bijlage van deze brief het aan uw Kamer toegezegde werkprogramma voor internationaal spoor.

Scope werkprogramma voor internationaal spoor

Het werkprogramma voor internationaal spoor geeft het overzicht van wat we in de voorliggende periode in gang hebben gezet en welke mijlpalen we op deze trajecten de komende jaren willen bereiken. De steun van regionale overheden, buurlanden, beheerders en vervoerders hebben we daarbij hard nodig. Het werkprogramma laat zien dat er al veel is gebeurd

en dat er zichtbare verbeteringen voor de reiziger zijn gerealiseerd of in de komende jaren worden gerealiseerd. In het afgelopen jaar zijn er verschillende successen geboekt met de aanpak tot nu toe. Zo voert KLM met Thalys momenteel een pilot uit om meer transferreizigers vanuit Brussel de trein te laten pakken van en naar Schiphol, zijn er succesvol meerdere nachttreinen geïntroduceerd door partijen uit de markt, is Eurostar deze maand gestart met haar vierde rechtstreekse trein per dag tussen Londen en Amsterdam en zetten we met de MaaS-pilot in Limburg concrete en veelbelovende stappen zodat de reiziger makkelijker kan betalen, ook wanneer de reis over de grens heen plaatsvindt.

De groei van het aantal internationale treinreizigers zet post COVID-crisis door en een toenemend aantal marktpartijen in de OV- en reissector ontwikkelt initiatieven om aan deze behoefte te voldoen. Ook willen werkgevers vaker een duurzame vorm van reizen op middellange afstand kunnen aanbieden. In het werkprogramma worden deze ontwikkelingen nader geduïd. Tegelijkertijd is het realiseren van verbeterde en zeker nieuwe verbindingen op het internationale spoor een complexe opgave. Het vraagt afweging tussen vele verschillende belangen met onze buurlanden, regio's, vervoerders en andere sectorpartijen binnen de kaders die er zijn wat betreft bijvoorbeeld (Europese) wet- en regelgeving, beschikbare infrastructuur in relatie ook tot andere treindiensten en de beschikbare, financiële ruimte. Nederland moet zich door haar geografische ligging daarnaast voortdurend blijven inspannen om de verbinding met andere landen te maken.

Het werkprogramma richt zich primair op het internationale vervoer van reizigers. Het internationale spoornetwerk is echter zeker ook van groot belang voor het vervoer van goederen van en naar onze zeehavens en industriegebieden. Vanuit de klimaatambities is er vanuit het kabinet de wens om meer gebruik te maken van het duurzamere en veiligere spoor. De inzet is een «modal shift» van weg naar spoor (en water). De ambities op dit vlak wil ik separaat uitwerken in het door uw Kamer gevraagde Toekomstbeeld Spoorgoederen (gewijzigde motie van het lid Schonis c.s., Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62). Dit najaar zal ik in mijn voortgangsbrief over spoorgoederenvervoer hier nader op ingaan.

Het werkprogramma als eerste stap naar een strategie voor internationaal spoor

In de komende periode wil ik u – in vervolg op dit werkprogramma – meenemen in een strategie en actielijnen voor het zetten van de extra stappen die nodig zijn om de potentie van grensoverschrijdende spoorverbindingen optimaal te benutten. Daarbij geef ik dan ook uitwerking aan de ambities die in het Coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) en het beleidsprogramma van IenW zijn opgenomen. Over de uitwerking van deze ambities wil ik u in de eerste helft van 2023 uitgebreider informeren.

Daarbij is het voor mij van belang om niet over een nacht ijs te gaan. Dit gezien het vormgeven van de internationale samenwerking, de raakvlakken met de besluitvorming rond de ordening en de inhoudelijke vraagstukken rond kansen en belemmeringen zoals eerder ook door de Rli zijn geconstateerd. De problemen deze zomer met de personeelstekorten, treinenuitval en de stakingen, juist in een zomer dat veel mensen kozen voor de trein in plaats van het vliegtuig, laten zien dat weloverwogen richting en keuzes hierbij noodzakelijk zijn. Dit laat onverlet dat ik ook in de tussentijd werk blijf maken van de concrete verbeteringen zoals in het werkprogramma staan benoemd.

