

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1124

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2023

Zoals uw Kamer bekend is, hecht ik veel belang aan het verbeteren van de internationale treinverbindingen van en naar Nederland. Door internationale reizigers betaalbare, duurzame en kwalitatieve verbindingen te bieden per spoor maken we Nederland groter. Het gaat daarbij om het slim verbinden van stedelijke en nationale netwerken; kort over de grens, maar ook verder in Europa. Dit in het besef dat de realisatie van internationale spoorverbindingen specifieke aandacht vraagt. Verschillen in systemen, capaciteitsverdeling, marktordening en financiering zorgen voor een noodzakelijke afstemming met buurlanden. Het uitbouwen van samenwerking over de grens is noodzakelijk om te komen tot de verbeteringen die we met z'n allen willen.

Met het werkprogramma Internationaal Spoor¹ heb ik u vorig jaar geïnformeerd over hoe we hier vorm aan geven. Ik werk met vervoerders, ProRail, provincies, andere lidstaten en de Europese Commissie aan de uitvoering van projecten om verbeteringen voor de reiziger tot stand te brengen. Sinds mijn laatste reguliere voortgangsbrief over het internationale personenvervoer per spoor op 12 september¹ heb ik uw Kamer meegenomen in een aantal relevante ontwikkelingen. Zo heb ik uw Kamer geïnformeerd over de intentieverklaring voor de Drielandentrein (3LT)², over de voortgang op het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)³, over het beveiligde vertrek van Amsterdam naar Londen⁴, over internationale verbindingen in de hoofd railnet (HRN) concessie⁵ en over de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken⁶. In deze brief schets ik de belangrijkste ontwikkelingen en voortgang in samenhang. Daarna zal ik uw Kamer over

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 994.

² Kamerstuk 29 984, nr. 1093.

³ Kamerstukken 22 112 en 32 404, nr. 3532.

⁴ Bijvoorbeeld Kamerstuk 29 984, nr. 1057.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1090.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1098.

enkele algemene thema's en specifieke verbindingen de relevante ontwikkeling inlichten. Met deze brief kom ik ook tegemoet aan mijn toezegging tijdens het commissiedebat Spoor van 8 juni⁷ om uw Kamer te informeren over de stand van zaken van grensoverschrijdende treinverbindingen.

Hoofdpunten

In de afgelopen periode heb ik uw Kamer geïnformeerd over het beveiligde vertrek van de Eurostar van Amsterdam naar Londen.^{8, 9} Zoals ik ook in het Commissiedebat Spoor van 8 juni aangaf, ben ik teleurgesteld dat er voor een periode van 7 tot 11 maanden geen oplossing is gevonden voor beveiligd vertrek naar Londen. Om die periode te verkleinen, blijf ik in gesprek met NS, ProRail en Eurostar. Desondanks zijn er in het afgelopen halfjaar gelukkig ook stappen gezet. Zo heb ik in maart van dit jaar de intentieverklaring voor de Drielandentrein (3LT) ondertekend met de Belgische Minister van Mobiliteit en Infrastructuur Van Gaans-Gijbels. Als resultaat van de samenwerking tussen vervoerders, infrabeheerders en overheden is hierin afgesproken dat er vanaf december 2023 elk uur een trein rijdt tussen België, Nederland en Duitsland. Ik kom hier verderop in de brief nog op terug.

Daarnaast was ik verheugd met de goedkeuring van tien proefprojecten als stimulans van grensoverschrijdend treinvervoer eerder dit jaar door de Europese Commissie (EC) in het kader van het Action Plan «Strengthening long-distance and cross-border passenger trains». Deze proefprojecten zijn bedoeld om bestaande obstakels voor de ontwikkeling van internationale treinverbindingen te identificeren zodat deze kunnen worden opgeheven. Het is belangrijk dat de EC het belang hiervan onderkent, gelet op de aard van de thematiek. Met plezier deel ik met uw Kamer dat twee van de tien proefprojecten direct betrekking hebben op het internationaal personenvervoer van en naar Nederland, namelijk de verbinding richting Londen en richting Barcelona.

