

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 854**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2019

De internationale treinreis wint terrein onder Nederlandse en Europese treinreizigers. Er zijn en worden continu diverse stappen gezet om de internationale reiziger te verleiden om de trein te kiezen. De maatschappelijke en politieke aandacht voor dit onderwerp dragen bij aan een grotere reizigersvraag en daarmee een steeds aantrekkelijker internationaal treinproduct. Een mooi voorbeeld is dat dagelijks in de Eurostar, die nu driemaal daags vanuit ons land naar Londen rijdt en terug, net zo veel reizigers passen als in 12 vliegtuigen<sup>1</sup>. Dat is niet alleen goed voor de reiziger, maar ook voor ons klimaat.

In mijn eerdere brieven (juni 2018<sup>2</sup> en februari 2019<sup>3</sup>) heb ik toegelicht hoe ik de trein als duurzaam alternatief vervoermiddel voor de internationale reis in Europees verband verder wil stimuleren. Het op 4 april jl. ontvangen Actieplan van het lid Schonis beschouw ik dan ook als ondersteuning van mijn beleid. Op het merendeel van de door het lid Schonis benoemde actiepunten heb ik, ook in Europees verband, verschillende stappen gezet om samen met de betrokken stakeholders en partners verbetering voor de internationale treinreiziger te realiseren.

Kortom, er is een goede wind gaan waaien rondom de internationale treinreis. Hier wil ik maximaal gebruik van maken. In deze brief breng ik u dan ook graag op de hoogte van de laatste ontwikkelingen. Ik voldoe hierbij aan mijn toezegging uit het VAO Spoor op 21 februari 2019 (Handelingen II 2018/19, nr. 57, item 15) om u voor de zomer te informeren over de stand van zaken op de verschillende internationale spoordossiers alsmede een reactie te geven op het D66-plan voor het internationaal

<sup>1</sup> De capaciteit van Eurostar is 450 reizigers per trein. De vergelijking is met een Airbus 320 vliegtuig met een capaciteit van 220 reizigers. Deze informatie is afkomstig van Eurostar.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 783.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 813.

spoor. Ook ga ik in deze brief in op enkele andere concrete toezeggingen. In de bijlage vindt u de internationale spoorkaart voor reizigers<sup>4</sup>.

### *Concrete gebeurtenissen en resultaten op grensoverschrijdende verbindingen*

Per 11 juni jl. rijden er drie Eurostar treinen per dag vanuit Amsterdam (met overstap in Brussel) naar Londen en vice versa. De onderhandelingen, die door het Ministerie van Justitie en Veiligheid worden gevoerd, voor het Vierlandenverdrag als het bilaterale verdrag met het VK t.a.v. grenscontroles, lopen nog. Deze zijn echter wel in een vergevorderd stadium. De onderhandelingen over het verdrag over beveiliging, dat eveneens betrekking heeft op de directe verbinding en die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden gevoerd, bevinden zich in de laatste fase. Over de laatste stand van zaken wordt u voor het AO Spoor van september apart geïnformeerd door het Ministerie van Justitie en Veiligheid en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Door de genoemde frequentieverhoging is de flexibiliteit voor de reiziger verbeterd en is de concurrentie met het vliegtuig verder vergroot. NS is met Eurostar in gesprek om op termijn verder uit te breiden naar vier treinen per dag. Ten aanzien van de Thalys wordt, om tegemoet te komen aan de groeiende reizigersvraag, de capaciteit vergroot middels inzet van verlengde treinen en in het weekend één extra trein vanuit Brussel-Zuid in de richting van Amsterdam.

Ook de IC Brussel draagt bij aan de intensieve verbinding met België. Sinds 9 april 2018 rijdt de IC Brussel over de HSL-Zuid, waarmee de reistijd van Amsterdam en Schiphol naar België in de dienstregeling met een half uur verkort is. Helaas heeft een softwarefout in de locomotieven ervoor gezorgd dat de binnenlandse prestaties op de HSL-Zuid in de tweede helft van 2018 en de eerste maanden van 2019 tegenvielen. NS heeft mij geïnformeerd dat de softwarefout per begin april 2019 in alle locomotieven op de HSL-Zuid, dus ook op de IC Brussel, is hersteld. Sindsdien laten de binnenlandse prestaties op de HSL-Zuid een duidelijke verbetering zien. Ik ben tevreden dat NS en ProRail nog steeds alles op alles zetten om de prestaties ook goed te houden. Zo kan de reiziger op een betrouwbaar product (blijven) rekenen. Inmiddels heb ik, conform mijn eerder aan u gemelde voornemen<sup>5</sup>, het nieuwe te bestellen materieel voor de IC Brussel in de Redelijke Regeling opgenomen. NS kan zo zorgen voor tijdige vervanging van het huidige materieel en verbetert de kwaliteit van de IC Brussel in de toekomst voor de reiziger. U wordt hierover nader geïnformeerd in de brief bij de voortgangsrapportage HSL-Zuid, die dit najaar wordt verzonden. Ook ten aanzien van de tariefstructuur van de IC Brussel heeft NS in goed overleg met de consumentorganisaties afgesproken dat de eerste evaluatie die nu is uitgevoerd, dit najaar een vervolg krijgt. Ik heb NS verzocht om mij van hun vorderingen op dit vlak op de hoogte te houden. Samen met de op 31 maart jl. geïntroduceerde nieuwe stops van de Thalys op luchthaven Charles de Gaulle en Marne la Vallée (Disneyland Parijs) wordt zo verder gewerkt aan het aantrekkelijk maken van de treinverbindingen naar Brussel, Parijs en Londen.

Op 9 april jl. heb ik een bezoek gebracht aan Berlijn en heb ik gesproken met mijn Duitse collega Staatssecretaris Ferlemann over de beoogde verbetering op de lijn Amsterdam–Berlijn. In gesprekken die wij beiden met de vervoerders hebben, zullen we hen blijven aansporen om zich gezamenlijk verder in te zetten voor versnelling en comfort. Een concrete follow-up is dat Deutsche Bahn eind deze zomer start met de inbouw van

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 783.

WiFi in de treinen, waardoor het comfort op deze verbinding verbetert. In opvolging van de Quick Scan heb ik NS en ProRail gevraagd met haar Duitse partners de mogelijk kansrijke versnellingsmaatregelen zoals multicourant materieel, slimme dienstregeling en infrastructurele aanpassingen verder uit te werken. Conform de motie van het lid Amhaouch c.s.<sup>6</sup> worden hier de verschillende routevarianten op een volwaardige manier onderzocht, uitgaande van een optimale balans tussen snelheid en hoeveelheid stops. Hierbij wordt nauw aangesloten bij de verdieping van het Toekomstbeeld OV 2040. Begin van dit najaar leveren NS en ProRail haar eerste resultaten op en op basis hiervan wil ik in samenspraak met NS, ProRail, de regionale en Duitse partners, aan de BO MIRT tafel concrete afspraken maken over routes en termijnen waarbinnen we de gewenste versnelling kunnen realiseren.

Tevens heb ik met mijn Duitse collega dhr. Ferlemann gesproken over de Nederlandse ambitie om de trein en de luchtvaart beter op elkaar te laten aansluiten, conform de moties<sup>7</sup> Kröger en Sienot en Paternotte c.s. We hebben afgesproken dat daar waar maar mogelijk de Duitse counterparts aansluiten bij dit proces. Dit geldt ook voor België waar het onderwerp inmiddels ook onderdeel is van maatschappelijk en politiek gesprek. Hierover voer ik met beide landen bilaterale gesprekken.

Verder organiseert Nederland, in lijn met het actieplan van de heer Schonis, dit najaar samen met de Europese Commissie (EC), ERA en de EU lidstaten een internationale bijeenkomst over de gewenste Europese agenda ten aanzien van verbeteren internationale spoorverbindingen voor het personenvervoer. Daarnaast zal Nederland tijdens de Digital Days in Helsinki bijdragen aan een sessie over het onderwerp internationale ticketing over onder meer grensoverschrijdende ticketing en.

Op 9 mei jl. heb ik de samenwerkingsovereenkomst getekend met de provincie Noord-Brabant en de Duitse vervoersautoriteit (VRR) voor een directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf. Met deze overeenkomst worden de bestaande IC-dienst binnen het hoofdrailnet tussen Eindhoven en Venlo enerzijds en de Regional Express Venlo–Düsseldorf–Hamm (RE13) anderzijds geïntegreerd in een directe treindienst. Vanaf het dienstregelingsjaar 2026 zal één keer per uur een doorgaande treindienst van Eindhoven naar Düsseldorf worden geboden. Ik ben tevens in gesprek met de ACM over een advies aangaande een gelijk speelveld voor de verbinding, in reactie op mijn toezegging naar aanleiding van de aangehouden motie van het lid Ziengs<sup>8</sup>.

Ik heb het voorbije jaar zoals eerder aan uw Kamer gemeld<sup>9</sup> onderzoeken uitgezet over het reactiveren van de spoorlijn Weert–Hamont voor personenvervoer met de Provincie Limburg en de gemeente Weert. ProRail heeft de kostenraming van de provincie getoetst op juistheid en volledigheid en de ontbrekende informatie in beeld gebracht. De daaruit volgende raming valt tussen de € 50 en € 150 miljoen terwijl een eerdere schatting van de regio uitging van € 35 miljoen. Ik ga met de regio in gesprek over wat deze mogelijke verandering van ordegrrootte van de kosten betekent voor het vervolg en laat ook een second opinion uitvoeren. Ik zal uw Kamer dit najaar informeren over de uitkomsten.

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 819.

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 777 en Kamerstuk 29 665, nr. 328.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 822.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 783.

Op 23 mei jl. heeft het Vierlandenplatform<sup>10</sup>, tijdens het International Transport Forum in Leipzig het rapport »Four Country Platform on Cross Border Passenger Railway Services Final Report and Recommendations« gepresenteerd. Het rapport is bijgevoegd bij deze brief en analyseert op hoofdlijnen de stand van zaken op de onderwerpen reisinformatie, ticketing en betaling/tarifering, en geeft een aantal aanbevelingen op dit vlak. Het vierlandenplatform stelt dat het noodzakelijk is om grensoverschrijdende diensten te verbeteren om meer reizigers te trekken en daarmee het comfort en de reiservaring voor de grensoverschrijdende treinreiziger te vergroten. De vervoerders spelen een belangrijke rol in het uitvoeren van de acties. Voor de overheden zie ik een belangrijke aanjagende rol. De aanbevelingen heb ik daarom overgebracht aan de betrokken stakeholders. Daarnaast zal ik via de OV en Spoorafels hierover het gesprek voeren met de betrokken stakeholders en ook via de MaaS pilots worden de aanbevelingen ingebracht<sup>11</sup>. Het Vierlandenplatform komt in 2020 weer bijeen om te monitoren of en op welke wijze de aanbevelingen uit rapport zijn opgepakt.

#### *Kansen voor de terugkeer van de nachttrein*

In de brief internationaal spoorvervoer van 31 januari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 813) heb ik u laten weten in gesprek te zijn met verschillende vervoerders over de mogelijkheid om de nachttrein te herintroduceren als aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor het vliegtuig. Met bijgevoegd onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heb ik gehoor gegeven aan de motie<sup>12</sup> van de leden Kröger en Schonis om kansrijke internationale routes voor de nachttrein te onderzoeken<sup>13</sup>.

De onderzoeksuitkomsten van het KiM laten zien dat, vanuit het perspectief van de reiziger, de nachttrein voor bestemmingen op 800 tot 1.200 kilometer afstand vanuit Nederland een goed alternatief kan zijn voor het vliegtuig of de auto, waarbij de nachttrein wel door moet kunnen rijden tot het centrum van grote steden. Op basis van deze criteria zijn er acht potentiële bestemmingen: Kopenhagen, Warschau, Praag, Wenen, München, Zürich, Milaan en Turijn.

Het opzetten van dergelijke verbindingen is echter geen sinecure vanuit het perspectief van de vervoerders. Knelpunten daarbij zijn onder andere de hoge gebruiksvergoeding in een aantal Europese landen en andere overheidsheffingen, de beperkte capaciteit van de infrastructuur, het ontbreken van een gelijk speelveld voor alle vervoerders, en – na implementatie van het vierde spoorpakket overblijvende – verschillen tussen nationale veiligheidsregels en technische regels. Dit maakt deze verbindingen bedrijfseconomisch minder aantrekkelijk.

Zoals ik in mijn eerdere brieven heb aangegeven, ben ik, mede in lijn met het actieplan van de heer Schonis, de afgelopen periode in gesprek geweest met verschillende vervoerders om te onderzoeken of de herintroductie van de nachttrein in Nederland realistisch is en om te pijken welke partijen interesse hebben om een dergelijke verbinding te exploiteren. Vooralsnog is alleen NS, in samenwerking met de Oostenrijkse vervoerder ÖBB, met een concreet plan gekomen voor de herintroductie van de nachttrein. Zoals in het KiM rapport naar voren komt zijn hiervoor

<sup>10</sup> Het Vierlandenplatform komt voort uit de internationale spoortop in 2016. Nederland, Duitsland, België en Luxemburg bezien op welke wijze grensoverschrijdende »passenger services« verbeterd kunnen worden.

<sup>11</sup> Over de stand van zaken van MaaS wordt/bent u via een separate brief geïnformeerd.

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 821.

<sup>13</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

wel nog wel een aantal obstakels te overwinnen. De komende periode ga ik daarom verkennende gesprekken voeren met de betrokken partijen om te inventariseren wat de opties zijn om de terugkeer van de nachttrein in Nederland mogelijk te maken. Mochten andere vervoerders zich melden met een realistisch plan dan zal ik uiteraard ook met hen het gesprek voeren.

Daarnaast zal ik in Europees verband bespreken op welke wijze er omgegaan kan worden met de beprijzing van de internationale treinreis, zoals bijvoorbeeld de door het KiM benoemde verschillen in gebruiksvergoeding, aangezien aanpassing hiervan in Europees verband effect heeft.

### *Internationale bus*

Zoals ik in de Kamerbrief van 31 januari 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 813) heb toegezegd, heeft het KiM op mijn verzoek ook onderzoek gedaan naar het gebruik en de potentie van de internationale bus op zowel korte als lange grensoverschrijdende verbindingen.

Het onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze brief<sup>14</sup> en laat zien dat het aanbod van internationale busverbindingen over langere afstanden vanuit Nederland groot is en snel groeit. Dit is terug te zien in de reisaantallen: die namen toe van 2 miljoen reizen in 2017 tot 3,5 miljoen reizen in 2018. Het gaat hierbij met name om sociaal-recreatief vervoer. De internationale bus concurreert op de lange afstand met name met de auto. In vergelijking met de trein is de internationale bus in de meeste gevallen langzamer en minder frequent, maar wel goedkoper en biedt meer directe verbindingen aan.

Op dit moment zijn er in Nederland 50 korte (minder dan 50 km) grensoverschrijdende buslijnen, allen onder een concessie. De meeste van deze lijnen hebben lage tot zeer lage reizigersaantallen (minder dan 200 per gemiddelde werkdag), mede door de nog altijd aanwezige grensbarrières tussen Nederland, Duitsland en België. Het huidige aanbod wordt door het KiM als ruim voldoende beoordeeld, daarnaast zien zij enkele mogelijk kansrijke nieuwe verbindingen al dan niet als alternatief voor spoorse plannen.

Ik sta positief tegenover de ontwikkeling van kwalitatief goed en duurzaam grensoverschrijdend busvervoer voor de reiziger. Er ligt een voorstel van de Europese Commissie voor marktopening in het busvervoer. Voor dit voorstel heb ik vorig jaar een impactanalyse uitgevoerd die ik eind vorig jaar naar de Kamer heb gestuurd<sup>15</sup>. De uitkomsten zijn, in lijn met het KiM rapport, dat het grensoverschrijdende (lange afstands)busvervoer een waardevolle aanvulling is op het bestaande aanbod van openbaar vervoer. De impactanalyse zal gebruikt worden voor de inzet van Nederland in het onderhandelings- en besluitvormingsproces in de EU. De conclusies van het KiM neem ik mee in de gesprekken in de regio over ambities ten aanzien van internationale verbindingen.

### *Vooruitblik*

Conform de motie van het lid Amhaouch<sup>16</sup> treed ik dit najaar in het kader van de BO's MIRT en de uitwerking van het Toekomstbeeld OV met de verschillende provincies in overleg over de voortgang van het interna-

<sup>14</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>15</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 683.

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 818.

tionale spoor. In relatie met het Toekomstbeeld OV kijken we naar de (on)mogelijkheden voor Amsterdam–Heerlen–Aken, routeopties Berlijn-trein en Den Haag–Eindhoven–Düsseldorf, aangezien dit afwegingen met zich meebrengt die het hele netwerk raken. Dit najaar zal ik ook met betrokken partijen over de voortgang ten aanzien van de Drielandentrein in gesprek gaan. Verder verwacht ik dit najaar ook nieuwe inzichten als gevolg van actieplan AirRail<sup>17</sup>, het advies van de ACM over Eindhoven–Düsseldorf en de MaaS pilots. Ik zal daarom na de MIRT gesprekken een brede update sturen over de ontwikkelingen op het internationaal spoor voor reizigers.

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

---

<sup>17</sup> Gezamenlijk plan van aanpak van IenW, KLM, Schiphol, NS en ProRail om het vliegtuig en de internationale trein dichterbij elkaar te brengen.