Samenwerking buurlanden

De potentie van internationaal spoor wordt ook in andere landen in Europa en in het bijzonder bij onze buurlanden onderkend. Ik ben verheugd in het voorjaar met mijn Belgische collega afspraken te hebben gemaakt over de voortzetting en intensivering van de samenwerking op grensoverschrijdende verbindingen. Dergelijke afspraken zijn noodzakelijk om gewenste verbeteringen tot stand te brengen, juist omdat we te maken hebben met andere systemen, vervoerders, beheerders en verschillen qua governance en ticketing. Mijn Belgische collega, Minister Gilkinet, heeft toen ook benoemd hoe belangrijk het spoor is in de ambities van de Belgische regering. De recent door hem uitgebrachte Spoorvisie 2040 laat dit ook zien.

Ik hoop dit najaar ook met mijn Duitse collega, de heer Theurer, te komen tot soortgelijke afspraken. Komende maand spreek ik dan ook uitgebreider met Staatssecretaris Theurer over de gezamenlijke agenda voor de komende jaren.

Europese ontwikkelingen

In het verslag van de transportraad van 2 juni 2022 staat vermeld dat de tweede voortgangsrapportage voor het platform internationaal spoorvervoer (IRP) aan de transportministers is gepresenteerd. Het platform zal komend jaar verder werken aan de geschetste agenda op het gebied van o.a. rail ticketing, internationaal capaciteitsmanagement, air-rail intermodaliteit, internationale rail hubs en grensoverschrijdende PSO contracten. Daarbij wordt ook voortgebouwd op het onder Duits voorzitterschap uitgewerkte concept voor een Trans Europe Express 2.0 (TEE2.0). Het IRP zal naar verwachting medio 2023 een derde voortgangsrapportage uitbrengen. Meerwaarde van het platform is haar agenderende vermogen en de bevordering van samenwerking tussen stakeholders. Onderdeel hiervan is ook het sector statement van 2 juni 2022 dat als bijlage bij de tweede voortgangsrapportage van het platform is opgenomen. In die sectorverklaring wordt o.a. melding gemaakt van de ticketing roadmap van de (gevestigde) spoorvervoerders (CER) en de voorbereiding vanuit de sector voor invoering van het sectorakkoord (CIT) over journey continuation¹.

In het actieplan van de Europese Commissie voor internationaal personenvervoer² is een aantal relevante wetgevings- en andere initiatieven opgenomen. Bij deze brief vindt u de Nederlandse reactie op de Europese publieksconsultatie voor wijziging van de spoorgoederencorridorsverordening: het Europese kader voor capaciteitsmanagement. Hierin is ook uitdrukkelijk aandacht voor internationaal personenvervoer per spoor. Een voorstel van de Europese Commissie verwacht ik eind 2022 / begin 2023. Ook vindt u bij deze brief de Nederlandse reactie op de Europese publieksconsultatie voor wijziging van de machinistenrichtlijn ter bevordering van de bredere inzetbaarheid van treinmachinisten in de EU. Daarnaast voert de Europese Commissie een impact assessment uit voor een mogelijk voorstel voor intermodale ticketing. De Europese Commissie heeft daarnaast besloten extra capaciteit in te zetten voor interoperabiliteits-bottlenecks (issue log book)³.

In het verlengde van het actieplan voor internationaal personenvervoer heeft de Commissie op 29 juni de uitvraag naar pilotprojecten gepubli-

¹ <https://cit-rail.org/en/passenger-traffic/products/#content-293175>.

² Kamerstuk 22 112, nr. 3319.

³ Zie Call for tenders MOVE/2022/OP/0002.

ceerd voor nieuwe internationale treindiensten per spoor⁴. Het betreft maximaal 10 pilotprojecten voor grensoverschrijdende treinen met lange afstandsverbindingen, waarvoor voorstellen tot en met 31 oktober 2022 kunnen worden ingediend. Er is geen financiële ondersteuning van de Europese Commissie van de pilots maar wel ondersteuning door de inzet van de Europese Commissie en medewerking van Rail Net Europe. Doel is om in het pilotvoorstel de belemmering(en) aan te geven die met het pilotproject worden weggenomen. De Europese Commissie stelt dat deze pilots uiterlijk per december 2029 van start dienen te gaan. Voor Nederland kunnen de volgende onderwerpen daarbij van belang zijn:

- Zekerstellen capaciteit voor verhoging frequenties en aansluitingen op de lange- afstand en hogesnelheidsverbindingen richting (1) Duitsland en verder (2) België en Frankrijk;
- Ontwikkeling van het nachttreinennetwerk;
- Verbetering van (de toegang tot) kaart- en reisinformatiesystemen voor internationale verbindingen;

Ik zie deze uitvraag als een goede kans om ook vanuit Nederland te werken aan een aantal verbeteringen, bijvoorbeeld rondom integrale ticketing of het optimaal benutten van capaciteit. Marktpartijen zoals vervoerders, infrastructuurbeheerders zijn de partijen die een aanvraag kunnen indienen. Lidstaten kunnen bij deze aanvragen een ondersteunende rol spelen. Ik zal actief met andere lidstaten en marktpartijen spreken welke pilotprojecten kunnen worden ondersteund.

De Europese Commissie heeft in december 2021 een voorstel gedaan voor de herziening van de TEN-T verordening. In het eerder aan u gestuurde BNC-fiche over dit voorstel is gemeld dat ik ProRail heb gevraagd een uitvoeringstoets op te stellen met het oog op het bepalen van de nadere Nederlandse inzet voor de TEN-T.⁵ Met deze brief stuur ik u ook de uitvoeringstoets van ProRail over het voorstel voor de herziening van de TEN-T verordening. In de uitvoeringstoets besteedt ProRail onder andere aandacht aan de verschillen tussen het huidige TEN-T netwerk en het voorgestelde TEN-T netwerk en doet ProRail suggesties voor correcties en aanpassingen. Daarnaast gaat de uitvoeringstoets van ProRail in op de kosten en baten van het voorstel voor herziening van de TEN-T verordening. ProRail heeft gekeken naar de uitvoering van het voorstel en geconstateerd dat deze extra kosten en baten met zich meebrengt waarvan ik nu nog niet goed in kaart heb wat deze precies inhouden. Omdat ik de uitvoeringstoets zeer recent heb ontvangen kan ik op dit moment nog geen uitgebreide inhoudelijke appreciatie van de toets meesturen, de inhoudelijke appreciatie zal ik dit jaar nog met uw Kamer delen. Uit oogpunt van transparantie hecht ik er echter aan de uitvoeringstoets van ProRail voorafgaande aan het commissiedebat internationaal spoor met u te delen. In de uitvoeringstoets is de Lelylijn niet betrokken omdat ProRail gevraagd is de uitvoeringstoets te doen op het oorspronkelijk voorstel van de Europese Commissie waarin de Lelylijn niet is opgenomen. Voor Nederland is het wel belangrijk dat deze bij de herziening van de TEN-T verordening wordt opgenomen. Daarover ben ik nu in gesprek met de Europese Commissie.

Governance en ordening

De governance van internationaal vervoer vergt in de komende jaren bijzondere aandacht. Het wettelijk kader voor de internationale treindiensten is het vierde spoorwegpakket, waarin vervoerders het

⁴ Zie: http://transport.ec.europa.eu/news/boosting-rail-transport-european-commission-invites-proposals-cross-border-pilot-rail-services-2022-06-30_en.

⁵ Kamerstuk 22 112, nr. 3321.

(non-discriminatoire) recht hebben op toegang tot de infrastructuur om diensten voor internationaal en binnenlands personenvervoer aan te bieden in zogenoemde open toegang. Aanbestedende diensten kunnen daarnaast treindiensten contracteren als openbare dienstcontract. Momenteel maakt een aantal internationale treindiensten van en naar Nederland onderdeel uit van de concessie voor het Hoofdrailnet die afloopt eind 2024. Zoals eerder toegezegd⁶ verwacht ik uw Kamer op korte termijn met het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe HRN-concessie een voorstel voor de toekomstige marktordening van deze verbindingen te sturen.

