



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Werkprogramma Internationaal Spoor 2022

Op weg naar een internationale strategie met concrete stappen om te komen tot verdere verbetering van het personenvervoer



Voorwoord

Als geboren en getogen Limburgse weet ik hoe het is om omringd te zijn door landsgrenzen en hoe belangrijk het is voor mensen en onze economie om snel, makkelijk en comfortabel die grenzen te kunnen passeren. Daarom zet ik mij in voor het versterken van het internationale personen en goederenvervoer. Helaas vormen die grenzen op dit moment nog te vaak een barrière om internationaal te reizen. Bijvoorbeeld door het ontbreken van fysieke infrastructuur, doordat de frequentie of snelheid lager ligt dan binnen Nederland of doordat internationale reisinformatie en grensoverschrijdende tickets minder toegankelijk zijn dan binnenlands.

Ik zie vooral de kansen die er liggen en de potentie van het Euregionale spoornetwerk. Als we grensgebieden meer beschouwen als één arbeidsmarktregio dan worden maatregelen om deze barrières weg te nemen vanzelfsprekend. Hiervoor moeten we over grenzen heen kijken en de verbinding opzoeken met onze buurlanden. Zo maken we Nederland in figuurlijke zin een stukje groter. Een betere ontsluiting van ons land draagt bij aan onze internationale concurrentiepositie. Door grensregio's met elkaar te verbinden, benutten we kansen op het gebied van economie, werkgelegenheid en onderwijs. Dit kan hand in hand gaan met de woningbouwopgave die we in Nederland hebben.

Internationaal spoorvervoer staat momenteel hoog op de politieke agenda en is steeds populairder onder reizigers. Het aanbod van en de vraag naar nieuwe internationale spoorverbindingen groeit. Een treinreis is steeds vaker een volwaardig en duurzaam alternatief voor een auto- of vliegtreks. Met de drukte op de wegen en vliegvelden en klimaatdoelstellingen, wordt de trein aantrekkelijker. Maar de aanleg van grensoverschrijdend spoor is niet altijd makkelijk en vraagt soms om grote investeringen. Daarom zet ik me in om te zoeken naar 'slimme verbindingen'. Daar waar al bestaand spoor ligt, kan het relatief gemakkelijk zijn om kansen te verzilveren en zo snel een grote verbetering voor reizigers voor elkaar te krijgen. Andere voorbeelden waar we nog stappen kunnen zetten, is het toegankelijker maken van



het kopen van tickets, aantrekkelijker en overzichtelijker tarieven en efficiëntere reisinformatie. Betrokken reizigers, bedrijven en overheden roep ik daarom op om met ideeën te komen en samen voortvarend de verbeteringen op te pakken.

Met dit werkprogramma presenteren we een overzicht van de initiatieven, ontwikkelingen en concrete vervolgstappen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor. Dit is een opmaat naar de *Strategie Internationaal Spoor* die we de komende tijd in samenwerking met onze buurlanden verder uitwerken. Deze strategie en de stappen om daar te komen, wil ik in de tweede helft van 2023 presenteren.

Kortom, het is mijn ambitie om het grensoverschrijdend spoorvervoer van en naar Nederland te verbeteren. Daarmee wil ik een bijdrage leveren aan een gezonde Nederlandse economie, aan sterke grensregio's en aan een beter en duurzamer Nederland voor onze toekomstige generaties. Ik zal mij dan ook samen met onze buurlanden en partners in het OV onverminderd blijven inzetten voor het verbeteren van internationale spoorverbindingen.

Vivianne Heijnen

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat



Inhoud

- 2 Voorwoord
- 5 Inleiding
- 10 Beleidsmatige ontwikkelingen
 - 11 Marktordening
 - 12 Nachttreinen en vakantieverkeer
 - 14 Trein-vliegtuig
 - 16 TEN-T netwerk
 - 17 Ticketing en reisinformatie
- 18 Internationale spoorverbindingen
 - 19 **Actielijn Noord**
 - 20 Groningen-Leer-Bremen
 - 22 Emmen-Rheine
 - 23 **Actielijn Oost**
 - 24 Amsterdam-Berlijn
 - 26 Hengelo-Bielefeld
 - 27 Zwolle-Enschede-Münster/Dortmund
 - 28 Amsterdam-Frankfurt/Basel (ICE International)
 - 30 Arnhem-Düsseldorf
 - 32 **Actielijn Zuid**
 - 33 Eindhoven-Düsseldorf
 - 35 Eindhoven-Heerlen-Aken
 - 36 Luik-Maastricht-Heerlen-Aken (Drielandentrein)
 - 38 Weert-Hamont
 - 40 Roosendaal-Antwerpen
 - 43 Amsterdam-Brussel (IC)
 - 44 Amsterdam – London (Eurostar)
 - 45 Amsterdam – Parijs (Thalys)
- 46 **Actielijn Samenwerking in Europa**
 - 47 België
 - 49 Duitsland
 - 50 Europa
- 52 Relevante achtergrondinformatie
- 54 Colofon



Inleiding

Internationaal personenvervoer per spoor zit in de lift. Reizigersaantallen groeien en de trein wordt steeds meer gezien als duurzaam en volwaardig alternatief voor een vlieg- of autoreis. Internationaal spoor staat hoog op de politieke agenda, niet alleen in Nederland, maar ook in onze buurlanden en in Europa. Een positief gevolg hiervan is dat er veel gebeurt op dit onderwerp: er worden nieuwe initiatieven gestart, onderzoeken en analyses uitgevoerd, samenwerkingsverbanden gesloten en concrete verbeteringen op grensoverschrijdende verbindingen gerealiseerd.

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft het Rijk dit *Werkprogramma Internationaal Spoor* opgesteld, om hiermee allereerst inzicht te bieden in de vele initiatieven en ontwikkelingen en de Kamer te informeren over de op dit moment bekende, concrete mijlpalen. De komende periode werkt het ministerie aan haar strategie om invulling te geven aan de ambities uit het Regeerakkoord, waarbij ook verdere vervolgstappen expliciet benoemd zullen worden. Op de uitwerking van de strategie kom ik eerste helft van 2023 terug.

Huidige situatie

Op de onderstaande kaart zijn de huidige en toekomstige (autonome) internationale treindiensten weergegeven, zowel met als zonder overstap. Er rijden treinen over 9 grensovergangen. Samen vervoeren deze diensten jaarlijks circa 10 miljoen reizigers (9,7 miljoen in 2018; 10,2 miljoen in 2019). Hiervan reizen circa 4 miljoen reizigers over de lange afstand (onder andere naar Parijs, London en Frankfurt). Als gevolg van COVID waren er de afgelopen 2 jaar minder treindiensten en minder reizigers.



Internationale spoorkaart reizigers

Huidige en toekomstige treinverbindingen

Legenda

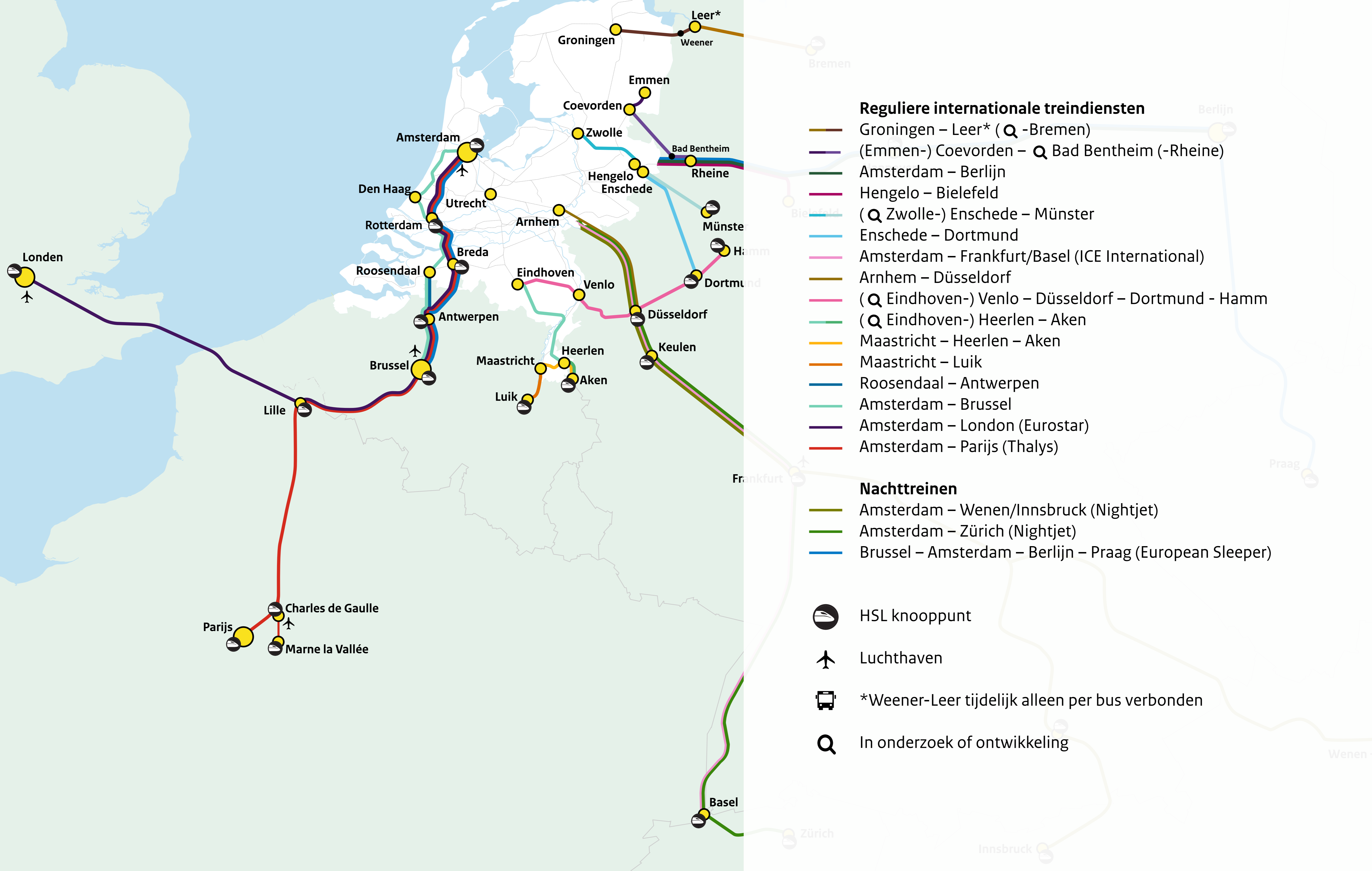
Volgende pagina



Internationale spoorkaart reizigers

Huidige en toekomstige treinverbindingen

Legenda



Reguliere internationale treindiensten

- Groningen – Leer* (Q -Bremen)
- (Emmen-) Coevorden – Q Bad Bentheim (-Rheine)
- Amsterdam – Berlijn
- Hengelo – Bielefeld
- (Q Zwolle-) Enschede – Münster
- Enschede – Dortmund
- Amsterdam – Frankfurt/Basel (ICE International)
- Arnhem – Düsseldorf
- (Q Eindhoven-) Venlo – Düsseldorf – Dortmund - Hamm
- (Q Eindhoven-) Heerlen – Aken
- Maastricht – Heerlen – Aken
- Maastricht – Luik
- Roosendaal – Antwerpen
- Amsterdam – Brussel
- Amsterdam – Londen (Eurostar)
- Amsterdam – Parijs (Thalys)

Nachttreinen

- Amsterdam – Wenen/Innsbruck (Nightjet)
- Amsterdam – Zürich (Nightjet)
- Brussel – Amsterdam – Berlijn – Praag (European Sleeper)

- HSL knooppunt
- Luchthaven
- *Weener-Leer tijdelijk alleen per bus verbonden
- In onderzoek of ontwikkeling

Groei en ontwikkeling

Na de coronapandemie neemt het aantal treinreizigers weer toe. Deze groei is ook te zien in internationale treinreizen. In 2019 zijn er bijvoorbeeld 13% meer internationale treintickets verkocht in Nederland dan in 2018. In mei 2022 was de ticketverkoop van NS International hoger dan voor de coronapandemie, mede als gevolg van de drukte op Schiphol en de toegenomen vraag naar de trein als duurzaam vervoermiddel. Ook in de toekomst wordt groei verwacht. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 is de potentie van het personenvervoer per spoor van alle modaliteiten in de verschillende scenario's het grootst (potentiële groei van 18-40% tot 2040, zonder aanvullende beleidsontwikkelingen). Tegelijkertijd neemt het aanbod toe, met extra verbindingen naar onder andere London en nachttreinen naar Wenen en Zürich. Mede vanwege dit toegenomen aanbod kan een internationale treinreis (tot 700 km) steeds vaker vervanging voor een vliegreis zijn (substitutie).

Belang van internationaal spoor

Internationale treindiensten verbinden steden en landen. Ze versterken de internationale connectiviteit. Internationaal spoor gaat ook om het verbeteren van de sociaaleconomische positie van grensregio's en van Europese metropoolsteden. Door de bereikbaarheid van deze gebieden te verbeteren, benutten we kansen op het gebied van economie, werkgelegenheid en onderwijs. Daarnaast bieden internationale verbindingen een aantrekkelijk alternatief voor een vlieg- of autoreis, waardoor reizigers makkelijker voor een duurzamere reisoptie kunnen kiezen. Maar bovenal dragen de treindiensten bij aan tevreden reizigers die bereid zijn te kiezen voor een betaalbare, duurzame en goede treindienst. Niet alleen personenvervoer, maar ook het internationale goederenvervoer draagt bij aan oplossingen voor brede maatschappelijke opgaven zoals klimaat, stikstof, verstedelijking en de economische en sociale ontwikkeling. Dit werkprogramma richt zich alleen op het personenvervoer per spoor.



Ambities in internationaal perspectief

Het Rijk heeft ambitie op het gebied van internationaal spoor. Vanuit het Coalitieakkoord 2021-2025 wordt onder andere ingezet op de trein als goed alternatief voor het vliegtuig en op betere internationale (nacht) treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens, zodat Nederland duurzaam verbonden is. Ook in het Duitse regeerakkoord (2021) wordt expliciet aandacht gegeven aan internationaal personenvervoer en wordt onder meer ingezet op verdubbeling van het personenvervoer per spoor per 2030. Mede als gevolg van de hoge energieprijzen krijgt ook betaalbaarheid van reizen per trein in Duitsland steeds meer aandacht, zeker na het '9-euro-ticket' (bijna 40 miljoen verkochte tickets).

In het Belgische regeerakkoord (2020) is opgenomen om de verbindingen met de buitenlandse spoornetwerken te verbeteren. België zet in op meer en snellere internationale (nacht) treinverbindingen tussen grote Europese steden, met de ambitie om van Brussel een echte internationale trein hub te maken. Deze ambities zijn onder meer uitgewerkt in de recent gepresenteerde Spoorvisie 2040 van de Belgische regering. Ook op Europees niveau zijn ambities vastgelegd in verschillende actieplannen en verklaringen, zoals de EU ministersverklaring voor de ontwikkeling van het internationaal personenvervoer per spoor, het Europese actieplan internationaal en lange afstandspersonenvervoer, de EU Green Deal en in het verlengde daarvan het Europese *Sustainable and Smart Mobility Strategy* en het Fit for 55 pakket.

Complexiteit van internationaal spoor

Het realiseren of verbeteren van een internationale treindienst is complexer dan een binnenlandse verbinding, omdat je onder andere te maken hebt met meerdere landen, andere wet-, regelgeving en marktordening en verschillende infrastructuur (bijvoorbeeld beveiligingssystemen) per land. Daarnaast zijn er meer uitdagingen op het gebied van geschiktheid en beschikbaarheid van materieel, ten aanzien van integrale ticketing en op het gebied van grensoverschrijdende regie op beschikbare treinpaden. Juist daarom zijn, om internationale verbindingen mogelijk te maken, gezamenlijke inspanningen nodig vanuit verschillende stakeholders, in verschillende landen en op zowel Europees als nationaal en regionaal niveau.

Leeswijzer

Dit Werkprogramma, opgesteld door de Directie Openbaar Vervoer en Spoor van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), biedt een overzicht van de initiatieven, ontwikkelingen en concrete vervolgstappen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor. In het volgende hoofdstuk komen enkele relevante beleidsmatige ontwikkelingen rond internationaal spoor aan bod.

Vervolgens wordt ingegaan op de stand van zaken en mijlpalen op vier actielijnen: actielijn noord, actielijn oost, actielijn zuid en tot slot de actielijn samenwerking in Europa. Binnen de eerste drie actielijnen gaan we in op specifieke grensoverschrijdende verbindingen. Waar relevant wordt ook ingegaan op de financiële afspraken die over een verbinding zijn gemaakt. Per grensregio is een samenvattend overzicht (noord, oost, zuid) opgenomen. Achteraan dit document is een overzicht van relevante achtergrondinformatie opgenomen.

Naast specifieke mijlpalen per verbinding, zijn er verschillende momenten die voor vrijwel alle ontwikkelingen relevant zijn. Zo vindt ieder najaar een Bestuurlijk Overleg in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) plaats, waarin afspraken over onderzoeken en investeringen worden gemaakt. Ook de start van de nieuwe Hoofdrailnet (HRN) concessie vanaf 2025 is een moment dat voor veel verbindingen en ontwikkelingen relevant is. In het Programma van Eisen van de nieuwe HRN-concessie dat in september aan de Tweede Kamer wordt gestuurd, is ook een voorstel opgenomen over de marktordening van internationale treinverbindingen.





Beleidsmatige ontwikkelingen

Marktordening

Binnen Europa functioneren verschillende vormen van marktordening naast elkaar. In een aantal landen is op grond van het derde spoorwegpakket (2009) sprake van marktopening via open toegang voor internationaal personenvervoer per spoor. Open toegang betekent dat (nieuwe) vervoerders treindiensten aanbieden zonder concessie van de overheid en voor eigen rekening en risico. Het aanbieden van internationale treindiensten in open toegang kan voordelen brengen voor de internationale reiziger en bijdragen aan een snelle en comfortabele reis over de grens. Het vraagt wel van de EU lidstaten dat de drempels voor vervoerders om een internationale verbinding in open toegang te realiseren, verlaagd worden. Hier werken we samen met onze buurlanden aan. Desondanks blijkt soms toch een concessie nodig, omdat de gewenste verbinding op het gewenste kwaliteitsniveau niet uit de markt tot stand komt.

Momenteel worden door het ministerie van IenW de kansen onderzocht om internationale treindiensten in open toegang te laten uitvoeren. Het betreft de verbindingen die onder de huidige HRN-concessie door NS of in opdracht van NS worden uitgevoerd: IC Brussel, IC Berlijn, hogesnelheidstreinen naar Brussel/Parijs en Londen, ICE naar Frankfurt (en Basel), de nachttrein Wenen en de kort grensoverschrijdende verbindingen Roosendaal-Antwerpen en Maastricht-Luik.

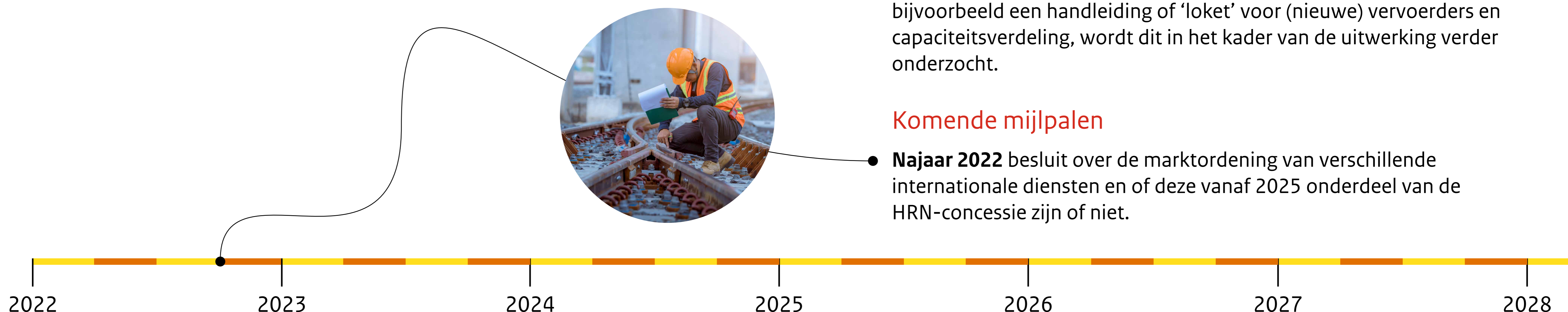
Recente ontwikkelingen

Voorafgaand aan besluitvorming over de omvang van de HRN-vervoerconcessie vanaf 2025 is daarom eind 2021 een marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang afgerond (Berenschot). In de marktverkenning staat dat het aannemelijk is dat internationale verbindingen over (middel-)langeafstand in het IC- en HSL-/ICE-segment in open toegang tot stand komen, mede vanwege de groeiende vervoersmarkt. Volgens de onderzoekers geldt voor het IC-segment wel dat door de sterke samenhang met de binnenlandse dienstregeling het risico bestaat dat de kwaliteit van deze verbindingen in open toegang verslechtert. In dit rapport en ook in het rapport Verzet de wissel van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) uit 2020 zijn knelpunten benoemd waardoor (nieuwe) internationale verbindingen niet altijd goed tot stand komen, waaronder de beschikbaarheid en kwaliteit van materieel, beperkingen aan de infrastructuur (onvoldoende beschikbare capaciteit en drempels rond capaciteitsverdeling) en verkrijgbaarheid van tickets en tarieven.

Momenteel worden verdere stappen gezet op basis van de uitkomsten van de marktverkenning. Zo worden onder andere de aandachtspunten en randvoorwaarden om meer ruimte te geven aan de internationale verbindingen verder onderzocht en uitgewerkt. Op sommige onderwerpen, zoals ticketing (zie pagina 17) en baanstabieleit (zie pagina 15), zijn hier al stappen in gezet. Op andere onderwerpen, zoals bijvoorbeeld een handleiding of 'loket' voor (nieuwe) vervoerders en capaciteitsverdeling, wordt dit in het kader van de uitwerking verder onderzocht.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** besluit over de marktordening van verschillende internationale diensten en of deze vanaf 2025 onderdeel van de HRN-concessie zijn of niet.



Nachttreinen en vakantieverkeer

Met de Nightjet (door NS, DB, ÖBB en SBB) kunnen passagiers dagelijks vanuit Amsterdam, Utrecht en Arnhem in de richting van Wenen, Innsbruck (sinds mei 2021) en Zürich (sinds december 2021) reizen. Door GreenCityTrip worden 5-daagse stedenreizen met de nachttrein aangeboden naar diverse steden in Europa, zoals Praag, Berlijn, Kopenhagen, Stockholm, Wenen en Boedapest. Andere voorbeelden zijn de vakantiereis per trein naar Italië van Eliza was here, de samenwerking tussen European Sleeper en SunWeb en de samenwerking tussen GreenCityTrip en TUI voor reizen naar vakantiebestemmingen. Internationale nachttreinen rijden, wanneer dat (financieel) haalbaar is, in principe in open toegang. Dit betekent dat we ons als Rijk moeten inspannen om drempels voor (nieuwe) vervoerders weg te nemen en de randvoorwaarden op orde te maken (zie paragraaf 'Marktordening').

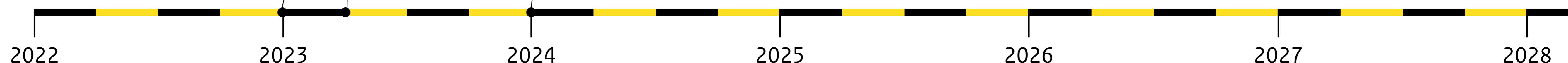
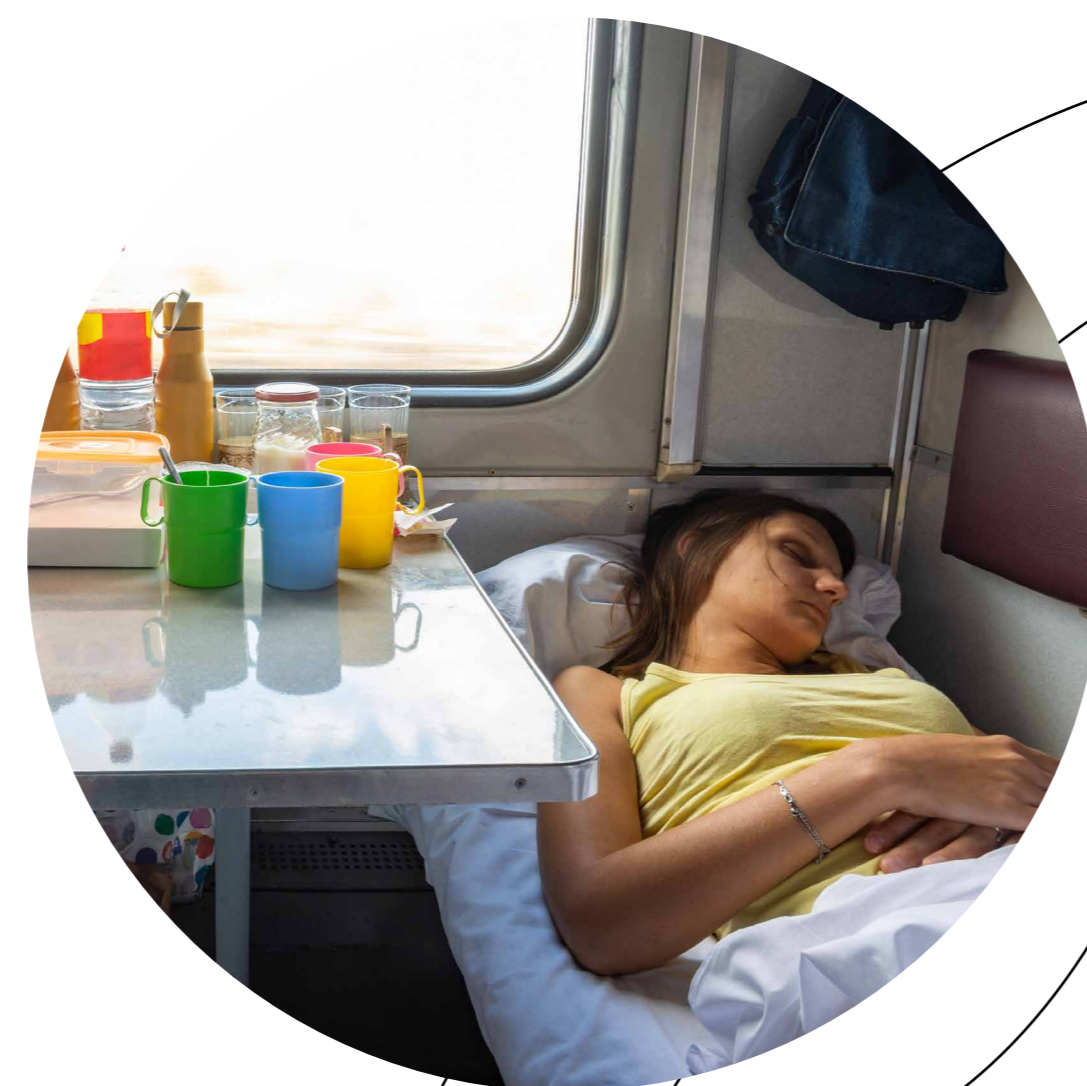
Recente ontwikkelingen

Nachttreinen worden steeds populairder in Europa. De treinen zitten in de zomer van 2022 vol vakantiegangers. De Nightjet vervoerde in het eerste jaar (mei 2021 tot mei 2022) meer dan 100.000 reizigers. In 2021 is de nieuwe aanbieder European Sleeper opgericht. Deze ambitieuze nieuwkomer gaat driemaal per week een nachttreinverbinding Brussel-Amsterdam-Berlijn-Praag in open toegang aanbieden. Daarnaast ontwikkelt European Sleeper ook plannen voor andere bestemmingen.

In het najaar van 2021 heeft Milieu Centraal een campagne gehouden over treinreizen. Met deze campagne werden reizigers niet alleen geïnformeerd over reizen per trein in Europa, maar ook geïnspireerd om per trein op vakantie of stedentrip te gaan. Namens het ministerie zal Milieu Centraal ook de komende jaren met publiekscommunicatie vakantieverkeer per trein promoten.

Komende mijlpalen

- **Voorjaar 2023** start van de European Sleeper van Brussel via Amsterdam en Berlijn naar Praag.
- **2023** verdere uitbreiding bestemmingen van GreenCityTrip na aanschaf van nieuwe rytuigen.
- **2024** naar verwachting start nachttrein Amsterdam – Barcelona, geëxploiteerd door European Sleeper.



“De nachttrein is belangrijk voor de ontwikkeling van het internationaal treinvervoer in Europa, aangezien de nachttrein over langere afstanden een aantrekkelijk alternatief vormt voor vliegen. European Sleeper werkt hard aan nieuwe verbindingen. Het grote tekort aan slaaprijtuigen is hiervoor op dit moment de grootste bottleneck. Het Rijk kan daarbij helpen door, samen met overheden in andere landen, te zorgen voor goede condities bij de financiering van nieuwe slaaprijtuigen. Ook de EU kan hierbij helpen in het kader van het Europese Action Plan.”

Chris Engelsman

Co-founder European Sleeper

Trein-vliegtuig

In 2018 concludeerde het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) in het rapport *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor* dat de trein in 2030 minimaal 1,9 miljoen vliegreizen kan vervangen op de 13 belangrijkste bestemmingen (tot 800 kilometer) van en naar Schiphol. Het ministerie van IenW, Schiphol, ProRail, KLM en NS streven ernaar om de keuze voor de internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer) te bevorderen. Hiertoe is in november 2020 de 'Actieagenda Trein en Luchtvaart' opgesteld. Hierin zijn maatregelen benoemd om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen. Er zijn 6 prioritaire bestemmingen benoemd: London, Brussel, Parijs, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. De Actieagenda richt zich zowel op bestemmingsverkeer reizigers (Origin-Destination) als op transferreizigers. De maatregelen richten zich onder andere op verhoging van frequentie en snelheid en de daarvoor benodigde infrastructuur en op het verbeteren van comfort, boekings- en informatievoorziening.

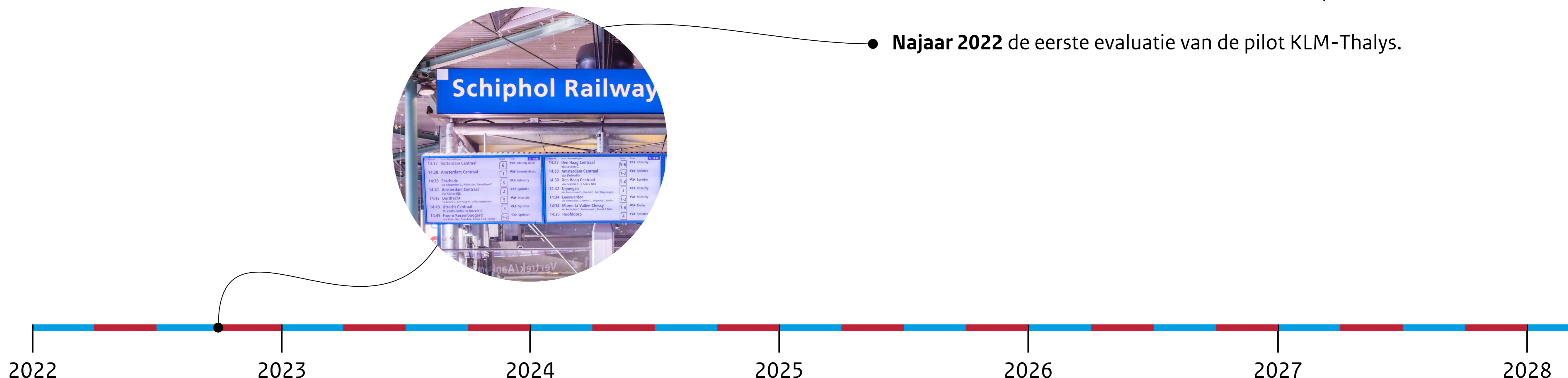
Recente ontwikkelingen

In juli 2022 zijn KLM, NS en Thalys gestart met de pilot waarbij één vlucht per dag tussen Amsterdam en Brussel wordt vervangen door de trein. Op dit vliegtraject zijn vrijwel alle reizigers transferpassagiers die op Schiphol overstappen op een andere vlucht. Bij dit AirRail-product van KLM, NS en Thalys kunnen passagiers inchecken voor hun gehele reis die bestaat uit een vliegdeel en een treindeel. De reiziger moet zelf zorg dragen voor zijn bagage gedurende het treindeel. Het inchecken daarvan voor de gehele reis is (nog) niet mogelijk. Met deze pilot is een eerste belangrijke stap gezet in de uitvoering van de Actieagenda Trein en Luchtvaart.

Komende mijlpalen

Op de 6 prioritaire bestemmingen uit de Actieagenda Trein en Luchtvaart wordt momenteel gewerkt aan diverse verbeteringen in het treinproduct. De mijlpalen zijn beschreven bij de betreffende bestemmingen in hoofdstuk 'Internationale verbindingen'. Naast die mijlpalen wordt momenteel in het kader van trein-vliegtuig ook gewerkt aan hoe de reis naar deze bestemmingen (met uitzondering van Berlijn) voor transferreizigers aantrekkelijker gemaakt kan worden. Een voorbeeld hiervan is het beschreven AirRail-product.

- **Najaar 2022** de eerste evaluatie van de pilot KLM-Thalys.



“Iedereen weet voor welke klimaatproblemen we gezamenlijk staan. Het spoor kan bijdragen aan het oplossen van deze problemen, want is in staat een substantieel deel van de reizigers van Schiphol over te nemen en daarmee zowel Schiphol als het klimaat een dienst te bewijzen. Dit kan onder andere door lege stoelen in bestaande treinen beter te benutten, dienstregelingen beter op elkaar aan te laten sluiten, beschikbare infrastructuur beter te benutten en gerichte investeringen te doen in bestaande en eventueel nieuwe infrastructuur.”

John Voppen
CEO, ProRail

TEN-T netwerk

Om grensoverschrijdend verkeer binnen Europa mogelijk te maken, is het nodig dat transportverbindingen op elkaar aansluiten. Dit kan wanneer ze aan bepaalde technische en functionele standaarden voldoen (bijvoorbeeld ten aanzien van treinbeveiliging en energievoorziening) en geharmoniseerd zijn, wat wordt nagestreefd door de EU met de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T). Dit netwerk bestaat op dit moment uit een kernnetwerk (core network) en een uitgebreid netwerk (comprehensive network). De realisatie van dit netwerk wordt vanuit de Europese Unie medegefinancierd vanuit Connecting Europe Facility (CEF). In Nederland zijn onder andere de HSL-Zuid verbinding vanuit Amsterdam richting België en Frankrijk, de verbinding Amsterdam-Berlijn, de verbinding Amsterdam-Frankfurt/Basel en de verbinding Groningen-Bremen al onderdeel van het huidig TEN-T netwerk. Naar aanleiding van een recente motie spant het Rijk zich in om de Lelylijn op te laten nemen in het TEN-T netwerk.

Recente ontwikkelingen

In december 2021 heeft de Europese Commissie een herziening van de TEN-T verordening uit 2013 voorgesteld, in lijn met de ambitieuze klimaatdoelstellingen van de Europese Green Deal. In dit voorstel worden onder andere de eisen aan het TEN-T netwerk aangescherpt en worden bepaalde kernnetwerk- en goederenvervoercorridors geïntegreerd. Momenteel wordt onderhandeld over dit voorstel. In de zomer van 2021 was de nieuwe CEF-verordening al vastgesteld, waarin herziene afspraken rond cofinanciering van projecten op het TEN-T netwerk zijn vastgelegd.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** behandeling van het herzieningsvoorstel TEN-T en onder andere uitvoeringstoets van ProRail op het voorstel.
- **Eind 2022** besluit over de herziene TEN-T verordening.

Baanstabiliteit

De stabiliteit van het baanlichaam onder het spoor bepaalt deels het aantal treinen dat over het spoor kan rijden, de snelheid waarmee ze dat kunnen doen en het gewicht van de treinen. ProRail werkt op dit moment aan kennis over dit vraagstuk. De resultaten van de eerste landelijke analyse worden in het najaar van 2022 verwacht. Ook internationaal vervoer heeft te maken met baanstabieliteitsproblemen. Multicourant materieel dat in meerdere landen kan rijden is vaak zwaarder dan het materieel dat binnenlands wordt gebruikt. Om problemen met baanstabiliteit te voorkomen worden op sommige trajecten door ProRail snelheidsbeperkingen voor treinen ingesteld, met als gevolg dat deze zwaardere internationale treinen soms niet harder dan 100 km/u mogen rijden. Dit speelt onder andere op delen van door Nederland lopende TEN-T corridors in Nederland, zoals de Bentheimroute. In de herziene verordening wordt voor passagierstreinen op het TEN-T netwerk juist een snelheidseis van 160 km/u voorgesteld. Momenteel wordt onderhandeld over dit voorstel (zie paragraaf TEN-T netwerk).



2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

Ticketing en reisinformatie

Vanuit het perspectief van de reiziger is informatie over de reis en de vindbaarheid en boekbaarheid van integrale tickets van groot belang. Toegankelijke en juiste reisinformatie en makkelijk te boeken tickets waarmee je als reiziger de grens over kunt, verlagen de drempel voor een internationale treinreis.

Verbetering van ticketing en reisinformatie is prioriteit in onder andere het voortgangsrapport van het IRP (juni 2021), het actieplan van de Europese Commissie (december 2021), de verklaring van de Europese spoorwegsector uit 2020, in het rapport Verzet de wissel (Rli 2020) en in de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang (2021) wordt het als belangrijk aandachtspunt benoemd.

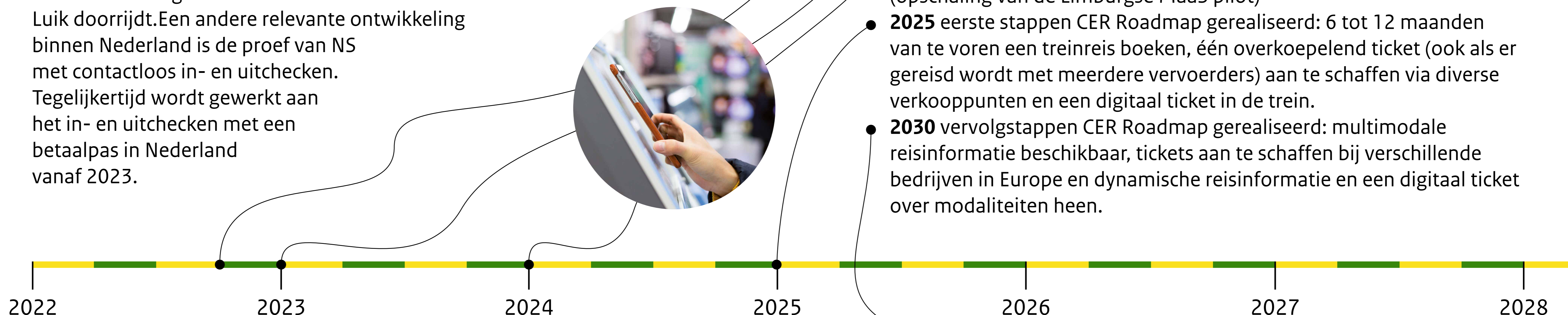
Recente ontwikkelingen

Inmiddels kan op meerdere regionale grenstrajecten worden gereisd met de OV-chipkaart, zoals Heerlen-Aken, Enschede-Gronau en Groningen-Bremen. Ook zijn er steeds meer aanbieders van internationale treintickets via apps, zoals onder andere Trainline, OMIO en Tranzor. Via de Mobility as a Service (MaaS) pilot in Limburg kunnen Nederlandse en Duitse reizigers vanaf september 2022 met apps van MaaS-dienstverleners via het platform van Arriva (GLIMBLE) grensoverschrijdende vervoerbewijzen kopen. Dit wordt verder opgeschaald in Noordrijn-Westfalen (NRW). De ambitie is om dit ook naar België uit te breiden als de Drielandentrein naar Luik doorrijdt. Een andere relevante ontwikkeling binnen Nederland is de proef van NS met contactloos in- en uitchecken. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het in- en uitchecken met een betaalpas in Nederland vanaf 2023.

In oktober 2021 heeft de branchevereniging van Europese spoorvervoerders Community of European Railways (CER) een Roadmap uitgebracht met daarin concrete acties om te komen tot verbetering van beschikbaarheid van internationale treintickets. In de periode tot 2025 richten de acties zich onder andere op de beschikbaarheid van één overkoepelend ticket, ook als er met meerdere vervoerders wordt gereisd, wat via verschillende websites en apps gekocht kan worden en digitaal gecontroleerd kan worden in de trein. Spoorvervoerders zijn ook in het kader van de sectorverklaring met elkaar in gesprek over de vervolgstappen op het gebied van ticketing. Het ministerie heeft rond dit onderwerp ook contact gelegd met onder andere KLM, International Air Transport Association (IATA) en International Union of Railways (UIC) om te leren van de luchtvaartsector en versnelling in de ontwikkeling van ticketing te brengen. Het ministerie spant zich in om de samenwerking tussen vertegenwoordigende partijen op het gebied van integrale ticketing en trein-vliegtuig te stimuleren.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** verdere verdieping en uitwerking van (intermodale) integrale ticketing in het kader van het IRP, samen met de luchtvaartsector (IATA) en UIC.
- **2023** opschaling van de Limburgse MaaS pilot naar onder andere Keulen
- **2024** ambitie om te reizen met een e-ticket op de Drielandentrein (opschaling van de Limburgse MaaS pilot)
- **2025** eerste stappen CER Roadmap gerealiseerd: 6 tot 12 maanden van te voren een treinreis boeken, één overkoepelend ticket (ook als er gereisd wordt met meerdere vervoerders) aan te schaffen via diverse verkooppunten en een digitaal ticket in de trein.
- **2030** vervolgstappen CER Roadmap gerealiseerd: multimodale reisinformatie beschikbaar, tickets aan te schaffen bij verschillende bedrijven in Europe en dynamische reisinformatie en een digitaal ticket over modaliteiten heen.



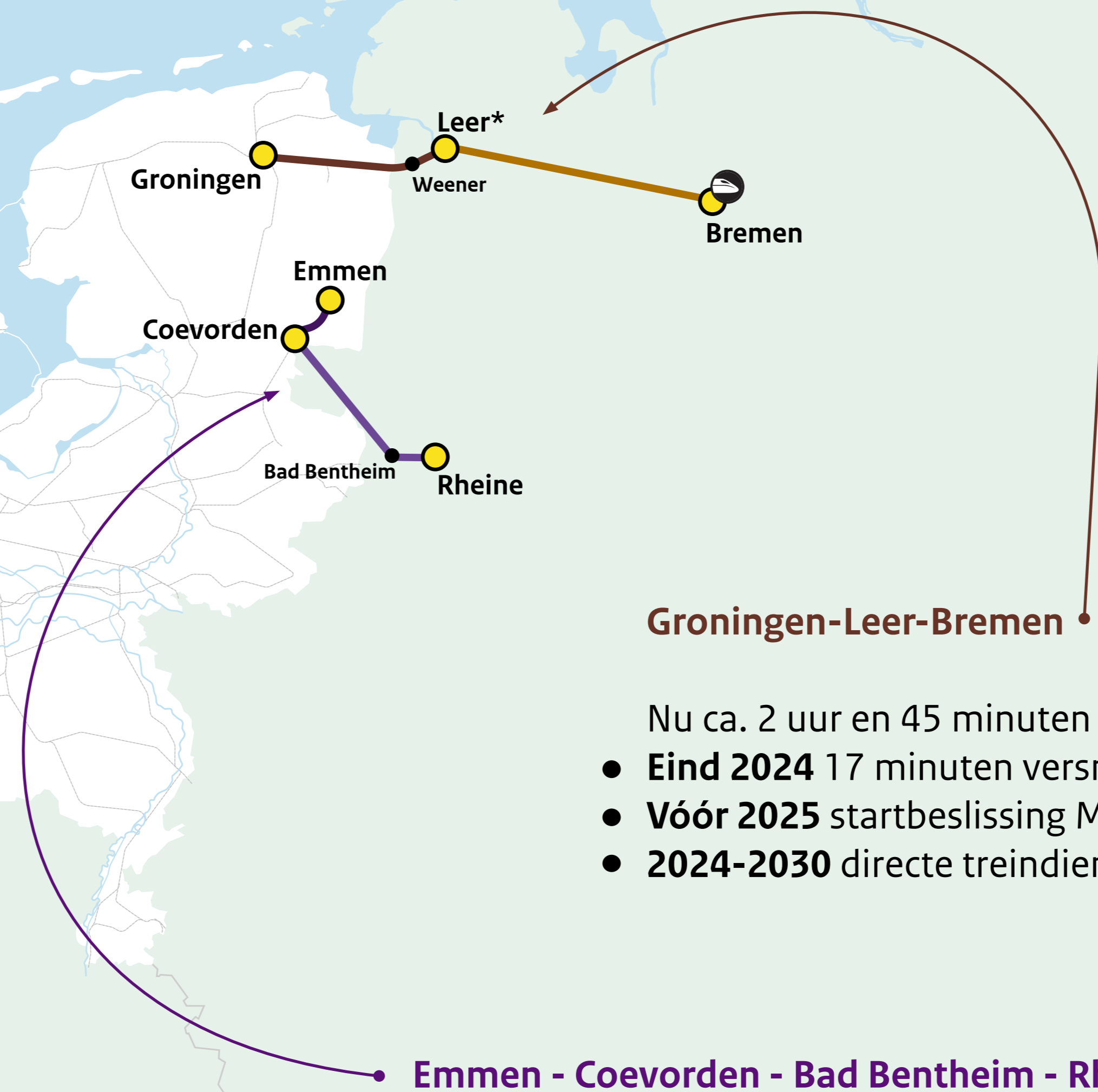


Internationale spoorverbindingen

Actielijn Noord / Actielijn Oost / Actielijn Zuid

Samenvattend overzicht Noord

Huidige treindiensten, ontwikkelingen en mijlpalen



- Nu geen treindienst Emmen-Rheine
- **Medio 2022** ondertekening LOI
- **Eind 2025** beoogde start exploitatie

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de specifieke verbindingen.

Groningen-Leer-Bremen

Onder de vlag van 'De Wunderline' wordt de komende jaren de kwaliteit van de huidige spoorlijn tussen Groningen, Leer en Bremen verbeterd. Waar reizigers nu nog een deel van de reis per bus afleggen en circa 2 uur en driekwartier onderweg zijn, is het uiteindelijke streven een reistijd van iets meer dan 2 uur eind 2030. De eerste stap is 17 minuten reistijdwinst. De Wunderline is een gezamenlijk project van de provincie Groningen en de Duitse deelstaten Nedersaksen en Bremen. Bij de Wunderline wordt verder gekeken dan alleen infrastructuur: er wordt ook gewerkt aan grensoverschrijdende ticketing en – in samenwerking met veel Nederlandse en Duitse gemeenten – de versterking van de ketenmobiliteit. Het Rijk is als co-financier en lid van de Stuurgroep nauw betrokken.

Recente ontwikkelingen

Tot eind 2024 wordt gewerkt aan bouwstap 1: snelheidsverhoging, spoor-verdubbeling en aanpassing van enkele sporen en perrons. Deze stap leidt in 2024 tot 17 minuten versnelling. Omdat de Friesenbrücke, die sinds 2016 na een aanvaring door een schip buiten dienst is, naar verwachting eind 2024 hersteld zal zijn, hoeven reizigers dan geen gebruik meer te maken van de bus tussen Groningen of Weener en Leer.



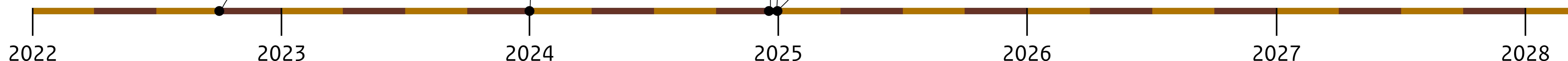
In het BO MIRT van voorjaar 2022 is afgesproken om een MIRT-onderzoek naar de Lelylijn te starten. In dat kader wordt ook gekeken wat dit kan betekenen voor de verbinding naar Bremen en verder in de richting van Hamburg en Scandinavië. Wat dat laatste betreft is de Wunderline eveneens een onderzoek gestart naar een rechtstreekse treinverbinding Groningen – Bremen die mogelijk na realisatie van de eerste bouwstap al eenmaal per dag zou kunnen gaan rijden.

Financieel

Het ministerie levert een bijdrage van €17 miljoen (prijspeil 2015) aan de eerste en tweede bouwstap. Ook heeft de Wunderline enkele keren een Europese subsidie ontvangen. Mede als gevolg van de bodemgesteldheid en complexiteit die dit met zich meebrengt, is er sprake van een financieel tekort in beide bouwstappen, zowel in Nederland als in Duitsland. Het ministerie en provincie Groningen zijn in gesprek over deze tekorten.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** provincie Groningen start de aanbesteding voor aanschaf van 4 waterstoftreinen, ook bedoeld voor de toekomstige ritten van de Wunderline, mits de financiering rond is.
- **Eind 2024** realisatie nieuwbouw Friesenbrücke en overige maatregelen om 17 minuten versnelling te realiseren, met herstel van de treinverbinding naar Leer.
- **2025** start bouwstap 2 Wunderline ten behoeve van nog 12 minuten reistijdversnelling tussen Groningen en Leer.
- **Vóór einde kabinetsperiode (2025)** startbeslissing MIRT-onderzoek Lelylijn, wat ook meer duidelijkheid zal geven over de mogelijkheden
- **2024-2030** afhankelijk van nader onderzoek en besluitvorming, eventueel introductie van een directe treinverbinding Groningen-Bremen 1-3 maal per dag. van de Lelylijn voor de verbindingen met Noord-Duitsland en verder.



“De succesvolle samenwerking tussen de Provincie Groningen en Niedersachsen voor de Wunderline heeft ook spin-off naar ketenmobiliteit en aanverwante beleidsterreinen. Zeker nu duidelijk is geworden dat onze Duitse partners bereid zijn de omvangrijke kostenstijgingen van het herstel van de Friesenbrücke te financieren wordt het belang onderstreept dat onze Duitse partners hechten aan het tijdige herstel en de betekenis van de spoorverbinding. Structurele steun vanuit het Rijk is en blijft daarbij onontbeerlijk om deze internationale verbinding te realiseren.”

Fleur Gräper-van Koolwijk

Gedeputeerde (onder andere portefeuille mobiliteit), provincie Groningen

Emmen-Coevorden-Bad Bentheim-Rheine

Door provincie Drenthe, de Landkreis Grafschaft Bentheim, de deelstaat Niedersachsen en de Bentheimer Eisenbahn AG wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het traject Emmen – Coevorden - Bad Bentheim – Rheine. Hiervoor moet het spoor tussen Coevorden en Neuenhaus geschikt worden gemaakt voor personenvervoer, waarna voor reizigers een extra reisoptie ontstaat, naast de huidige busverbinding.

Recente ontwikkelingen

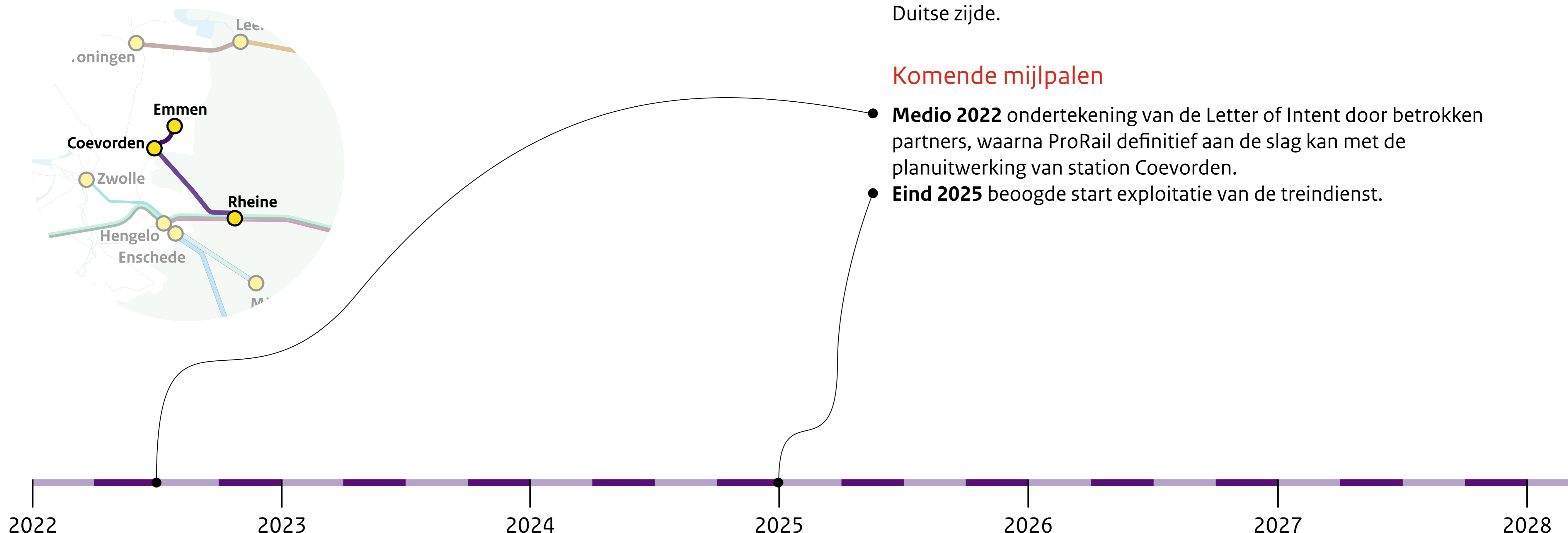
De verkenningsfase voor de aanpassingen bij station Coevorden is door ProRail afgerond en de provincie Drenthe heeft opdracht verleend aan ProRail voor de eerste fase van de planuitwerking. Tegelijkertijd wordt de juridische status van het spoor van de Bentheimer Eisenbahn op Nederlands grondgebied momenteel onderzocht.

Financieel

In het BO MIRT 2020 is €10 mln. (incl. BTW) gereserveerd voor een bijdrage aan de benodigde investerings- en BOV-kosten op het Nederlands grondgebied. De Provincie Drenthe heeft €3 miljoen gereserveerd voor de aanpassingen aan het spoor van de Bentheimer Eisenbahn in Nederland en is daarnaast verantwoordelijk voor de exploitatie aan Nederlandse zijde. De Duitse partijen zijn verantwoordelijk voor de investerings- en exploitatiekosten aan Duitse zijde.

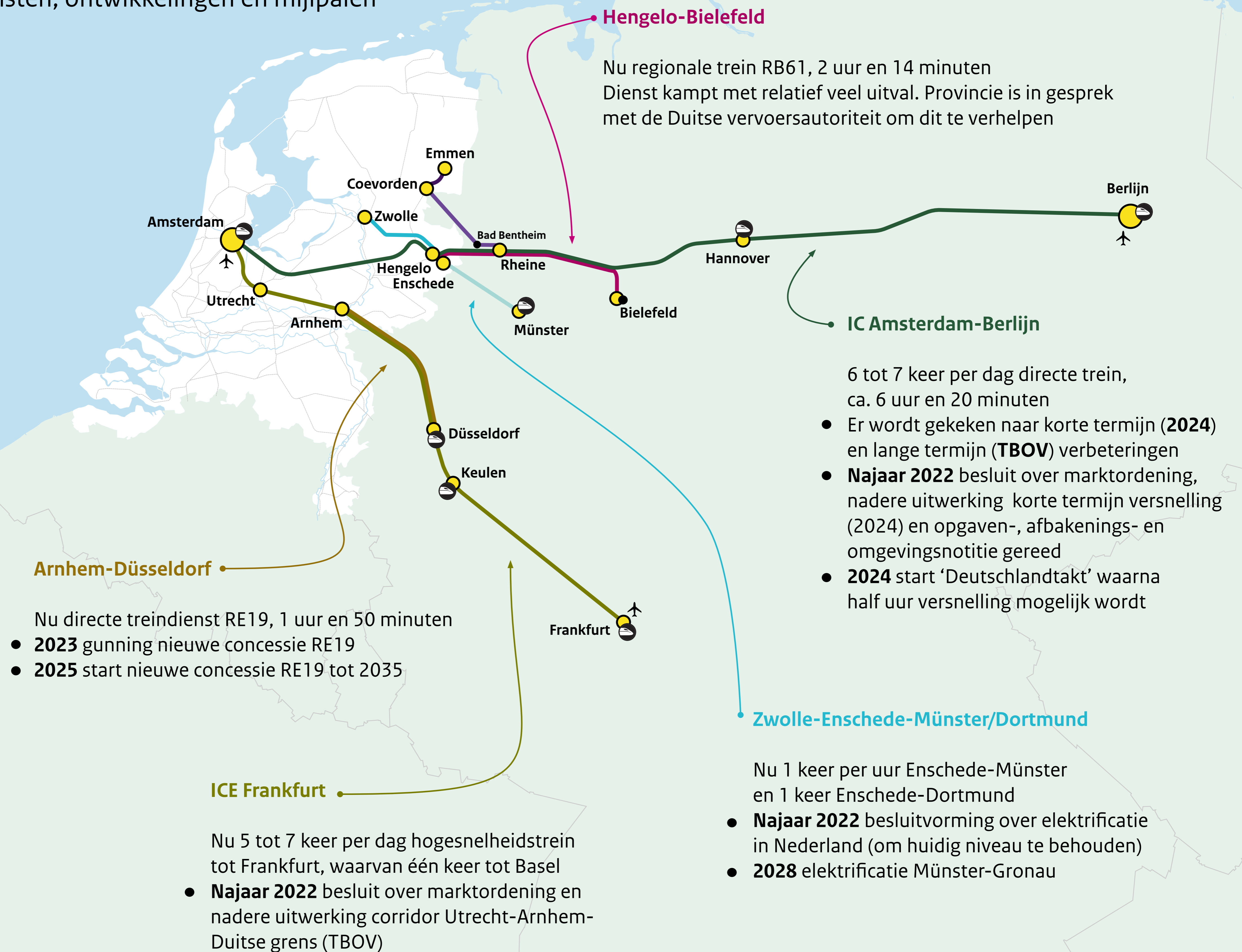
Komende mijlpalen

- **Medio 2022** ondertekening van de Letter of Intent door betrokken partners, waarna ProRail definitief aan de slag kan met de planuitwerking van station Coevorden.
- **Eind 2025** beoogde start exploitatie van de treindienst.



Samenvattend overzicht Oost

Huidige treindiensten, ontwikkelingen en mijlpalen



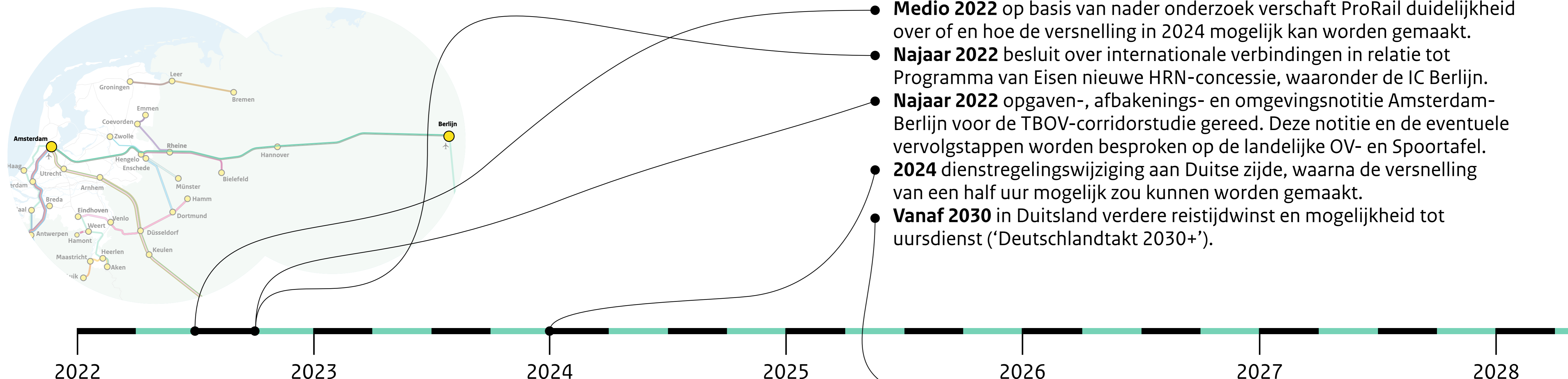
In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de specifieke verbindingen.

Amsterdam-Berlijn

Zes tot zeven keer per dag rijdt er een rechtstreekse trein tussen Amsterdam Centraal en Berlijn die er circa 6 uur en 20 minuten over doet. Het ministerie, ProRail en NS hebben samen met hun Duitse partners de ambitie uitgesproken om de verbinding met een half uur te versnellen vanaf 2024. Nu inmiddels blijkt dat deze versnelling gerealiseerd kan worden door een combinatie van aanpassingen aan de dienstregeling, nieuw (multicourant) materieel en (tijdelijke) aanpassingen aan de spoorinfrastructuur, spannen betrokken partijen zich daar maximaal voor in. De treindienst wordt momenteel geëxploiteerd door NS Internationaal en DB Fernverkehr. In 2022 wordt besloten hoe dit in de toekomst wordt georganiseerd (zie 'Marktordening').

Recente ontwikkelingen

Voor de versnelling van de IC Amsterdam-Berlijn wordt zowel gekeken naar de korte en middellange termijn via de huidige route, als naar verdere versnelling op de langere termijn via de huidige route, de route via Utrecht-Arnhem-Ruhrgebied of de route via Zwolle.



De versnelling op de langere termijn wordt onderzocht in het kader van de corridorstudies Toekomstbeeld OV (TBOV). Sinds 2021 rijdt NS een aantal treinen Amsterdam-Berlijn met 10 minuten reistijdwinst (circa 6 uur en 10 minuten). Daarnaast is ProRail in 2021 gestart met de verkenning naar de infrastructurele maatregelen voor versnelling (met 30 minuten) per 2024. Eind 2021 is gebleken dat een oplossing volgens het oorspronkelijke plan per 2024 niet meer haalbaar was. Om die reden zijn ProRail en NS eind 2021 gestart met onderzoek naar mogelijkheden voor tijdelijke en/of gefaseerde maatregelen, waarmee versnelling per 2024 alsnog mogelijk gemaakt zou kunnen worden. Inmiddels blijkt dat er zicht is op een oplossing. Door realisatie van een tijdelijk perron op station Oldenzaal kan de IC van en naar Berlijn op de benodigde baansnelheid passeren en op tijd aan de grens zijn. Het baanlichaam op het traject Deventer-Oldenzaal-grens wordt dan vanwege de gesteldheid van de bodem gemonitord.

Financieel

Bij het BO MIRT 2020 is € 50 miljoen gereserveerd voor de realisatie van aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur aan Nederlandse zijde. De exploitatiekosten aan Nederlandse zijde zijn onderdeel van de afspraken in het kader van de huidige HRN-concessie.

Komende mijlpalen

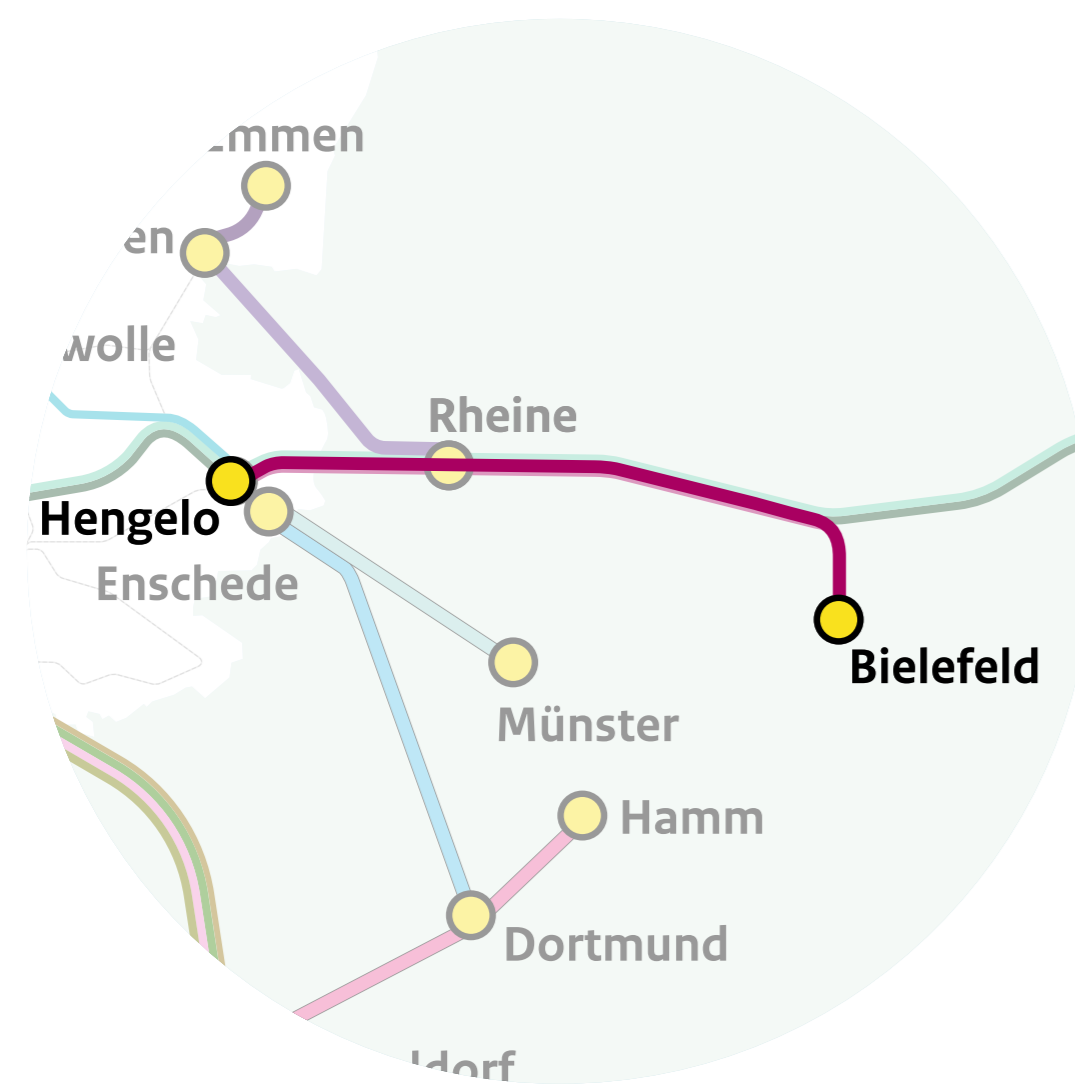
Corridorstudies Toekomstbeeld OV (TBOV)

Met het TBOV is door het Rijk, de regio, vervoerders, ProRail en reizigersorganisaties een aantrekkelijk en uitdagend perspectief neergezet voor het openbaar vervoer in Nederland in 2040. Vier corridors vanuit dit traject hebben raakvlak met internationaal spoor, namelijk de Goederenroutering Noordoost-Europa (GNOE), de corridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens (UAD), de corridor Amsterdam-Berlijn en de corridorstudie Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland. Vanuit het TBOV-traject worden voor de corridors naar het oosten verschillende belangen in kaart gebracht ten aanzien van de opgaven, afbakening en de omgeving. Dit maakt een integrale afweging in het najaar van 2022 mogelijk. Op dat moment worden ook de uitkomsten van de studies Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland verwacht, ten behoeve van het BO MIRT regio Zuid-Nederland.



Hengelo-Bielefeld

Op het traject Bielefeld – Osnabrück - Bad Bentheim – Oldenzaal – Hengelo rijdt de regionale lijn ‘RB61’ in opdracht van de Duitse vervoersautoriteit Nahverkehr Westfalen Lippe (NWL), met als mede-opdrachtgevers provincie Overijssel en de Duitse vervoersautoriteit Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). De reistijd tussen Hengelo en Bielefeld is 2 uur en 14 minuten.

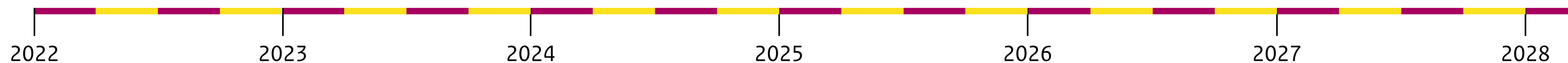


Recente ontwikkelingen

Eurobahn exploiteert de dienst sinds januari 2022 nadat Keolis zich teruggetrokken heeft van de Duitse markt. De treindienst kampt met veel uitval sinds de invoering in december 2017. De treinuitval was in de winter van 2021-2022 relatief hoog. De meeste uitval is gevolg van problemen met en complexiteit van het multicourant materieel, de onmogelijkheden voor inzet van reservematerieel en de beschikbaarheid van internationaal bevoegd personeel als gevolg van de coronapandemie. Inmiddels is de exploitatie sterk verbeterd, maar blijft deze in vergelijking met een binnenlandse treindienst complex en daarmee kwetsbaar.

Komende mijlpalen

Er zijn geen specifieke mijlpalen op deze verbinding. Provincie Overijssel is continu in gesprek met vervoerder Eurobahn en de Duitse vervoersautoriteit (NWL) om de oorzaken van de treinuitval te verhelpen.



Zwolle-Enschede-Münster/Dortmund

Op het grenstraject Enschede – Gronau rijdt nu 2 keer per uur een trein: één keer met eindbestemming Dortmund en één keer Münster. De Euregio, provincie Overijssel en het Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zetten zich in voor een doorgaande treinverbinding tussen Münster en Zwolle en tussen Dortmund en Hengelo. Een eerste stap in deze ambitie is de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en de Duitse grens. Vanaf 2028 zal het spoor aan Duitse zijde richting Münster geëlektrificeerd worden om met elektrische treinen te kunnen gaan rijden. Elektrificatie van het spoor aan Nederlandse zijde tussen Enschede en de grens is dan ook nodig om de bestaande treinverbinding Enschede-Münster te behouden. Een mogelijke vervolgstap voor Zwolle-Münster betreft het verbinden van de sporen op het station van Enschede. Hierdoor vervalt voor reizigers tussen Zwolle en Münster de overstap.

Recente ontwikkelingen

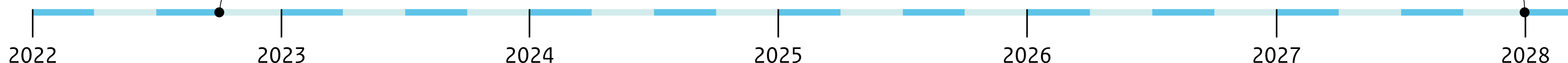
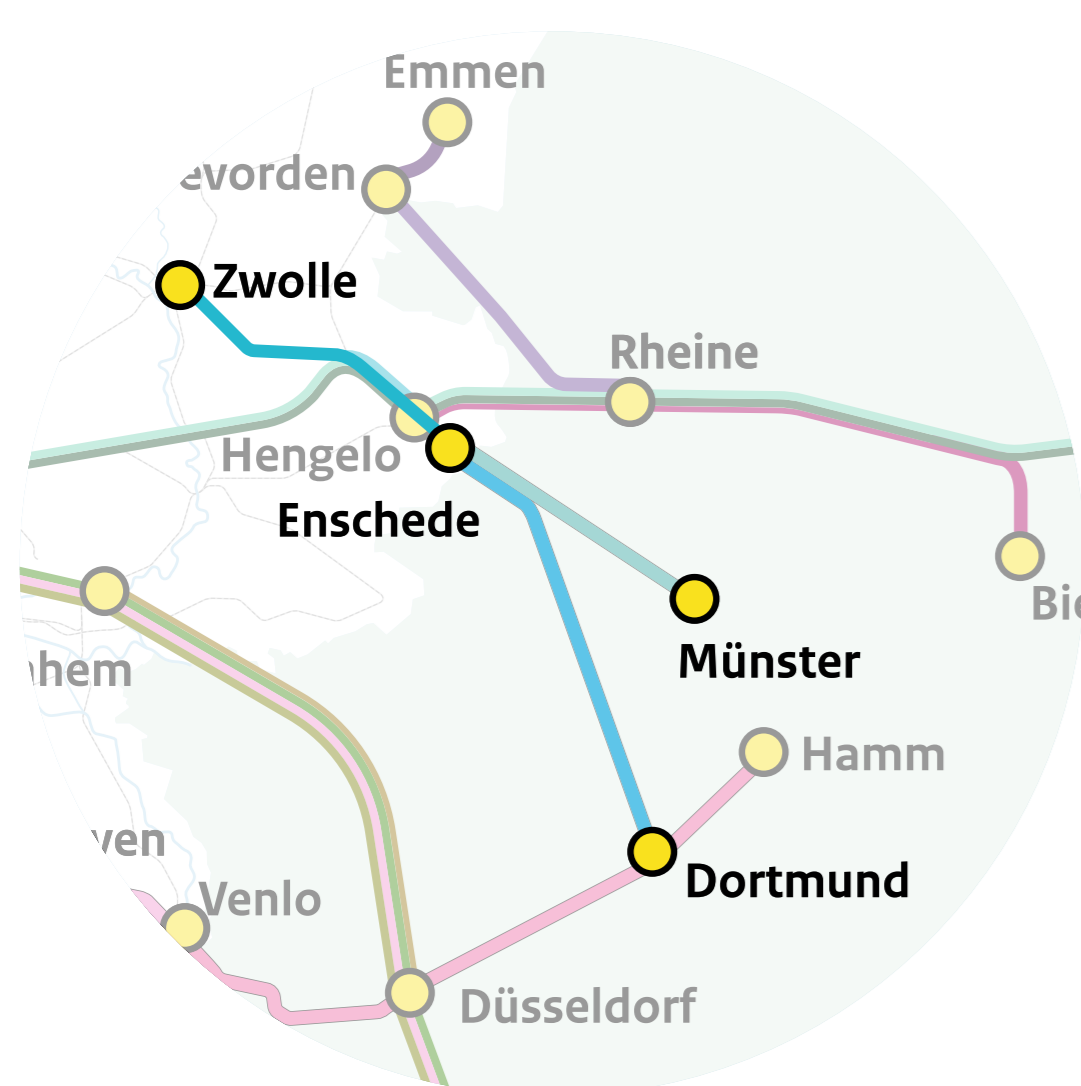
Voor de elektrificatie van het traject Enschede – Duitse grens is in 2021 door ProRail een preverkenning uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen tijdens het BO MIRT van het najaar 2022 worden besproken. Daarnaast zet de regio (in Duitsland en Nederland) zich ervoor in dat de corridor Zwolle-Enschede-Münster wordt opgenomen als onderdeel van het TEN-T comprehensive netwerk, waarmee eventueel mogelijkheden voor financiering vanuit EU (CEF) ontstaan. Voor wat betreft het Duitse deel van de corridor heeft de Bondsregering echter aangegeven dat dit wat hen betreft geen prioriteit heeft. Provincie Overijssel heeft de grensoverschrijdende reis sinds zomer 2021 aantrekkelijker gemaakt voor de reizigers, door te zorgen voor OV-chipkaart geschikte in- en uitcheckpalen van Blauwnet op station Gronau.

Financieel

Tijdens het BO MIRT 2022 wordt gesproken over de elektrificatie van het traject Enschede - Duitse grens en de mogelijkheden voor bekostiging hiervan.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** bespreken resultaten van de pre-verkenning van ProRail naar de elektrificatie van het traject Enschede – Duitse grens.
- **2028** elektrificatie van het traject Münster-Gronau (Duitse zijde).



Amsterdam-Frankfurt/Basel (ICE International)

De ICE International is de hogesnelheidstrein die dagelijks vanuit Nederland naar Duitsland en Zwitserland rijdt. De trein rijdt (afhankelijk van het seizoen) 5 tot 7 keer per dag, waarvan één keer door naar Basel. De reistijd Amsterdam CS – Frankfurt is een kleine 4 uur. De corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (UAD) is de belangrijkste spoorcorridor naar Duitsland in reizigersaantallen en aansluiting op diverse bestemmingen, al dan niet met overstap. De corridor is onderdeel van de Europese TEN-T-corridor Rijn-Alpen. Er zijn verschillende (ook nationale en regionale) ambities op deze corridor, zoals snelheids- en frequentieverhoging. Er zijn op de binnenlandse verbindingen ook verschillende capaciteitsknelpunten, bijvoorbeeld tussen Arnhem en Zevenaar en tussen Utrecht en Veenendaal. De treindienst wordt momenteel onder de huidige HRN-concessie geëxploiteerd door NS International en DB Fernverkehr.

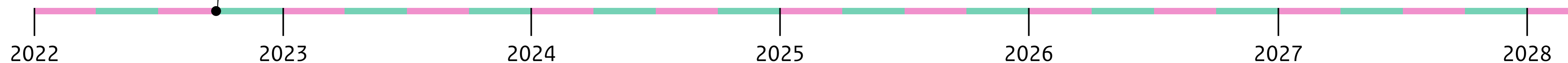


Recente ontwikkelingen

Gedurende de zomer 2022 kampt de ICE met materieelproblemen en treinuitval, waardoor verschillende ritten Amsterdam-Frankfurt zijn ingekort tot Düsseldorf of Keulen. Personeelstekort in Duitsland is een van de oorzaken, waardoor onderhoud aan bepaalde treinen soms niet of later kan plaatsvinden. In het kader van Toekomstbeeld OV is de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens uitgewerkt en zijn er verschillende uit te werken ontwikkelstappen gedefinieerd.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** besluit over internationale verbindingen in relatie tot Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie, waaronder de ICE Frankfurt.
- **Najaar 2022** naar aanleiding van de Toekomstbeeld OV corridorstudies een nadere uitwerking van te nemen ontwikkelstappen voor de corridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens.
- **Vanaf 2030** in Deutschlandtakt ontstaat ruimte voor een uurdienst.





Derde Spoor

Om de Betuweroute nog beter te benutten voor goederenvervoer, wordt tussen Zevenaar en Oberhausen circa 70 kilometer nieuw spoor aangelegd (het Derde Spoor). Tijdens de aanleg van het Derde Spoor kunnen treinen niet altijd gebruik maken van de Betuweroute en worden ze omgeleid via andere routes, zoals de Brabantroute (Venlo) en de Bentheimroute (Oldenzaal). Van november 2024 tot mei 2026 staan als gevolg van de werkzaamheden enkele grote buitendienststellingen gepland die impact kunnen hebben op nationale en internationale treinen. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze effecten zoveel mogelijk gemitigeerd kunnen worden. Zodra het derde spoor gereed is, kunnen meer goederentreinen rechtstreeks vanaf de Betuweroute naar Duitsland rijden in plaats van via het bestaande net.

Foto: De Betuweroute bij Babberich.

Arnhem-Düsseldorf

Aanvullend op de ICE Frankfurt biedt de lijn RE19 sinds 2017 één keer per uur een directe verbinding tussen Arnhem en Düsseldorf. De totale reistijd is circa 1 uur en 50 minuten en de trein stopt onder andere in Emmerich, Oberhausen en Duisburg. De opdrachtgever is de Duitse vervoersautoriteit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), waarmee provincie Gelderland een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten.

Recente ontwikkelingen

Vanwege het faillissement van Abellio is de concessie voor de RE19 ontbonden. VRR heeft een 'noodconcessie' opgezet en sinds 1 februari 2022 wordt de treindienst gereden door VIAS. De dienstregeling en tarieven zijn gelijk gebleven. Ondertussen is VRR gestart met voorbereidingen nieuwe concessie tot 2035. Deze wordt naar verwachting gegund in 2023.

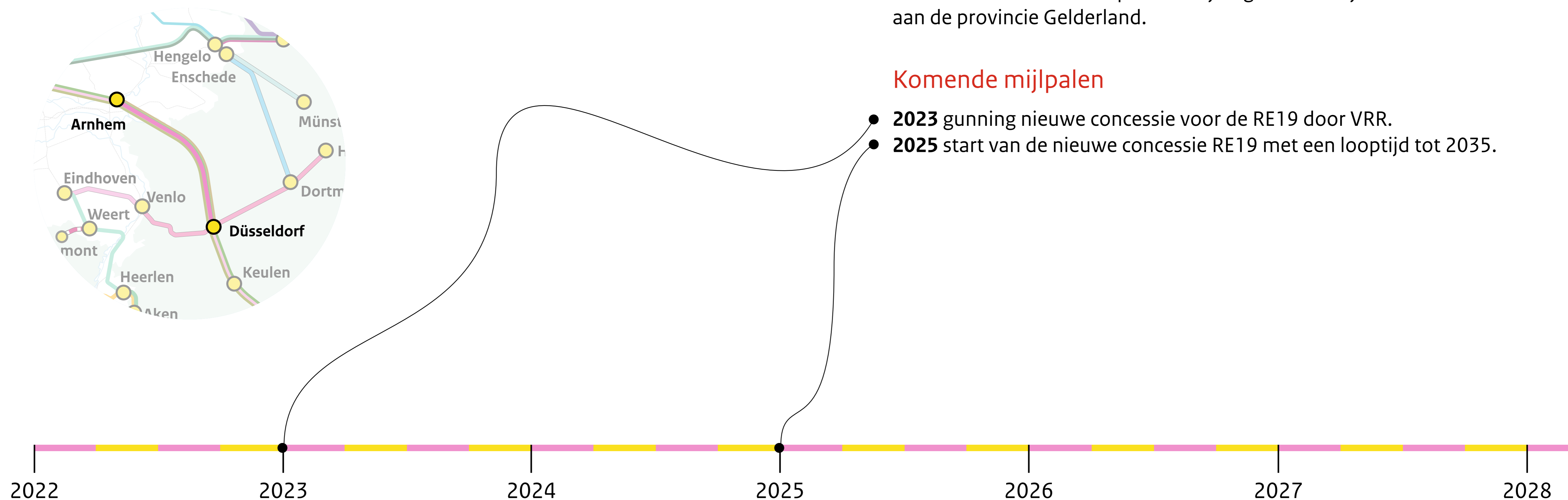
Sinds 23 juni 2022 is het mogelijk om met de OV-chipkaart te reizen naar de Duitse stations Emmerich, Emmerich-Elten en Praest. Daarmee is het voor bewoners van deze plaatsen en ook van de Achterhoek en Arnhem makkelijker geworden om via de OV-chipkaart te reizen tussen Nederland en Duitsland.

Financieel

Voor de oorspronkelijke concessieperiode (2017-2027) heeft het ministerie in 2017 een exploitatiebijdrage van 6 miljoen euro beschikbaar aan de provincie Gelderland.

Komende mijlpalen

- **2023** gunning nieuwe concessie voor de RE19 door VRR.
- **2025** start van de nieuwe concessie RE19 met een looptijd tot 2035.





Nijmegen-Kleef

Tot 1991 was er een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Nijmegen en Kleef. De spoorweginfrastructuur is inmiddels op meerdere plekken verwijderd heeft een andere gebruiksfunctie gekregen. Tussen Kleef, Nijmegen Centraal en Nijmegen Campus is nu een busverbinding. De reactivering van dit traject wordt soms opnieuw onder de aandacht gebracht, maar er is op basis van de huidige vervoersaantallen geen aanleiding om dit nader te onderzoeken. Daarnaast zijn er verschillende praktische en ruimtelijke bezwaren, onder andere vanuit lokale gemeenten en inwoners van het gebied.

Foto: Spoor Nijmegen-Kleef in zijn huidige staat.

Bron: <https://forum.3rail.nl/index.php?topic=36167.0>



Samenvattend overzicht Zuid

Huidige treindiensten, ontwikkelingen en mijlpalen

Roosendaal-Antwerpen

Nu 1 keer per uur directe trein, 49 minuten

- **2023-2024** uitkomst onderzoek naar versnelling en/of frequentieverhoging
- **2027-2028** realisatie ERTMS en eerst mogelijke optie voor productstap

Eindhoven-Düsseldorf

Nu directe trein Venlo-Düsseldorf (RE13), vanaf Eindhoven 1 uur en 50 minuten met overstap op Venlo

- **Eind 2026** start directe treindienst Eindhoven-Düsseldorf
- **2040** eventueel IC-verbinding Eindhoven-Düsseldorf, afhankelijk van infrastructuur in Duitsland

IC Aken

Nu RE18 Aken-Heerlen, 30 minuten

- **December 2022** start tweede sneltrein Maastricht-Heerlen-Herzogenrath
- **2023** afronding uitwerkingen van structureel en korte termijn IC-product
- **December 2024** doortrekking tweede sneltrein tot Aken

Drielandentrein

Nu RE18 Aken-Maastricht (55 minuten), welke wordt doorgetrokken naar Luik

- **Najaar 2022** Besluit over marktordening
- **December 2023** start Drielandentrein

Weert-Hamont

Nu geen spoorverbinding, ambitie om spoorlijn te re-activeren voor personenvervoer waar o.a. elektrificatie nodig is

- **2024** op basis van visievorming en onderzoek keuze voor passende OV-oplossing en besluit over elektrificatie

Gent-Terneuzen

Nu enkelsporige, niet geëlektrificeerde spoorlijn

- **2024-2029** realisatie verbinding voor goederenvervoer. Op termijn mogelijk doorontwikkelen naar verbinding voor personenvervoer

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de specifieke verbindingen.

Eindhoven-Düsseldorf

Op dit moment rijdt er een directe trein tussen Venlo en Düsseldorf, de RE13. De reistijd van Eindhoven naar Düsseldorf bedraagt 1 uur en 50 minuten met een overstap op Venlo. Vanaf december 2026 zal er een directe verbinding tussen Eindhoven-Düsseldorf rijden. De reistijd is dan een kwartier korter en reizigers hoeven niet over te stappen in Venlo. Het streven is om de treindienst op termijn verder te versnellen tot IC-verbinding, wat afhankelijk is van infrastructurele maatregelen aan Duitse zijde (tussen Dülken en Kaldenkirchen). De opdrachtgever van de treindienst is de Duitse vervoersautoriteit Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), in samenwerking met het Nederlandse ministerie van IenW.

Recente ontwikkelingen

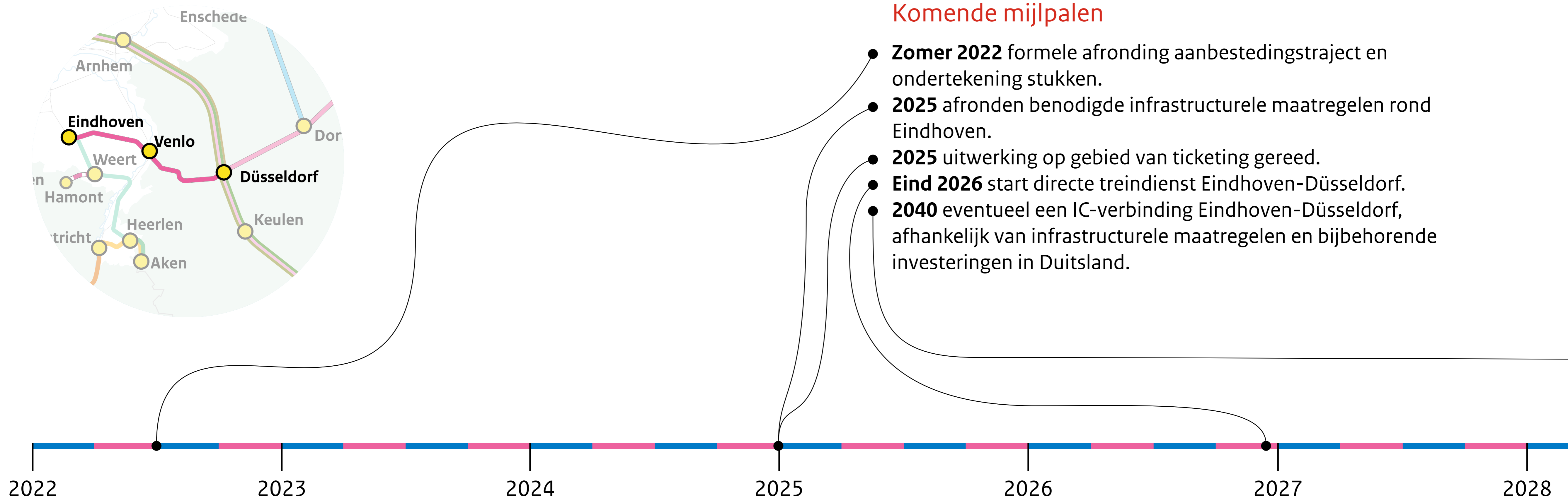
De aanbesteding van de nieuwe treindienst Eindhoven-Düsseldorf is eind 2021 afgerond en de concessie is gegund aan vervoerder Start, een nieuwe dochteronderneming van Deutsche Bahn. Start heeft in Nederland Arriva als partner, die de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de RE13 in Nederland op zich neemt. Aanvankelijk zou de treindienst per 2025 starten, maar dat is op initiatief van VRR – om zekerheid te hebben over materieelleveringen – met een jaar uitgesteld tot december 2026.

Financieel

Het ministerie levert een bijdrage aan VRR voor de kosten van de concessie (exploitatiebijdrage), welke daarmee gedekt zijn. Ook de infrastructurele aanpassingen van in totaal ca. €25 miljoen zijn financieel gedekt.

Komende mijlpalen

- **Zomer 2022** formele afronding aanbestedingstraject en ondertekening stukken.
- **2025** afronden benodigde infrastructurele maatregelen rond Eindhoven.
- **2025** uitwerking op gebied van ticketing gereed.
- **Eind 2026** start directe treindienst Eindhoven-Düsseldorf.
- **2040** eventueel een IC-verbinding Eindhoven-Düsseldorf, afhankelijk van infrastructurele maatregelen en bijbehorende investeringen in Duitsland.



“Wij zijn verheugd dat we samen met Start deze belangrijke verbinding uit kunnen gaan voeren. Overstappen op de grens mag in Europa niet meer voorkomen. Dat blijkt ook uit het succes van onze RE 18, die we in goede samenwerking met DB Regio, tussen Maastricht en Aken rijden. Na de start is het aantal grensoverschrijdende reizigers snel gegroeid en de Corona inzinking is daar zo goed als voorbij. Dat zelfde succes verwachten wij ook voor Eindhoven – Düsseldorf.”

Michiel Cusell
Regiodirecteur Limburg, Arriva

Eindhoven-Heerlen-Aken

Op dit moment rijdt er één keer per uur een directe trein tussen Maastricht - Heerlen - Aken (RE18) met een reistijd van circa 55 minuten (reistijd Heerlen-Aken is een half uur). Vanaf 2023 zal er aanvullend één keer per uur een trein vanaf Maastricht, via Heerlen naar Herzogenrath rijden, welke uiterlijk vanaf 2025 doorrijdt tot Aken. Zowel de eerste als de tweede sneltrein vallen onder de concessie van provincie Limburg en worden geëxploiteerd door Arriva. De stip op de horizon is een volwaardige IC-verbinding vanuit de richting Eindhoven naar Aken.

Recente ontwikkelingen

Medio 2021 is een motie ingediend over een verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden voor de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken op de korte termijn. Naar aanleiding hiervan is door ProRail, in samenwerking met de provincies Limburg en Noord-Brabant en vervoerders, een onderzoek gestart naar de korte termijn kansen voor de IC-verbinding naar Aken.

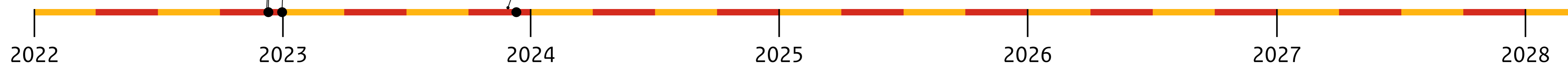
Dit onderzoek is in 2022 gepubliceerd. In het kader van de TBOV corridorstudie Toekomstvast spoor Zuidoost Nederland wordt momenteel de mogelijke infrastructuur voor de IC Eindhoven- Aken onderzocht.

Financieel

Op basis van de verdere uitwerkingen zal de benodigde investeringsvraag (voor eventuele aanpassingen van de infrastructuur en/of voor een mogelijk exploitatietekort) duidelijker in beeld worden gebracht. Dit geldt zowel voor de structurele als de korte termijn oplossingen.

Komende mijlpalen

- **Eind 2022** start uitwerking structurele IC Aken (exploitatieconcept, financiële kaders en randvoorwaarden ten aanzien van punctualiteit en betrouwbaarheid). Start regionale uitwerking van een korte termijn optie tussen Eindhoven – Aken aan de randen van de dag (onder andere governance, dienstregeling en financiën), op basis van door ProRail het opgeleverde onderzoek.
- **December 2022** start tweede sneltrein Maastricht – Heerlen – Herzogenrath met overstap naar Aken en Düsseldorf.
- **2023** na afronding uitwerkingen, concreter beeld bij het structurele IC-product en korte termijn product.
- **Uiterlijk december 2024** doortrekking tweede sneltrein tot Aken, effectief twee keer per uur Maastricht – Heerlen – Aken.
- **2031** einde huidige regionale concessie Limburg.



Luik-Maastricht-Heerlen-Aken (Drielandentrein)

De ‘Drielandentrein’ is de doortrekking van de huidige trein Aken-Heerlen-Maastricht (RE18) naar Luik per december 2023, waarmee de trein door Duitsland, Nederland en België rijdt. De treindienst beoogt met name de tussenliggende stations met elkaar te verbinden, waarmee de Euregionale bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie sterk wordt verbeterd en Zuid-Nederland goed wordt aangesloten op het HSL-netwerk vanaf de stations Luik en Aken. De snelste route van Luik naar Aken blijft via een van de directie hogesnelheidstreinen. De Drielandentrein valt deels onder de Limburgse concessie (Maastricht-Aken), de HRN-concessie (Maastricht Randwyck-grens) en de Belgische vervoersconcessie (grens-Luik). In 2022 wordt besloten hoe dit in de toekomst wordt georganiseerd (zie ‘Marktordening’).

Recente ontwikkelingen

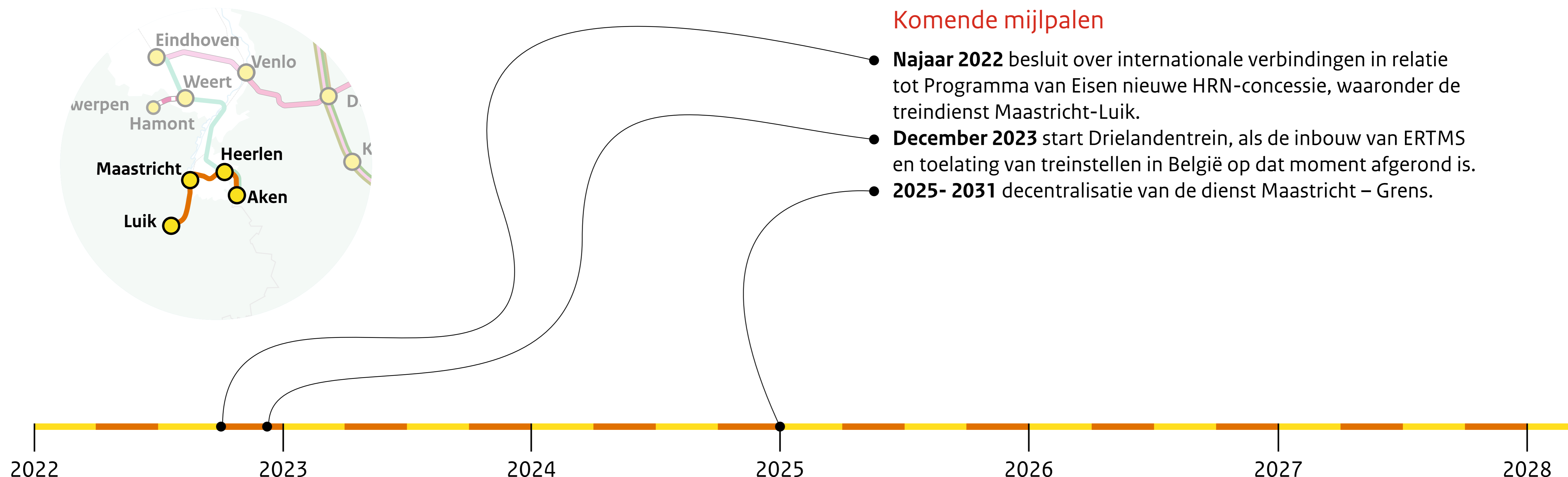
Momenteel wordt de invulling van de Drielandentrein uitgewerkt door de vervoerders NMBS, NS en Arriva. Tijdige inbouw van ERTMS en toelating van de treinstellen in de verschillende landen is nodig om door te kunnen rijden tot Luik. Dit was voorzien in juni 2023, maar vanwege COVID gerelateerde vertraging bij de inbouw van ERTMS is deze startdatum niet meer mogelijk. Het ministerie en de provincie Limburg hebben Arriva gevraagd zich maximaal in te spannen om – binnen de eerder met provincie Limburg afgesproken bandbreedte voor de start van de trein – uiterlijk vanaf december 2023 de volledige treindienst tot Luik te kunnen rijden.

Financieel

De financiële afspraken tussen provincie Limburg, het ministerie van IenW en de Belgische overheid over deze verbinding worden op dit moment uitgewerkt.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** besluit over internationale verbindingen in relatie tot Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie, waaronder de treindienst Maastricht-Luik.
- **December 2023** start Drielandentrein, als de inbouw van ERTMS en toelating van treinstellen in België op dat moment afgerond is.
- **2025- 2031** decentralisatie van de dienst Maastricht – Grens.



“We werken met alle betrokken partners zeer nauw samen; zowel de 3 betrokken vervoerders, de beide spoorbeheerders als ook de overheden aan beide zijden van de grens. Het is geen eenvoudig dossier omdat er uiteenlopende vraagstukken opgelost moeten worden. Mijn verwachting is dat we vanaf december 2023 de reiziger een mooi en verbeterd product kunnen aanbieden en zullen de samenwerking continueren om te bezien of we verdergaande verbeteringen kunnen gaan bereiken.”

Maarten van Gaans-Gijbels

Gedeputeerde Energie, Mobiliteit en Europa, provincie Limburg.

Weert-Hamont

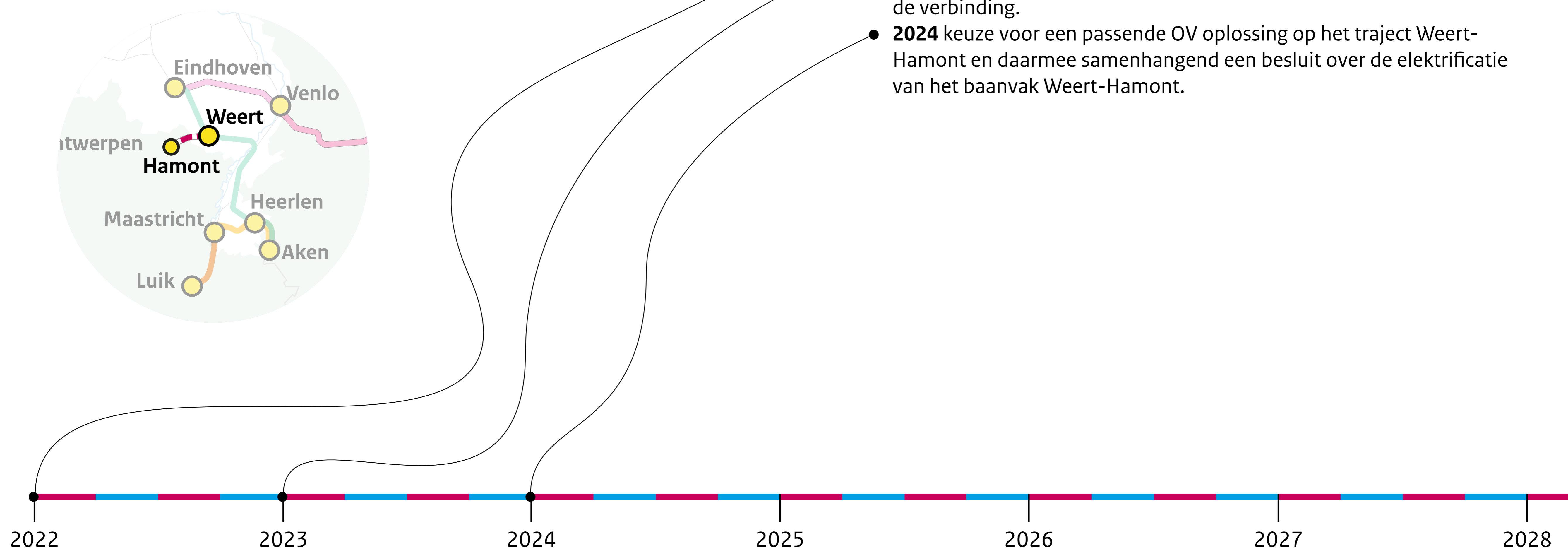
Momenteel is er geen personenspoorverbinding tussen Weert en Hamont. In het Regeerakkoord 2017-2021 is de ambitie opgenomen om de spoorlijn te reactiveren voor personenvervoer, waarvoor onder andere elektrificatie nodig is. De 8 kilometer lange spoorlijn, die momenteel alleen voor goederen wordt gebruikt, maakt deel uit van het traject Antwerpen-Weert.

Recente ontwikkelingen

Om de verbinding tussen Limburg en Antwerpen te verbeteren, is in 2021 aan Belgische zijde het traject tussen Mol en Hamont (tegen de Belgisch-Nederlandse grens) geëlektrificeerd. Daarnaast zijn in 2021 diverse onderzoeken opgeleverd om een beter beeld te vormen van de benodigde maatregelen, kosten en baten om een treindienst tot Weert uit te voeren.

Komende mijlpalen

- **2022** visievorming met België en (Nederlands) Limburg over mogelijke tussenstappen richting ambitie, mede op basis van de uitkomsten van onderzoeken.
- **2023-2024** uitkomst van nader onderzoek, waarmee een inschatting gemaakt kan worden van onder andere het potentieel en de kosten van de verbinding.
- **2024** keuze voor een passende OV oplossing op het traject Weert-Hamont en daarmee samenhangend een besluit over de elektrificatie van het baanvak Weert-Hamont.





3RX

De verbinding tussen de Antwerpse haven via Weert, Roermond en Venlo naar het Duitse Roergebied – ook wel 3RX (Rhein-Ruhr-Rail-connection) – is een mogelijk alternatief voor de in onbruik geraakte IJzeren Rijn. De 3RX-verbinding is in 2018 samen met partners onderzocht en pakt vooralsnog onvoordelig uit voor Nederland. Om 3RX in breder perspectief te bekijken is in 2022 een verkenning afgerond naar grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland, België en Duitsland. Samen met de buurlanden zal verder gezocht worden naar passende oplossingen voor personen- en goederenvervoer. Hierbij wordt naast spoor ook gekeken naar andere modaliteiten.

Roosendaal-Antwerpen

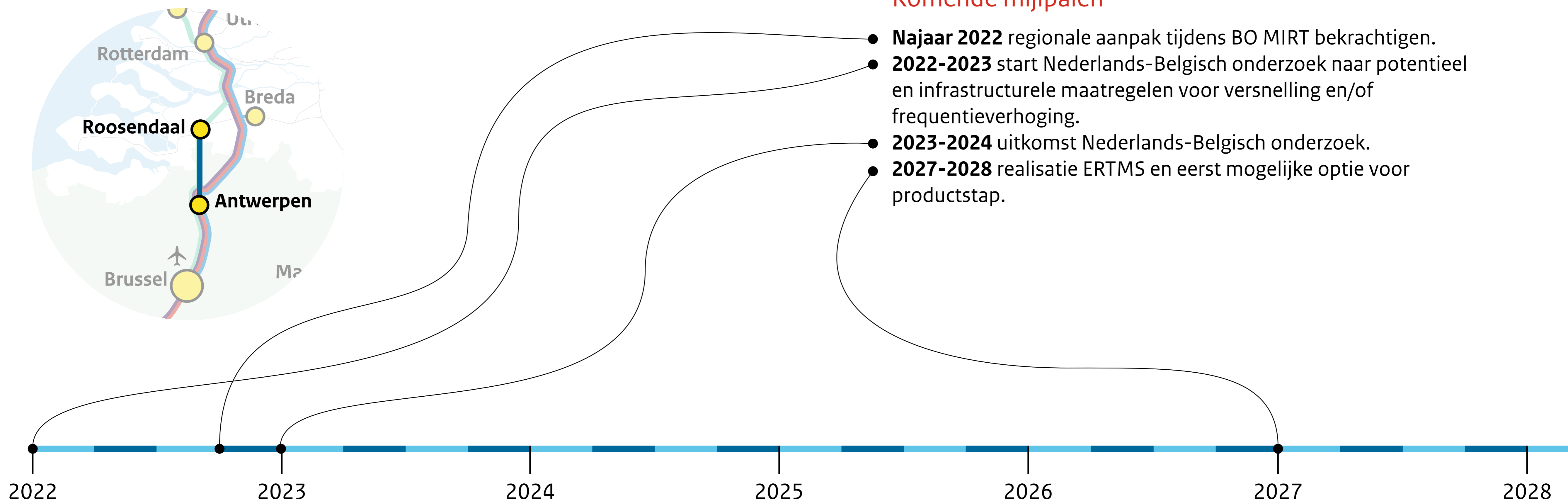
Op dit moment rijdt er één keer per uur een directe trein tussen Roosendaal - Antwerpen - Puurs (B). De reistijd Roosendaal – Antwerpen Centraal is 49 minuten. De Nederlandse en Belgische regering hebben de ambitie om de frequentie en/of snelheid van deze treindienst te verhogen, maar dit is onmogelijk zolang ERTMS hier nog niet is gerealiseerd. De treindienst is op dit moment onderdeel van de HRN-concessie van NS, met NMBS als onderaannemer. De inzet is om deze verbinding ook onderdeel te laten zijn van de nieuwe HRN-vervoerconcessie per 2025.

Recente ontwikkelingen

Ondanks dat er een ambitie is om de snelheid en/of frequentie van de treindienst te verhogen, is dit niet mogelijk totdat ERTMS in de baan ligt. Tijdens Thalassa-top zijn Nederlandse en Belgische regeringen overeengekomen om volgende stappen te zetten om in ieder geval na uitrol van ERTMS aan Nederlandse zijde te komen tot een verbetering van de verbinding Antwerpen-Roosendaal in de vorm van een frequentieverhoging of een verhoging van de commerciële snelheid. Met de regio wordt een plan van aanpak opgesteld. Dit bestaat enerzijds uit een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak waarin de dienstregeling, spoorveiligheid, kwaliteit van de stationsomgeving en woningbouwvisie van Roosendaal centraal staan. Anderzijds heeft het plan van aanpak ook een internationale focus: afstemming met de Belgische federale overheid en de regionale grensoverschrijdende samenwerking.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** regionale aanpak tijdens BO MIRT bekrachtigen.
- **2022-2023** start Nederlands-Belgisch onderzoek naar potentieel en infrastructurele maatregelen voor versnelling en/of frequentieverhoging.
- **2023-2024** uitkomst Nederlands-Belgisch onderzoek.
- **2027-2028** realisatie ERTMS en eerst mogelijke optie voor productstap.





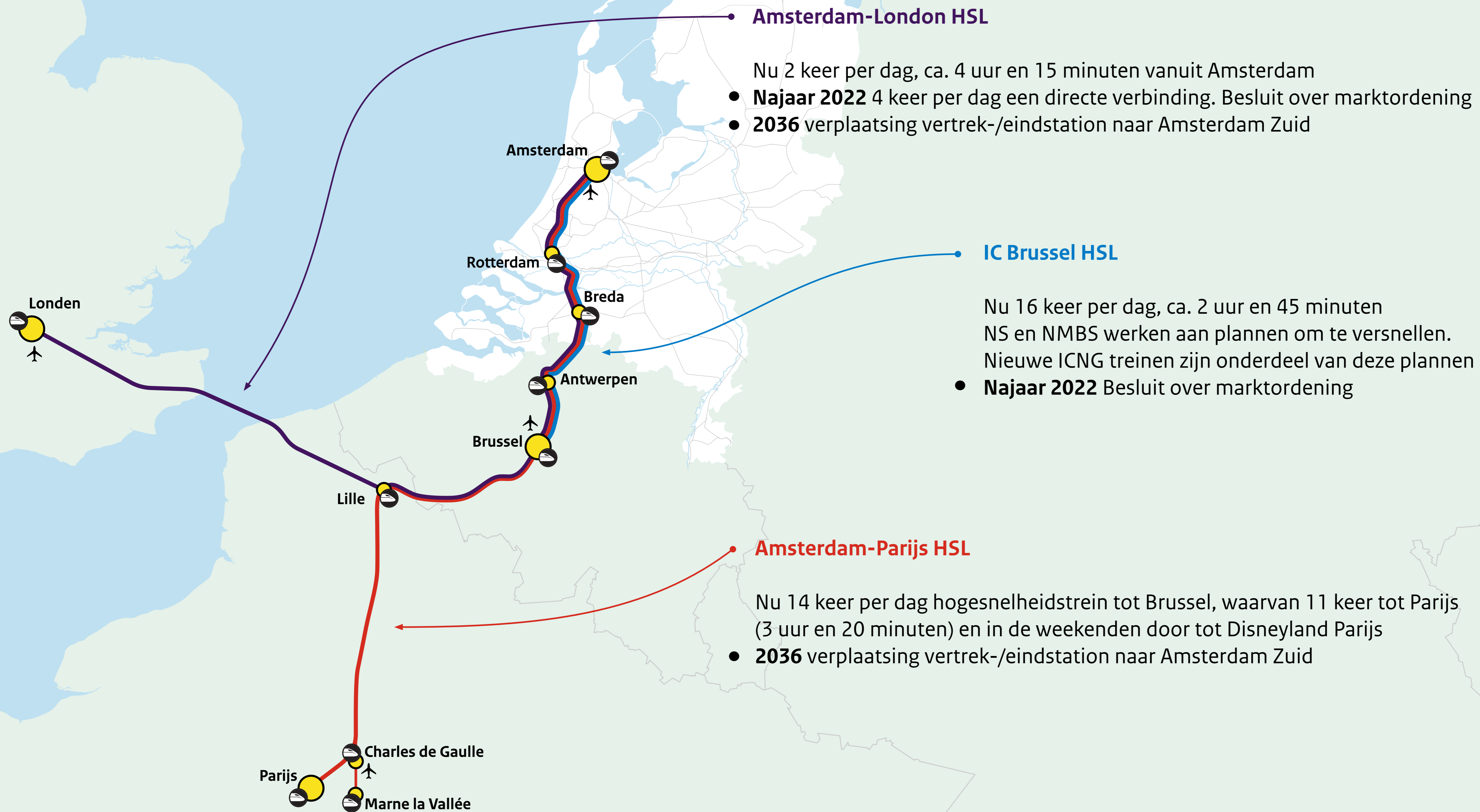
Rail Gent-Terneuzen

Momenteel loopt er een enkelsporige, niet geëlektrificeerde spoorlijn door de kanaalzone tussen Terneuzen en Gent. Het Rijk, de Belgische federale overheid, de regio en het havenbedrijf North Sea Port zetten zich samen in om een verbeterde verbinding te realiseren. Hiervoor is €105 miljoen vanuit het Nationaal Groeifonds vrijgemaakt en €15 miljoen vanuit het compensatiepakket 'Wind in de Zeilen'.

De uiteindelijke kosten zullen evenredig verdeeld worden tussen Nederland en België. Dit project versterkt de economie van de gehele grensregio, en draagt ook bij aan duurzaamheid. Naar verwachting zal de spoorverbinding ervoor zorgen dat er per maand 8.000 tot 9.000 vrachtwagens van de weg af kunnen. Rail Gent-Terneuzen richt zich primair op goederenvervoer, maar kan op termijn ook worden doorontwikkeld naar een verbinding voor personenvervoer.

Samenvattend overzicht Zuid (HSL verbindingen)

Huidige treindiensten, ontwikkelingen en mijlpalen



In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de specifieke verbindingen.

Amsterdam-Brussel (IC)

Op dit moment rijdt er 16 keer per dag een trein tussen Amsterdam en Brussel, via Rotterdam en Breda. De reistijd Amsterdam-Brussel Midi is circa twee uur en driekwartier. Deze trein is onderdeel van de huidige afspraken in de HRN-concessie. Momenteel voert NS de treindienst uit in samenwerking met NMBS. In 2022 wordt besloten hoe dit in de toekomst wordt georganiseerd (zie 'Marktordening').

Recente ontwikkelingen

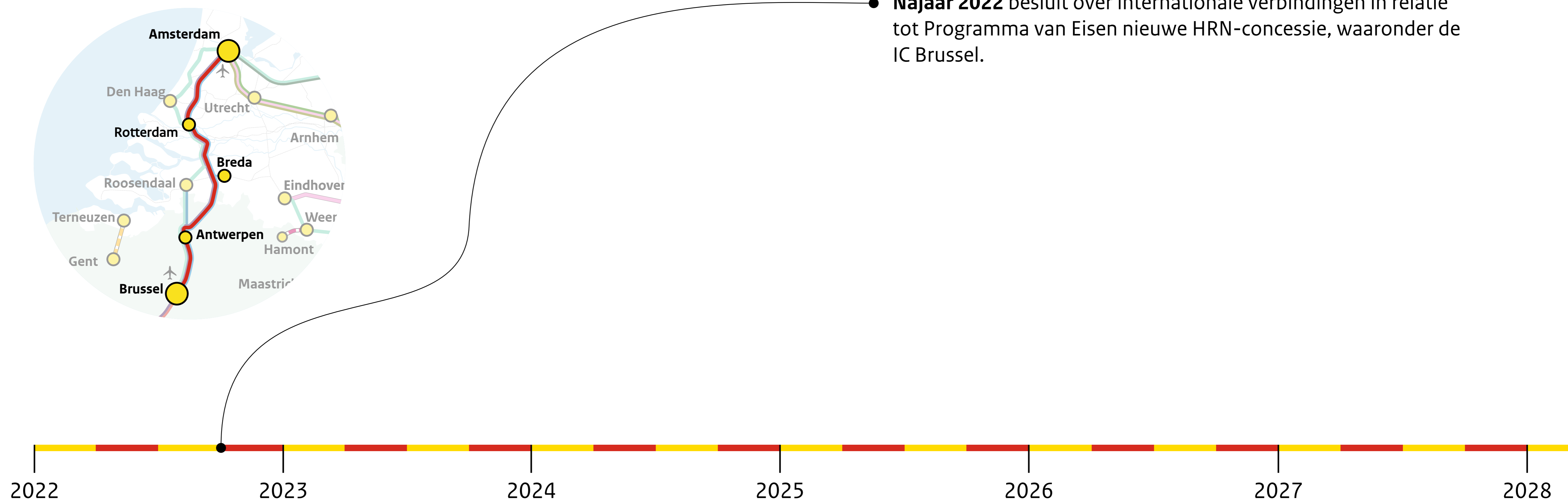
NS heeft onder de concessie een inspanningsverplichting om de treindienst te versnellen en werkt momenteel samen met NMBS aan plannen hiervoor. Onderdeel van deze plannen zijn ook de nieuwe ICNG-treinen die voor België geschikt zijn, waarvan NS er in 2019 twintig stuks heeft besteld. Conform de concessieafspraken zal het ministerie NS vragen om zich maximaal in te zetten voor een verbetering van deze verbinding in de huidige concessieperiode.

Financieel

De treindienst is enkele jaren verlieslatend geweest. Toen heeft de Staat bijgedragen via de HRN-concessie. Onlangs heeft NS geïnvesteerd in nieuw ICNG-B materieel.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** besluit over internationale verbindingen in relatie tot Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie, waaronder de IC Brussel.



Amsterdam-Londen (Eurostar)

In april 2018 is de Eurostardienst tussen Londen en Amsterdam opgestart. Vanaf oktober 2020 zijn er security- en paspoortcontrolevoorzieningen op de stations Amsterdam en Rotterdam Centraal voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk, waardoor een stop op Brussel voor deze controles niet meer nodig is en de trein direct naar Londen rijdt. De reistijd tot Londen is circa vier uur en een kwartier vanuit Amsterdam en circa drie uur en driekwartier vanuit Rotterdam. De treindienst wordt uitgevoerd door Eurostar in samenwerking met NS. In 2022 wordt besloten hoe dit in de toekomst wordt georganiseerd (zie 'Marktordening'). In de huidige HRN-concessie is opgenomen dat de treindienst twee keer per dag naar Londen rijdt. Vanaf september 2022 rijdt de trein in totaal vier keer per dag, waarvan twee keer in open toegang. Eurostar heeft op relatief korte termijn de ambitie om door te groeien naar vijf diensten per dag.

Recente ontwikkelingen

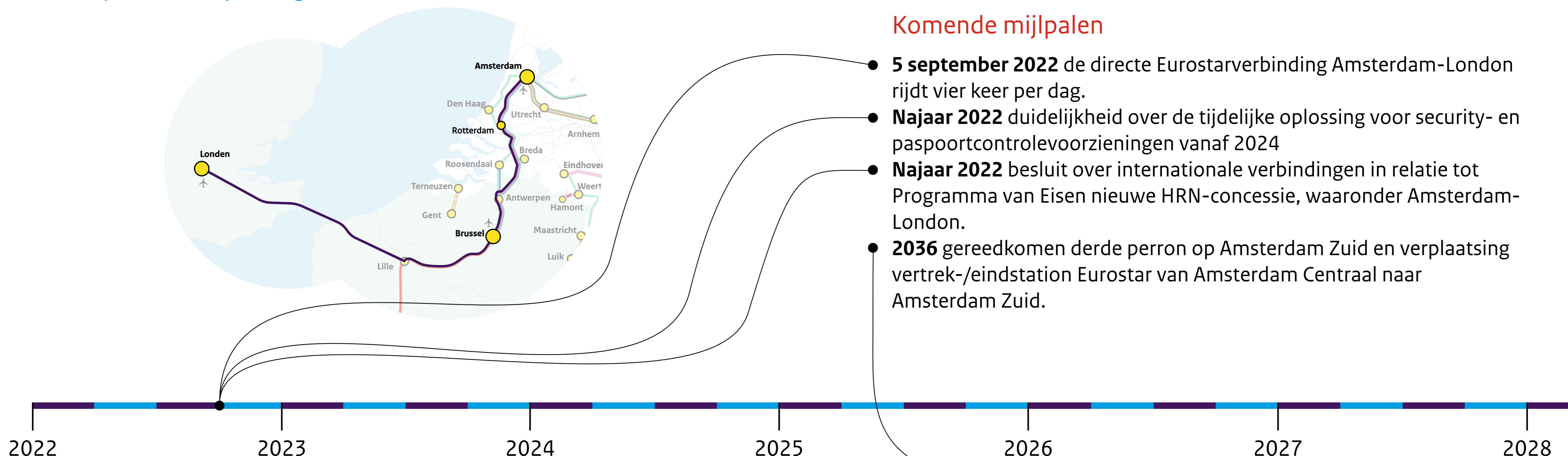
Eurostar heeft in de coronacrisis in zwaar weer gezeten en haar dienstregeling moeten afschalen naar één dienst per dag. Inmiddels rijdt Eurostar als gevolg van een aantrekkende markt weer met drie diensten per dag en is Eurostar voornemens per september met vier diensten per dag te gaan rijden. Eurostar en Thalys zijn in het voorjaar van 2022 gefuseerd en gaan door onder de naam Eurostar Group. Vanwege de verbouwing van station Amsterdam Centraal in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kunnen de security- en paspoortcontrolevoorzieningen vanaf 2024 niet meer gebruikt worden. Hiervoor wordt een alternatief gezocht.

Financieel

Voor deze verbinding zijn bij het ministerie momenteel geen middelen voorzien. Aan de voorzieningen voor vertrek (security- en paspoortcontrolevoorzieningen) is vanuit het ministerie wel een bijdrage toegekend in het verleden.

Komende mijlpalen

- **5 september 2022** de directe Eurostarverbinding Amsterdam-Londen rijdt vier keer per dag.
- **Najaar 2022** duidelijkheid over de tijdelijke oplossing voor security- en paspoortcontrolevoorzieningen vanaf 2024
- **Najaar 2022** besluit over internationale verbindingen in relatie tot Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie, waaronder Amsterdam-Londen.
- **2036** gereedkomen derde perron op Amsterdam Zuid en verplaatsing vertrek-/eindstation Eurostar van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid.



Amsterdam-Parijs (Thalys)

De hogesnelheidstrein Thalys verbindt Amsterdam, Schiphol en Rotterdam al jaren met Brussel, Parijs en andere Belgische en Franse steden. De trein rijdt gemiddeld 14 keer per dag van Amsterdam naar Brussel (in nog geen twee uur), daarvan 11 keer door tot Parijs (in circa drie uur en twintig minuten). In de weekenden rijdt de Thalys ook naar Marne-la-Vallée (Disneyland Parijs). In de zomer rijdt de 'Zon-Thalys' verder door tot Zuid-Frankrijk en in de winter de 'Ski-Thalys' tot verschillende wintersportbestemmingen. De verbinding is onderdeel van de HRN-concessie en wordt uitgevoerd door NS in samenwerking met Thalys.

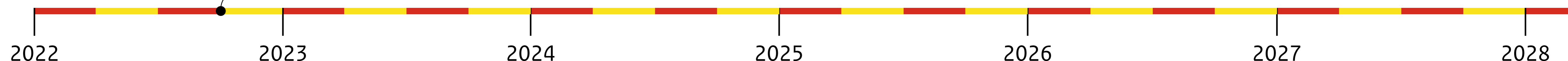


Recente ontwikkelingen

Thalys heeft in de coronacrisis in zwaar weer gezeten en haar dienstregeling afgeschaald. Inmiddels wordt er weer vaker gereden. Eurostar en Thalys zijn in het voorjaar van 2022 gefuseerd en gaan door onder de naam Eurostar Group. Op dit moment voert Thalys samen met KLM een pilot uit om vluchten tussen Amsterdam en Brussel te vervangen voor de trein (substitutie). Daarnaast is Thalys momenteel bezig met een revisie van het treinmaterieel, die binnenkort wordt afgerond. In de zomer van 2022 heeft Thalys te kampen met diverse problemen, onder andere met het treinmaterieel, waardoor er minder treinen rijden.

Komende mijlpalen

- **Najaar 2022** besluit over internationale verbindingen in relatie tot Programma van Eisen nieuwe HRN-concessie, waaronder de IC Berlijn.
- **2036** gereedkomen derde perron op Amsterdam Zuid en verplaatsing vertrek-/eindstation Thalys van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid.





Actielijn Samenwerking in Europa

België

Samenwerking met ons buurland België is essentieel voor internationale treinverbindingen richting het zuiden. Het ministerie en onze Belgische collega's werken al samen op specifieke verbindingen, zoals Antwerpen-Roosendaal, Luik-Maastricht, Weert-Hamont en de IC naar Brussel. In het kader van deze verbindingen maken we niet alleen afspraken met de Belgische overheid, maar zijn ook afspraken nodig tussen de vervoerders in Nederland en NMBS. De samenwerking tussen Nederland en België rijkt verder dan de huidige verbindingen, we werken namelijk aan een gezamenlijke agenda. De eerste stappen voor deze gezamenlijke agenda zijn op 19 april 2022 gezet tijdens de Thalassa-top in Gent. Daarnaast zijn we met België, Vlaanderen, Duitsland en Noordrijn-Westfalen in gesprek over onze brede, potentiële grensoverschrijdende mobiliteitsplannen. De *Verkenning naar infrastructuurprojecten met een grensoverschrijdende component tussen Nederland, België en Duitsland (2022, TwynstraGudde)* vormt hier een bouwsteen voor.

Samenwerkingsafspraken

Tijdens de Thalassa-top op 19 april 2022 in Gent is een Bilaterale Intentieverklaring gesloten met betrekking tot de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer. Dit is een actualisatie van de samenwerkingsovereenkomst tussen de buurlanden uit 2016. In de verklaring spreken België en Nederland samen te werken aan het wegnemen van drempels die de reiziger op dit moment belemmeren in zijn of haar keuze voor de trein en aan het zoveel mogelijk wegnemen van belemmeringen als gevolg van gebruik van verschillende systemen, verschillen in regelgeving, procedures en normen en ontbrekende infrastructuur.

Deze verklaring omvat concrete afspraken over specifieke verbindingen: Antwerpen-Roosendaal, de Drielandentrein (Luik-Maastricht-Aken), Weert-Hamont, Amsterdam-Brussel, ERTMS/ECTS, geïntegreerde tarifieringssystematiek en spoorgoederenvervoer op Europese corridors. Op deze onderwerpen zal het ministerie in de komende jaren de samenwerking met België verdiepen.

Frankrijk

Tijdens de TEN-T dagen in Lyon in juni 2022 werd met Frankrijk en België gesproken over het organiseren van een evenement in 2022 (Government to Business) in Parijs, met een focus op onder andere nachttreinen, goederenvervoer en de trein-vliegtuig agenda.



“De verklaring die Staatsecretaris Heijen en ik ondertekend hebben geeft duidelijk blijk van een vernieuwde wil om samen te werken aan onze gemeenschappelijke spoorverbindingen en is een duidelijk signaal aan alle betrokkenen, overheden, infrastructuurmanagers en operatoren dat de twee landen zich vinden in een gedeelde ambitie om van de spoor een belangrijke speler in de verplaatsingen van mensen en goederen tussen onze landen te maken.”

Minister Gilkinet

Minister van Mobiliteit, België

Duitsland

Een goede samenwerking met ons buurland Duitsland is belangrijk voor de internationale treinverbindingen richting het oosten. Op dit moment werken het ministerie en onze Duitse collega's samen op verschillende verbindingen, aan diverse concrete projecten en aan de exploitatie van treindiensten. Er zijn regionale diensten vanuit provincies richting Duitsland, twee reguliere lange-afstandsverbindingen (naar Berlijn en naar Frankfurt/Basel) en twee nachttreinen (naar Zürich en naar Wenen). Voor de aanleg, aanpassing of onderhoud van grensoverschrijdende infrastructuur is afstemming met buurlanden randvoorwaardelijk om zo weinig mogelijk overlast voor reizigers en verladers te veroorzaken. Een voorbeeld hiervan is afstemming omtrent de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland, waar over geregeld contact is met de Duitse staatssecretaris. Daarnaast is het ministerie met Duitsland, Noordrijn-Westfalen, België en Vlaanderen in gesprek over onze brede, potentiële grensoverschrijdende mobiliteitsplannen. De *Verkenning naar infrastructuurprojecten met een grensoverschrijdende component tussen Nederland, België en Duitsland* (2022, TwynstraGudde) vormt hier een bouwsteen voor.

Samenwerkingsafspraken

In het Verdrag van Warnemünde, wat Nederland en Duitsland in 1992 overeenkwamen, staan afspraken over hoe deze buurlanden het grensoverschrijdende treinverkeer verbeteren en werkzaamheden aan hun spoorwegen coördineren. Het verdrag gaat in op de Betuweroute en ook op de grensovergangen ter hoogte van Groningen, Oldenzaal en Venlo.

Ook in de Grenslandagenda NL-NRW uit 2021 liggen afspraken tussen Noordrijn-Westfalen en Nederland vast, onder andere over ticketing oplossingen (MaaS pilot in Limburg) en grensoverschrijdende informatievoorziening. Tenslotte werkt het ministerie ook samen met vervoerregio's in Duitsland, een voorbeeld hiervan is de gezamenlijke aanbesteding van de treindienst Eindhoven – Düsseldorf.

Polen

Eind 2021 hebben Nederland en Polen een 'Memorandum of Cooperation' afgesloten over de samenwerking op het gebied van transport en infrastructuur. Hierin spreken de landen de intentie uit om het internationaal personen- en goederenvervoer per spoor verder te verbeteren, zoals de goederenshuttle tussen Nederland en Polen en een goederenverbinding tussen de EU en China.



Europa

Ook op Europese schaal wordt nauw samengewerkt om het internationale treinverkeer verder te verbeteren, onder andere in de EU Transportraad. Daar onderstreepten de lidstaten in juni 2021 het belang van personen- en goederenspoorvervoer in het behalen van de klimaatdoelen en de belangrijke rol van de modal shift van CO₂-intensieve transportmodaliteiten naar spoor.



Het Europees jaar van het spoor heeft in 2021 de spoorsector in de volle breedte gemotiveerd om de waarde en mogelijkheden van het spoorvervoer op Europees en nationaal niveau onder de aandacht te brengen. Één van de initiatieven in dat kader was Connecting Europe Express: een trein die in september-oktober 2021 door 26 Europese landen reed om bij de politiek en het bedrijfsleven aandacht te vragen voor (knelpunten in) internationaal spoor. Ook vanuit Coalitie Anders Reizen en Rail to the COP worden Europese campagnes georganiseerd en initiatieven opgestart om duurzaam reizen per trein te promoten. Voorbeelden zijn de treinreizen naar de Klimaatconferentie in Glasgow in 2021 (COP26) en de VN Klimaatop in Parijs in 2015.

In het eindverslag van de Nederlandse ambassadeur van het Europees jaar van het spoor zijn diverse knelpunten voor internationaal spoor benoemd. De conclusies en aanbevelingen zijn gericht aan vele publieke en private actoren. Mede naar aanleiding van deze conclusies zet het Rijk zich de komende periode in voor onder andere een betere beschikbaarheid van treinkaartjes voor de internationale treinreiziger, de mogelijke deelname van Nederland aan de uitvraag van de Europese Commissie voor pilot projecten rond nieuwe en innovatieve internationale diensten voor personenvervoer (in het kader van het Europese actieplan) en een bijdrage van Nederland aan de EU impact assessment voor grensoverschrijdend spoorvervoer.

Samenwerkingsafspraken en gezamenlijke initiatieven

Op initiatief van Nederland en Oostenrijk hebben 27 Europese landen in juni 2020 de EU ministersverklaring voor de ontwikkeling van internationaal personenvervoer per spoor ondertekend. De verklaring roept op tot het Europees agenderen van het internationaal personenvervoer per spoor in het kader van de Green Deal en kondigt daarnaast de oprichting van het platform International Rail Passengers Transport (IRP) aan. In dit platform wordt door 27 Europese landen en de Europese Commissie samen met partijen uit de sector gewerkt aan (voorstellen voor) het oplossen van de verschillende knelpunten of belemmeringen die er zijn ten aanzien van het internationale reizigersvervoer per trein.

In december 2021 heeft de Europese Commissie haar Europese actieplan internationaal en lange afstandspersonenvervoer gepresenteerd. Dit plan sluit aan op de strategische inzet van Nederland. Het plan benoemt maatregelen gericht op kort grensoverschrijdend vervoer (zoals de richtsnoeren voor openbare dienstcontracten per spoor) en op internationaal personenvervoer over de langere afstand (zoals mogelijk de toegang tot financiering van materieel in situaties zonder openbare dienstcontract).

In juni 2021 is de verklaring Trans European Express 2.0 (TEE 2.0) ondertekend. In deze verklaring spreken landen de intentie uit om te komen tot de ontwikkeling van een Europees treinennetwerk voor afstanden langer dan 600 kilometer, met snelheden tussen de 100-160 km/u en door ten minste drie lidstaten. Vanuit Nederland gaat het om de verbindingen naar Warschau, Wenen, Praag, Rome, Parijs, Barcelona, Murcia en London. In een volgende stap worden deze corridors met de betrokken lidstaten verder uitgewerkt in samenhang met de aanpak van het IRP.

Ook ProRail en andere Europese spoorinfrastructuurbeheerders werken in toenemende mate nauw samen. Voorbeelden hiervan zijn Rail Net Europa (grensoverschrijdende verkeersleiding en een beter en meerjarig proces voor capaciteitsverdeling) en EuroLink (ontwikkeling dienstregelingsconcepten vanuit Europees perspectief). Als vertegenwoordigers van de Nederlandse spoorsector zijn ProRail, NS en Strukton eind 2021 kernlid geworden van het Europees onderzoeks- en innovatieprogramma Europe's Rail Joint Undertaking (EU Rail). Dit programma richt zich op spoorinnovaties en is een vervolg op het eerdere programma Shift to Rail. Het doel is om doorbraken voor de toekomst te realiseren.



Relevante achtergrondinformatie

In de volgende (recente) kamerbrieven en rapporten is nadere informatie te vinden over diverse onderwerpen die in dit Werkprogramma aan bod komen. Deze documenten dienen als achtergrondinformatie.

| Datum | Titel | Onderwerpen |
|------------------|--|--|
| 4 juli 2022 | Rapport en Kamerbrief Verkenning naar infrastructuurprojecten met een grensoverschrijdende component tussen Nederland, België en Duitsland | De brede grensoverschrijdende mobiliteitsopgave, mede naar aanleiding van de 3RX-verbinding |
| 8 juni 2022 | Kamerbrief ontwikkelingen internationale spoorverbindingen | Breed overzicht van de stand van zaken op diverse verbindingen, samenwerking met buurlanden en Europees jaar van het spoor |
| 17 mei 2022 | Kamerbrief gevraagde informatie over internationaal personenvervoer per spoor | Europese samenwerking en ontwikkelingen, zoals het Europees Actieplan internationaal en langeafstandsvervoer, IRP, TEN-T en Thalassa-top |
| 4 mei 2022 | Beantwoording vragen schriftelijk overleg over het fiche Mededeling actieplan grensoverschrijdend en langeafstandspersonenvervoer per spoor | Beantwoording van vragen over o.a. het Europees Actieplan internationaal en langeafstandsvervoer en de herziening van de TEN-T verordening |
| 19 april 2022 | Bilaterale Intentieverklaring met betrekking tot de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer | Samenwerking tussen Nederland en België en hoe deze de komende jaren verder versterkt gaat worden |
| 14 april 2022 | Schriftelijk overleg trans-Europees Transport Netwerk | Herziening TEN-T verordening |
| 20 december 2021 | Rapport en Kamerbrief Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang | Kansen, belemmeringen en randvoorwaarden voor internationale treindiensten in open toegang in de toekomst |

| Datum | Titel | Onderwerpen |
|-------------------|---|---|
| 3 december 2021 | Kamerbrief ontwikkelingen internationaal personenvervoer | Breed overzicht van de stand van zaken op diverse verbindingen, Europese ontwikkelingen, reizigersgroei (i.r.t. COVID-19) en marktordening. |
| 20 november 2020 | Actieagenda Trein en Luchtvaart | De agenda bevat verdere maatregelen om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen op 6 bestemmingen. |
| 28 september 2020 | Rapport en Kamerbrief Verzet de Wissel – naar beter internationaal reizigersverkeer per trein | Advies van Rli richt zich op het wegnemen van de factoren die een betere bereikbaarheid per spoor van (en vanuit) Nederland in de weg staan. |
| 21 juni 2018 | Rapport Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor van het KiM | Substitutiemogelijkheden. Vliegereizen vervangen op de 13 belangrijkste bestemmingen van en naar Schophol. |

Colofon

Dit is een uitgave van:

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

Inhoudelijke begeleiding

AT Osborne

Ontwerp en realisatie

Launderette.nl

Fotografie

Wouter Roosenboom (pagina 1 en 5)
Valerie Kuypers (pagina 3)