Daarnaast bericht ik uw Kamer graag over de start van de nachttrein Brussel-Amsterdam-Berlijn in open toegang. Op vrijdag 26 mei jl. vertrok de eerste rit van de Nederlands-Belgische spoorwegmaatschappij European Sleeper. Met de komst van deze nieuwe verbinding wordt opnieuw een stap gezet in de terugkeer van de internationale nachttreinen. Over deze ontwikkeling ben ik verheugd, omdat het een goede aanvulling op en alternatief voor het vliegtuig op de korte afstand biedt.

Strategie Internationaal Spoor

Zowel in het Werkprogramma Internationaal Spoor¹⁰ als in het Commissiedebat Internationaal Spoor op 15 september 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1004) heb ik benoemd om dit jaar verder te werken aan een Strategie Internationaal Spoor. De strategie is in voorbereiding en ligt in het verlengde van het werkprogramma. Daarmee blijkt de strategie verder vooruit naar de mogelijkheden om het internationale vervoer te verbeteren en vormt het een afstemmingstraject om tot een gedragen richting te komen voor onze ambities met buurlanden, beheerders en vervoerders.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1122.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1105.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1104.

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 994.

Momenteel lopen een aantal onderzoeken die relevant zijn voor de strategie. Ik heb ProRail gevraagd de internationale corridors nader te bekijken wat betreft verbeteringsmogelijkheden. Daarnaast kijken we naar de ontwikkeling van de toekomstige reizigersvraag op basis van de eerdere Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de uitwerking van nieuwe scenario's. Deze analyses vormen relevante input voor de strategie.

Ik streef ernaar in het najaar de eerste contouren van een visie gereed te hebben, waarna de strategie verder kan worden uitgewerkt. De uitdaging zal zijn een balans te vinden tussen ambities, waarmee we de internationale reiziger beter kunnen bedienen, en realisme in termen van geld en planning. De afstemming met buurlanden en buitenlandse partijen is een belangrijke randvoorwaarde.

Algemene thema's

Actieagenda trein-luchtvaart

Onder de vlag van de actieagenda Trein en Vliegtuig werken KLM, Schiphol, NS, ProRail en IenW samen aan het verbeteren van het internationale treinproduct voor (transfer)reizigers op 6 bestemmingen. Een relevante bestemming voor de actieagenda is daarbij Brussel, waar reeds goede en frequente verbindingen per trein mee zijn en waar reeds een AirRail-product aangeboden wordt. Het idee is dat wanneer er een goed werkend AirRail-product voor reizigers van/naar Brussel kan worden geboden, dit vervolgens naar andere bestemmingen kan worden uitgerold.

Als onderdeel van de samenwerking heeft KLM samen met Thalys afgelopen zomer een nieuw AirRail product geïntroduceerd voor de bestemming Brussel in de vorm van een pilot, aanvullend op het reisproduct dat al aangeboden werd. Het verschil tussen deze producten is dat bij de pilot KLM vóóraf stoelen inkocht bij Thalys, waar dat voorafgaand aan de pilot pas gebeurde nadat een reiziger een reis bij KLM geboekt had. In dat laatste geval kon de reis niet altijd gegarandeerd worden bij aankoop. Met het vooraf boeken van stoelen in de Thalys kon bovendien een betere overstap van vliegtuig naar trein en vice versa worden gegeven aan de reiziger, meer gelijkend op een overstap van vliegtuig naar vliegtuig. In het commissiedebat van 15 september 2022 heb ik toegezegd de evaluatie van de AirRail pilot met uw Kamer te delen.

Zoals uw Kamer is gemeld in de vierde rapportage van de staatsagent voor KLM¹¹, heeft ook deze pilot afgelopen zomer helaas last gehad van de beperkte operationele capaciteit op Schiphol. Hierdoor hebben minder reizigers gebruik gemaakt of kunnen maken van de pilot dan vooraf gedacht, ondanks mitigerende maatregelen als het beschikbaar stellen van de SkyPriority-lane voor de AirRail-reizigers. De reizigers die wél van de pilot gebruik hebben gemaakt, waren in algemene zin tevreden over het product. Wel is naar voren gekomen dat vooral de informatieverstrekking naar de reiziger zowel voor als tijdens de reis beter moet. KLM heeft naar aanleiding van de pilot een aantal stakeholderworkshops georganiseerd, waarin vanuit alle betrokkenen verbeterpunten en acties zijn geïnventariseerd om het product verder te verbeteren, zodat het product succesvol uitgebreid kan worden. Het gaat dan om:

- Verbeteren van de klanten communicatie gedurende de gehele reis.
- Verbeteren van de airport transfer op Schiphol, maar ook op Brussel Zuid.

¹¹ Kamerstuk 29 232, nr. 57.

- Het ontwikkelen van een Roadmap bagage met zowel kortetermijnoplossingen als een lange termijnvisie.

De deelnemers van de actieagenda Trein-Luchtvaart hebben onderling afspraken gemaakt welke verbeterpunten en acties door welke partij worden opgepakt. Vanuit IenW is daarbij aangegeven dat we de samenwerking van de actieagenda blijven faciliteren. De reizigers die vanaf 26 maart gebruik maken van het uitgebreidere aanbod van het AirRail-product voor Brussel dat KLM heeft aangekondigd, kunnen hier gelijk van profiteren. Ondertussen blijven de deelnemers van de actieagenda oog houden voor andere maatregelen om het internationale treinproduct te verbeteren.

Met deze toelichting heb ik mijn gedane toezegging van 15 september jl. op dit onderwerp ingevuld.

Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T)

Ik begin met goed nieuws. Recent is de uitkomst van de Connecting Europe Facility (CEF) oproep van september 2022 bekend geworden. Via het CEF zal ruim € 80 miljoen beschikbaar worden gesteld voor medefinanciering aan een drietal door Nederland ingediende spoorprojecten: de capaciteitsversterking van de spoorinfrastructuur op Amsterdam CS (€ 70 miljoen), het verwijderen van de spoorwegovergang op de spoorlijn Venlo-Kaldenkirchen (€ 9 miljoen) en de ontwikkeling van het grensoverschrijdend spoor in het havengebied North Sea Port (€ 2 miljoen). Ik ben blij met deze toekenning voor een verdere versterking van het Europees spoornetwerk.

Over het herzieningsvoorstel voor het trans-Europees transportnetwerk (TEN-T) heeft het Europees parlement (EP) half april zijn positie vastgesteld. Onderdeel van deze positie is de toevoeging van de trajecten Zwolle-Münster en Emmen-Rheine aan het uitgebreide TEN-T netwerk. Op deze trajecten wordt de inzet van Nederland nog bepaald. Ik zal daarbij onder andere gebruikmaken van de actualisering van de TEN-T uitvoeringstoets¹² die ProRail op mijn verzoek uitvoert. Hierover zal ik uw Kamer na het zomerreces informeren.

Daarnaast steunt het EP de toevoeging van de Lelylijn (Amsterdam – Groningen – Bremen) aan het TEN-T netwerk. De Raad had hier eerder bij de vaststelling van zijn positie in december jl. ook toe besloten. Anders dan de Raadspositie wil het EP een hogere status aan de Lelylijn inclusief de verbinding van Groningen naar Bremen binnen het TEN-T netwerk toekennen (i.e. uitgebreid kernnetwerk). Zoals ik heb aangegeven in de beantwoording van de Tweede Kamervragen van 6 juni jl.¹³ over TEN-T, is het mijn inzet dat de Lelylijn deel zal uitmaken van het uitgebreide kernnetwerk van de TEN-T als eindresultaat van de komende onderhandelingen over het herzieningsvoorstel TEN-T tussen EP, EC en Raad. Deze inzet is in lijn met de motie van de leden Van der Molen en Minhas¹⁴, alsook de gewijzigde motie van de leden Van Ginneken en Alkaya¹⁵.

In het commissiedebat Spoor van 8 juni jl. is gevraagd welke acties hiertoe worden ondernomen. In september 2022 heb ik reeds met mijn Duitse ambtsgenoot over de Nederlandse inzet gesproken en het onderwerp is ook aan de orde gekomen tijdens de regeringsconsultatie

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 994.

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 2824.

¹⁴ Kamerstuk 35 925 A, nr. 57.

¹⁵ Kamerstuk 35 925-A, nr. 68.

van maart 2023. De Minister-President heeft het onderwerp ook aan de orde gesteld tijdens zijn gesprek met Nedersaksen in februari 2023. Op hoogambtelijk niveau is in mei gesproken over de internationale dimensie van de Lelylijn en daar is de Nederlandse inzet toegelicht. Als vervolg daarop zal verdere informatie worden uitgewisseld en wordt bezien waar kan worden samengewerkt bij de voorziene studies voor de internationale dimensie van de Lelylijn. Ook is het project ambtelijk gepresenteerd aan het Deense ministerie. Op ambtelijk niveau blijft er daarnaast contact met de verschillende deelstaten. Met name het contact tussen Nederland en Nedersaksen is intensief. Op politiek niveau zal ik de komende maanden zelf (opnieuw) contact hebben met mijn ambtgenoten van het Bondsministerie, van Nedersaksen, Bremen, Hamburg en Sleeswijk Holstein. Ambtelijk is er ook contact met de Europese Commissie over de Nederlandse inzet in de TEN-T trilogie.

Indien de Lelylijn wordt toegevoegd aan het TEN-T uitgebreid kernnetwerk is er hogere kans op financiering uit Europese middelen via de CEF. Echter, de Lelylijn zal daarbij concurreren met andere grensoverschrijdende projecten die in vergevorderd stadium zijn. Het budget voor CEF waar Nederland uit kan putten in de begrotingsperiode 2021–2027 bedraagt € 11,2 miljard. Hiervan resteert momenteel voor dergelijke infrastructuurprojecten nog € 2,9 miljard. Dit resterende budget zal naar verwachting worden opengesteld in de CEF-oproep van september 2023 met sluitingsdatum in januari 2024. Ik ben voornemens om, waar mogelijk, in deze CEF-oproep een aanvraag in te dienen voor de voorbereidingskosten van de Lelylijn. De omvang van de CEF-budgetten voor de EU-begrotingsperiode 2028–2034 en 2035–2042 zal afhangen van de besluitvorming door Raad, Europees parlement en Europese Commissie over de meerjarenbegroting van de Europese Unie.

Ticketing Roadmap en MDMS

Vice-President Frans Timmermans heeft de Europese spoorsector nadrukkelijk opgeroepen om voor de zomer van 2023 een Europees ticketsysteem werkzaam te hebben. In het verlengde hiervan verzoekt de motie van het lid Van Ginneken c.s.¹⁶ om een ticketing roadmap uit te werken, zodat internationale treintickets via alle verkoopkanalen van Nederlandse vervoerders te boeken zijn. Uw Kamer is geïnformeerd per brief van 18 november 2022¹⁷ over de ticketing roadmap die is opgesteld door de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), waaronder NS.

Naast de vrijwillige sectorinitiatieven bereidt de EC in de tweede helft van 2023 een wetgevend voorstel voor over Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS). Eurocommissaris Frans Timmermans heeft dit wetgevend initiatief in mei opnieuw aangekondigd in EenVandaag. De Kamer heeft mij per Commissiebrief om een reactie verzocht en daar geef ik op deze wijze invulling aan¹⁸. In het voorstel zal de EC naar verwachting inzetten op het bevorderen van innovatie en eerlijke concurrentie in het domein van multimodaal vervoer door het stellen van kaders voor het reserveren, boeken, betalen en uitgeven van tickets door derden. De EC wil hiermee het plannen en boeken van een (Europese) multimodale reis gemakkelijker maken. Door het delen van multimodale mobiliteitsdata dient ook de vindbaarheid en beschikbaarheid van internationale treintickets te verbeteren. Ik verwelkom een dergelijk initiatief en beschouw het als een belangrijke bijdrage aan de EU Green Deal. In de

¹⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 963.

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1075.

¹⁸ Commissiebrief van 31 mei 2023.

bijlage van deze brief stuur ik u ter informatie een informele reactie van mij en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op de Europese consultatie over dit wetsvoorstel. Tevens ben ik een impact analyse gestart ter voorbereiding van het Nederlands standpunt, zoals ik ook heb genoemd in het commissiedebat Spoor op 8 juni. Ik zal u via de gebruikelijke BNC-procedure informeren over het kabinetsstandpunt, nadat het voorstel door de EC is gepubliceerd.

Nachttreinen

Binnen Europa wordt het gebruik van nachttreinen steeds populairder. Op 26 mei jl. kwam een nieuwe nachttreinverbinding tot stand van European Sleeper tussen Brussel-Amsterdam-Berlijn. Om de verdere ontwikkeling van nachttreinen te stimuleren, heeft Nederland eind april een workshop over nachttreinen georganiseerd in het kader van het Platform International Rail Passenger Transport (IRP). Hierin is kennis uitgewisseld tussen lidstaten, vervoerders en infrabeheerders over onder andere beschikbaarheid van materieel, capaciteitsindeling, problemen met interoperabiliteit, en het dekken van kosten. Als potentiële oplossingen voor de obstakels is onder meer gesproken over timetable redesign (TTR), een Europese definitie van nachttreinen met Europese prioriteringsregels en het subsidiëren van de energie- en gebruikskosten voor nachttreinen (zoals de Belgische overheid van plan is). In de uitwerking van de strategie Internationaal Spoor zal de opbrengst van deze workshop meegenomen worden voor nachttreinen.

Marktordening internationale verbindingen

Naar aanleiding van mijn voorstel voor de marktordening internationale verbindingen in open toegang¹⁹ heeft uw Kamer de motie van het lid Alkaya c.s.²⁰ en de motie van het lid Madlener²¹ aangenomen om de internationale verbindingen in de nieuwe HRN-concessie op te nemen. In mijn reactie²² op hoe ik omga met die moties heb ik aangegeven de moties uit te voeren voor de kortgrensoverschrijdende verbindingen Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen, als ook de IC Brussel en de IC Berlijn in de middagspits richting Berlijn. Voor de langeafstandsverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt alsmede de IC-verbinding naar Berlijn (buiten de middagspits) is uitvoer van de moties vooral juridisch naar verwachting niet houdbaar. Het is aannemelijk dat deze verbindingen in open toegang worden aangeboden door bijvoorbeeld NS en partners²³. Tot 14 juni 2023²⁴ hadden vervoerders de tijd om een melding te doen bij de ACM om internationale treindiensten in open toegang aan te bieden voor de dienstregeling van 2025. Inmiddels zijn diverse meldingen gedaan. Ik bekijk op dit moment hoe ik omga met deze meldingen in relatie tot de ontwerpHRN-concessie. Daarover verwacht ik u na de zomer te informeren, wanneer de ontwerpconcessie met de Tweede Kamer gedeeld wordt. De beslissing hierover zal van invloed zijn op de keuzes binnen de Strategie Internationaal Spoor die ik eerder in deze brief heb geadresseerd.

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1002.

²⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1013.

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1020.

²² Kamerstuk 29 984, nr. 1090.

²³ Dit blijkt uit de Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang van Berenschot (Kamerstuk 29 984, nr. 955).

²⁴ Per abuis is eerder 1 juli 2023 gecommuniceerd, dat moet 10 juni 2023 zijn. Op basis van de Europese regels moet een vervoerder uiterlijk 18 maanden voorafgaand aan de start van de dienstregeling een melding doen bij de ACM en spoorcapaciteit aanvragen bij ProRail. De start van de dienstregeling is de tweede zondag van december.