Naast markttoegang zijn er verschillende knelpunten of belemmeringen voor marktontwikkeling, zoals toegelicht in mijn brief van 17 mei jl.⁷ Het gaat onder meer om de beschikbare capaciteit op het spoor en op de knooppunten, de toegang tot ERTMS en interoperabiliteit, de beschikbaarheid en kosten van rollend materieel, het testen van innovatie, digitalisering en ticketing. Voor al deze onderwerpen is de internationale samenwerking tussen lidstaten en marktpartijen van groot belang om de marktontwikkeling te (blijven) bevorderen. In de eerdergenoemde strategie zal ik uitwerken welke volgende stappen we willen zetten om deze belemmeringen te verkleinen, mede in samenhang met het genoemde voorstel voor de toekomstige marktordening.

IC Amsterdam – Berlijn

In de afgelopen periode is samen met ProRail en NS gewerkt aan de versnelling van de IC Amsterdam-Berlijn met ingang van dienstregeling 2024. Het betreft een versnelling van de reistijd met een halfuur. Mijn voorganger heeft u in december 2021 gemeld dat het behalen van de versnellingsmaatregelen om diverse redenen vertraging opliep. Door betrokken partijen is naar aanleiding daarvan onderzocht hoe met tijdelijke of gefaseerde maatregelen versnelling toch per 2024 mogelijk is. Ik ben blij te kunnen melden dat er zicht op een oplossing is.

Op station Oldenzaal zullen door ProRail aanpassingen gerealiseerd worden, waardoor de IC van en naar Berlijn op gewenste snelheid kan passeren. Voor het deel van het traject tussen Deventer, Oldenzaal en de grens bleek de gesteldheid van de bodem aanleiding om het rijden op hogere snelheden alleen toe te staan onder voorwaarde van monitoring. Om de Berlijntrein en andere treinen op dit traject veilig en vlot te kunnen laten rijden, start ProRail daarom in overleg met NS en IenW met het nauwgezet monitoren van de impact op de baanstabieleit in de komende 3 jaar en doet daarbij verslag van de bevindingen. De monitoring moet, gezien het nog experimentele karakter van de monitoring van baanstabieleit, als een pilot ofwel *proof of concept* worden aangemerkt. Op andere trajecten wordt dit daarom ook nog niet toegepast en gelden de huidige criteria. Eventuele lessen uit de pilot kunnen in het vervolg worden betrokken. Momenteel wordt de exacte wijze van monitoring van de baanstabieleit en consequenties bij eventuele geconstateerde problemen uitgewerkt. Tevens zal ProRail de resultaten van de monitoring betrekken in het bredere gesprek over baanstabieleitproblemen op het hele spoornetwerk en de aanpassingen die – op termijn – nodig zijn om de treinen veilig, snel en frequent op het netwerk te kunnen laten rijden. Met deze set aan maatregelen en de verbeteringen in Duitsland kan de reiziger vanaf 2024 met de trein in minder dan 6 uur naar Berlijn reizen vanaf Amsterdam, 30 minuten sneller dan nu het geval is.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 983.

⁷ Idem.

Afsluitend

Nederland is een belangrijke bestemming en kent een goede eigen markt voor internationale reizigers. Maar in het internationale spoornetwerk vraagt onze geografische positie aandacht. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de positie van Schiphol is Nederland een herkomst- of bestemmingslocatie en niet direct een knooppunt voor doorgaande verbindingen. Het garanderen van goede en frequente verbindingen naar omliggende landen vraagt dus voortdurende inzet. Het onder Duits voorzitterschap gepresenteerde TEE2.0 biedt kansen om langs verschillende corridors proactief te zoeken naar verbeteringen en nieuwe diensten. In het bijzonder zijn voor Nederland de corridors richting Warschau, Wenen, Londen en Zuid-Frankrijk/Spanje relevant.

Ik wil graag de komende periode gebruiken om samen met de relevante stakeholders te verkennen hoe we langs deze corridors (of delen daarvan) tot verbeteringen kunnen komen, waardoor Nederland duurzaam verbonden blijft op het groeiende internationale spoornetwerk. De eerdergenoemde call van de Europese Commissie voor pilotvoorstellen in het kader van het EU Action Plan Rail wil ik benutten als een mogelijke basis hiervoor.

Deze Europese ontwikkelingen zijn dan ook belangrijke input voor de eerder in deze brief genoemde strategie die ik in het komende jaar zal ontwikkelen en die navolgend op voorliggend actieplan een verdere blik zal geven op welke wijze we ons als Nederland in zullen gaan zetten op dit belangrijke dossier.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen