

Vergaderjaar 2008–2009

31 553

Grenzeloos Genoeg(en)?; Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer

Nr. 4

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2008

Aanleiding

Op 11 september 2008 heeft een Algemeen Overleg met uw Kamer plaatsgevonden over de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?» van de leden Koopmans en Cramer (Kamerstuk 31 553, nr. 3). Conform toezegging in dit Algemeen Overleg, gaan wij in deze brief in op alle aanbevelingen uit de initiatiefnota en enkele suggesties die door uw Kamer in het Algemeen Overleg zijn gedaan.

In het Algemeen Overleg vroegen meerdere Kamerleden naar de mogelijkheden om een «LMCA grensoverschrijdend treinverkeer» uit te voeren. Met genoegen doen wij de toezegging om het onderwerp internationaal spoorvervoer in de regulier op te stellen Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) op te nemen. Deze analyse wordt één analyse voor alle modaliteiten en zal, zoals is voorgesteld in de Mobiliteitsaanpak, eind 2010 gereed zijn.

Tevens wordt met deze brief uitvoering gegeven aan de motie van het lid Verdaas c.s. waarin uw Kamer de regering heeft verzocht een visie op internationaal spoorvervoer te ontwikkelen. De motie Verdaas vraagt om een visie, met daarin aandacht voor:

- mogelijk te heropenen grensoverschrijdende spoorverbindingen;
- mogelijkheden voor integratie van deze spoorverbindingen met de binnenlandse dienstregeling door het doortrekken van treinen naar grotere binnenlandse knooppunten;
- uitbreiding of versnelling van de verbindingen tussen de Randstad en Duitsland;
- het opnemen van mogelijke infrastructurele projecten, die voortvloeien uit deze visie, als verkenning of planstudie in het volgende MIRT-projectenboek.

De uitwerking van de motie – die eind 2006 is aangenomen – hangt samen met een aantal andere dossiers. Nu er meer duidelijkheid bestaat over de implementatie van nieuwe Europese regelgeving, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de quick scan naar regionale spoorlijnen is afgerond, kunnen wij onze visie op internationaal spoorvervoer presenteren.

Deze beleidsbrief over internationaal spoorvervoer is mede gebaseerd op gesprekken die medewerkers van ons ministerie hebben gevoerd met decentrale overheden, vervoerders, ProRail en Rover.

In het vervolg van deze brief gaan wij in op:

- de hoofdlijnen van onze beleidsinzet bij internationaal spoorvervoer;
- toelichting op maatschappelijk belang, rolverdeling betrokken partijen en ontwikkelingen in Europese regelgeving;
- onze reactie op de aanbevelingen en suggesties bij de initiatiefnota.

Hoofdlijnen van onze beleidsinzet bij internationaal spoorvervoer

Hoewel internationaal spoorvervoer een bescheiden omvang heeft in vergelijking met het binnenlandse spoorvervoer is de aanwezigheid van goede internationale verbindingen belangrijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland binnen Europa.

Voldoende kwalitatief goede aansluitingen van Nederlandse economische centra op het Europese spoorwegnet zijn een vereiste voor de verdere ontwikkeling op ruimtelijk-economisch gebied van Nederland. Daarnaast vervullen de internationale spoorverbindingen tussen de grensregio's een belangrijke economische en sociale functie.

Het beleid ten aanzien van internationaal spoorvervoer is er op gericht te zorgen dat de spoorverbindingen tussen de belangrijkste Nederlandse economische centra en het Europese achterland toegerust zijn om de groeiende vervoersstromen te accommoderen, en om waar nodig en wenselijk de totstandkoming van nieuwe regionale internationale spoorverbindingen te bevorderen. Anders dan bij de weg zijn de landsgrenzen bij het spoor nog manifest. Het is van belang ook om een alternatief te zijn voor de weg, deze barrières te slechten.

Het kader voor de bovenstaande beleidsdoelstelling wordt gevormd door de formele rolverdeling tussen de betrokken partijen en enkele beleidsuitgangspunten. Het gaat daarbij om de:

- Verantwoordelijkheid van de rijksoverheid voor het ontwikkelen en in stand houden van een kwantitatief en kwalitatief goed spoorwegnet. Hierbij hoort ook het initiatief nemen tot het ontwikkelen en realiseren van regionaal en landsdeeloverschrijdende spoorverbindingen zoals de HSL Zuid en de uit onderzoek gebleken alternatieven voor de HSL-Oost en Zuiderzeelijn.
- Verantwoordelijkheid van de rijksoverheid om o.a. via wetten regelgeving de beschikbaarheid van voldoende spoorcapaciteit voor internationale treinverbindingen te waarborgen.
- Verantwoordelijkheid van de rijksoverheid om in bilateraal of EU verband te komen tot het wegnemen van (technische) belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer.
- Verantwoordelijkheid van decentrale overheden om waar wenselijk te komen tot uitbreiding van de regionale internationale spoorverbindingen, al of niet daarbij ondersteund door de rijksoverheid.
- Verantwoordelijkheid van vervoerders om bij voldoende vervoersvraag te komen tot het aanbieden van internationale treindiensten.
- Europese regels inzake spoorvervoer, die naast regels over de toegang tot de spoormarkt ook regels over consumentenbescherming bevatten.

Samengevat komt deze rolverdeling er op neer dat de rijksoverheid zich verantwoordelijk acht voor het spoorstelsel en het goede functioneren van de ordening. Voor het binnenlandse spoorvervoer wordt dit ingevuld door de hoofdrailnetconcessie aan NS en het decentraliseren van het regionale spoorvervoer aan de provincies.

Het regionale grensoverschrijdende spoorvervoer is ook de verantwoordelijkheid van de provincies, waarbij de rijksoverheid waar nodig en wenselijk ondersteuning biedt bij het internationaal overleg, het wegemen van internationale (technische) belemmeringen en eventueel het verlenen van een financiële bijdrage voor infrastructurele aanpassingen of het verlenen van tijdelijke startsubsidie voor de vervoerdienst.

Toelichting op maatschappelijk belang, rolverdeling tussen partijen en ontwikkelingen in Europese regelgeving

De afgelopen jaren is er vanwege forse groei en groeiverwachtingen ingezet op het verder uitbouwen van het voorzieningenniveau op nationale en regionale treinverbindingen. Voor de ambitie voor deze kabinetsperiode, 5% groei van het aantal reizen met de trein, is het Actieplan Groei op het Spoor in uitvoering. Specifiek voor het hoofdrailnet is de langere termijn aanpak onder andere vormgegeven met het Programma Hoogfrequent Spoor. De Quick Scan Regionale Lijnen, die eveneens met de Mobiliteitsaanpak is gepresenteerd, voegt hier de aanpak van regionale spoorlijnen aan toe. De voorliggende visie op het internationaal reizigersvervoer per spoor completeert het drieluik, dat zo het gehele veld van het reizigersvervoer per spoor bestrijkt.

Ons beleid rond internationaal reizigersvervoer per spoor lichten we onderstaand nader toe, waarbij drie invalshoeken aan de orde komen:

- A. Maatschappelijk belang
- B. Ontwikkelingen in Europese regelgeving
- C. Rolverdeling tussen partijen

A. Maatschappelijk belang

In de Mobiliteitsaanpak is aangegeven dat de internationalisering van de Nederlandse economie verder gaat, zowel in de Randstad als in de grensgebieden. Dit zorgt ervoor dat aansluitingen op de internationale netwerken steeds belangrijker worden. Het beleid is er dan ook op gericht voor deze verbindingen, waar mogelijk en nodig, de noodzakelijke voorwaarden te creëren. Het (inter)nationaal verkeer in de grensregio's zal de komende jaren als gevolg van het wegvallen van grenzen naar verwachting gaan groeien. Dat blijkt uit een toename van grensoverschrijdende mobiliteit (meer Nederlanders die over de grens gaan wonen en forens zijn naar hun werkplek in Nederland, studenten die meer universiteiten bezoeken e.d.).

Internationaal spoorvervoer levert een bijdrage aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland en is mede om die reden van belang. Het internationaal vervoer valt uiteen in goederenvervoer en personenvervoer. Het internationale goederenvervoer is geliberaliseerd. Dit houdt in dat de verschillende goederenvervoerders in onderlinge concurrentie met vrije toegang tot de netwerken van de verschillende landen opereren. In Nederland is de liberalisatie van het goederenvervoer per spoor volledig doorgevoerd. Om de goede aansluiting van de Rotterdamse haven op het Europese achterland te garanderen is daarnaast een dedicated goederenspoorlijn aangelegd. Deze Betuweroute begint inmiddels steeds meer op stoom te komen en ontlast daarmee het reguliere spoorwegnet dat wordt gedeeld door goederen- en persontreinen.

Voor internationaal personenvervoer per spoor zijn er drie typen vervoer te onderscheiden: over lange afstanden vanuit de Randstad, op het niveau van landsdelen en regionaal grensoverschrijdend. Deze typen worden hieronder toegelicht.

Op dit moment is Nederland vanuit de Randstad verbonden met de ons omringende landen via lange afstand verbindingen als Randstad–Ruhrgebied–Frankfurt met ICE-treinen, de «klassieke» internationale verbinding (IC) Randstad–Berlijn via Twente (frequentie wordt eind dit jaar verhoogd van vier naar zeven treinen per dag), de Thalys van Amsterdam naar Parijs en de Beneluxtrein van Amsterdam naar Brussel. Na ingebruikname van de HSL-Zuid, wordt de bestaande Thalysverbinding naar Parijs vervangen door de hogesnelheidstrein. Na de ingroeiperiode komt daar ook een verbinding Den Haag, via Breda naar Antwerpen en Brussel bij.

Daarnaast zijn er specifieke producten zoals de internationale nachttreinen «EuroNight» (Amsterdam–Warschau–Moskou; Amsterdam–Praag/Kopenhagen) en «CityNightLine» (Amsterdam–Milaan/Wenen; Amsterdam–Zürich/München), alsmede de autoslaaptreinen die zomers vanuit Den Bosch naar het zuiden van Europa rijden. Dit geldt ook voor specifieke wintersporttreinen naar het Alpengebied.

Dit internationale lange afstandvervoer is in principe vrij toegankelijk. Waar de NS op het Nederlandse hoofdrailnet een exclusieve concessie heeft, geldt dit niet voor internationaal vervoer. Vervoerders verrichten dit vervoer – alleen of in een internationaal samenwerkingsverband – waar en voor zover het rendabel is. Onder dit open regime heeft zich de afgelopen decennia een reconstructie van het internationale spoorvervoer voltrokken. Concurrentie van de luchtvaart heeft ervoor gezorgd dat het ooit uitgebreidere net van internationale expresstreinen is ingeperkt tot het aantal verbindingen zoals hierboven genoemd.

Het tweede type verbindingen betreft internationale IC verbindingen op het niveau van landsdelen. In vroeger jaren reden meerdere binnenlandse IC-lijnen de grens over. Zo reed de IC Den Haag–Venlo door naar Keulen, de IC Amsterdam–Twente reed door naar Bentheim en Hannover en er was de IC-verbinding Amsterdam–Arnhem–Keulen. Dit alles op basis van bilaterale afspraken tussen de vervoerders DB en NS, respectievelijk NS en NMBS. Omgekeerd reed bijvoorbeeld de Belgische IC Oostende–Antwerpen door naar Roosendaal en Knokke–Brussel–Luik eindigde in Maastricht. Op deze wijze werden landsdelen als Twente, Brabant en Limburg niet alleen met de Randstad, maar ook met naburige gebieden over de grens verbonden.

In de loop der jaren is het grensoverschrijdende deel van deze verbindingen steeds minder rendabel geworden. Ook werd het, door de intensiever wordende dienstregelingen, steeds lastiger vaste doorgaande treindiensten in twee landen wederzijds in het dienstregelingpatroon te passen. Dit zijn redenen voor het geleidelijk verdwijnen van een aantal van deze treindiensten.

Het derde type betreft regionaal grensoverschrijdend treinverkeer zoals behandeld in de initiatiefnota van CDA en Christen Unie. Het betreft verbindingen als Groningen–Nieuweschans–Leer, Enschede–Gronau en Heerlen–Aken. Daarnaast zijn er diverse initiatieven voor het reactiveren van oude of ontwikkelen van nieuwe grensoverschrijdende verbindingen. Voorbeelden daarvan zijn onder andere Nijmegen–Kleve en Maastricht–Lanaken. Dit type verbindingen kan een bijdrage leveren aan de regionale bereikbaarheid en daarmee aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de betreffende regio's. Het vergt veelal een forse inspanning van

betrokken partijen, met name decentrale overheden, om deze verbindingen te ontwikkelen. De initiatiefnota beschrijft daarvan diverse voorbeelden. Bij onderdeel C (rolverdeling tussen partijen) en bij de reactie op de initiatiefnota gaan wij nader op in op de bijdrage die wij hieraan zullen leveren.

B. Ontwikkelingen in Europese regelgeving

Bij de ontwikkeling van een visie op grensoverschrijdend personenvervoer staan vooral ook de Europese beleidskaders voorop. Daarom wordt hieronder kort ingegaan op de inhoud en ontwikkeling van deze kaders. Over het algemeen geldt dat Nederland deze kaders heeft geïmplementeerd en daarmee internationaal spoorvervoer mede heeft ondersteund.

In 1991 is met de richtlijn 91/440 de weg ingezet naar efficiëntere staatspoorwegen en een interne markt voor spoorvervoer, dit mede om het terugnemend gebruik van het spoor te keren. De richtlijn schreef met name voor:

- bestuurlijke onafhankelijkheid van de spoorwegondernemingen;
- scheiding (minimaal boekhoudkundig) tussen het beheer van de infrastructuur en de vervoersactiviteit;
- financiële sanering;
- de mogelijkheid voor nieuwe vervoerders om toe te treden tot het spoorweganet.

Daarnaast introduceerde de richtlijn het begrip «internationaal samenwerkingsverband», om samenwerking tussen de in verschillende Lidstaten gevestigde spoorondernemingen te bevorderen en zodoende meer grensoverschrijdend (personen)vervoer per spoor te laten ontstaan.

Buiten het feit dat deze richtlijn het startpunt heeft gevormd voor de herziening van de Nederlandse spoorordering die in 2005 werd afgerond, heeft de richtlijn ervoor gezorgd dat er meer internationale samenwerkingsverbanden zijn ontstaan dat tot dan toe het geval was. De richtlijn 91/440 geldt voor grensoverschrijdend personenvervoer eigenlijk nog steeds. In de kabinetsnota De Derde eeuw spoor (1999) werd daarom ook onderscheid gemaakt tussen de deelmarkt «internationaal vervoer», «nationaal/interregionaal vervoer» en «regionaal/stadsgewestelijk vervoer». Voor het internationale spoorvervoer werd in de Derde eeuw spoor o.a. gesteld dat de toegang tot de markt door het EU-recht werd geregeld en de bestaande markt weer groei vertoonde.

In 2001 werd met het zogenaamde eerste spoorpakket bestaande uit een richtlijn voor liberalisering van grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor (2001/12), een richtlijn inzake vergunningen en certificering (2001/13) en de richtlijn 2001/14 voor toewijzing van infrastructuur, gebruiksvergoedingen en veiligheidscertificaten een nieuwe stap gezet richting de interne markt voor spoorvervoer.

In 2001 publiceerde de Europese Commissie haar verdere ambities in het Witboek «EU Transport Policy for 2010: time to decide». Voor spoor was de doelstelling om een nieuwe impuls te geven aan het spoorwegverkeer door de totstandbrenging van een geïntegreerde, sterke, concurrerende en veilige spoorwegomgeving. Dat resulteerde in het tweede spoorpakket met richtlijnen inzake veiligheid (2004/49), interoperabiliteit (2004/50) en 2004/51 inzake de ontwikkeling van de spoorwegen (amendeert 91/440). Verder werd het Europees spooragentschap opgericht via verordening 881/2004.

Het eerste en het tweede spoorpakket hebben geleid tot de liberalisering van de markt voor spoorgoederenvervoer. Hoewel op het oog met het eerste en tweede spoorpakket weinig is veranderd ten opzichte van richtlijn 91/440, werd daarmee wel een verdere harmonisatie bereikt, die bovendien de weg vrijmaakte voor verdere voltooiing van de interne marktgedachte. Nederland heeft deze EU regelgeving overigens steeds beleidsneutraal in de nieuwe spoorordening geïmplementeerd (omdat deze toekomstbestendig moest zijn) en bleek onlangs de enige lidstaat die volgens de Europese Commissie het eerste spoorpakket goed heeft geïmplementeerd.

Eind 2007 is het zogenaamde derde spoorpakket aangenomen, dat bestaat uit een richtlijn voor liberalisering van grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (2007/58) een machinistenrichtlijn en een verordening inzake passagiersrechten. Voor de visie op grensoverschrijdend vervoer zijn met name de liberaliseringsrichtlijn en de PSO-verordening van belang.

Met de liberaliseringsrichtlijn wordt voor internationale/grensoverschrijdend personenvervoer per spoor concurrentie op het spoor geïntroduceerd. Gedachte is dat, net zoals in de luchtvaart is gedaan, zodoende nieuwe toetreders anders dan de traditionele staatsbedrijven grensoverschrijdend vervoer gaan aanbieden. Vandaar dat de richtlijn de term «internationaal samenwerkingsverband» vervangt voor «internationale passagiersvervoerdienst». De richtlijn heeft als doel het aantrekkelijker maken van internationaal lange-afstand grensoverschrijdend personenvervoer. In concreto wordt de mogelijkheid om internationale treindiensten aan te bieden voor alle vervoerders opengesteld, in plaats van voor samenwerkingsverbanden van vervoerders alleen. Ook biedt het de mogelijkheid om binnenlandse reizigers mee te nemen op internationale treindiensten (cabotage).

In de richtlijn is onderkend dat internationale treindiensten daadwerkelijk internationaal vervoer tot doel moeten hebben en niet bijvoorbeeld als doel mogen hebben de lucratieve lijnen van bestaande concessies te kannibaliseren. De lidstaten hebben de mogelijkheid gekregen om dit recht op toegang tot de markt te beperken, wanneer het economische evenwicht van deze openbare diensten wordt verstoord. Verder is voor concessiecontracten met een exclusief recht voor het vervoer tussen stations binnen een lidstaat op een internationale lijn, die via openbare aanbesteding voorafgaand aan de publicatie van de richtlijn zijn aanbesteed, een uitzondering gemaakt. Dit is van belang voor het HSA-contract.

Een tweede relevante ontwikkeling in Europese regelgeving betreft de harmonisatie van openbare dienstcontracten voor openbaar vervoer en het voorkomen van overcompensatie (PSO-verordening nr. 1370/2007). Deze heeft ook betrekking op grensoverschrijdend personenvervoer per trein en biedt overheden dankzij de harmonisatie nieuwe mogelijkheden om openbare dienstcontracten voor internationale treindiensten af te kunnen sluiten. Hierop heeft de nieuwe PSO-verordening betrekking. Het gunnen van openbare dienstcontracten voor personenvervoer per spoor, zoals de in Nederland gebruikelijke vervoerconcessies (met exclusieve rechten en/of financiële compensaties), mag volgens de verordening zowel via onderhandse gunning als openbare aanbesteding.

Zowel de liberaliseringsrichtlijn die uitgaat van concurrentie op het spoor van grensoverschrijdende lijnen, als de PSO-verordening zijn goed inpasbaar in de Nederlandse spoorordening. Deze ordening gaat uit van concurrentie om het spoor via openbare aanbesteding van decentraal vervoer en onderhandse gunning van het hoofdrailnet. Tegelijkertijd

bieden zij kansen voor de ontwikkeling van nieuwe grensoverschrijdende diensten geïnitieerd door hetzij vervoerders zelf danwel overheden.

C. Rolverdeling partijen

In de Nota Mobiliteit is voor het openbaar vervoer onderscheid gemaakt naar meerdere schaalniveaus en vervoerstechnieken die samen een netwerk vormen. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor het (gebruik van het) hoofdrailnet. Het spoor zorgt voor een betrouwbaar vervoer van grote aantallen mensen en voor het vervoer van goederen op internationale en strategische corridors. Provincies en WGR-plusregio's bepalen de vorm van het stadsgewestelijke en regionale (grensoverschrijdende) openbaar vervoer per bus, tram, metro en gedecentraliseerd treinvervoer.

Uitgaande van EU regelgeving (liberalisatie van internationaal spoorvervoer) en aansluitend bij de hoofdgedachte «decentraal wat kan, centraal wat moet» is de rolverdeling voor het internationale reizigersvervoer per spoor als volgt.

Rijksoverheid

De rijksoverheid neemt het initiatief voor internationale treinverbindingen die van nationaal belang worden geacht en die niet door afzonderlijke landsdelen tot stand gebracht kunnen worden. Dit heeft o.a. geresulteerd in de realisatie van de HSL-Zuid. Ook HSL verbindingen via Oost- en Noord-Nederland zijn de afgelopen jaren onderzocht. Op basis van die onderzoeken is besloten om met andere typen verbindingen dan een (internationale) HSL de bereikbaarheid verder te versterken. Voor Noord-Nederland gaat het om het Regiospecifiek Pakket, voor Utrecht en Oost-Nederland om o.a. Traject Oost projecten.

Daarnaast ondersteunt en faciliteert het ministerie van V&W initiatieven van marktpartijen en decentrale overheden voor het in stand houden/ontwikkelen van nieuwe internationale verbindingen. Concreet gaat het bij deze faciliterende rol om:

- Waarborgen van voldoende spoorcapaciteit om nationale en internationale treinverbindingen mogelijk te maken. Dit is bijvoorbeeld aan de orde voor de ICE Randstad-Duitsland. In de lopende planstudie voor de corridor Utrecht-Arnhem-Nijmegen (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) wordt niet alleen onderzocht welke capaciteitsuitbreidingen nodig zijn voor het verhogen van de frequentie van binnenlandse IC's en Sprinters. Ook de mogelijke maatregelen voor een vlotte en betrouwbare afwikkeling van de ICE maken onderdeel uit van de planstudie. In overleg met o.a. de provincie Gelderland werken we aan een stapsgewijze verbetering van deze internationale verbinding. Ook het beter op de internationale kaart zetten van deze verbinding is daarbij een onderwerp.
- Het wegnemen van belemmeringen. Denk bijvoorbeeld aan het doen uitvoeren van technische aanpassingen aan spoorinfrastructuur, om toegang van buitenlandse treinen te vergemakkelijken. Zo heeft V&W via ProRail bijgedragen aan de aanpassing van de infrastructuur voor de pilot voor de IC-dienst Maastricht-Brussel. Door ProRail werden op ons verzoek aanpassingen op het terrein van de veiligheidssystemen aangebracht op het traject na Maastricht. Op Europees niveau wordt meegewerkt aan het wegnemen van technische belemmeringen op basis van richtlijn 2008/57/EG. Hierbij is bijvoorbeeld van belang de ontwikkeling van het Europese beveiligingssysteem ERTMS, dat uiteindelijk moet leiden tot een uniform systeem van treinbeveiliging in geheel Europa.
- Voeren van internationaal overleg voor het tot stand brengen van

nieuwe/in stand houden van bestaande internationale verbindingen. Dit is onder meer het geval met de Beneluxtrein, de bestaande uurdienst Amsterdam–België. Met NS hebben wij afgesproken dat de bestaande Beneluxtrein blijft rijden, totdat de HSL Zuid in gebruik is genomen. Wij voeren op het ogenblik gesprekken met België over de suggestie de sneltrein Antwerpen–Essen door te laten rijden tot Roosendaal als Belgische binnenlandse trein.

- Actief steun leveren aan initiatieven voor nieuwe grensoverschrijdende verbindingen. Een voorbeeld is het mede ondertekenen door de minister van een intentieverklaring rond HST Connect: een IC verbinding Eindhoven–Heerlen–Aachen of Eindhoven–Venlo–Düsseldorf. De stapsgewijze aanpak die hier wordt gevolgd om te komen tot een gezonde business case verdient waardering. Een ander voorbeeld van actieve steunverlening betreft de plannen voor een light rail verbinding Maastricht–Lanaken. In september 2007 is het startsein voor de werkzaamheden aan de spoorlijn Maastricht–Lanaken gegeven. In de eerste plaats is dit bedoeld voor grensoverschrijdend goederenvervoer. De kosten worden gedeeld door o.a. de ministeries van V&W en EZ, betrokken decentrale overheden. Daarnaast is een bijdrage verkregen uit het Interreg Programma. In juni dit jaar is ook voor grensoverschrijdend reizigersvervoer tussen Vlaanderen en Maastricht initiatief genomen. Mede door de minister van V&W is een intentieverklaring getekend, gericht op onderzoek naar een mogelijke tramverbinding.
- Stimuleren dat drempels voor potentiële reizigers worden vermindert. De initiatiefnota van CDA en Christen Unie, diverse discussies in het LOCOV en gevoerde interviews geven aan dat er nog veel te winnen is. Er is nog een aantal tekortkomingen zichtbaar. Het vergroten van inzicht in reismogelijkheden, tarieven, verkrijgbaarheid van kaartjes en dergelijk zijn van belang. Wij kiezen hier voor een initiërende en stimulerende rol en zullen dit de komende tijd onder andere in de gesprekken met NS aan de orde stellen.

Vervoerders

Op grond van Europese regelgeving is de markt voor internationaal reizigersvervoer per trein is grotendeels een vrij toegankelijke markt. Er is geen sprake van exclusieve concessies en dus concurrentie. Dit houdt in dat verbindingen voor de vervoerder voldoende attractief moeten zijn om aangeboden te worden. De rol van vervoerders is dan ook om dit te bezien, bijvoorbeeld door te beoordelen of een rendabele business case is te ontwikkelen. Dit geldt met name voor IC(E) vervoer over langere afstanden en tussen grotere stedelijke gebieden. Voor dit type vervoer is een gezonde marktbasis van belang, om continuïteit in de vervoerdienst te waarborgen. Net als bij de binnenlandse treindiensten op het hoofdrailnet is het rijksbeleid er op gericht om voor dit type vervoersdiensten geen exploitatiesubsidies te verstrekken.

Dit neemt niet weg dat een tijdelijke exploitatiebijdrage kan helpen om nieuwe grensoverschrijdende IC verbindingen net dat zetje in de rug te geven dat nodig is om de verbinding (eerder) tot stand te brengen. Na de tijdelijke bijdrage zou de verbinding dan zonder overheidsbijdrage in stand moeten kunnen blijven. De pilot voor de Maastricht–Brussel Express wordt hiervan mogelijk een voorbeeld, als uit de evaluatie zou blijken dat de verbinding ook zonder bijdrage van Limburg en Maastricht in stand kan blijven.