Ontwikkelingen op specifieke verbindingen

ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel

NS heeft gemeld dat vanaf eind 2024 de eerste nieuwe ICE3-neo treinen op de route naar Frankfurt/Basel zullen gaan rijden. Volgens NS wordt het vanaf dat moment eenvoudiger om treinen langer te maken. Op de middellange termijn behoren een frequentieverhoging en het doortrekken van de verbinding richting München tot de mogelijkheden. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn zodra het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen (aan de Duitse zijde van de grens) gereed is. Of het eventueel doortrekken naar München realistisch is, wordt onderzocht door EuroLink, een samenwerkingsverband van verschillende Europese spoorpartners. De resultaten van het innovatieproject EuroLink zijn gericht op het internationaal faciliteren van marktontwikkelingen van alle vervoerders. ProRail is hier één van de initiatiefnemers van, met steun vanuit IenW. Hoewel het onderzoek nog loopt, zijn er de eerste signalen positief. De ideeën uit EuroLink betrek ik ook in de door mij geïnitieerde werkgroep Amsterdam – Wenen – Boedapest met ministeries en infrabeheerders uit Duitsland, Oostenrijk en Hongarije. In de multilaterale werkgroep kunnen deze beelden worden verdiept en met spoorvervoerders en andere belanghebbenden verder worden verkend en uitgewerkt.

Tegelijkertijd heeft onder andere de ICE richting Frankfurt/Basel te maken met een toenemende reizigersvraag en problemen rond de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Om problemen in de aankomende zomer te voorkomen hebben NS en DB maatregelen getroffen waarover uw Kamer vragen heeft gesteld. Ik heb u recent geïnformeerd over de zomermaatregelen van NS op deze verbinding voor komende zomer in reactie op vragen uit uw Kamer²⁵.

IC Amsterdam-Berlijn

Op de intercity (IC) Amsterdam-Berlijn is per 2024 een versnelling van de verbinding aanstaande, door wijzigingen in de dienstregeling aan de Duitse zijde van de grens. Momenteel werkt ProRail aan een aantal infrastructurele verbeteringen die daarvoor nodig zijn, onder meer rond station Oldenzaal. Voor de werkzaamheden staat vanaf het begin een krappe planning, maar worden de beoogde tussenmijlpalen dankzij gezamenlijke inzet gehaald.

Zwolle-Münster

Ik ben zeer tevreden met de stappen die we gezet hebben richting elektrificatie en doorkoppeling op de spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster. Tijdens de bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in november 2022 zijn er afspraken gemaakt om deze grensoverschrijdende verbinding te behouden en verbeteren.²⁶ Duitsland heeft eerder besloten de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren met 2028 als streefjaar. Omdat er momenteel dieseltreinen rijden tussen Enschede, Gronau en Münster/Dortmund betekent dit dat er, zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland, na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zou zijn. Met de toegezegde middelen uit afgelopen BO MIRT start ProRail binnenkort de verkenning voor zowel de elektrificatie als een eventuele latere doorkoppeling met het Nederlandse net op station Enschede, zodat deze internationale treinverbinding ook na

²⁵ Aangangsel Handelingen II 2022/23, nr. 2721.

²⁶ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

2028 kan blijven voortbestaan. In januari heb ik deze verbinding conform de motie van het lid Minhas c.s.²⁷ besproken met Minister Krischer van Nordrhein-Westfalen en hebben we beiden de goede samenwerking op dit dossier onderstreept. We verkennen op dit moment de mogelijkheden voor medefinanciering vanuit het CEF in de periode 2021–2023 voor in ieder geval het Nederlandse deel van de verbinding (dat reeds is opgenomen in het TEN-T netwerk).

IC Aken-Heerlen-Eindhoven

Recentelijk heb ik in een brief²⁸ aan uw Kamer aangegeven dat ik met provincie Limburg, provincie Noord-Brabant, nationale voertuigregister (NVR), vervoerders en infrabeheerders al enige jaren werk aan de totstandkoming van een robuuste intercityverbinding naar Aken vanuit Eindhoven via Heerlen. Het is voor mij belangrijk om deze economische centra op een duurzame manier met elkaar te verbinden. Om dit voor elkaar te krijgen, heeft de stuurgroep IC Aken met alle betrokken stakeholders in 2020 tot een tweeledige strategie besloten. De stip op de horizon waar naartoe wordt gewerkt is een volwaardige IC-verbinding naar Aken. In opdracht van IenW wordt hierover momenteel een onderzoek uitgevoerd. Tegelijkertijd bekijk ik op verzoek van uw Kamer (motie van de leden Geurts en Minhas)²⁹ samen met de regionale partijen en ProRail de mogelijkheden om op korte termijn een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken te laten rijden. Uit onderzoek blijkt dat een decentralisatie van deze verbinding in de dagranden het meest kansrijk lijkt. Om de mogelijkheden van decentralisatie nader in beeld te brengen heb ik daarom afgesproken in een werkgroep de decentralisatievariant nader te verkennen. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van rijk, provincie Limburg en provincie Noord-Brabant. Bij de verkenning worden de verschillende voors en tegens van een decentralisatie helder in beeld gebracht.

Drielandentrein Luik-Aken-Maastricht

Zoals reeds vermeld in het begin van deze brief zal de Drielandentrein in december 2023 door kunnen rijden van Luik naar Aken via Maastricht. In de aanloop naar de start van de verbinding is er al veel werk verricht. Zo zijn er afspraken gemaakt over de inzet van zowel Nederlands als Belgisch personeel op het traject. Daarnaast werken betrokken vervoerders, België en de provincie Limburg samen op zaken zoals kaartverkoop en tarifiering. De formele toelating van het materieel zal komende maanden door de vervoerder in overleg met de Belgische veiligheidsautoriteiten geregeld moeten worden. Verder zullen voor de start van de Drielandentrein nog proefritten met reizigers plaatsvinden om niet alleen de technische aspecten, maar de gehele reiservaring te testen.

Hamont-Weert

In december 2022 heb ik tijdens mijn werkbezoek in Weert met mijn Belgische collega's, de Limburgse gedeputeerde en vertegenwoordigers van reizigersorganisaties gesproken over de verbinding Weert-Hamont. Ook kan ik delen dat het onderzoek naar de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Hamont en Weert in de afrondende fase zit. Er wordt ter afronding momenteel een sessie georganiseerd waarbij de betrokkenen van het onderzoek worden geïnformeerd over de resultaten.

²⁷ Kamerstuk 35 925 A, nr. 48.

²⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1098.

²⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 933.

Ik zal uw Kamer hierover informeren zodra de definitieve resultaten bekend zijn.

Eindhoven-Düsseldorf

De IC Eindhoven-Düsseldorf gaat per december 2026 rijden. Begin 2023 is een besluit genomen over de voorkeursvarianten voor de benodigde aanpassingen in de infrastructuur. Het gaat daarbij om de alternatieven voor aanpassingen op het emplacement Eindhoven en het emplacement Venlo, gecombineerd met te nemen maatregelen op het baanvak Eindhoven-Venlo. ProRail werkt aan de verdere planuitwerking waarbij de kostenstijgingen en de bredere logistiek rond Eindhoven, Venlo en de Duitse grens worden betrokken.

Roosendaal-Antwerpen

Met regionale partijen, ProRail, NS en met Belgische partijen wordt gewerkt aan verbetering van de verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen in de vorm van een frequentieverhoging dan wel een snelheidsverhoging. Vanwege verschillende beveiligingssystemen in Nederland en België kan deze ambitie pas worden gerealiseerd na de invoering van ERTMS. Deze is op dit baanvak op zijn vroegst voorzien in 2028. Momenteel wordt met de regio uitwerking gegeven aan een grensoverschrijdende en gebiedsgerichte aanpak voor Roosendaal-Antwerpen. De inzet is om dit tijdig gereed te hebben voor bespreking op het BO MIRT van najaar 2023. Met de Belgische overheid wordt daarbij gesproken over het opzetten van een onderzoek naar de vervoerswaarde (het potentieel) van deze verbinding.

Wunderline Groningen-Bremen

Voor de Wunderline wordt hard gewerkt aan het realiseren van bouwstap 1 waardoor een reistijdwinst van 17 minuten wordt gerealiseerd per 2024. Daarnaast werken de Duitse partners aan het herstel van de Friesenbrücke. Verwachting is dat deze projecten op tijd gereed zijn om per dienstregeling 2025 de treindienst tussen Groningen en Leer weer te kunnen hervatten en wel met 17 minuten minder reistijd dan voorheen. In 2022 heb ik met uw Kamer gewisseld dat er tekorten speelden rondom zowel bouwstap 1 als bouwstap 2, onder meer vanwege de ontwikkeling van bouwkosten en de bodemgesteldheid. Waar de provincie Groningen het tekort op bouwstap 1 heeft weten op te lossen door een aanpassing in de scope, wordt er rondom de tekorten voor bouwstap 2 nog steeds onderzoek gedaan en discussie gevoerd over hoe verder te gaan, bijvoorbeeld door alternatieve of goedkopere invulling van bouwstap 2. Daarbij is onder andere gekeken naar een mogelijke alternatieve invulling van bouwstap 2 met de directe trein Groningen-Bremen. De resultaten van dat onderzoek zijn 15 juni jl. naar buiten gebracht door de provincie Groningen als trekker van het project.

Emmen-Rheine

Voor de spoorverbinding Emmen-Rheine, via Coevorden, Neuenhaus en Bad Bentheim, is in september 2022 een intentieovereenkomst gesloten tussen alle betrokken partners, waaronder IenW, provincie Drenthe, ProRail, het land Niedersachsen, de Landkreis Grafschaft Bentheim en de Bentheimer Eisenbahn AG. Het project Emmen-Rhine bevindt zich op dit moment in de planuitwerkingsfase, waarin onder andere nader wordt gekeken naar de kostenraming. Indien dit als gevolg van onder andere de huidige inflatie tot hogere kosten leidt, zullen de betrokken partijen met elkaar in gesprek gaan. Daarnaast heeft onlangs het Europees parlement

een voorstel aangenomen over de opname van traject Emmen-Rheine in het uitgebreide Trans-Europees Transport Netwerk (TEN-T). In de loop van 2023 zal hierover een definitief besluit worden genomen, waarbij risico's en kansen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen moeten worden.

Arnhem-Düsseldorf (RE19)

Om in de continuïteit van de succesvolle treinverbinding RE19 tussen Arnhem en Düsseldorf ook na 2028 te kunnen voorzien, heb ik besloten samen met de provincie Gelderland extra te investeren in deze verbinding. Het betreft een extra impuls vanuit het Rijk van ongeveer € 4 mln. om de exploitatie van het Nederlandse deel van het traject van 2028 tot en met 2035 te dekken. Arnhem-Düsseldorf vormt een belangrijke schakel tussen Oost-Nederland en het Duitse Ruhrgebied. Deze grensoverschrijdende verbinding is in 2017 mede tot stand gekomen door een tegemoetkoming vanuit lenW in een deel van de exploitatiekosten. Het Duitse VRR is concessieverlener en heeft de provincie Gelderland als Nederlandse partner gevraagd om ook na 2028 deze verbinding te continueren tot en met 2035. Het benodigde budget voor de exploitatiebijdrage van lenW is afkomstig uit de verkoop van het materieel op de Valleilijn, waarvan bij de gezamenlijke aanschaf destijds tussen het rijk en de provincie Gelderland is overeengekomen dat bij verkoop het vrijgevallen budget in onderling overleg wordt besteed aan een ander spoorproject in de provincie Gelderland. Ook de provincie is voornemens om voor de continuïteit van de treindienst extra budget vrij te maken.

Ter afsluiting

Ik constateer dat steeds meer reizigers de internationale trein weten te vinden. Tegelijk zien we dat groeiambities een goede planning vragen. Niet zomaar is de capaciteit, de infrastructuur en het personeel aanwezig om extra reizigers goed te kunnen bedienen, nog los van de benodigde afstemming over de grens. Ik hoop met de strategie Internationaal Spoor in een passend antwoord op deze uitdagingen te gaan voorzien. Samen met infrabeheerders en buurlanden is het zaak om goede en gerichte inzet voor internationale verbindingen te creëren, zodat bestaande en nieuwe vervoerders verbindingen optimaal kunnen benutten en er nieuwe trajecten tot stand kunnen komen.

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