

Vergaderjaar 2010–2011

**31 553**

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

**Nr. 7**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 maart 2011

In het regeerakkoord is de ambitie van het kabinet opgenomen om grensregio's beter bereikbaar te maken voor treinverkeer en daar een grensoverschrijdende ontwikkeling in te zetten, waaronder aansluiting op buitenlandse stations voor hogesnelheidstreinen. Hiermee wordt doorgepakt op het beleid, dat eind 2008 is verwoord in de beleidsbrief internationaal personenvervoer per spoor (kenmerk 31 553, nr. 4) en de aanvullingen hierop zoals besproken in meerdere overleggen met uw Kamer over de initiatiefnota's «Grenzeloos genoeg(en)» en «De grenzen voorbij».

Zoals toegezegd tijdens het AO Spoor op 24 november 2010 (Kamerstuk 29 984, nr. 249) ontvangt u hierbij een voortgangsrapportage over (regionaal) grensoverschrijdend treinverkeer. In bijlage 1 is aangegeven welke voortgang is geboekt op het gebied van reisinformatie en tarieven. In bijlage 2 komen de concrete projecten aan bod. In Bijlage 3 ga ik in op de aanbevelingen uit de initiatiefnota «De grenzen voorbij» waar nog niet eerder een reactie op gegeven is.

Tegelijk met deze voortgangsbrief stuur ik u ook de antwoorden op al langer openstaande Kamervragen van Kamerleden Cramer (CU) en Koopmans (CDA) over Venlo en Kamerlid Cramer over het Euregoticket.

Reizigers op (regionale) grensoverschrijdende spoorlijnen hebben de laatste maanden een aantal positieve ontwikkelingen kunnen ervaren. Zo is ondermeer de informatieverschaffing verbeterd, zowel wat betreft de spoorkaart als ook de vertrekstaten. Bovendien zijn de tarieven voor grensoverschrijdende NS verbindingen lager geworden en neemt het aantal bestemmingen waarvoor online tickets kunnen worden besteld toe. Daarnaast is er op 12 december 2010 een nieuwe regionale grensoverschrijdende verbinding van start gegaan, de Grenslandexpres tussen Hengelo en Bad Bentheim.

Naast de maatregelen waar de reizigers direct baat bij hebben zijn er ook stappen gezet om in de nabije toekomst een verdere ontwikkeling van het grensoverschrijdend spoorvervoer mogelijk te maken. Zo ben ik tijdens het plenaire debat van 4 november 2010 over het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en de Wet op de economische delicten ter implementatie van de richtlijnen 2007/58/EG, 2007/59/EG, 2008/57/EG en 2008/110/EG (kenmerk 32289) (Handelingen II 2010/11, nr. 18, blz. 54–59) ingegaan op het bedienen van de HSL-stations net over de landsgrens. Met het door mij ondersteunde amendement van de leden Slob en De Rouwe (32 289-13) is het wettelijk mogelijk gemaakt om grensoverschrijdende trajecten en bediening van stations in het buitenland in de nieuwe hoofdrailnet concessie op te nemen, als daar afspraken met de betreffende landen onder liggen. Ik zal zoals toegezegd een inspanningsverplichting opnemen in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet per 1 januari 2015 voor het aanbieden van treindiensten op grensoverschrijdende trajecten. De precieze invulling hiervan krijgt vorm in het kader van de verlening van de vervoerconcessie en de bredere context die daarbij speelt.

In de periode tot en met de zomer verwacht ik wederom een aantal belangrijke stappen te zetten die het grensoverschrijdende spoorvervoer een impuls kunnen geven. Zo wordt er 4 km spoor toegevoegd aan ons spoornetwerk door de reactivering van de lijn Maastricht Lanaken. De website van NS Hispeed krijgt een make-over met als doel de gebruiksvriendelijkheid voor de reiziger te vergroten voor wat betreft informatievoorziening en het boeken van treintickets.

Diverse grensregio's zijn nog volop aan het studeren op kansrijke regionale grensoverschrijdende verbindingen. Ik verwacht dat in het voorjaar meer duidelijkheid ontstaat aan Duitse zijde of er geld beschikbaar wordt gesteld voor de aanleg van de Avantislijn. Voor de zomer, met de afronding van de planstudie, komt inzicht in de totale kosten en daarmee in de opties voor besteding van de 20 mln voor spoorverdubbeling en elektrificatie op het traject van Heerlen richting Herzogenrath.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

**REISINFORMATIE EN PRIJZEN**

In aanvulling op de voortgangsbrief van 14 juli 2009 (kenmerk 31 553, nr. 5), wordt hieronder de voortgang vermeld van lopende acties voor reisinformatie en internationale treintickets. Het betreft hier oude aanbevelingen, die al eerder met de Kamer zijn besproken. Hieronder wordt de voortgang per onderwerp, indien mogelijk, uiteengezet.

*Reisinformatie – vertrektijden*

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen reisinformatie over vertrekkende internationale treinen en binnenlandse treinen. Dit betekent dat vertrektijden van internationale treinen in Nederland vermeld staan op:

- de dynamische vertrektijdendisplays op stations;
- de papieren dienstregelingsborden op stations, waar internationale treinen vertrekken;
- de (mobiele) internetsite van NS.

In de NS treinen waar actuele reisinformatiedisplays hangen, komen voor het binnen rijden van stations op de displays de drie belangrijkste aansluitende (nationale/internationale) treinen te staan. Dit wordt bepaald aan de hand van het aantal overstappers op een station. Bij de invoering van actuele reisinformatie worden grensoverschrijdende verbindingen gelijk behandeld als nationale verbindingen. Op deze manier is tegemoet gekomen aan de gewenste informatieverschaffing uit aanbeveling 27 van de initiatiefnota.

*Reisinformatie – kaarten*

Op de spoorkaarten op stations staan tegenwoordig een aantal internationale trajecten naar bijvoorbeeld HSL-stations in het buitenland. Weergegeven zijn bijvoorbeeld de routes naar Aken, Düsseldorf, Berlijn, Hamburg, Londen, Parijs, Bourg-St. Maurice en Kopenhagen. Ook staan op de spoorkaart de werkzaamheden die op grensoverschrijdende baanvakken plaatsvinden, inclusief de verwachte extra reistijd. Op de vertrekstaten zijn aangegeven de vertrektijden en de te reizen route.

*Reisinformatie – website NS Hispeed*

De gebruiksvriendelijkheid van de website van NS Hispeed laat te wensen over, met name omdat de site nog een aparte reisplanner en boekingsdialoog kent. De reisplanner geeft de meest relevante (kortste) verbindingen, de boekingsdialoog biedt alleen de verbindingen aan die online te boeken zijn (en die soms over andere, langere routes gaan). De gebruiksvriendelijkheid wordt de komende maanden vergroot, evenals het aantal bestemmingen waarvoor online tickets besteld kunnen gaan worden. Streven is om dit jaar alle directe grensoverschrijdende verbindingen boekbaar te hebben. Sinds oktober 2010 is het mogelijk tickets voor de verbinding Nederland–Londen met Thalys en Eurostar en voor de Eurostar–Benelux te kopen.

Daarnaast werkt NS Hispeed aan een nieuwe connectie met de systemen van Deutsche Bahn (DB). De planning is dat dit wordt gerealiseerd in het eerste semester van 2011. Hiermee zal [www.nshispeed.nl](http://www.nshispeed.nl) qua boekbaarheid en beschikbaarheid van treinreizen identiek zijn aan de website van DB.

### *Verkoop van internationale treintickets – tarieven*

De motie Anker/Mastwijk (32 351-7) verzoekt de regering om in overleg met NS te bewerkstelligen, dat het grenstarief geheel wordt afgeschaft. NS hanteerde tot nu toe voor het binnenlandse deel van internationale treinreizen, indien deze met een NSR-trein worden afgelegd, een andere berekeningssystematiek dan voor alleen binnenlandse trajecten. Dat resulteerde in een hogere prijs. Dit is per 12 december 2010 (ingang nieuwe dienstregeling) niet meer het geval. De motie beschouw ik daarmee als uitgevoerd.

### *Verkoop van internationale treintickets – kaartautomaten*

Er is geen belemmering voor buitenlandse vervoerders om op alle Nederlandse stations waar zij rijden hun kaartautomaten neer te zetten. Op veel stations is dit ook gebeurd, bijvoorbeeld op de stations op het traject Heerlen–Aken, op de stations Enschede en Venlo. Op de stations Maastricht en Roosendaal heeft NMBS er vooralsnog voor gekozen geen automaat te plaatsen. Op de nieuwe regionale verbinding Hengelo–Bad Bentheim kunnen tickets ook in de trein worden gekocht.

### *Verkoop van internationale treintickets – chipkaart*

Er loopt op dit moment een experiment om het Duitse en Nederlandse chip-systeem op één chipkaart te krijgen. Dit is onderdeel van een grensoverschrijdende werkgroep, die oplossingen zoekt voor grensoverschrijdende vervoersbewijzen wanneer in Duitsland, België of Nederland een smart card als enige vervoersbewijs gaat gelden. Doel van het experiment is in eerste instantie na te gaan of de koppeling technisch mogelijk is. Zodra dit het geval is zal de kaart in de praktijk worden getest. In de loop van 2012 worden de eerste uitkomsten verwacht. Het streven is erop gericht om het voor de reiziger makkelijker te maken zonder de overheden en vervoerders zwaar te belasten. Het chipkaart experiment levert inzicht in de mogelijkheden en de kosten zodat de voor- en nadelen van de chipkaart beter vergeleken kunnen worden met andere oplossingen zoals bijv. e-ticketing.

Vanuit het amendement Cramer/Koopmans (31 700 A, nr. 71) en het amendement Koopmans/Cramer (32 123 A, nr. 16) draag ik bij aan enkele regionale grensoverschrijdende projecten. Onderstaand wordt de stand van zaken van enkele van deze en andere projecten toegelicht.

Groningen–Leer (– Bremen): de verkenningstudies zijn afgerond, de besluitvorming over de infrastructurele maatregel op Nederlands grondgebied wordt door de provincie Groningen gekoppeld aan besluitvorming in Duitsland over infrastructurele aanpassingen op Duits grondgebied. Groningen is hierover in gesprek met haar Duitse partners en de provincie verwacht tijdens het BO MIRT najaar 2011 duidelijkheid te hebben. Afhankelijk van de uitkomsten van dit gesprek zal de provincie Groningen beslissen of er een beroep op cofinanciering vanuit het rijk wordt gedaan.

Hengelo–Bad Bentheim: op 12 december 2010 was de officiële start van de drie jaar durende pilot die wordt uitgevoerd door Syntus in samenwerking met het Duitse openbaar vervoerbedrijf Bentheimer Eisenbahn. De verbinding heeft een goede aansluiting op enerzijds het hoofdrailnet en anderzijds het openbaar vervoer in Duitsland, onder meer naar station Rheine.

De bijdrage van IenM voor deze proef bedraagt circa € 1,7 mln. Indien deze verbinding voldoende reizigers trekt zal de verbinding door de decentrale overheden worden toegevoegd aan de concessie Zutphen–Oldenzaal. Gedurende de proef onderzoeken de Duitse partners in dit project de mogelijkheid om ook de verbinding tussen Bad Bentheim en Nordhorn open te stellen voor personenvervoer. Indien zij daar kans toe zien dan gaat Drenthe onderzoeken of ook het traject Coevorden–Nordhorn verantwoord geëxploiteerd kan worden.

Enschede–Gronau (– Munster/Dortmund): de concessie voor dit traject is voorjaar 2010 gegund aan DB Regio Westfalen GmbH. Looptijd van de concessie is 15 jaar vanaf december 2011. Provincie Overijssel en Stadsregio Twente zijn nu met de Duitse partners in overleg over nut en noodzaak van het inhaalspoor in Glanerbrug. Afhankelijk van de uitkomsten van dit overleg zullen Twente en Overijssel beslissen of er een beroep op cofinanciering vanuit het rijk zal worden gedaan. Aanbeveling 32 uit de initiatiefnota gaat over aanleg van het inhaalspoor en deze aanbeveling zal worden uitgevoerd indien de regio daarom vraagt.

Naar aanleiding van het Notaoverleg over het MIRT op 6 december 2010 is de motie Slob-Omtzigt (32 500 A-70) aangenomen, waarin verzocht wordt het doorrijden over Station Enschede naar Hengelo en Gronau mogelijk te maken en de werkzaamheden te koppelen aan de ombouw van het emplacement station Enschede. Ik zal de Kamer voor de zomer informeren over welke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden en wat dit voor de planning van het project emplacement station Enschede betekent.

Arnhem–Emmerich: Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem–Nijmegen zijn in gesprek met het Verkeersverbund Rein Ruhr (VRR) over de verbinding tussen Arnhem en Emmerich (– Dusseldorf). In 2011 onderzoeken de partijen de technische mogelijkheden, de vervoerwaarde en effecten op de exploitatie. Zowel ProRail als DB Netz worden bij deze verkenning betrokken. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek kan de verbinding door VRR meegenomen worden in de aanbesteding voor 2016.

Nijmegen–Kleef: De Stadsregio Arnhem–Nijmegen en ProRail hebben, in samenwerking met Nederlandse en Duitse partijen, een verkenning uitgevoerd naar de reactivering van de verbinding Nijmegen–Kleve, waarbij ook de haalbaarheid van een nieuwe railverbinding naar Airport Weeze onderzocht is.

De stadsregio en de gemeente Nijmegen willen snel verder met de planontwikkeling.

Eindhoven–Heerlen–Aken: ProRail is in opdracht van I&M met een gecombineerde plan- en verkenningstudie bezig. De planstudie betreft spoorverdubbeling en elektrificatie Heerlen–Heerlen de Kissel, de verkenning betreft Heerlen–Duitse grens. Voor de zomer 2011 zijn volgens planning de studies klaar en ontstaat inzicht in de wenselijkheid en mogelijkheden om binnen het beschikbare budget (€ 23,8 mln.) ook andere delen van het traject aan te pakken.

Heerlen–Kerkrade–Aken (Avantislijn): in het notaoverleg over het MIRT op 6 december jl. heb ik aangegeven in overleg te zullen treden met de Duitse partners over de planning van besluitvorming in Nordrhein Westfalen (conform motie Dijsselbloem c.s. 32 500 A-68). Dit overleg heeft inmiddels plaatsgevonden en is gegaan over verschillende grensoverschrijdende projecten. Afgesproken is om in overleg te blijven, omdat de besluitvorming rond verschillende projecten nog loopt. Wat betreft de Avantislijn kwam naar voren dat gewacht wordt op de uitslag van de MKBA, die volgens planning eind maart gereed is. Wanneer deze MKBA positief uitvalt, is de deelstaatregering aan zet om samen met het deelstaatarlement een besluit te nemen voor financiering van het Duitse gedeelte van de Avantislijn. Voor het Nederlandse deel heb ik een bijdrage van € 9 mln. gereserveerd.

Maastricht–Lanaken (– Hasselt): voor deze tramverbinding heb ik een bijdrage van € 6 mln beschikbaar gesteld, waarmee de financiering rond is. Dit is ook conform aanbeveling 35 van de initiatiefnota. Planning voor realisatie is 2015 met start per dienstregeling 2016.

In de motie Mastwijk/Anker (32 351-4) wordt de regering gevraagd om de aanbevelingen uit de initiatiefnota «De grenzen voorbij» over te nemen. Tijdens het VAO op 22 april 2010 is afgesproken dat hierbij de eerdere opmerkingen van de minister kunnen worden betrokken. Die opmerkingen waren er veelal op gericht om het zelfde doel op een andere manier te bereiken. Daarnaast bevat de initiatiefnota een aantal nieuwe aanbevelingen waarop nog niet gereageerd is. Op een aantal daarvan is eerder in deze brief al gereageerd, met name bij de concrete projecten. Hieronder wordt ingegaan op de resterende nieuwe aanbevelingen (*cursief weergegeven*), waarbij het nummer correspondeert met het nummer van de aanbeveling in de bovengenoemde initiatiefnota.

*3. Faciliteren van proeftrajecten zoals Eindhoven–Heerlen–Aachen en Eindhoven–Venlo–Mönchengladbach (– Düsseldorf) door onder andere startsubsidies voor nieuwe grensoverschrijdende treindiensten*

*33. Actief steun geven aan de komst van nieuwe IC-verbindingen tussen Eindhoven en Duitsland via Heerlen en Venlo door:*

- Het beschikbaar stellen van 20 mln. € uit het amendement van Hijum/Dijksma voor de uitbouw van het spoortraject Heerlen–Herzogenrath*
- Het beschikbaar stellen van startsubsidies voor de exploitatie van de verbindingen*
- Invloed uit te oefenen op NS om de verbindingen zo snel mogelijk samen met de buitenlandse partners te realiseren*

Zie hiervoor in bijlage 2 het concrete project Eindhoven–Aken. De NS heeft met DB een samenwerkingsverband waardoor de verbinding Heerlen–Aken wordt bediend. Aan Duitse zijde is de concessie verleend aan Keolis om door te rijden op Venlo. Er zijn geen aanvragen voor het faciliteren van nieuwe proeftrajecten.

lenM heeft € 20,- miljoen beschikbaar gesteld voor het spoortraject Heerlen–Herzogenrath. Onder de bekende voorwaarden sta ik open voor het beschikbaar stellen van startsubsidies voor de exploitatie van de verbindingen. Onder aanbeveling 14 vindt u een nadere toelichting op de manier waarop ik het gesprek met de NS ten aanzien van dit dossier wens aan te gaan.

*5. In de nieuwe vervoerconcessie van het hoofdrailnet verplichten om in alle kaartautomaten een groter aanbod aan buitenlandse bestemmingen op te nemen, op een wijze die vergelijkbaar is met binnenlandse kaartjes. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan om alle bestemmingen in België en Luxemburg en de westelijke deelstaten van Duitsland.*

Deze aanbeveling betrek ik bij de totstandkoming van de nieuwe concessie.

*9. Ondersteuning van grensoverschrijdende aanbestedingen*

Dit behoort tot mijn faciliterende rol en in de praktijk wordt reeds kennis uitgewisseld met en tussen de grensregio's. Dit is bijvoorbeeld in december 2010 nog gebeurd tijdens een rondetafel over grensoverschrijdend spoorvervoer met Duitsland en België.

*14. Voor de volgende concessieperiode vanaf 2015 het Hoofdrailnet (HRN) in afstemming met de buitenlandse autoriteiten zodanig aanpassen dat gedefinieerde HST/Langeafstandsstations in Duitsland en België deel kunnen uitmaken van het Nederlandse IC-netwerk en direct bereikbaar zijn (zoals Aachen en Düsseldorf)*

Op 4 november 2010 is tijdens de behandeling van de Europese liberaliseringsrichtlijn de juridische mogelijkheid gecreëerd om, in afstemming met onze buurlanden, grensoverschrijdend spoorvervoer in de concessie op te nemen.

Bij dit onderwerp moet ermee rekening worden gehouden dat capaciteitsaanvragen in de buurlanden kunnen worden afgewezen. Ik zal een inspanningsverplichting opnemen in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet per 1 januari 2015 om ook hier aandacht aan te besteden. De precieze invulling hiervan krijgt vorm in het kader van de verlening van de vervoerconcessie en de bredere context die daarbij speelt. Momenteel werken NS en ProRail als invulling van de efficiency- en kwaliteitopgave uit het regeerakkoord aan een voorstel. Dit ontvang ik in maart. Als er een goed voorstel ligt, dan zie ik of een onderhandse gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet volgt. Na voorhang van een beleidsvoornemen tot concessieverlening in de Tweede Kamer, start het proces van concessieverlening.

*16. Richtlijn RLN00018 van ProRail voor de toelating van treinmaterieel kritisch toetsen en – waar mogelijk – wijzigen om de toelating van (buitenlandse) lichte (diesel-)treinen te faciliteren.*

Daartoe ben ik bereid. Ik heb dit opgenomen met de IVW en ProRail en zal de mogelijkheden met hen uitwerken. Hierbij zal ook worden bekeken hoe onze buurlanden hiermee omgaan.

*18. Het opzetten van gedetailleerde betrouwbare grensoverschrijdende vervoersmodellen ondersteunen*

Een dergelijk model bestaat reeds. De provincie Limburg heeft bijvoorbeeld een model dat zeer bruikbaar is voor analyse van mobiliteit in de gehele Euregio.

*22. Binnen Europa zouden er afspraken gemaakt moeten worden hoe in de situatie dat er sprake is van één vervoerder op een geliberaliseerde markt de rechten van consumenten kunnen worden gewaarborgd en een vorm van inspraak kan worden georganiseerd.*

Voor al het grensoverschrijdend spoorvervoer (met en zonder concessie) gelden sinds 1 januari 2010 de Europese regels m.b.t. passenger rights. De aanbeveling richt zich in het bijzonder op grensoverschrijdend spoorvervoer zonder concessie. In dat geval is er geen sprake van een exclusief recht of monopolie. De situatie van één vervoerder in een geliberaliseerde markt is altijd een momentopname. Juist bij liberalisatie is er sprake van de mogelijkheid van concurrentie. De kans op een concurrent neemt toe naarmate een bedrijf slecht functioneert. In deze situatie is het niet nodig om als overheid extra regels op te stellen. Bovendien kunnen consumenten met hun klachten terecht bij diverse consumenten-organisaties, het OV-loket en, indien het bedrijf daarbij is aangesloten, bij de Geschillencommissie Openbaar Vervoer.

*26. Vertrektijden van Hogesnelheidstreinen op dichtbij liggende HST-stations in het buitenland (bijv. Liège en Aachen) op reisinformatie van grensstations (bijv. Maastricht en Heerlen) tonen.*

Het doel van deze aanbeveling, namelijk het voldoende informeren van treinreizigers, onderschrijf ik. Reizigers die een internationale reis (willen) maken bereiden zich hier doorgaans op voor. Van belang is dan ook dat de benodigde reisinformatie tijdens de voorbereiding kan worden geraadpleegd, bijvoorbeeld via internet of via servicebalies op de grotere stations. Om verwarring te voorkomen communiceren vervoerders niet op station A vertrektijden van station B, noch voor nationaal noch voor internationaal vervoer. Het attenderen van reizigers op het bestaan van een HST kan bovendien ook op andere manieren, zoals reclame via abri's op stations.