In bijzondere situaties zijn wij daarom wel bereid een eventuele tijdelijke startsubsidie te verlenen, om zo een aanjaagfunctie te vervullen. Aantoonbaar moet dan zijn dat een beperkte tijdelijke bijdrage er toe zal leiden dat

een nieuwe internationale verbinding tot stand komt, die anders niet zou ontstaan én dat de verbinding voldoende attractief is voor de vervoerder om na de tijdelijke bijdrage zelfstandig te blijven bestaan.

Decentrale vervoersautoriteiten

De verantwoordelijkheid voor regionale grensoverschrijdende verbindingen ligt primair bij de decentrale vervoersautoriteiten.

Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten geven op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de PVVP's en RVVP's aan welke bijdrage zij leveren aan de bereikbaarheid. Via samenwerkingsagenda's en halfjaarlijkse MIRT overleggen werken wij samen met de decentrale overheden aan het realiseren van gezamenlijke ambities. Ook grensoverschrijdend reizigersvervoer per trein kan hier door de decentrale overheden aan de orde worden gesteld.

Voor grensoverschrijdende treindiensten nemen de decentrale overheden ook daadwerkelijk initiatieven. Dit blijkt ook uit de initiatiefnota van CDA en Christen Unie, waarin diverse initiatieven van decentrale overheden worden beschreven. Met uitzondering van eerder genoemde voorbeelden (Eindhoven–Duitsland en Maastricht–België) zijn de meeste decentrale initiatieven vooralsnog echter niet zover ontwikkeld, dat er al specifieke vragen zijn gesteld over medewerking van het ministerie van V&W. Wij zijn graag bereid om initiatieven van deze overheden te ondersteunen en faciliteren op de wijze zoals in deze brief aangegeven. Tot op dit moment zijn hieruit – de motie Verdaas vraagt hier naar – geen projecten naar voren gekomen voor het MIRT projectenboek.

Voor de exploitatie van regionaal grensoverschrijdende treindiensten is de situatie niet anders dan voor het langere afstand IC vervoer. Een rijkssubsidie is alleen aan de orde als eventuele startsubsidie. Deze regionale verbindingen zijn over het algemeen minder rendabel en zullen dus vaker een exploitatiebijdrage vergen. Gezien de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de rijksoverheid en decentrale overheden is dit in eerste instantie een overweging voor decentrale overheden.

Conclusie over rolverdeling

Over de rolverdeling tussen betrokken partijen zoals hierboven beschreven, hebben wij ook tijdens het Algemeen Overleg over de Initiatiefnota Grenzeloos Genoeg(en) gesproken. Hieruit is ons gebleken dat ook de Kamer deze verdeling van verantwoordelijkheden voor de toekomst onderschrijft. Wij vinden met uw Kamer dat V&W niet het initiatief naar zich toe moet trekken als het gaat om regionaal grensoverschrijdend treinverkeer. Waar het wel om gaat is, dat V&W de eigen verantwoordelijkheden waar maakt (onder andere het tijdig ontwikkelen van voldoende infrastructuurcapaciteit) en de faciliterende rol richting vervoerders en decentrale overheden actief en met daadkracht vervult.

Reactie op initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)»

Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 11 september gaan wij in deze brief in op alle aanbevelingen uit de initiatiefnota van de kamerleden Koopmans en Cramer. Hierin nemen we tevens de vragen en suggesties mee vanuit uw Kamer, zoals ingebracht tijdens het Algemeen Overleg.

1. Erkennen dat technische verschillen tussen de verschillende landen an sich geen probleem zijn, maar wel een extra financiële opgave vergen ten opzichte van binnenlandse verbindingen.

Het is juist dat technische verschillen met betrekking tot de infrastructuur en rollend materieel op zich geen probleem zouden mogen zijn voor het tot stand komen van grensoverschrijdende treindiensten, waarvoor een gezonde marktbasis bestaat. In de praktijk blijkt dat het ontwikkelen van dergelijke diensten wel extra kosten met zich mee kan brengen voor het uitvoeren van de benodigde aanpassingmaatregelen in materieel of infrastructuur. De uitwerking hiervan is maatwerk per traject. Initiatieven op dit terrein zijn uiteraard de verantwoordelijkheid van de regionale vervoersautoriteit. Verzoeken van de regionale vervoersautoriteit voor steun daarbij, zullen door ons per geval op hun merites bekeken worden.

2. Op rijksniveau erkennen dat het internationale HSL-net mogelijkheden biedt voor de Nederlandse regio's op het gebied van economische en ruimtelijke ontwikkeling en die nabijheid gebruiken bij infrastructurele analyses en plannen.

Door VenW is altijd erkend dat de totstandkoming van het internationale HSL-net goede mogelijkheden biedt voor regionale economische en ruimtelijke ontwikkeling. Zowel bij de HSL-Zuid als bij de ontwikkeling van de Nieuwe Sleutel Projecten (grote stationsprojecten) spelen deze mogelijkheden een grote rol en is dit ook meegewogen bij de investeringsbeslissingen.

3. NS verplichten buitenlandse verkooppunten toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen). Dit stimuleert NS kritisch naar het grenstarief te kijken.

Ons is duidelijk dat dit onderwerp voor veel partijen symbool staat voor de kwaliteit en imago van internationaal treinreizen. Hierover wordt overleg gevoerd met de NS en we hebben er vertrouwen in dat dit zal leiden tot de gewenste resultaten. NS ziet het belang van verkooppunten van buitenlandse of andere vervoerders op Nederlandse stations en staat die dus ook gewoon toe. In overleg met NS kijken wij of op meer stations dan alleen Maastricht toegangsbewijzen verkocht kunnen worden, waarin geen verrekeningskosten voor internationale reizen is verwerkt. Vroeger werd de prijs van een internationaal kaartje bepaald als een superpositie van twee nationale kaartjes. Inmiddels wordt er ook veel met marktprijzen gewerkt die dat nadeel niet hebben. Door NS wordt er hard gewerkt aan het verbeteren van het beter beschikbaar maken van internationale kaartjes. Over een half jaar zullen wij uw Kamer over de voortgang berichten.

4. Definiëren van trajecten die relevant zijn voor grensoverschrijdend treinverkeer in spoorwetgeving om duidelijkheid te scheppen op welke trajecten medegebruik door internationale vervoerders in principe mogelijk moet zijn.

Het afbakenen van specifieke trajecten waar medegebruik mogelijk is lijkt overbodig, omdat medegebruik vanwege Europese regelgeving vanaf 2010 in principe op elk traject mogelijk is. Dit komt voort uit de Richtlijn 2007/58/EG betreffende de ontwikkelingen van de spoorwegen in de gemeenschap zoals eerder in deze brief beschreven.

5. De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren

Wij zullen de ontwikkeling van de vervoerdersmarkt opnemen in de aanbestedingsmonitor. De komende jaren worden hiermee de ervaringen met aanbestedingen in het decentrale OV in kaart gebracht.

6. Concessie termijnen over de grens beter afstemmen of grensoverschrijdend aanbesteden.

In de initiatiefnota wordt opgemerkt dat niet gelijk lopende concessie-termijnen een barrière vormen voor het van de grond komen van regionale grensoverschrijdende lijnen. Door wisselende concessiehouders aan weerszijde van de grens zou er onvoldoende zekerheid op continuïteit zijn. Primair ligt de verantwoordelijkheid voor afstemming van concessies bij de concessieverleners. Bij regionale grensoverschrijdende diensten zijn dat aan Nederlandse zijde provincies en stadsregio's. Indien concessieverleners aan weerszijde van de landsgrens het belang van een goed functionerende doorgaande spoorlijn inzien, dan moet het mogelijk zijn om op enig moment ofwel een gezamenlijke aanbesteding te houden, dan wel om in concessievoorschriften vast te leggen dat de doorgaande lijn door verschillende vervoerders bediend kan worden. Grensoverschrijdend aanbesteden is reeds mogelijk gebleken, bijvoorbeeld bij Groningen–Leer en Enschede–Gronau. Wij gaan er vanuit dat door het opdoen van meer ervaring met de concessiesystematiek, decentrale overheden meer gaan anticiperen op de aansluiting over de grens en zullen dit in de komende tijd nauwlettend volgen.

7. Duidelijk in communicatie met regio's vastleggen dat BDU-gelden ook voor grensoverschrijdende investeringen in verkeer en vervoer aangewend mogen worden.

BDU-gelden mogen wel degelijk aangewend worden voor investeringen in grensoverschrijdende infrastructuur. Dit geldt niet voor de exploitatie van grensoverschrijdende treindiensten. In de Wet Personenvervoer is geregeld dat de BDU alleen voor exploitatie op het Nederlandse grondgebied gebruikt mag worden. Dit impliceert dat decentrale overheden voor grensoverschrijdende treindiensten, waarvoor zij een exploitatiebijdrage overwegen, samenwerking zouden moeten zoeken met de buitenlandse vervoersautoriteit om tot een financiële verdeling te komen.

In de komende tijd zullen wij decentrale overheden nogmaals expliciet wijzen op de mogelijkheden om BDU gelden in te zetten voor investeringen in infrastructuur voor grensoverschrijdende treindiensten, bijvoorbeeld tijdens de komende MIRT overleggen en tijdens de bijeenkomsten over grensoverschrijdende samenwerking (GROS).

8. Vertegenwoordigen van de Nederlandse vervoersautoriteiten voor grensoverschrijdend treinverkeer als expliciete taak van de minister of staatssecretaris benoemen.

In de initiatiefnota staat dat regionale bestuurders in de Nederlandse grensstreken hebben aangegeven, dat status bij dit punt een rol speelt. Daar de Bondslanden en de Belgische federale overheid de Nederlandse provincies niet altijd als gelijkwaardige gesprekspartner zien, komt overleg niet altijd goed tot stand.

Uiteraard zijn wij bereid de decentrale vervoersautoriteiten bij te staan en/of in contact te brengen met buitenlandse overheden. Onlangs hebben wij bijvoorbeeld op verzoek van de provincie Groningen onze ondersteuning uitgesproken in de richting van Nedersachsen voor een provinciale

verkenning naar verbetering van de verbindingen Groningen–Leer–Oldenburg. Echter, initiatieven voor regionaal grensoverschrijdende treindiensten zijn en blijven een verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Het daadwerkelijk maken van afspraken kunnen wij niet van de decentrale overheden overnemen. In de praktijk blijken de decentrale overheden hiertoe in het algemeen ook goed in staat.

De vertegenwoordiging in het buitenland is overigens een punt dat breder speelt. De Raad voor het openbaar bestuur (Rob) heeft de minister van BZK geadviseerd inzake het besturen over grenzen. De planning is om nog dit jaar met een kabinetsbesluit te komen, waarin onder andere ingegaan zal worden op rijksvertegenwoordiging bij bespreking van landsgrensknelpunten met de buurlanden.

9. Een aantal (vijf) treinstellen geschikt laat maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's.

Deze aanbeveling wordt specifiek gedaan voor de verbinding Hengelo–Rheine. Navraag bij de regio Twente leert dat er een studie is uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de dienst Zutphen–Hengelo–Oldenzaal naar Bad Bentheim. Conclusie van deze studie is dat er op dit moment slechts een beperkte markt bestaat voor deze verbinding en dat er hooguit een beperkte vervoergroei is te verwachten bij het ontwikkelen van deze verbinding (orde van grootte van nu ca. 800 reizigers per dag naar ca. 1200 reizigers per dag).

De Regio Twente en de Landkreis Grafschaft Bentheim oriënteren zich op de mogelijkheden voor een pilot. Wanneer de regio dit initiatief doorzet en hiervoor concrete plannen heeft ontwikkeld, zullen wij met de regio overleggen over de mogelijkheden om dit initiatief te ondersteunen. Daarbij kan ook een eventuele bijdrage voor materieelaanpassing aan de orde komen, als blijkt dat dit er inderdaad toe zal leiden dat de beoogde doorgaande treindienst tot stand komt.

Het doel van de aanbeveling in de initiatiefnota is – zo begrijpen wij – om de verbinding op korte termijn tot stand te brengen en zo via het daadwerkelijk laten rijden van de trein ook meer reizigers te trekken. Bij het weg nemen van belemmeringen, om zo te bevorderen dat kansrijke verbindingen daadwerkelijk tot stand komen, zien wij ook een rol voor de rijksoverheid. Daarbij zien wij de eerder in deze brief genoemde startsubsidies, die tijdelijk exploitatietekorten afdekken, als effectief instrument. Wij kunnen ons voorstellen dat wij dit ook voor de verbinding Hengelo–Rheine kunnen inzetten, als de regionale plannen verder zijn gevorderd.

Al met al lijkt een subsidie voor het aanpassen van materieel op dit moment niet het juiste instrument om het doel te bereiken, namelijk het ontwikkelen van deze grensoverschrijdende treindienst. Wij kiezen er dan ook voor (nog) geen subsidie te verlenen. Hiermee is ook de vraag van mevrouw Roefs over mogelijke financiering uit de enveloppe OV beantwoord.

10. Toezien op actieve en ondersteunende houding van ProRail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor.

Bij het aansturen van ProRail en NS wordt door V&W nog niet specifiek gekeken naar de actieve en ondersteunende houding op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer. Wij zullen onderzoeken op welke wijze de aansturing van ProRail en NS zodanig vorm kan worden gegeven dat aan de hieromtrent door de Tweede Kamer geuite wens gehoor kan worden gegeven. Ook op dit punt zullen wij uw Kamer na een half jaar over de voortgang berichten.

11. Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert.

Technisch gezien zijn er twee soorten belemmeringen voor de grensoverschrijdende inzet van treinen: het verschil in stroomsoort en de verschillende beveiligingssystemen aan weerszijden van de landsgrens. Voor beide problemen geldt dat de oplossing veelal uit maatwerk bestaat. Zo kunnen Duitse treinen doorrijden naar Venlo, omdat de systeemseparatie niet precies op de grens, maar op de stationssporen van Venlo is gesitueerd. Omgekeerd kunnen op soortgelijke wijze Nederlandse treinen doorrijden naar Bentheim en naar Emmerich.

Om verder het land in te kunnen rijden, zal het altijd nodig zijn ofwel van locomotief te wisselen, ofwel de systemen van beide landen in een trein in te bouwen. Conform de Europese richtlijn (2001/16/EG) dient het ontvangende land daarbij te toetsen of het voertuig dan voldoet aan de specifieke technische eigenschappen die voor de infrastructuur in dat land nodig zijn. Het is daarbij niet toegestaan eisen te stellen of zaken te toetsen die in een ander land al zijn toegelaten. Het gaat alleen om de aanpassingen die speciaal voor Nederland worden toegevoegd (integratiekeuring voor ATB) en de beoordeling op de compatibiliteit met de Nederlandse infrastructuur voor zover die geen onderdeel is geweest van de oorspronkelijke toelating.

In feite wordt het onderzoek zoals in de vraag bedoeld dus al steeds van geval tot geval verricht: als nagegaan is of het probleem niet via het aanpassen van de infrastructuur kan worden opgelost, dan worden de aanpassingen die in de treinen nodig zijn op hun veiligheid getoetst.

12. Nader onderzoek laten verrichten naar de voorspelbaarheid van potentiële reizigersaantallen op nieuwe verbindingen.

De eerstvolgende Nationale Markt en Capaciteitsanalyse zal, zoals aangekondigd in de Mobiliteitsaanpak, één analyse zijn voor alle modaliteiten. In deze analyse nemen wij ook internationaal spoorvervoer op. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de voorspelbaarheid van potentiële reizigersaantallen.

13. Een bijdrage leveren aan het vlottrekken van de discussie over de verrekening van kaartverkopen tussen vervoerders

Verrekening van inkomsten uit kaartverkoop is primair een zaak voor de betrokken vervoerders. Daarbij doen zich wel eens problemen voor, maar er is ook een wederzijds belang: ze zorgen wederzijds voor reizigers. Daarom komen de vervoerders er onderling doorgaans samen uit. Wat betreft de case zoals beschreven in de initiatiefnota luidt onze informatie dat via een subsidieregeling van het LNVG (Duitse Verkehrsverbund ter plekke) een regeling is getroffen voor subsidie aan Arriva, waardoor Arriva grotendeels wel de opbrengsten ontvangt. Weliswaar niet direct aan de kaartverkoop gekoppeld, maar toch een relatie hebbend met de vervoeromvang.

Op dit moment speelt VenW hier geen rol in en dit lijkt ook niet nodig. Zoals gezegd zouden concessiehouders hierin het voortouw kunnen nemen. Mochten zich knelpunten voordoen, dan zijn wij vanzelfsprekend bereid om hierover het gesprek aan te gaan.

14. Op nationaal niveau tussen de Nederlandse en Duitse overheid de eisen aan en bevoegdheden van treinpersoneel afstemmen. Bijvoorbeeld door erkenning van diploma's.

Op 29 november 2007 is door het Europese parlement het derde spoorpakket aanvaard. Onderdeel daarvan is richtlijn COM(2004) 142 inzake de certificering van treinbestuurders. Uitgangspunt daarvan is de invoering van één Europees rijbewijs voor treinmachinisten (in hetzelfde formaat als het Europese rijbewijs voor automobilisten), dat op basis van gemeenschappelijke criteria zal worden afgegeven en door alle lidstaten wordt erkend.

Om op een specifiek traject te worden ingezet, dient de machinist daarnaast te beschikken over een door de spoorwegonderneming waarvoor hij werkt af te geven geharmoniseerde verklaring over de vereiste specifieke kennis (rollend materieel, infrastructuur, periodieke controles). Deze EU-richtlijn zal in een aantal etappes worden ingevoerd, waarbij (nadat de richtlijn in nationale wetgeving is omgezet) als eerste de groep treinbestuurders voor grensoverschrijdende diensten volgens deze richtlijn gecertificeerd zal worden. Daarna volgen de overige treinbestuurders en de andere personeelsleden.

Duidelijk is – en dat is helaas onontkoombaar – dat de eisen die voor het tweede document gelden, voor inzet op een grensbaanvak hoger liggen dan voor de binnenlandse dienst. Zolang materieel, stroomsoort, seinstelsel, etc. nog niet in heel Europa uniform zijn, dient een machinist die de grens over gaat nu eenmaal kennis te bezitten van meerdere systemen en stelsels. Wel dienen deze eisen nu, op grond van de EU-richtlijn, door de beide betrokken spoorwegmaatschappijen op een geharmoniseerde wijze samen te worden vastgesteld.

Het wederzijds erkennen van diploma's, waarom in de nota wordt gevraagd, zal aldus gaan plaatsvinden in het kader van de implementatie van deze nieuwe EU-richtlijn.

15. Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren kaartjes en dynamische vertrektijden-displays tonen

NS toont op papieren vertrekstaten en kaarten in de stations en op displays en internet de grensoverschrijdende treinen voor zover deze ook in de systemen van ProRail voorkomen (de systemen van ProRail zijn voor NS broninformatie). Dit betreft bijvoorbeeld de diensten Enschede–Gronau, die door DB zelf bediend wordt zonder tussenkomst van ProRail. Er is geen actuele informatie bekend t.b.v. de actuele informatieschermen (er is uiteraard wel statische informatie op het station aanwezig in de vorm van vertrekstaten). Nu is het technisch nog niet mogelijk om van bijvoorbeeld DB actuele informatie te tonen, maar in de toekomst, na invoering InfoPlus (begin 2009) moet dit wel mogelijk zijn. In het eerder genoemde voortgangsbericht aan uw Kamer (over een half jaar) zullen wij ook op dit punt terugkomen.

16. Naast de landelijke kaart ook een kaart tonen van alle verbindingen op regionale schaal (50 km), waarbij buitenlandse verbindingen even gedetailleerd worden getoond als binnenlandse.

Wij zullen met NS overleggen over de mogelijkheden voor een dergelijke kaart. Dit vereist uiteraard zowel de medewerking van binnenlandse grensoverschrijdende vervoerders als buitenlandse vervoerders. Ook op de voortgang dit punt komen wij over een half jaar terug.

17. Op de spoorkaart van Nederland ook de HSL-stations in het buitenland tonen die vanuit Nederland per spoor bereikbaar zijn, met gedetailleerd de verbindingen daar naartoe.

Dit punt is opgenomen met NS. De NS stelt voor om de behoefte bij de klant te onderzoeken voor het tonen van extra informatie op de spoorkaart en vertrekstaat. Op de huidige spoorkaart staan wel grensoverschrijdende stations vermeld, maar zonder indicatie van grootte, hogesnelheidsaansluiting e.d. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek neemt NS verder actie op dit punt.

18. Toezien op actieve en ondersteunende houding van ProRail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal–Antwerpen door NMBS.

Het ministerie van V&W voert overleg met België om te kijken of deze dienst door de NMBS verzorgd kan worden, om zo de gevolgen van het mogelijk schrappen van de Beneluxdienst door NS op te vangen. ProRail en NS hebben daarbij een actieve en ondersteunende houding.

Tijdens het Algemeen Overleg vroeg de heer Roemer om een garantie dat deze snelle verbinding zal blijven bestaan. Een garantie is helaas niet te geven, maar zoals aangegeven tijdens het Algemeen Overleg zullen wij ons hiervoor blijven inzetten, want het belang van deze verbinding onderschrijven wij volledig.

19. Opdracht geven aan Rijkswaterstaat om in 2009 tijdens werkzaamheden aan de A1 een treindienst Hengelo–Bad Bentheim–Rheine te laten inzetten.

Wegwerkzaamheden kunnen een aanleiding zijn om te kijken of het aanbieden van een dergelijke verbinding zinvol en kansrijk is. Rijkswaterstaat beziet regelmatig bij groot onderhoud of er aanleiding is voor een structurele aanpak. Volgens Rijkswaterstaat is de te verwachten overlast als gevolg van de wegwerkzaamheden aan de A1 niet zo groot, dat dit de extra kosten voor de inzet van een dergelijke treinverbinding rechtvaardigt.

Deze aanbeveling hangt samen met aanbeveling nummer 9, om voor dit traject vijf aangepast treinstellen ter beschikking te stellen. Zoals eerder aangegeven zijn wij graag bereid om met de regio over nader uitgewerkte plannen voor deze verbinding te spreken en deze waar mogelijk te ondersteunen.

20. Zo snel mogelijk duidelijkheid geven over de toekomst van station Eijsden in het kader van de toekomstperspectieven van Maastricht–Brussel.

Eind 2006 is er op initiatief van de provincie Limburg, de gemeente Maastricht, NS en NMBS een proef gestart met de Maastricht Brussel Express: een hoogwaardige intercity. Deze IC-verbinding Maastricht–Brussel is een pilotproject en vervangt de stoptrein Maastricht–Luik. Het is duidelijk dat het staken van de stoptreindienst vooral de inwoners van Eijsden raakt. Daarom hebben de initiatiefnemers voor de proef in overleg met de gemeente Eijsden een alternatieve openbaar vervoer verbinding gecreëerd in de vorm van een busdienst.

Het pilotproject wordt mede gefinancierd door de gemeente Maastricht. De afspraak is dat na twee jaar, dus eind 2008, bekeken wordt of deze dienst een succes is. Deze evaluatie vindt thans plaats en voorlopig laat de

Maastricht Brussel Express een gestage groei zien van het aantal passagiers. Wij wachten de resultaten van de evaluatie af, zowel wat betreft eventuele voortzetting van de IC verbinding als voor een eventuele stop-trein dan wel voortzetting van de busdienst van en naar de gemeente Eijsden. Hierover zullen wij vervolgens overleg voeren met betrokken decentrale overheden.

21. Inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken.

Om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken is het nodig dat er een overgang wordt gemaakt van de Nederlandse ATB naar het Duitse veiligheidssysteem. In dit geval zou deze overgang in het station gemaakt moeten worden. Dit is een complexe zaak door de problemen met opstelcapaciteit en perrons die relatief veel geld kost. Daarnaast is ook een ombouw van het rollend materieel noodzakelijk om hier een doorgaande verbinding naar Hengelo te kunnen bieden. Dit alles wordt vooralsnog te kostbaar geoordeeld. Tevens heeft de Regio Twente inmiddels extra treinen bij NS ingekocht om een goede verbinding tussen Hengelo en Enschede tot stand te brengen, waardoor de overstapmogelijkheden sterk zijn verbeterd.

22. Onderzoeken wat de gevolgen van HST Connect zijn voor de bestaande regionale verbinding Heerlen – Aachen en de plannen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Avantis.

HST Connect – het doortrekken van een IC verbinding – is een initiatief van decentrale overheden. Onze verwachting is dat deze overheden bij het starten van dit initiatief de mogelijke effecten op de bestaande regionale verbinding hebben meegewogen. Voor HST Connect Heerlen–Aachen heeft de regio een Interregsubsidie gevraagd en gekregen. Het betreft een bijdrage van 1,5 miljoen voor het oplossen van technische belemmeringen. Het is ons bekend dat het Aachener Verkehrsverbund en Parkstad Limburg hier graag een tweede verbinding willen openen via het industriepark Avantis en Kerkrade. Dit vergt de aanleg van ca. 5 km nieuw spoor.

Ook tijdens het Algemeen Overleg kwamen de plannen van Parkstad Limburg aan de orde. Meerdere leden van uw Kamer gingen hier op in. Tijdens het Algemeen Overleg hebben wij aangegeven dat wij positief staan tegenover dergelijke initiatieven en regio's – dus ook Parkstad Limburg – uitdagen om met een goed business plan te komen. Vervolgens kunnen wij in goede samenspraak bekijken of en hoe wij de plannen met elkaar mogelijk kunnen maken.

In het MIRT overleg hebben wij onlangs met de provincie Limburg gesproken over de plannen voor regionaal openbaar vervoer en de mogelijkheden dit vanuit de rijksoverheid te ondersteunen via het Actieprogramma Regionaal OV en de quick scan regionale spoorlijnen. Over de afspraken die wij maakten wordt u binnenkort geïnformeerd. De planvorming van de decentrale overheden voor een Avantislijn zijn op dit moment nog niet zo ver gevorderd dat wij daar nu al afspraken over hebben kunnen maken. Wanneer ook deze plannen verder zijn gevorderd zullen wij ook daarover met de provincie spreken.

Afsluiting

Wij merken dat de initiatiefnota tot toenemende aandacht voor het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer heeft geleid en dat er hiervan een positieve prikkel uitgaat naar plannen die reeds in ontwikkeling zijn. Met

deze brief geven wij nogmaals aan deze vorm van regionaal openbaar vervoer een warm hart toe te dragen en bereid te zijn goede plannen te ondersteunen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa