

**INITIATIEFNOTA VAN DE LEDEN KOOPMANS EN
CRAMER****Inhoudsopgave**

1. Samenvatting	2
2. Inleiding.....	6
2.1 Aanleiding	6
2.2 Probleem- en doelstelling	6
2.3 Leeswijzer	9
3. Achtergronden.....	10
3.1 Verbindingen	10
3.2 Techniek.....	10
3.3 Exploitatie.....	11
3.4 Beleidsdocumenten.....	12
3.5 Europese regelgeving.....	14
3.6 Spoorwegwetgeving	16
3.7 Moties en kamerstukken.....	17
3.8 De taakopvatting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.....	18
4. Grenstracés	20
4.1 Inventarisatie	20
4.2 Kansen voor ontwikkeling.....	21
5. Knelpunten en kansen.....	30
6. Knelpuntenmatrix	43
7. Conclusies	45
8. Aanbevelingen	47
9 Concrete beslispunten en financiële consequenties	50
10. Bijlage: Inventarisatie per verbinding.....	53

1. Samenvatting

Het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer tussen Nederland, Duitsland en België is sterk achtergebleven in de ontwikkeling vergeleken met het binnenlands treinverkeer. Door het internationale karakter van deze lijnen is er geen duidelijke opdrachtgever die de verantwoordelijkheid neemt. Er is ook onduidelijkheid over de financiering en onvolkomenheid in de concessieverlening naar vervoerders toe.

Daar waar toch een moderne verbinding tot stand is gebracht, blijken de vervoersresultaten echter de prognoses ruim te overtreffen. Dit kan verklaard worden uit het grensoverschrijdende karakter van de economische regio's en sociale samenhang in deze gebieden, waar de eenwording van Europa al lang dagelijkse praktijk is.

Europese richtlijn 91/440/EEG (en de wijziging daarop met 2007/58/EG) bepaalt dat de markt voor grensoverschrijdende personenvervoersdiensten per spoor wordt vrijgegeven. Dit roept vragen op over het medegebruik van het hoofdrailnet. In het kader van de evaluatie spoorwetgeving zal daarom moeten worden gedefinieerd welke trajecten relevant zijn voor grensoverschrijdend treinverkeer.

In deze nota wordt een rondgang gemaakt langs alle regionale verbindingen, waarbij geconstateerd wordt dat door het nemen van enkele relatief eenvoudige maatregelen, de grensoverschrijdende regionale treinverbindingen een grote impuls kunnen krijgen. Hiervan profiteert niet alleen de gemiddelde forens. Deze verbindingen ondersteunen de hele economische en sociale samenhang in de regio's en daarover heen en verbeteren de bereikbaarheid van de HSL-stations net over de grens. Op deze manier wordt Nederland veel beter aangetakt op dit Europese netwerk, zonder dat de aanleg van peperdure infrastructuur benodigd is.

De aanbevelingen op een rij:

Algemene opvattingen / uitgangspunt beleid

1. **OVERGENOMEN** Erkennen dat technische verschillen tussen de verschillende landen an sich geen probleem zijn, maar vooralsnog wel een extra financiële opgave vergen ten opzichte van binnenlandse verbindingen.
2. **OVERGENOMEN** Op rijksniveau de mogelijkheden erkennen die het internationale HSL-net biedt voor de Nederlandse regio's op het gebied van economische en ruimtelijke ontwikkeling en die nabijheid gebruiken bij infrastructurele analyses en plannen.

Bevorderen marktontwikkeling op grensoverschrijdende verbindingen:

3. **NIEUW** Faciliteren van proeftrajecten zoals Eindhoven – Heerlen – Aachen en Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach (-Düsseldorf) door onder andere startsubsidies voor nieuwe grensoverschrijdende treindiensten
4. **NIET OVERGENOMEN** NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen) en nadrukkelijk verzoeken samen met de betrokken partijen in de Euregio's grensoverschrijdende tariefsystemen in het regionaal vervoer te ontwikkelen.

5. NIEUW 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.
6. NIET OVERGENOMEN 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
7. OVERGENOMEN De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren
8. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN Concessie termijnen over de grens beter afstemmen en/of grensoverschrijdend aanbesteden
9. NIEUW Ondersteuning van grensoverschrijdende aanbestedingen

Bevorderen regionale opdrachtgeverschap op regionaal (internationaal) treinverkeer

10. OVERGENOMEN Duidelijk vastleggen dat BDU-gelden ook voor grensoverschrijdende investeringen in verkeer en vervoer aangewend mogen worden

Rol voor minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op gebied van grensoverschrijdende treinverbindingen

11. OVERGENOMEN Vertegenwoordigen van de Nederlandse vervoersautoriteiten voor grensoverschrijdend treinverkeer als expliciete taak van de minister of staatssecretaris benoemen
12. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN Een aantal (vijf) treinstellen geschikt laat maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's, zodra daadwerkelijke inzet daarvan aan de orde is
13. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN EN GEACTUALISEERD Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor, in concreto: toekomstgericht uitbouw van grensoverschrijdende spoorinfrastructuren, aanbieden van nieuwe grensoverschrijdende treinverbindingen (in samenwerking met buitenlandse vervoerders), creatie van aantrekkelijke grensoverschrijdende tarieven
14. NIEUW 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)
15. OVERGENOMEN Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert
16. NIEUW 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.
17. OVERGENOMEN Nader onderzoek laten verrichten naar de voorspelbaarheid van potentiële reizigersaantallen op nieuwe verbindingen
18. NIEUW Het opzetten van gedetailleerde betrouwbare grensoverschrijdende vervoersmodellen ondersteunen
19. OVERGENOMEN Een bijdrage leveren aan het vlottrekken van de discussie over de verrekening van kaartverkopen tussen vervoerders

20. **GEACTUALISEERD** NS en regionale spoorvervoerders verzoeken om met grote spoed samen met vervoerders en autoriteiten in de buurlanden oplossingen te zoeken voor de OV-chipkaart problematiek in het grensoverschrijdend vervoer en voor de middellange termijn geïntegreerde systemen over de grens heen te ontwikkelen. Op korte termijn moet het mogelijk worden voor reizigers met een buitenlands adres een OV-chipkaart aan te vragen.
21. **NIET OVERGENOMEN** Op nationaal niveau tussen de Nederlandse en Duitse overheid de eisen aan en bevoegdheden van treinpersoneel afstemmen. Bijvoorbeeld door erkenning van diploma's.
22. **NIEUW** 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.

Aanbevelingen over verbetering reisinformatie

23. **GEDEELTELIJK OVERGENOMEN** Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren creditcard formaat kaartjes met vertrektijden vanaf het station tonen en op de dynamische vertrektijden-displays.
24. **GEDEELTELIJK OVERGENOMEN** 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. In Zuid-Limburg daarvoor op korte termijn het bestaande "Netplan snelverkeer Euregio Maas-Rijn" op alle stations gebruiken
25. **GEDEELTELIJK OVERGENOMEN** 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
26. **NIEUW** Vertrektijden van Hogesnelheidstreinen op dichtbij liggende HST-stations in het buitenland (bijv. Liège en Aachen) op reisinformatie van grensstations (bijv. Maastricht en Heerlen) tonen.
27. **NIEUW**: Bij de voorgenomen invoering van actuele reisinformatie in de binnenlandse treinen dient ook aangesloten te worden op de buitenlandse reisinformatie zodat hier geen nieuwe achterstand van het grensoverschrijdende openbaar vervoer ontstaat.

Aanbevelingen uitvoering van concrete projecten voor nieuwe grensoverschrijdende verbindingen

28. **OVERGENOMEN** Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS
29. **UITGEVOERD** Regie voeren om te komen tot een pilot waarbij de bestaande treindienst van Syntus wordt doorgetrokken tot Bad Bentheim en eventueel Rheine. Toezien op een pragmatische benadering van verschillende technische eisen die aan beide kanten van de grens met hetzelfde doel worden gesteld.
30. **GEACTUALISEERD** Onderzoek mogelijkheden voor heropening van station Eijsden door introductie van een lightrain verbinding tussen Maastricht en Luik in combinatie met verdere versnelling van de Maastricht-Brussel express of het doortrekken van de intercity Eindhoven-Maastricht tot Luik.
31. **OVERGENOMEN** Inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken
32. **NIEUW** Aanbrengen van een passeervoorziening bij Glanerbrug om versnelling en intensivering van de treindienst mogelijk te maken, mede te financieren uit het amendement Cramer / Koopmans

33. NIEUW 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 / Dijkema 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 de buitenlandse partners te realiseren
34. GEACTUALISEERD Verlenen van subsidiemiddelen voor de aanleg van nieuw spoor op de “Via Avantis”: 9 mln. € (Amendement Koopmans/Cramer)
35. NIEUW Verlenen van subsidiemiddelen voor de uitvoering van de tramlijn Hasselt – Maastricht: 6 mln. € (Amendement Koopmans/Cramer)
36. NIEUW NS stimuleren om het “Euregoticket” op relevante spoorlijnen in Zuid-Limburg (inclusief Roermond) te accepteren (zoals al lang in het Duitse deel van de Euregio Maas-Rijn gebeurd).

2. Inleiding

2.1 Aanleiding

“Bestuurlijke en juridische grenzen binnen Europa vormen een rem op praktische samenwerking. Hoog tijd dat probleem op te lossen.” “Begroeiing heeft de voormalige spoorlijn Nijmegen-Kleef in zestien jaar herschapen in een mini-jungle. De heropening is van groot belang voor de economie van de Euregio”

Minister van Binnenlandse Zaken G. ter Horst, De Gelderlander, 25 januari 2008

Deze nota ‘De grenzen voorbij’ is een initiatief van de leden Koopmans (CDA) en Cramer (ChristenUnie).

Een eerste blik op de reclameborden en in de krant leert dat het internationale treinverkeer bloeit: er zijn regelmatig acties te vinden voor de hogesnelheidstreinen naar Keulen, Brussel en Parijs onder de nieuwe productnaam NS Hispeed. Een nadere beschouwing leert echter dat dit beeld vooral opgaat voor de hogesnelheidsverbindingen. Het regionale treinverkeer en de feederverbindingen naar de HST-stations net over de grens blijven achter en worden op sommige plaatsen bedreigd.

Sinds 2000 is er door wijzigingen in de spoorwetgeving zoveel veranderd in het spoorvervoer dat alleen personen die beroepsmatig betrokken zijn het nog allemaal kunnen plaatsen. Voor de gemiddelde reiziger is alles nog steeds ‘de NS’. Na 8 jaar is het nu een goed moment om te evalueren wat al die veranderingen hebben teweeg gebracht, en of de huidige situatie nog de meest wenselijke is. Dit evaluatie-moment van de nationale wetgeving is ook al in deze wetgeving vastgelegd.

Als bijdrage aan deze evaluatie wordt in deze nota een inventarisatie gemaakt van alle spoorverbindingen die Nederland met haar buurlanden verbindt én een evaluatie van het huidige aanbod op deze lijnen. Er wordt gekeken welke toekomstperspectieven er voor de diverse verbindingen bestaan, en er worden knelpunten geïdentificeerd die de groei van deze ontwikkelingen momenteel in de weg staan.

Op 18 augustus 2008 boden de leden Koopmans en Cramer de Initiatiefnota “Grenzeloos Genoeg(en)?” aan de Kamer aan.¹ Vervolgens is hierover gesproken in een algemeen overleg op 11 september 2008.² Dit heeft geresulteerd in een beleidsbrief van de bewindspersonen van verkeer en waterstaat op 26 november 2008 en een stand van zaken brief op 14 juli 2009³. De Kamer heeft hierover gesproken in een voortgezet algemeen overleg op 3 september 2009⁴. In de nu voorliggende initiatiefnota zijn de resultaten van de genoemde overleggen en de beleidsbrief verwerkt. Verder is inzicht gegeven in de meest recente ontwikkelingen.

2.2 Probleem- en doelstelling

Het vervoersaanbod op de spoortracés die een verbinding vormen met onze buurlanden is op een enkele uitzondering na minimaal in verhouding met vergelijkbare binnenlandse tracés.

¹ Kamerstuk 31553 nr. 1 en 2

² Kamerstuk 31553 nr. 3

³ Kamerstuk 31553 nr. 4 en 5

⁴ Kamerstuk 31553 nr. 6

Bovendien houden de meeste recent ontwikkelde verbindingen direct vóór of na de grens op en zijn de grensoverschrijdende spoorinfrastructuren vaak onvoldoende (enkelspoor en/of niet geëlektrificeerd). Dit terwijl van een aantal grensregio's in de Nota Ruimte wel geconstateerd is dat deze belangrijke economische en sociale binding hebben over de grenzen heen en dus bijdragen aan de verdere ontwikkeling van de BV Nederland.

Probleemstelling

Welke oorzaken zijn er aan te wijzen voor het lage bedieningsniveau van grensoverschrijdend regionaal treinverkeer vergeleken met binnenlands treinverkeer, en hoe zou dit niveau verhoogd kunnen worden?

Doelstelling

Doel is na te gaan welke oorzaken aan te wijzen zijn voor het huidige lagere bedieningsniveau van de grenstracés in het spoorwegennet. Mochten de oorzaken niet uitsluitend liggen in gebrek aan belang of belangstelling van reizigers, regio's of vervoerders dan is tevens het doel voorstellen te doen die deze belemmeringen binnen de huidige regeerperiode wegnemen of significant verminderen.

Afbakening

Deze initiatiefnota richt zich primair op bestuurlijk-organisatorische aspecten. Technische en infrastructurele problemen worden in dit kader als overkomelijk beschouwd, gezien onder andere de bestaande doorgaande treindiensten tussen Amsterdam en Brussel resp. Frankfurt. Hieruit blijkt dat het technisch mogelijk is dergelijke verbindingen te exploiteren. De kosten die hiervoor gemaakt moeten worden passen wel binnen de scope.

Naar de vraag of specifieke verbindingen rendabel te exploiteren zijn en in de dienstregeling kunnen worden ingepast is geen onderzoek gedaan. Wanneer voor een potentiële verbinding initiatieven genomen zijn wordt voor dit onderzoek aangenomen dat er bij de regionale overheid voldoende reizigersbelang aan een dergelijke verbinding wordt gehecht om deze te rechtvaardigen.

In deze nota zal 'grensoverschrijdend personenvervoer per spoor' worden gedefinieerd als het vervoer van passagiers per trein over een traject waarbij de grens tussen landen wordt overschreden, zonder dat hierbij direct noodzakelijk is dat alle reizigers ook daadwerkelijk over deze grens reizen.

Onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen zijn onder te verdelen in een aantal categorieën.

Beschrijven huidige situatie:

- Op welke grenstracés is personenvervoer per spoor in principe mogelijk en op welke wijze wordt dat op dit moment ingevuld?
- Welke grensoverschrijdende verbindingen worden momenteel door de regio's onderzocht op haalbaarheid of zijn door de regio's aangemerkt als gewenst?
- Wat is de reden dat vrijwel alle regionale grensoverschrijdende verbindingen momenteel eindigen in de eerste stad aan één kant van de grens?

Inventariseren knelpunten en kansen

- Welke knelpunten hebben zich voorgedaan bij het realiseren van de bestaande grensoverschrijdende verbindingen?

- Welke knelpunten zijn geïdentificeerd bij het onderzoeken van de haalbaarheid van nieuwe verbindingen?

Voorstellen om realisatie van grensoverschrijdend personenvervoer per trein te stimuleren

- Welke maatregelen kan de Tweede Kamer nemen om grensoverschrijdend regionaal personenvervoer per trein te stimuleren? Dit kan bestaan uit:
 - Oplossen van knelpunten door aanpassingen in wetgeving
 - Oplossen van knelpunten door aanpassingen in financiering
 - Oplossen van knelpunten door aanpassingen in concessieverlening
 - Andere politiek-bestuurlijke maatregelen

2.3 Leeswijzer

Oorspronkelijke basis van de deze nota waren een groot aantal gespreken die gedurende het voorjaar van 2008 gevoerd zijn met stakeholders en initiatiefnemers rond het grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer. Inmiddels hebben sommige van de in de nota voorgestelde projecten een behoorlijke dynamiek kunnen ontwikkelen door de steun van de betrokken partijen op beide kanten de grens.

Hoofdstuk 3 bevat een verkenning van de huidige situatie en een analyse van wet- en regelgeving en relevante kamerstukken, In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de bestaande grenstracés en worden op basis van de inventarisatie de meest kansrijke tracés. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens een overzicht gegeven van de actuele stand van zaken op de enkele trajecten inclusief knelpunten en kansen. Hoofdstuk 6 bevat een knelpuntenmatrix per grensoverschrijdende verbinding. In hoofdstuk 7 en 8 volgen conclusies en besluitvoorstellen. Omdat er bij sommige van de genoemde projecten sinds de indiening van de eerste versie van deze initiatiefnota al een regionale goedkeuring en cofinanciering gerealiseerd is, worden er concrete financieringsbesluiten voorgesteld.

3. Achtergronden

3.1 Verbindingen

Momenteel worden er 4 grensoverschrijdende reizigerstreinverbindingen geëxploiteerd over de lange afstand:

- ICE Amsterdam – Keulen – Frankfurt,
- Thalys/IC Amsterdam – Brussel – Parijs,
- IC Amsterdam – Berlijn, en sinds voorjaar 2008
- IC Maastricht – Brussel

Daarnaast bestaan er 6 regionale grensoverschrijdende stoptrein-verbindingen:

- Groningen – Leer,
- Enschede – Gronau,
- Venlo – Kaldenkirchen,
- Heerlen – Aachen – Düren,
- Maastricht – Luik en
- Roosendaal – Antwerpen.

Naast de genoemde reguliere verbindingen bestaan nog incidentele verbindingen die 1x per dag of minder vaak rijden:

- Nachtreinen van A'dam naar Moskou, Kopenhagen, Praag en Duitsland
- Zon-Thalys naar Valence en Marseilles
- Ski-Thalys naar de Franse Alpen
- Private ski- en autotreinen naar Frankrijk en de Alpen
- Bedevaarttreinen naar Lourdes

Deze regionale verbindingen zijn op te delen naar hoogfrequente verbindingen (2x per uur, Enschede – Gronau en Roosendaal – Antwerpen) en minder frequente verbindingen (1x per uur tot 8x per dag op Groningen – Leer). Opmerkelijk is dat de routes die de lange afstandsverbindingen met Duitsland volgen, niet mede worden gebruikt door regionaal verkeer. Op de routes richting België is dit wel het geval. In het vervolg van deze nota zal alleen nog worden uitgegaan van de regionale verbindingen, tenzij anders vermeld.

De verbindingen worden geëxploiteerd door de buitenlandse regionale vervoerders in samenwerking met NS, met uitzondering van Groningen – Leer dat geheel wordt geëxploiteerd door Arriva Nederland. Ook het materieel dat wordt ingezet is van Belgische of Duitse komaf, wederom met uitzondering van Arriva. Alle grensoverschrijdende regionale verbindingen worden in zekere mate gesubsidieerd door de regionale overheden, zoals ook bij binnenlands aanbesteed spoor gebruikelijk is.

Enkele ontwikkelingen die in het oog springen zijn de start van een doorgaande verbinding Groningen – Leer in 2006 (voorheen met overstap), de halfuursdienst die sinds 2001 gerealiseerd is op Enschede – Gronau en de bedreigingen voor Roosendaal – Antwerpen met de komst van de HSL Zuid. De IC-verbinding Maastricht – Brussel is onlangs na een proefproject van 2 jaar voor onbepaalde termijn voortgezet.

Daarnaast wordt regelmatig geïnventariseerd of voormalige verbindingen hersteld of nieuwe verbindingen aangelegd kunnen worden. Voorbeelden hiervan zijn Emmen – Meppen (ChristenUnie-verzoek bij de behandeling van het MIRT eind 2007) en de voormalige verbindingen vanuit Noord Brabant met België. Dit soort reconstructies vallen echter buiten de scope van deze nota, dat zich richt op verbindingen die fysiek (nog) aanwezig of al in aanbouw zijn.

3.2 Techniek

De treinen in België en Duitsland rijden onder een ander technisch systeem dan in Nederland: zie kader. Dat dit niet onoverkomelijk is tonen de bestaande verbindingen aan, maar de

aanschaf en toelating van materieel dat met meerdere technische systemen overweg kan brengt wel extra kosten met zich mee. Naast de lange-afstandstreinen ICE en TGV/Thalys is ook regionaal materieel internationaal inzetbaar.

De Nederlandse dieseltreinstellen DM'90 ('Buffels') hebben enkele jaren de verbinding Heerlen – Aachen gereden, maar deze treinen zijn inmiddels teruggebouwd tot 'normale' binnenlandse stellen en zijn in hun huidige vorm niet meer toegelaten in Duitsland.

Technische verschillen NL vs. Buitenland		
	Stroomvoorziening	Beveiliging
Nederland	1500 V =	ATB EG/NG
België	3000 V =	Mémor/Krokodil
Duitsland	15.000 V ~	Indusi

Acht Nederlandse dieseltreinstellen 'Stadler GTW' van Arriva zijn aangepast om ook in Duitsland te kunnen rijden (tot Leer), dit aantal wordt de komende jaren nog uitgebreid door na-bestelling van nieuwe treinstellen. Deze treinen worden door hun Nederlandse eigenaars Arriva en Veolia "Spurt" respectievelijk "Velios" genoemd.

Voor het overige zijn het voornamelijk Duitse dieseltreinstellen type Talent die zijn aangepast om dienst te kunnen doen in Nederland (momenteel alleen op trajecten die voorzien zijn met assentellers) en Belgische treinstellen type AM'75 'Varkensneus' en AM'86 'Duikbril' die wel aangepast zijn aan het Nederlandse beveiligingssysteem, maar eenvoudig onder halve kracht op de Nederlandse stroomvoorziening rijden.



Figuur 1: treinstellen type Talent richting Heerlen, Buffel op station Enschede en AM '75 nabij Roosendaal

3.3 Exploitatie

Met de invoering van de Spoorwegwet in 2000 nam NS vanwege haar historische positie het grensoverschrijdende aanbod voor haar rekening, hoewel hierover in de concessie Hoofdrailnet (HRN) niets was opgenomen. Voorheen was zij automatisch betrokken bij alle grensoverschrijdende verbindingen aangezien NS de enige spoorvervoerder in Nederland was. Tot op heden is slechts de verbinding Groningen – Leer in andere handen overgegaan en is op Arnhem – Emmerich geëxperimenteerd door Syntus, de andere verbindingen worden nog geëxploiteerd door samenwerkingsverbanden waarin NS partij is.

Met de opkomst van regionale aanbestedingen op het spoor is de rol van de regionale spoorvervoerders groter geworden, waardoor ook een rol in het grensoverschrijdende vervoer voor de hand liggend wordt. Naast eerder genoemde Arriva heeft Veolia (concessiehouder in Limburg) interesse getoond voor de verbinding Heerlen – Aachen (en verder in de Regio Aachen), en Syntus is betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe verbindingen als Arnhem – Emmerich en Hengelo – Rheine.

3.4 Beleidsdocumenten

Nota Ruimte (april 2004)

In deze nota is met name de paragraaf over ‘Nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen’⁵ van belang omdat deze voor een deel samenvallen met de gebieden waar grensoverschrijdend spoorvervoer aan de orde is.

In deze paragraaf wordt niet alleen de ruimtelijke inpassing van infrastructuur belicht, maar ook het belang van bundeling van infrastructuur op assen tussen de economische kerngebieden en de grootstedelijke gebieden over de grens:

“In oostelijke richting verbinden de hoofdverbindingen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad (en de Randstad Holland als geheel) met Twente, Arnhem-Nijmegen, het Duitse Rijn/Roergebied en verder onder meer richting Frankfurt en Berlijn. [...] In zuidelijke richting verbinden de hoofdverbindingssassen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad (en de Randstad Holland als geheel) met Brabantstad, Maastricht-Heerlen, de Vlaamse Ruit en verder richting Parijs.”⁶

In dit hoofdstuk worden verder de benoemde kerngebieden nader beschouwd en worden de infrastructurale opgaven voor deze gebieden belicht, waaronder die van de grensoverschrijdende kerngebieden

Nota Mobiliteit (september 2004)

In de Nota Mobiliteit is het uitgangspunt dat ‘mobiliteit mag’. De provincies en WGR-plusregio’s zijn hierbij verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoersbeleid. In de Nota Mobiliteit wordt wel gewag gemaakt van het belang van goede grensoverschrijdende verbindingen⁷, maar hieraan wordt geen concrete actie of doelstelling gekoppeld. Wel wordt (in figuur 1.3, overgenomen uit de Nota Ruimte) een aantal grensoverschrijdende economische kerngebieden van nationaal belang aangewezen die in dit kader van belang zijn, waaronder Parkstad Limburg en Twentestad.

De nota maakt melding van het voornemen om in de betreffende kabinetsperiode (2004-2006) géén nieuwe spoorinfrastructuur aan te leggen maar in te zetten op benutting van de bestaande capaciteit om groei te accommoderen. Op het gebied van onrendabel spoorvervoer (vrijwel alle regionale lijnen in Nederland zijn financieel gezien niet rendabel) noemt de nota een aantal maatregelen die als onderdeel van regionaal maatwerk genomen kunnen worden, waaronder vereenvoudigde exploitatie, andere eisen aan gebruik van het spoor en maatregelen in de ruimtelijke ordening.⁸

⁵ Paragraaf 2.2, ‘Nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdassen’, pag 63

⁶ Paragraaf 2.2.4.2, ‘Hoofdverbindingssassen, selectie en karakteristieken’, pag 74

⁷ Paragraaf 1.3, ‘strategisch vernieuwen’, pag 27

⁸ Paragraaf 3.2, pag 57, kader ‘Maatregelen bij onrendabel spoorvervoer’

KAART B Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: economie, infrastructuur, verstedelijking



Figuur 2: nationale hoofdinfrastructuur en economische kerngebieden volgens Nota Mobiliteit

Voor wat betreft het regionaal spoorvervoer wordt een toezegging gedaan: “per treindienst zal worden bezien welke (combinaties van) maatregelen positief effect hebben op de rentabiliteit van de treindienst. De minister van Verkeer en Waterstaat zal op basis van de analyse en afweging aangeven hoeveel rijksgeld beschikbaar wordt gesteld voor de desbetreffende vervoer-relatie. Hierbij is de meest kosten-effectieve exploitatie met een optimale vervoerwaarde, uitgangspunt in lijn met de beleidslijn van de Nota Mobiliteit”. [...] “Wanneer decentrale overheden aanvullende wensen hebben ten aanzien van de meest kosteneffectieve exploitatie, zijn deze voor rekening van de decentrale overheid (BDU).”⁹

Opmerkelijk is dat de Nota Mobiliteit vooral spreekt over stedelijk gebied (met name de Randstad) en het platteland, terwijl rijksbemoediging met de economische kerngebieden uit de Nota Ruimte, die in de inleiding genoemd wordt, nergens uitgewerkt wordt. Ook ligt veel nadruk op de decentralisering van de verantwoordelijkheid voor het verkeer- en vervoerbeleid: de rijksoverheid is hierin (met name voor wat betreft regionaal OV) slechts faciliterend.

Aanknopingspunten voor het regionaal grensoverschrijdend treinverkeer zijn:

- de expliciet genoemde rijksbemoediging met (grensoverschrijdende) economische kerngebieden
- de nadruk op het beter benutten van bestaande spoorinfra
- de stelling dat rijksgeld zal worden vrijgemaakt voor de meest doeltreffende exploitatie van regionale treinverbindingen

Het rapport “Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020”

In dit rapport benoemt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid vijf belangrijke redenen waarom de frequentie een zwaarwegend argument is in de bepaling van de potentie van een

⁹ Paragraaf 3.3, ‘Strategie: partijen in de regio aan zet’, pag 67

spoorverbinding. Wanneer de regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen worden vergeleken met binnenlandse verbindingen valt op dat met name de frequentie sterk achterblijft. Waar voor het binnenlands vervoer 2 stoptreinen per uur vrijwel het absolute minimum is¹⁰ en vaak wordt aangevuld met sneltreinen of Intercity's, is een frequentie van slechts één trein per uur de meest voorkomende bediening op grensoverschrijdend vervoer.

Rijksnota Pieken in de Delta (juli 2004)

Hierin wordt ook gewezen op het belang van goede regionale samenwerking, niet alleen binnen de landsgrenzen maar ook daaroverheen. De grensoverschrijdende regio's Twentestad, Parkstad Limburg en de regio Roosendaal – Antwerpen worden met name aangewezen als grensoverschrijdende economische kerngebieden waar een goede samenhang (o.a. in infrastructuur) moet worden gewaarborgd. Juist in deze regio's bestaat al grensoverschrijdend regionaal treinverkeer. Een investering in deze verbindingen kan dus niet alleen gebaseerd worden op vervoerskundige argumenten, maar ook op basis van de ruimtelijk-economische samenhang.

Regeerakkoord

In het regeerakkoord is het voornemen opgenomen om in de regeerperiode 2007 – 2011 te komen tot een groei van het aantal reizigers per trein van 5% per jaar. Om dit mogelijk te maken moet ingezet worden op vervoer in de volle breedte: niet alleen de grote hoofdverbindingen moeten daarvoor op orde zijn maar ook de regionale verbindingen die als voor- en natransport dienen moeten hoogwaardig zijn. Daarom is ook het ontwikkelen van het achtergebleven grensoverschrijdende regionale treinverkeer van belang.

3.5 Europese regelgeving

De Europese regelgeving voor het spoor is een ingewikkelde brei van regels en interpretaties, getuige ook de discussies die bijvoorbeeld ontstonden in de Kamer bij het debat over snelheidsverhoging op het Nederlandse spoor¹¹.

Toch valt er wel het één en ander te duiden: met richtlijn 1692/96/EG werd het belang van goede grensoverschrijdende spoorverbindingen benoemd door vaststelling van het TransEuropees Netwerk (TEN). Dit netwerk is volgens de richtlijn bepalend voor de ruimtelijke en economische samenhang binnen de Europese Unie, de lidstaten hebben zich eraan gecommitteerd deze verbindingen goed te onderhouden en waar mogelijk uit te breiden of te verbeteren. Vrijwel alle verbindingen uit deze studie blijken onder dit netwerk te vallen, slechts Terneuzen – Gent, Nijmegen – Kleve en Enschede – Gronau behoren niet tot het TEN.

Ook richtlijn 2001/16/EG heeft veel stof doen opwaaien, aangezien deze richtlijn interoperabiliteit op het Europese spoor beoogt. In de eindsituatie zou elke trein zonder problemen over de grens moeten kunnen rijden zonder dat daarvoor speciaal extra apparatuur aan boord nodig zou moeten zijn. Zover is het echter nog lang niet en moeten nog aanzienlijke investeringen gedaan worden voor een echt interoperabele spoorsector realiteit is.

De belangrijkste richtlijn in deze context is echter 91/440/EEG. In deze richtlijn (en de wijziging daarop met 2007/58/EG) wordt vastgelegd dat per 1 januari 2010 de markt voor grensoverschrijdende personenvervoersdiensten per spoor wordt vrijgegeven.

¹⁰ Met uitzondering van het laatste deel van enkele enkelsporige lijnen in Groningen en Friesland

¹¹ AO Reistijdverbetering Spoor, donderdag 10 april 2008

Vrij vertaald komt deze richtlijn erop neer dat een internationale vervoerder door mag rijden tot binnenlandse verbindingen die voor het internationale deel relevant zijn, en daarbij ook reizigers mag meenemen op het binnenlandse traject. De richtlijn maakt wel een uitzondering mogelijk voor exclusiviteitsrechten die al aan binnenlandse vervoerders vergeven zijn. Als gevolg hiervan zouden op een verbinding Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen ook door de internationale vervoerder reizigers op het binnenlandse deel vervoerd mogen worden. Het is echter waarschijnlijk dat de huidige vervoerder niet zonder slag of stoot zijn (middels de concessie HRN verleende) alleenrecht afstaat, ook al erkent NS wel de gevolgen die 2007/58/EG kan hebben.



Figuur 3: het Trans Europees netwerk in Nederland: in paars het HSL-net, in groen het conventionele net

Door pro-actief in de Nederlandse concessie HRN specifieke trajecten aan te geven waar internationale relaties worden onderkend en dus concurrentie van een internationale vervoerder gedoogd moet worden, kan invulling gegeven worden aan deze richtlijn en kan tevens naar NS toe duidelijkheid worden gegeven over wat hen mogelijk te wachten staat. Duidelijk is dat er op één of andere manier een beroep op de richtlijn gedaan zal worden, zo is de haalbaarheid van het project HSTconnect (zie paragraaf 4.2, inmiddels onder de naam “RoCK”) juist op dit principe van het meenemen van binnenlands vervoer geënt.

Tenslotte is nog de richtlijn 1370/2007/EG ofwel de Public Service verordening van belang. Deze verordening, die de bevoegdheid van regionale overheden regelt om bijvoorbeeld via concessies of subsidies het OV te reguleren in gebieden waar dat niet helemaal aan de markt kan worden overgelaten, noemt expliciet ook het grensoverschrijdende spoorvervoer als onderwerp waarop concessies en/of subsidies mogen worden verleend. Dit geeft de grensregio's veel meer mogelijkheden om het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer te reguleren dan voorheen het geval was.

3.6 Spoorwegwetgeving

De wetgeving op het gebied zal in deze nota niet uitgebreid besproken worden, slechts opvallende onderdelen worden hier uitgelicht.

Concessiewet

In deze wet is geregeld dat het regionale spoorvervoer in principe door de decentrale overheden wordt aanbesteed, NS heeft de concessie tot 2015 om exclusief vervoer aan te bieden op het Hoofdrailnet (HRN). Dit HRN omvat alle verbindingen tussen alle Intercitystations (zowel stop- als snelle treinen) in Nederland plus enkele strategisch belangrijke regionale lijnen. In enkele gevallen moet NS ruimte bieden aan andere vervoerders om een redelijke exploitatie van een regionale lijn mogelijk te maken.

Spoorwegwet

Als gevolg van deze wet hebben nieuwe vervoerders hun intrede gedaan op het Nederlandse spoor: Arriva in Noord Nederland en Zuid Holland, Syntus in Achterhoek en Twente en Veolia in Limburg. Frappant hierbij is dat de grensoverschrijdende verbindingen in deze regio's nog steeds geëxploiteerd worden door organisaties waarin NS partner is, terwijl andere vervoerders inmiddels het vervoer in die provincie verzorgen. Langzaam vindt hier een verschuiving plaats (Groningen – Leer is overgegaan naar Arriva en Veolia heeft interesse om Heerlen – Aachen over te nemen) maar de vanzelfsprekendheid waarmee deze verbindingen bij NS zijn gebleven past niet meer in de huidige verhoudingen.

Tenslotte is in de Spoorwegwet en de Concessiewet bepaald dat deze eind 2008 geëvalueerd en indien nodig aangepast zullen worden.

3.7 Moties en kamerstukken

De Tweede Kamer heeft de in de periode sinds de invoering van de Spoorwegwet 2000 een aantal moties en amendementen ingediend (en goedgekeurd) waarin aandacht wordt gevraagd voor of opdrachten worden gegeven met betrekking tot regionaal en/of grensoverschrijdend treinverkeer.

In de **motie Verdaas** (30800 A nr 26, oktober 2006) wordt de regering opgeroepen om:

“een visie op het internationaal treinverkeer te ontwikkelen met daarin aandacht voor mogelijk te heropenen grensoverschrijdende spoorverbindingen, voor mogelijkheden voor integratie van deze spoorverbindingen met de binnenlandse dienstregeling door het doortrekken van treinen naar grotere binnenlandse knooppunten (bijvoorbeeld Zwolle – Gronau, Eindhoven – Ruhrgebied en Groningen – Bremen) en voor uitbreiding en versnelling van de verbindingen tussen de Randstad en Duitsland”.

Daarnaast is de **motie Duyvendak** (30 196, nr. 22, april 2008) interessant:

“De Kamer,
gehoord de beraadslaging,
overwegende, dat vliegen het milieu zwaar belast;
overwegende, dat op kortere afstanden de (hogesnelheids)trein een goed alternatief is;
verzoekt de regering te bewerkstelligen dat bij internationale dienstreizen tot 500 kilometer in principe de (snelle) trein wordt genomen,
en gaat over tot de orde van de dag.”

Door deze motie aan te nemen onderstreept de Tweede Kamer het belang van goede grensoverschrijdende verbindingen om de concurrentie met het vliegtuig aan te kunnen.

Het **amendement Van Hijum** (30300 A nr 16, november 2005) en de **motie Van Hijum** (29984 nr 66, augustus 2006) zijn illustratief voor de bijsturing door de Kamer in het belang van het regionaal treinverkeer. Middels het amendement werd voor de periode 2007-2010 een bedrag van €105 miljoen beschikbaar gemaakt voor verbetering van de verbindingen in Brabantstad. De motie roept de regering op om specifieke maatregelen voor te stellen voor een verbetering van de bereikbaarheid per spoor van Noord- en Oost Nederland.

Bij de behandeling van de begroting Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2008 is de **motie Cramer/Koopmans** (31200 XII nr. 64, december 2007) aangenomen welke de regering verzoekt in samenwerking met de decentrale overheden een quick-scan te doen naar de markt- en capaciteit op de regionale spoorlijnen en de resultaten hiervan met de aangekondigde mobiliteitsvisie te presenteren. Deze motie is ingediend gezien het grote aantal wensen in de regio voor inhaalsporen en spoorverdubbeling en het feit dat in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) een analyse van de regionale spoorverbindingen ontbrak.

De grenstoeslag op internationale treinkaartjes en de verkrijgbaarheid van grensoverschrijdende treinkaartjes zijn regelmatig onderwerp van debat geweest. Er zijn **schriftelijke vragen door het lid Cramer** gesteld over de verkoop van internationale treinkaartjes (aansluitend nr. 713 vergaderjaar 2007-2008, oktober 2007) waarbij o.a. gevraagd werd naar de boekingskosten voor deze kaartjes, de verkrijgbaarheid van deze kaartjes en de procedure voor het omboeken.

De Tweede Kamer heeft zich aldus de afgelopen jaren meerdere malen uitgesproken over het belang van grensoverschrijdend en/of regionaal treinverkeer. Desondanks zijn er in diezelfde periode (2000 – 2008) slechts twee concrete verbeteringen te melden (Groningen – Leer en Enschede – Gronau, beide na vooral regionaal initiatief) en is er zelfs sprake van dreigende vermindering van het aanbod op de verbinding Zeeland / Noord Brabant – Antwerpen.

Om de ontwikkeling van grensoverschrijdend regionaal treinverkeer een steun in de rug te geven hebben de Tweede Kamerleden Koopmans en Cramer het initiatief genomen om voorliggende initiatiefnota op te stellen met als doel een set concrete maatregelen aan de Tweede Kamer voor te leggen. Ter ondersteuning hiervan hebben zij gezamenlijk **amendement Koopmans/Cramer** (31700 A nr 71, 18 december 2008) ingediend dat een fonds van €20 miljoen regelt voor initiatieven op het gebied van grensoverschrijdend regionaal treinverkeer.

3.8 De taakopvatting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Sinds het jaar 2000 heeft zich een grote verschuiving op het Nederlandse spoor voorgedaan: van een situatie waarin NS als nationaal vervoerder het gehele spoorvervoer beheerde en beheerste naar een diversiteit aan vervoerders die elk hun deel opeisen. Ook het ministerie heeft hierdoor een nieuwe rol gekregen. Niet langer is zij als opdrachtgever van NS verantwoordelijk voor al het spoorvervoer in Nederland, maar zij stuurt slechts nog Prorail en de Hoofdrailnetconcessie van Nederlandse Spoorwegen aan. Het regionale spoorvervoer wordt voor een groot deel door provincies en regio's aangestuurd.

Als gevolg van hiervan is de spoorwereld van een hiërarchische organisatie tot een netwerkorganisatie geëvolueerd. Vanuit de hiërarchische leidende positie is het ministerie nu één van de spelers in een complex veld geworden, zij heeft nog slechts indirecte invloed op twee spelers in het netwerk in plaats van een leidinggevende rol in het hele werkveld. Om in zo'n netwerkorganisatie tot resultaten te komen is echter een totaal andere manier van aansturing, houding en strategie noodzakelijk dan in een hiërarchie waarin één partij de baas is¹².

Er is geen officieel nieuw beleidsdocument bekend waarin V&W zich principieel uitdrukt over haar nieuwe rol en welke taken of opstelling daar wel of niet bij horen. Uit de reactie van het ministerie in diverse dossiers en uit diverse overleggen sindsdien is echter voor het grensoverschrijdende treinverkeer de volgende taakopvatting af te leiden:

1. Internationale lange afstand met HSL. Dit is volledige verantwoordelijkheid van V&W. Concreet: HSL Zuid als onderdeel van Trans Europese Netwerk. Er zijn naast de HSL Zuid géén nieuwe HSL verbindingen voorzien. HSL Oost is uitgebreid onderzocht en een jaar of vijf geleden niet nuttig bevonden, hetzelfde geldt voor Zuiderzeelijn.
2. Grensoverschrijdend spoorvervoer met een bovenregionaal karakter. Het gaat om IC's die stedelijke centra met elkaar verbinden. Voorbeelden zijn IC Amsterdam - Berlijn en Beneluxtrein Amsterdam - Brussel. Het initiatief voor deze treindiensten ligt bij de markt, als er voldoende marktpotentieel is wordt deze dienst aangeboden.
3. Grensoverschrijdend spoorvervoer op regionale schaal. Dit zijn vaak stoptreinen of lightrail. Voorbeelden zijn Groningen - Leer, Enschede - Gronau en Heerlen - Aachen. Provincies en regio's dragen hiervoor verantwoordelijkheid. Waar nodig kan V&W wel faciliteren om initiatieven van met name provincies te ondersteunen.

¹² Vrij naar: 'Management in Netwerken'

V&W treedt dus met name op als (hiërarchisch) verantwoordelijke voor categorie 1: HSL. De overige diensten worden aan de markt (2) en de provincies (3) overgelaten. In het licht van EU-regelgeving voor liberalisatie worden initiatieven van de markt (categorie 2) na 2010 meer en meer mogelijk. Dat het initiatief voor regionale verbindingen bij provincies en regio's ligt past bij het algemene beleidsprincipe 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Provincies en regio's zijn immers de vervoersautoriteit op dit schaalniveau.

Het is echter de vraag of het ministerie met deze opvatting volledig recht doet aan de taken die er op dit gebied liggen. Met name de genoemde ondersteuning van de provincies verdient extra aandacht, aangezien 'faciliteren' een heel vrij en rekbaar begrip is. Bovendien heeft de Tweede Kamer in de motie Verdaas¹³ de regering expliciet opdracht gegeven om tot een visie op het internationale regionale treinverkeer te komen. Dit strookt niet met de verwoording zoals de minister die onder andere koos in zijn brief over netwerkaanpak, waarin eerdergenoemde standpunten ook naar voren komen.

Bovendien is het de vraag of deze houding de meest effectieve is. Wanneer de verantwoordelijkheid voor regionale (grensoverschrijdende) treinverbindingen overgedragen is aan de regionale overheden of zelfs aan de marktpartijen, dan is V&W nog steeds via haar betrokkenheid bij Prorail en NS indirect partner in het netwerk. Met name de invloed op ProRail is hierbij van groot belang, omdat grensoverschrijdende spoortrajecten nog steeds vaak onvoldoende infrastructurele mogelijkheden tot uitbreiding van treindiensten kennen. Het traject Heerlen – Herzogenrath (enkelspoor en niet geëlektrificeerd) is hiervoor een goed voorbeeld. Ook de onvermijdelijke problematiek voor het grensoverschrijdend ticketing na de volledige invoering van de OV-chipkaart (eilandsysteem) en de terughoudende positie van NS daartegenover is een belangrijk veld waar de invloed moet worden uitgeoefend.

Door zich volledig afzijdig te (willen) houden van het regionale grensoverschrijdend treinverkeer zou het ministerie nieuwe ontwikkelingen in dit veld daarom passief tegenwerken, terwijl een concrete invulling van de term 'faciliteren' juist een passieve of zelfs actieve bijdrage zou kunnen en moeten leveren in lijn met onder andere de motie Verdaas. Het feit dat een partij in het netwerk niet langer leiding geeft aan het geheel houdt niet automatisch in dat die partij ook niet langer bij het netwerk betrokken hoeft te zijn!

De minister heeft in 2009 met de Beleidsbrief "Internationaal Personenvervoer per Spoor" nadere invulling gegeven aan zijn visie op dit onderwerp, zonder dat de hierboven genoemde zorgpunten daarin expliciet en volledig weggenomen worden.

¹³ Zie hoofdstuk 3.7

4. Grenstracés

4.1 Inventarisatie

Nederland kent een aantal grensoverschrijdende spoorverbindingen, waarvan het merendeel momenteel actief in gebruik is. Onderstaand overzicht geeft aan welke grensoverschrijdende verbindingen voor dit onderzoek in aanmerking zijn genomen. Hierbij is gekozen voor alle fysiek aanwezige spoorverbindingen, ongeacht de staat waarin zij verkeren. Deze tabel is samengesteld op basis van de informatie uit de dienstregelingen en informatie die door de diverse vervoerders en regio's gepubliceerd is.

Tabel 1: spoorverbindingen vanuit Nederland

van	naar	Verbinding	Verkeer?	Personen- vervoer?	Regionaal Treinverkeer?
Nieuweschans	Weener	Groningen - Leer / Oldenburg	ja	ja	ja
Coevorden	Laarwald	Emmen - Nordhorn	ja	nee	nee
Oldenzaal	Bad Bentheim	Hengelo - Rheine / Osnabrück	ja	ja	nee
Enschede	Gronau	Enschede - Münster / Dortmund	ja	ja	ja
Zevenaar	Emmerich	Arnhem - Oberhausen	ja	ja	nee
Groesbeek	Kranenburg	Nijmegen - Kleve	nee	nee	nee
Venlo	Kaldenkirchen	Venlo – Mönchengladbach - Düsseldorf	ja	ja	ja
Roermond	Dalheim	Roermond - Mönchengladbach	nee	nee	nee
Eygelshoven	Herzogenrath	Heerlen – Aachen - Düren	ja	ja	ja
Bocholtz	Vetschau	Maastricht - Aachen	nee	nee	nee
Eijsden	Visé	Maastricht – Luik - Brussel	ja	ja	ja, alleen tijdens weekend
Weert	Neerpelt	Roermond - Antwerpen	ja	nee	nee
Hazeldonk	Meer	Breda - Antwerpen - Parijs	ja	ja	nee
Roosendaal	Essen	Roosendaal - Antwerpen	ja	ja	ja
Sas van Gent	Zelzate	Terneuzen - Gent	ja	nee	Nee
Nieuw te ontwikkelen verbindingen:					
Kerkrade	Aachen	Maastricht - Aachen	nee	nee	nee
Lanaken	Hasselt	Maastricht – Hasselt Lightrail	deels	nee	nee
Hasselt / Genk	Sittard	Hasselt – Sittard Lightrail	nee	nee	nee
Meppen	Emmen	Meppen – Emmen Lightrail	nee	nee	Nee

Uit één blik op deze tabel is duidelijk dat slechts een klein deel van de bestaande spoor-grenstracés wordt benut voor regionaal spoorvervoer. Dit bleek ook al eerder uit de studie 'Rails die verbinden' die reizigersvereniging Rover in 2004 uitbracht. In deze studie werd reeds geconstateerd dat heropening van enkele van deze tracés interessant kon zijn. Hieraan is in de praktijk nog geen opvolging gegeven, anders dan een pilotproject op de verbinding Arnhem – Emmerich dat voortijdig werd afgeblazen.

Afbakening

In dit rapport zal worden gekeken naar verbindingen met voornamelijk regionaal belang die gebruik kunnen maken van bestaande spoortracés, waarbij ook Maastricht – Aachen (via bestaand spoor tot Kerkrade) en Hasselt – Maastricht (via bestaand spoor tot Lanaken) wordt meegenomen. De overige mogelijk nieuw te ontwikkelen verbindingen worden in dit onderzoek niet meegenomen.

4.2 Kansen voor ontwikkeling

Naar aanleiding van de gesprekken met de diverse stakeholders, het bestuderen van de beschikbare (onderzoeks-)rapporten en de dynamische ontwikkelingen van sommige projecten inclusief reeds besloten (co-)financieringen in de desbetreffende regio's in de afgelopen maanden zijn er diverse verbindingen waar met relatief kleine inzet een behoorlijke verbetering gerealiseerd zou kunnen worden op korte termijn. Deze verbeteringen worden hieronder samengevat.

De belangrijkste voorstellen betreffen de lijnen in Zuid-Limburg en Twente omdat de plannen in deze regio's het verst gevorderd zijn. In een tweede fase zouden ook de verbindingen vanuit Gelderland en Groningen kunnen worden opgepakt alsmede een verdere kwaliteitsverbetering in Twente. Een analyse per verbinding is te vinden in Bijlage 4.

1. Roosendaal – Antwerpen

Een urgent om aandacht vragende verbinding is de route van de huidige Beneluxtrein. Dit is met name het geval omdat deze (winstgevende) treinverbinding op de nominatie staat om geschrapt te worden zodra de HSL-Zuid in gebruik is genomen. Hier bestaat een causaal verband: het materieel van de huidige verbinding is nodig om het tijdelijk vervoer op de HSL-Zuid uit te voeren en kan dan dus niet meer op de bestaande verbinding worden ingezet. Bovendien heeft NS Reizigers geen belang bij het beconcurreren van de hoge snelheidstrein die geëxploiteerd wordt door zusterorganisatie NS Hispeed.

Voor de provincies Zeeland en Noord Brabant vormt de verbinding Roosendaal – Antwerpen een snelle verbinding met 'de grote stad'. Deze regio is, mede vanwege de haven, economisch en sociaal sterk op Antwerpen gericht. Door het dreigende wegvallen van de bestaande Beneluxtrein zou de keuze beperkt worden tot de zeer trage (reeds bestaande) stoptrein Roosendaal – Antwerpen, of een omreis via Breda en verder over de HSL. Hierbij moet worden opgemerkt dat het reizen over de HSL hoogstwaarschijnlijk duurder zal worden¹⁴ dan via Roosendaal, terwijl voor reizigers uit Zeeland en een deel van Brabant de omreis en overstap via Breda meer tijd kost dan de HSL goedmaakt door de hogere snelheid.

Er zijn verschillende oplossingen denkbaar voor het mogelijk wegvallen van de Beneluxtrein: enkele partijen zetten in op het in stand houden van de volledige bestaande Beneluxtrein, maar ziet de meeste kans in het doortrekken van een bestaande Belgische IC/IR-trein tot Roosendaal. Hierover zijn al gesprekken gevoerd tussen de Nederlandse minister Eurlings en de Belgische minister van Verkeer Vervotte (die de Belgische spoorwegen NMBS aanstuurt).

Het is nu zaak om, door samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse politici, reizigersorganisatie en spoorsector ervoor te zorgen dat de verbinding naadloos overgenomen wordt door NMBS, zodra NS de Beneluxtrein schrapt. Hiertoe moet van tevoren reeds zekerheid worden verkregen over de inpasbaarheid in de dienstregeling, de toelating van Belgisch IC/IR-materieel in Roosendaal (beide actie NMBS en Prorail) en over de (kosten van) exploitatie.

¹⁴ Duurdere treinkaartjes op TGV- of ICE-trajecten worden over het algemeen verantwoord door te wijzen op de snellere verbinding en het hogere comfort vergeleken met reguliere treinen. De exploitant van de HSL, NS Hispeed, heeft het contractuele recht om de prijzen van de treinkaartjes helemaal zelf te bepalen, zij is hierbij niet gebonden aan (een verhouding tot) het vastgestelde binnenlandse tarief. NS Hispeed heeft aangekondigd de prijzen bekend te maken 3 maanden voorafgaand aan de ingebruikname.

Om een exploitatie zo goed mogelijk van start te laten gaan dient NMBS als volwaardige vervoerder op Roosendaal aanwezig te zijn, inclusief eigen kaartverkoop automaat. Op deze wijze kan worden bereikt dat er een volwaardige verbinding blijft bestaan voor de regio die daar groot belang bij heeft. Het is aan Verkeer en Waterstaat om er strikt op toe te zien dat de NMBS hierbij alle medewerking van Prorail en NS (beheerder van het station) krijgt. De minister is immers direct verantwoordelijk voor Prorail en heeft indirect als grootaandeelhouder en concessieverlener grote invloed op NS.

Op verzoek van het lid Mastwijk heeft de minister reeds toegezegd de aanpassing van de perronhoogte op station Roosendaal te zullen versnellen, zodat dat mogelijke obstakel tijdig weggenomen zal zijn.

Aanbeveling:

Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS, inclusief volwaardige voorzieningen als kaartverkoop en reisinformatie zoals in België gebruikelijk

De bewindslieden hebben deze aanbeveling overgenomen. Roosendaal wordt opgenomen in het Belgische spoorwegennet als volwaardig binnenlands station, maar over de treindienst is nog geen duidelijkheid gekomen.

2. Hengelo – Rheine

Een verdere verbinding waar op korte termijn aandacht voor nodig is, is de verbinding Hengelo – Rheine. Deze regio is sociaal en economisch zeer sterk over de grens verweven. Zo zijn er uitgebreide samenwerkingsverbanden in de toeristische sector en hebben van de 15.000 inwoners van Rheine er 2.000 de Nederlandse nationaliteit. Toch rijdt er maar 6x per dag een trein tussen Hengelo en Bad Bentheim / Rheine (de IC Amsterdam – Berlijn). Deze trein staat bovendien in Bad Bentheim een kwartier stil om van locomotief te wisselen, wat de verbinding voor regionale reizigers onaantrekkelijk maakt.

De huidige concessie voor de regionale vervoerder Syntus bevat een clause die doorgaand treinverkeer tot Bad Bentheim mogelijk maakt, maar hiervan is tot op heden geen gebruik gemaakt. Sowieso blijkt uit studies dat een rechtstreekse verbinding Hengelo – Oldenzaal – Bad Bentheim – Rheine het minimale om met de auto en de bus te kunnen concurreren. Maar hiervoor is medewerking nodig van Westfalenbahn die de vervoersconcessie vanaf Bad Bentheim tot 2017 in handen heeft.

Toekomst voor IC Amsterdam – Berlijn

Sinds dienstregeling 2009 is deze treindienst fors uitgebreid, zodat een 2-uursverbinding Amsterdam – Berlijn ontstaan is. Deze verbinding wordt verlengd tot Den Haag zodra de HSL volledig benut wordt. Bovendien wordt gekeken naar de inzet van moderner materieel, zodat afgezien kan worden van de locwissel en stops in Bad Bentheim en Rheine. Op dat moment vervalt de regionale functie van deze trein volledig.

De regio stuurt voor de lange termijn aan op een doorgaande regionale verbinding tussen Hengelo en Bielefeld of Osnabrück, maar dit is op korte termijn door technische complexiteiten erg lastig te realiseren. Een treindienst (Zutphen-) Hengelo – Bad Bentheim is niet ideaal maar kan wel nodige draagvlak bij de vervoerders creëren om gezamenlijk naar dit doel op langere termijn te streven.

Ook hier is een belangrijke rol weggelegd voor de bewindspersonen van V&W: zij kunnen Prorail aansturen om actief mee te zoeken naar technische mogelijkheden om op korte termijn

de treindienst Zutphen – Oldenzaal door te trekken naar Bad Bentheim. Tezamen met de gerealiseerde frequentieverhoging van de IC naar Berlijn kan dit voldoende potentieel geven om een regionale verbinding succesvol te introduceren.

Bij de eerste publicatie van deze initiatiefnota in de zomer van 2008 werd door de schrijvers gesuggereerd samenloop te zoeken met groot onderhoud aan de A1. Volgens Rijkswaterstaat was de overlast door de werkzaamheden niet zodanig dat dit de kosten van een tijdelijke treindienst zou rechtvaardigen.

Aanbeveling (geactualiseerd):

Regie voeren om te komen tot een pilot waarbij de bestaande treindienst van Syntus wordt doorgetrokken tot Bad Bentheim en eventueel Rheine. Toezien op een pragmatische benadering van verschillende technische eisen die aan beide kanten van de grens met hetzelfde doel worden gesteld.

In februari 2010 heeft de regio aangegeven met steun van de minister te komen tot een driejarige proef, waarbij Syntus een aparte stoptrein laat rijden tussen Hengelo en Bad Bentheim. Vanwege de detectieproblemen kan dit niet met het bestaande materieel worden uitgevoerd, en om de kosten beheersbaar te houden is gekozen voor Nederlands materieel dat niet door kan rijden naar Rheine. Doelstelling is om op termijn 600 reizigers per dag te vervoeren.

3. Maastricht – Luik

De IC-verbinding tussen Maastricht, Luik en Brussel bestaat sinds december 2007 en wordt bij wijze van proef gedurende 2 jaar geëxploiteerd door NMBS. Deze verbinding is door Maastricht vurig gewenst. Burgemeester Leers heeft zich oorspronkelijk ingezet voor een Thalys-verbinding met Parijs maar dat bleek niet haalbaar. De verbinding vertoont parallellen met Roosendaal – Antwerpen: een verbinding die door de Nederlandse regio noodzakelijk wordt geacht en die gerealiseerd wordt door NMBS. Hieruit valt wellicht nog lering te trekken.

De eerste resultaten van deze verbinding zijn goed. Er is sprake van een gestage stroom passagiers. Door deze verbinding komt het HST-station Liège-Guillemins binnen bereik van de Limburgse reiziger, en daarmee de hoge snelheidstreinen naar Brussel, Parijs en Londen. Dit maakt de grensoverschrijdend georiënteerde regio nog beter bereikbaar en daarmee een gunstige vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven.

De proef is beoordeeld als een succes en alle betrokken partijen hebben de intentie uitgesproken de huidige verbinding te behouden. Daarmee is een hoogwaardige grensoverschrijdende lange-afstandsverbinding gecreëerd, die volgens de betrokken partijen opweegt tegen het verlies van de regionale verbinding. Bezien zou moeten worden of op termijn een ‘en-en’-situatie mogelijk gemaakt kan worden en of hiervoor interesse bestaat.

In het verlengde hiervan zal gekeken moeten worden naar de toekomst van station Eijsden. Dit station kan momenteel niet worden aangedaan door de (te lange) IC's, hetgeen met tegenzin door de gemeente is geaccepteerd voor de proefperiode van 2 jaar. Na het beëindigen van de proef en het overgaan tot een reguliere status van de verbinding is de halte Eijsden definitief vervallen op grond van de hoge kosten die voortvloeien uit de technische aanpassingen die nodig zijn om beide diensten tegelijkertijd te exploiteren. Juist hier moet het regionale grensoverschrijdende aspect niet ondergesneeuwd raken bij het lange-

afstandsgeweld! Aangezien het spoortracé tussen de Belgische grens en Maastricht Randwijk inmiddels is voorzien van Belgische beveiliging, lijkt de kans groot dat de IC-verbinding naar Brussel voor de lange termijn zal blijven bestaan.¹⁵

Toch is het verstandig heropening van station Eijsden in de toekomst verder te onderzoeken. Een andere optie is dat bij de komende aanbesteding voor het hele regionale spoornetwerk tussen Maastricht en Aachen wordt gevraagd om inzet van materieel dat kan doorrijden naar Luik. Ten tijde van de proef met de Brussel-Express waren kosten de doorslaggevende factor om af te zien van een reguliere stoptrein naar Eijsden. De aanpassingen die toch al aan de infra worden gedaan, in combinatie met de ervaringen met treindiensten op andere grenstrajecten maken dat de kosten over enkele jaren wellicht als minder problematisch worden ervaren.

Er zijn verschillende mogelijkheden die kunnen worden onderzocht op haalbaarheid:

- Het doortrekken van de tram Hasselt-Maastricht naar Eijsden.
- Het doortrekken van een van de regionale treinen vanaf Maastricht Randwijk naar Luik, zodat er naast de intercity een volwaardige lightrain verbinding komt met Luik. Het voordeel daarvan is dat de Maastricht-Brusselexpress mogelijk zou kunnen worden versneld omdat deze dan niet meer hoeft te stoppen in de Belgische plaatsen Visé en Bressoux. Een variant daarvan is het op lange termijn doortrekken van de Intercity Utrecht - Maastricht tot Luik.

Aanbeveling (geactualiseerd)

Mogelijkheden voor heropening van station Eijsden onderzoeken, bijvoorbeeld door introductie van een lightrain verbinding tussen Maastricht en Luik in combinatie met verdere versnelling van de Maastricht-Brussel express of het doortrekken van de intercity Eindhoven-Maastricht tot Luik.

Aanbeveling (geactualiseerd)

Verlenen van subsidiemiddelen voor de uitvoering van de tramlijn Hasselt – Maastricht: €6 mln. (Amendement Koopmans/Cramer, kamerstuk 31700 A nr 71)

4. Hengelo – Gronau

Enschede – Gronau wordt gezien als het succesverhaal van regionaal grensoverschrijdend treinverkeer van de afgelopen jaren. Door NS werd deze verbinding eind jaren '90 afgeschreven als uitzichtloze verbinding, maar tegenwoordig wordt deze door de Duitse vervoerders DB Regio en Prignitzer Eisenbahn (PEG, onderdeel van Arriva) een halfuursdienst geëxploiteerd met vertakking tot uurdienst naar Münster respectievelijk Dortmund. Om exploitatie onder enkel Duits regime (dus geen combinatie met Nederlandse regelgeving) mogelijk te maken is het spoor op station Enschede fysiek doorgezaagd. Prorail voert nog wel het onderhoud aan het gedeelte Enschede – grens uit, de technische installaties en de verkeersleiding zijn echter Duits.

De regio Twente is erg internationaal ingesteld. Er wordt zowel binnenlands als internationaal via de EUregio op veel vlakken samengewerkt met de buurgemeentes in Overijssel en Niedersachsen. De regio zet zich sterk in om tot een samenhangend OV-net te komen, zo zijn alle busdiensten en de treindienst Almelo - Mariënberg onder de merknaam Twents samengebracht en wordt hard gewerkt aan een volwaardig station Twente Centraal, om de

¹⁵ Zie de brief van de minister van V&W, kamerstuk 29893 nr 72

spilfunctie van Hengelo te benadrukken. Daarom leeft ook sterk de wens om de verbinding Gronau - Enschede door te trekken naar Hengelo. Hierbij spelen twee belemmeringen:

1. het spoor Hengelo – Enschede valt onder het Hoofdrailnet waar NS het exclusieve recht heeft, DB Regio en de PEG mogen hier dus in principeniet rijden.
2. De fysieke scheiding tussen Nederlands en Duits spoor bij Enschede maakt het momenteel onmogelijk om door te rijden tot Hengelo.

Bovendien is de treindienst op het Duitse deel van erg lang onderweg door het ontbreken van enkele passeermogelijkheden op het grotendeels enkelsporige traject. Diverse studies hebben aangetoond dat met relatief eenvoudige aanpassingen de treindiensten tot een half uur sneller kunnen worden. Dit zou Dortmund binnen 2 uur bereikbaar maken en Münster zelfs in minder dan 1 uur.

Tezamen met de vrijgave van het grensoverschrijdend treinverkeer die de mogelijkheid biedt om ondanks het exclusieve recht van NS toch de bestaande verbinding vanaf Enschede door te trekken tot Hengelo is in theorie voldoende potentie aanwezig om uitbreiding van het huidige aanbod te stimuleren.

Aanbeveling (overgenomen):

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

Volgens de minister is hiervoor een overgang van de Nederlandse ATB naar het Duitse veiligheidssysteem nodig wat complex is gezien de locatie binnen het station en ombouw van het rollend materieel. Dit is volgens de minister te kostbaar, ook omdat de regio inmiddels extra treinen bij NS heeft ingekocht voor een goede verbinding tussen Hengelo en Enschede. De aanbesteding van deze grensoverschrijdende verbindingen is in 2009 mislukt. Dit maakt het mogelijk om, naar aanleiding van de hernieuwde ambities op het gebied van grensoverschrijdend treinverkeer, in de volgende ronde van deze aanbesteding opties op te nemen met betrekking tot doorrijden naar Hengelo.

Aanbeveling (nieuw):

Aanbrengen van een passeervoorziening bij Glanerbrug om versnelling en intensivering van de treindienst mogelijk te maken, mede te financieren uit het amendement Cramer / Koopmans¹⁶

¹⁶ Kamerstuk 31700 A nr 71

5. RoCK Eindhoven – Duitsland (voormalig HSTconnect)

Het project RoCK (“Regions of Connected Knowledge, voormals HSTconnect) is niet regionaal van schaal, maar behelst de realisatie van directe verbindingen op Intercity-niveau tussen Brainport Eindhoven, het Duitse hogesnelheidsnetwerk en de belangrijke kennisregio’s Aachen en Düsseldorf via Heerlen en Venlo. Daarmee worden niet alleen Brainport Eindhoven, maar ook Parkstad Limburg de regio Venlo en grote delen van de provincie Limburg hoogwaardig aangesloten op het Europese hogesnelheidsnet in Aachen en en Düsseldorf en dus op de verbindingen richting Keulen, Frankfurt, Berlijn, Brussel, Parijs en Londen.

De high-tech campussen in Eindhoven (TUE) en Aachen (RWTH, die in de komende jaren fors gaat uitbreiden) krijgen een snelle directe verbinding met elkaar en de ELA-samenwerking wordt op deze manier versterkt. Ook de Limburgse steden Sittard-Geleen en Roermond profiteren van een nieuwe directe verbinding met de StädteRegion Aachen. Limburg krijgt daarmee tevens een betere toegang tot de luchthavens van Keulen en Frankfurt. De StädteRegion Aachen wordt op deze wijze ook hoogwaardig verbonden met BrabantStad, de Randstad en Luchthaven Schiphol.

De argumenten voor deze verbindingen zijn daarom goed onderbouwd, de verkennende studie die in februari 2008 werd gepresenteerd was hoopgevend, het business-case onderzoek liet een goede kans tot rendabele exploitatie zien en het Interreg-subsidieproject is door Europa goedgekeurd (1,5 mln €subsidie is vertrekt voor het oplossen van technische belemmeringen).

Het project krijgt verder steun van alle betrokken partijen en overheden op beide kanten van de grens (Provincie Limburg (Agenda Treinverkeer), Parkstad Limburg, Gemeente Venlo, Aachener Verkehrsverbund (Zielnetz 2015), Nahverkehr Rheinland, gemeente en StädteRegion Aachen) en ook de vervoerders NS en Deutsche Bahn (DB) hebben inmiddels (voor de “Zuid-as” via Heerlen naar Aachen) duidelijk hun belang voor deze verbinding aangetoond en zijn op dit moment bezig met de concrete planning voor en stapsgewijs ontwikkeling van de exploitatie.

Verder is de zuidelijke verbinding via Heerlen integraal bestanddeel van het knowlinx-projectenpakket van de Provincie en Parkstad Limburg en het Aachener Verkehrsverbund dat ook de lokale en regionale verbindingen omvat. Er is dus geen sprake van concurrentie tussen verschillende verbindingen.

Helaas bestaat er op het traject Heerlen – Herzogenrath op dit moment nog een zware infrastructurele bottleneck (enkelspoor, geen kruisingsmogelijkheid, geen elektrificatie) wat een hoogwaardige frequente IC-verbinding Eindhoven – Aachen niet toelaat en al in de huidige exploitatie regelmatig tot problemen en storingen leidt.

Daarom zou de uitbouw van dit traject de hoogste prioriteit kennen. Gezien het feit dat het toekomstgerichte uitbouw van spoorinfrastructuur een sterk regio-overstijgend belang kent en het traject een internationaal baanvak met belang zowel voor het personen- als het goederenvervoer is, aan Duitse zijde al geld voor dubbelsporige uitbouw tot aan de grens beschikbaar is en het afstand tussen het Nederlandse IC-netwerk (Heerlen) en het Europese HST-netwerk (Aachen) nog geen 15 km is, is een actieve Rijkbijdrage om uitbouw aan Nederlandse kant ter beschikking te stellen verdedigbaar.

Dit kan door de al goedgekeurde en nog niet bestede middelen uit het amendement Van Hijum/Dijksma (20 mln. € traject Sittard – Heerlen) in te zetten op het traject Heerlen – Herzogenrath. .

Daarnaast kan het Rijk deze verbinding actief stimuleren door startsubsidies voor de exploitatie van de nieuwe treindienst te verlenen zoals aangegeven door de Minister van V&W in zijn Beleidsbrief “Internationaal Personenvervoer per Spoor”.

Verder is het van belang dat er voor de nieuwe treinverbinding ook een aantrekkelijk ticketaanbod komt. Naast het oplossen van de OV-chipkaart-problematiek (zie hoofdstuk 5) en het creëren van een compleet assortiment is het van belang dat er al korte termijn acties worden genomen. Een daarvan zou het uitbreiden van de geldigheid van het bestaande “Euregioticket” op relevante Zuid-Limburgse trajecten kunnen zijn.

Een actieve implementatie van EU-richtlijn 2007/58/EG, door Eindhoven – Heerlen / Maastricht als internationale corridor aan te wijzen, kan een verdere belangrijke stap zijn.¹⁷

Om de verbindingen voor de toekomst langdurig veilig te stellen, is de opname van de IC-eindbestemmingen Aachen (HST), Mönchengladbach en – als mogelijk – Düsseldorf (HST) in de nieuwe concessie Hoofdrailnet (HRN) in afstemming met de Duitse autoriteiten een mogelijkheid, al is het ook mogelijk dat andere vervoerders interesse hebben om deze verbinding te exploiteren.

In het algemeen overleg heeft de minister aangegeven dat de NS eind 2009 een besluit zal nemen over de verbinding tussen Eindhoven en Duitsland via Venlo en Heerlen. Voor zover bekend is dit besluit echter tot op heden nog niet genomen.

Aanbeveling (nieuw):

Actief steun geven aan de komst van nieuwe IC-verbindingen tussen Eindhoven en Duitsland door:

- Het beschikbaar stellen van 20 mln. € uit het amendement van Hijum / Dijkema 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 de buitenlandse partners te realiseren

Aanbeveling (nieuw):

NS stimuleren om het “Euregioticket” op alle spoorlijnen in Zuid-Limburg (inclusief Roermond) te accepteren (zoals al lang in het Duitse deel van de Euregio Maas-Rijn gebeurt).

6. Maastricht – Heerlen – Aachen (“Via Avantis”)

Het grensoverschrijdend technologie terrein Avantis (Heerlen-Aachen) is van bijzonder belang voor de economische ontwikkeling van de regio. Gelet op het concrete plan om op het terrein het eerste Europese academisch ziekenhuis te bouwen en daarnaast tevens productiefaciliteiten voor de research instituten van de RWTH Aachen Campus te bieden neemt het terrein - Campus Avantis - voor de toekomst een sleutelfunctie in.

Daarnaast is het van groot belang om Parkstad Limburg met de regio Aachen, en dan met name de nieuwe campussen van de RWTH en het HST-station in Aachen, snel en hoogwaardig te verbinden. Dit is goed voor de Euregionale arbeidsmarkt en biedt ook voor de woningontwikkeling in Parkstad Limburg kansen omdat de stad Aachen kwalitatief niet de

¹⁷ Zie ook paragraaf 3.6, Europese regelgeving

huisvesting kan bieden aan de werknemers die naar verwachting meer dan 10.000 arbeidsplaatsen zullen invullen.

Op dit moment zijn er dagelijks al meer dan 10.000 grensoverschrijdende verplaatsingen tussen Kerkrade en Aachen. Omdat een goede OV-verbinding ontbreekt, gebeurt dit voor bijna 100% met de auto.

Daarom is het belangrijk dat Parkstad Limburg een adequate tweede grensoverschrijdende spoorverbinding krijgt. Daarnaast komt door de “Via Avantis” ook weer een directe treinverbinding tussen Maastricht en Aachen tot stand.

Een in 2008 door de Provincie en Parkstad Limburg en het AVV in opdracht gegeven onderzoek naar de bedrijfseconomische haalbaarheid liet – gezien de toekomstige ontwikkelingen – heel positieve resultaten voor de verbinding zien zonder dat er een cannibalisatie plaatsvindt met andere bestaande en geplande lijnen in de regio. Daarom heeft het project net als de IC-verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen top-prioriteit gekregen in de plannen van de Provincie Limburg.

De treinen die op dit moment vanuit Maastricht en Heerlen in Kerkrade-Centrum eindigen, zullen volgens de plannen in de toekomst via een kort stuk nieuw spoor (rond 4 km) over Avantis, via Aachen-Richterich naar het RWTH-station en het HST-station rijden. Vervolgens zullen ze doorrijden naar Stolberg, Eschweiler en Düren. Er ontstaan aantrekkelijke nieuwe connecties zonder dat er nieuwe treinen op bestaande lijnen moeten komen. Daardoor wordt de exploitatie van het totale grensoverschrijdende netwerk dat voor de volgende concessieperiode vanaf 2016 gemeenschappelijk (Provincie Limburg en AVV) zou kunnen aanbesteedt worden nog effectiever.

Concrete maatregelen voor het tot stand komen van verbinding zijn:

- het opknappen van het bestaand ZLSM-spoor tussen het station Kerkrade-Centrum en Spekholzerheide en geschikt maken voor regelmatig gebruik met moderne treinstellen.
- de aanleg van een ongeveer 4 km lange nieuwe spoorlijn tussen Spekholzerheide en Aachen-Richterich, die dwars door Avantis op het in het bestemmingsplan vrijgehouden tracé loopt (zie ook afbeelding hieronder).
- de aanleg van een aansluiting op de bestaande hoofdspoorlijn Aachen – Düsseldorf.
- de aanleg van nieuwe stations in Avantis, Aachen-Richterich en wellicht in Spekholzerheide.



De kosten voor de genoemde werkzaamheden bedragen op Nederlandse kant rond €18 mln. Op basis van de positieve resultaten van de onderzoeken en de hoge prioriteit van het project hebben Provincie Limburg (7 mln. €) en Parkstad Limburg (2 mln. €) onlangs regionale financieringsbijdragen besloten. De cofinanciering voor dit project is daarmee rond zodat een rijksbijdrage van 9 mln. €(uit het amendement Koopmans/Cramer) de begroting voor dit project sluitend kan maken. Besluitvorming in Duitsland vindt in de eerste helft van 2010 plaats.

Aanbeveling (geactualiseerd):

Verlenen van subsidiemiddelen voor de aanleg van nieuw spoor op de “Via Avantis”: €9 miljoen (vanuit het amendement Koopmans/Cramer¹⁸)

¹⁸ Kamerstuk 31700 A nr 71

5. Knelpunten en kansen

Inleiding

Op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de decentrale vervoersautoriteiten en de vervoerders¹⁹, de beschikbare (onderzoeks-) rapporten en de ontwikkelingen binnen de afgelopen maanden worden in dit hoofdstuk een aantal algemene kansen en knelpunten benoemd. Een volledig overzicht van de knelpunten per lijn is opgenomen in bijlage 4.

Kaartverkoop

Over de verrekening van de opbrengsten (een reis Assen – Bremen voert door gebied van NS, Arriva en DB maar wordt op één kaartje verkocht) is lastig afspraken te maken. Als regionale vervoerder is Arriva voor een groot deel afhankelijk van de kaartverkoop door NS en DB op de stations. Slechts kortingspassen en abonnementen worden rechtstreeks bij Arriva aangeschaft, de enkele reizen en retourtjes bij NS en DB. Daarnaast kan ook met de strippenkaart worden gereisd.

Door invoering van de OV-chipkaart hopen de vervoerders tot een scherpere verdeling van de opbrengsten naar rato van het aantal vervoerde reizigers te kunnen komen. De OV-chipkaart zal echter als binnenlands vervoerbewijs het probleem van grensoverschrijdende opbrengsten niet oplossen. De treinkaartjes die (voor welke bestemming ook in Nederland) door DB worden verkocht zouden in principe naar rato verdeeld moeten worden tussen DB en Arriva. Hierover is wel een principe-overeenkomst, maar tot een daadwerkelijke verrekening(s-methode) heeft dit nog niet geleid. Dit ondanks dat Arriva (en haar voorganger Noordned) nu al 9 jaar in het Noorden rijdt. Hierdoor ontvangt Arriva momenteel geen inkomsten voor reizigers die in Duitsland hun kaartje hebben gekocht. Deze praktijk van misgelopen inkomsten beperkt de levensvatbaarheid van nieuwe of intensievere (grensoverschrijdende) verbindingen.

Bovendien leidt de invoering van de OV-chipkaart ook tot problemen in de distributie van tickets voor grensoverschrijdende reizen en vormt een verdere obstakel op de weg naar geïntegreerde ticketsystemen in de grensregio's. Omdat er met name op het grensoverschrijdende aspect nog geen resultaat van de kant van de vervoerders zichtbaar blijkt, is de noodzaak tot handelen evident.

Aanbeveling (overgenomen):

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

De bewindslieden hebben aangegeven dat dit primair een zaak is voor de betrokken vervoerders en dat in het specifieke geval van Arriva via een subsidieregeling van het Duitse Verkehrsverbund ter plekke een oplossing is gevonden. Mochten zich knelpunten voordoen, dan zijn de bewindslieden bereid om hierover in gesprek te gaan.

¹⁹ Met NS en Arriva, qua omvang de tweede grensoverschrijdende vervoerder van Nederland, is gesproken over de ambities en knelpunten die zij ervaren. Veel ervaringen die door Arriva genoemd worden, zijn bevestigd door vertegenwoordigers van provincies waar andere vervoerders als Syntus en Veolia rijden. Vanwege betrokkenheid bij binnenkort te verschijnen beleidsdocumenten heeft NS de voorkeur gegeven aan feitelijk en objectief reageren op een concept van dit rapport. NS herkent zich echter in het rapport en steunt op hoofdlijnen de aanbevelingen die gedaan worden.

Aanbeveling (geactualiseerd):

NS en regionale spoorvervoerders verzoeken om met grote spoed samen met vervoerders en autoriteiten in de buurlanden oplossingen te zoeken voor de OV-chipkaart problematiek in het grensoverschrijdend vervoer en voor de middellange termijn geïntegreerde systemen over de grens heen te ontwikkelen. Op korte termijn moet het mogelijk worden voor reizigers met een buitenlands adres een OV-chipkaart aan te vragen.

Boete voor reizen over de grens

Een obstakel voor reizigers is het ‘grenstarief’ dat voor grensoverschrijdende trajecten in rekening wordt gebracht. Dit houdt in dat een treinkaartje op een grensoverschrijdend traject duurder is dan eenzelfde reis over een geheel binnenlands traject. De effecten hiervan lopen op tot 40% van de totale prijs.

De achtergrond van dit tarief schuilt in de afspraken die in het verleden tussen vervoerders gemaakt zijn om een internationale treindienst over de lange afstand aan te kunnen bieden. Zoals de vorige minister van V&W al aangaf (in haar brief van 18 oktober 2006 in antwoord op vragen van kamerlid Gerkens) wordt deze ‘boete voor het reizen over de grens’ door reizigers als hinderlijk ervaren. Veel treinreizigers proberen het te omzeilen door net over de grens een kaartje te kopen. NS en NMBS hebben gezamenlijk besloten af te zien van een grenstarief op de verbinding Maastricht – Brussel. Op Heerlen – Aachen kan het verschil tussen een NS-kaartje en een DB-kaartje echter oplopen tot 40%, voor hetzelfde traject. De aanwezigheid van een kaartverkoopautomaat van de buitenlandse vervoerder is een stap om NS te stimuleren kritisch naar de noodzaak van het grenstarief te kijken.

Om tot aantrekkelijke en voor de klant begrijpelijke tarieven aan te kunnen bieden is het echter noodzakelijk om tot een verdergaande oplossingen in de Euregio’s te komen. Daarom zou NS ook samen met de betrokken overheden en vervoerders één tariefsystemen voor het grensoverschrijdend regionaal vervoer moeten ontwikkelen. De Euregio Maas-Rijn zou hiervoor een goed proeftuin zijn.

Aanbeveling (niet overgenomen):

NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen) en nadrukkelijk samen met de betrokken partijen in de Euregio’s grensoverschrijdende tariefsystemen in het regionaal vervoer te ontwikkelen.

In de voortgangsbrief van juli 2009 wordt uitgebreid ingegaan op de verkrijgbaarheid van internationale tickets bij NS via internet, balies en automaten en op de baliekosten. Uit dit overzicht wordt echter niet duidelijk of er ook concreet verbeteringen hebben plaatsgevonden. Ook wordt er niet ingegaan op de concrete aanbeveling van de verplichting van het toelaten van buitenlandse verkooppunten.

Verkrijgbaarheid kaartjes

Uit de voortgangsbrief blijkt dat in de NS kaartautomaten nog steeds slechts 158 bestemmingen worden verkocht, op internet zijn dit er 250. Er komen tegelijkertijd nog regelmatig klachten over de gebruiksvriendelijkheid van de website. NS trekt een vergelijking met het kopen van vliegtickets bij een reisbureau maar deze vergelijking zou niet op mogen gaan voor verbindingen op afstanden tot 250 kilometer. Dan zou de grens geen barrière mogen zijn en kaartjes net zo makkelijk verkrijgbaar moeten zijn als binnenlandse kaartjes.

Aanbeveling (nieuw):

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.

Bevoegdheden en voorschriften conducteurs / stewards

Arriva werkt met stewards voor de kaartcontrole in de trein. Op het traject naar Leer mogen zij als Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar (BOA) boetes en voorbereidend processen verbaal uitschrijven, maar als Nederlands staatsburger mogen zij dat op het Duitse deel van het traject niet.

Voor controle op het Duitse deel van het traject zijn functionarissen met een Duitse licentie nodig en is afstemming met de Duitse justitie vereist. Door uitblijvende overeenstemming konden in de eerste jaren geen controle van vervoerbewijzen plaatsvinden op het Duitse deel van het traject. Momenteel kan slechts gecontroleerd en aangemaand worden. Het uitschrijven van een bekeuring, overgaan tot incasso of vervolging van wanbetalers op basis van de bevindingen van de stewards kan nog steeds niet, wat ertoe leidt dat tegen wie écht niet wil betalen op geen enkele wijze opgetreden kan worden.

Arriva onderzoekt de mogelijkheid om incidenteel stewards van de PEG samen met eigen stewards in te zetten op het grenstraject, aangezien die wél bevoegd zijn in Duitsland. De verwachting is dat in de loop van 2009 de formele afstemming met justitie bereikt zal zijn zodat controle dan definitief doeltreffend op het Duitse trajectdeel kan plaatsvinden.

In het algemeen geldt dat door grote verschillen in regelgeving het voor vervoerders erg omslachtig is om hun personeel aan de voorschriften voor beide zijden van de grens te laten voldoen, terwijl het werk in essentie hetzelfde is.

Aanbeveling (niet overgenomen):

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

De bewindslieden geven aan dat het derde spoorpakket regelingen bevat t.a.v. de certificering van treinmachinisten zodat er één Europees rijbewijs komt. Daarbovenop kunnen voor specifieke trajecten wel aanvullende eisen gelden bijvoorbeeld doordat er verschillende beveiligingssystemen of stroomsoorten van toepassing zijn. Deze richtlijn heeft echter geen betrekking op de bevoegdheden van stewards op de trein.

Beveiliging

De detectie van moderne lichte treinen is regelmatig punt van zorg in het grensoverschrijdende treinverkeer. Arriva heeft hiermee geen problemen gehad, aangezien de baanvakken waarop haar treinen rijden voorzien zijn van assentellers en het beveiligingssysteem ATB-NG (nieuwe generatie). Op andere grensbaanvakken ligt het beveiligingssysteem ATB-EG (eerste generatie) dat wel voor problemen kan zorgen in combinatie met lichte (diesel-)treinen als de Talent en de GTW/Flirt. Waar geen assentellers op het betreffende traject aanwezig zijn (bijvoorbeeld Heerlen – Maastricht) kunnen daarom geen lichte dieseltreinen vanwege de ProRail-richtlijn RLN00018 rijden. Omdat deze richtlijn deels door heel globale aannames is gekenmerkt, zou hier een mogelijke aanzetpunt zijn om

zonder dure investeringen en verlies van veiligheid de toelating van voertuigen eenvoudiger, goedkoper en sneller te maken en daarmee nieuwe verbindingen te faciliteren.

Op de lange termijn streeft Europa naar de invoering van één Europees beveiligingssysteem in de hele EU: ERTMS. Dit maakt het aanpassen van treinen aan de beveiligingsystemen net over de grens overbodig. Tot de komst van ERTMS is echter het bestaan van verschillende nationale beveiligingsystemen aan beide kanten van de grens een probleem. Om de hoge kosten van aanpassing aan alle treinstellen te vermijden is naast de kritische toets van bestaande richtlijnen (zie boven) creatief maatwerk gewenst, zo is op besluit van de minister van V&W onlangs op een deel van het traject Maastricht – Luik het Belgische beveiligingssysteem Mémor geïnstalleerd worden, en is op het Nederlandse traject Enschede – Glanerbrug alleen het Duitse Indusi geïnstalleerd. Door de systeemgrens niet noodzakelijkerwijs met de landsgrens maar met een station te laten samenvallen kan de grensoverschrijdende verbinding eenvoudiger gerealiseerd worden.

Aanbeveling (overgenomen):

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.

In de beleidsbrief wordt door de bewindslieden erkend dat de technische verschillen soms een extra financiële opgave vergen. De minister en staatssecretaris geven aan dat verzoeken van de regionale vervoersautoriteit voor steun zullen per geval op hun merites worden bekeken. Er ligt een taak voor de Kamer om hierop een vinger aan de pols te houden.

Aanbeveling (overgenomen):

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

In de beleidsbrief stellen de bewindslieden dat dit in de praktijk al gebeurt. Er wordt echter niet ingegaan op de opmerkingen over de ProRail richtlijn. Dit is daarom in deze definitieve initiatiefnota opgenomen als aanbeveling.

Aanbeveling (nieuw):

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

Betrokkenheid van de vervoerders

Doordat het grensoverschrijdend treinverkeer per 1 januari 2010 door de Europese richtlijn²⁰ wordt vrijgegeven is het voor een regio extra lastig om te bepalen met wie gesproken moet worden. Op veel verbindingen is NS nog partner, maar hoewel dat vroeger NS Internationaal was vallen regionale lijnen niet langer onder haar opvolger NS Hispeed. Wanneer eenmaal duidelijk is dat met NS gesproken moet worden, wordt het door de regio's als lastig ervaren om invloed uit te oefenen op het bedrijf, dat voor het binnenlands vervoer wordt aangestuurd door de minister van V&W. NS heeft wel in de regio Limburg interesse getoond in voortzetting van de (voor de regio belangrijke) verbinding Heerlen – Aachen en inmiddels ook in de IC-verbinding Eindhoven – Heerlen - Aachen, maar in Brabant heeft NS zelfs

²⁰ Wijziging 2007/58/EG van richtlijn 91/440/EEG, zie paragraaf 4.2

belang bij om de verbinding Roosendaal – Antwerpen zo onaantrekkelijk mogelijk te maken: deze verbinding vormt immers een concurrent voor de HSL Zuid.

In zulke situaties is het lastig om te bepalen of er een andere vervoerder is die de rol van NS kan overnemen. In Limburg heeft Veolia gemeld geen bezwaar te zien in gezamenlijke exploitatie van Heerlen – Aachen en mogelijk verder in de regio Aachen. In Brabant wordt ruimte gezocht om Roosendaal deels tot Belgisch station te verklaren waardoor de Belgische spoorwegen (NMBS) op eigen houtje de verbinding Roosendaal – Antwerpen kunnen overnemen. Binnen NS is een omslag bezig om meer oog te hebben voor de kansen van dit soort verbindingen, maar dit proces heeft tijd nodig.

Aanbeveling (overgenomen):

De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren

Deze aanbeveling is door de bewindslieden overgenomen. Om de vinger aan de pols te houden zou bij de start van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet een eerste meetmoment gehouden kunnen worden.

Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen en geactualiseerd):

Toezien op actieve en ondersteunende houding van ProRail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor, in concreto: toekomstgericht uitbouw van grensoverschrijdende spoorinfrastructuren, aanbieden van nieuwe grensoverschrijdende treinverbindingen (in samenwerking met buitenlandse vervoerders), creatie van aantrekkelijke grensoverschrijdende tarieven

De bewindslieden hebben toegezegd te onderzoeken op welke wijze de aansturing van ProRail en NS zodanig vorm kan worden gegeven dat aan de door de Tweede Kamer geuite wens gehoor kan worden gegeven en dat op dit punt na een half jaar de Kamer over de voortgang zal worden bericht. In de voortgangsbrief is hierover echter niets gemeld.

Afstemming concessies over landsgrenzen heen

In Duitsland wordt het regionaal vervoer per gebied aanbesteed, in tegenstelling tot Nederland waar specifieke verbindingen worden aanbesteed. Doordat geen grensoverschrijdende aanbesteding plaatsvindt en aangrenzende gebieden verschillende termijnen van aanbesteding kennen, zijn vervoerders telkens van andere partijen afhankelijk om een grensoverschrijdende verbinding in samenwerking te exploiteren. Dit heeft er bijvoorbeeld in Groningen toe geleid dat de verbinding Groningen – Leer tot spijt van provincie, Bundesland Nordrhein Westfalen én vervoerder Arriva niet verlengd kan worden tot in Bremen. Er is sprake van drie concessiegebieden die alle drie een andere gunningstermijn- en periode hebben. Arriva heeft gepoogd door het overnemen van één van de concessiehouders meer stabiliteit te krijgen, maar de wisselende concessies maken exploitatie op langere termijn onzeker en daarmee onhaalbaar.

Ook in Overijssel speelt dit probleem: hier loopt de concessie in Westfalen van 2007 tot 2017, terwijl Syntus in Nederland een concessie heeft tot 2013. Hierdoor kan Syntus niet samenwerken met Westfalenbahn omdat beide partijen maar voor 5 jaar zekerheid hebben.

Het schaalverschil speelt ook een rol: de regio's die in Nederland verantwoordelijk zijn voor het OV hebben rond de 600.000 inwoners, terwijl in Duitsland deze verantwoordelijkheid op

het niveau van de “Verkehrsverbünde” (Nordrhein-Westfalen) of een Bundesland (Niedersachsen) ligt en in België bij de federale overheid. Deze telt ruim 10 miljoen onderdanen. Deze gesprekspartners zien de Nederlandse regering als een gelijkwaardige gesprekspartner, in plaats van de regionaal verantwoordelijke bestuurders. Hierdoor wordt het maken van afspraken door de regio’s belemmerd.

Een uitzondering daarvan vormt de Provincie Limburg, waar op Duitse kant van de grens de zogeheten “Verkehrsverbünde” (publiekrechtelijke samenwerkingsverbanden van gemeenten en Kreisen) verantwoordelijk zijn voor de aanbestedingen in het regionaal spoorvervoer. De Provincie Limburg en het Aachener Verkehrsverbund (AVV) hebben onlangs besloten om daarna te streven, voor de nieuwe concessieperiode vanaf 2016 gemeenschappelijk grensoverschrijdend aan te besteden. Op AVV-kant is daarvoor zelfs een aflopend vervoerscontract onlangs verlengd worden om tot harmonisatie van de contractlooptijden te komen.

In zo’n grensoverschrijdende concessie moet het dan wel ook in Nederland wettelijk mogelijk zijn exploitatiebijdragen voor het vervoer tot aan de grens (en niet meer tot aan het laatste station) te betalen zoals het in Duitsland al het geval is.

Aanbeveling (overgenomen):

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

Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen):

Concessie termijnen over de grens beter afstemmen of grensoverschrijdend aanbesteden

Deze aanbeveling wordt overgenomen door de bewindslieden, maar de verantwoordelijkheid hiervoor wordt primair gelegd bij de regionale concessieverleners. Overwogen zou echter kunnen worden om hiervoor een mogelijkheid van een eenmalige verlenging van de concessieduur op te nemen in de wet personenvervoer om op kortere termijn tot betere afstemming van de concessie-termijnen te komen.

Aanbeveling (nieuw):

Ondersteuning van grensoverschrijdende aanbestedingen

Bekostiging op lange termijn

Tussen de diverse provincies blijkt onduidelijkheid te bestaan over de vraag of de belangrijkste inkomstenbron, de BDU-uitkering²¹, aangewend mag worden voor grensoverschrijdend vervoer of zelfs ‘over de grens’ uitgegeven mag worden. De provincie Groningen heeft hiervoor een mogelijkheid benut binnen de BDU-regelgeving, de provincie Brabant leeft in de overtuiging dat dat niet mogelijk is.

De bewindslieden stellen in hun reactie dat BDU-gelden mogen worden ingezet voor investeringen in grensoverschrijdende infrastructuur en voor de exploitatie van treindiensten op het Nederlandse grondgebied. De BDU wordt aan de regio’s ter beschikking gesteld om hun verkeers- en vervoerbeleid uit te kunnen voeren. Indien een regio ervan overtuigd is dat het verstandig is om een deel hiervan te besteden aan een grensoverschrijdende verbinding,

²¹ BDU: Brede DoelUitkering, de jaarlijkse toelage die provincies en stadsregio’s ontvangen van de staat waarvan het decentrale verkeer- en vervoerbeleid bekostigd kan worden.

dan is dat haar eigen verantwoordelijkheid. Daarbij zouden de regio's niet belemmerd moeten worden door de regel dat elke Euro slechts op Nederlands grondgebied mag worden uitgegeven, dit staat immers op gespannen voet met de subsidiariteit.

Aanbeveling (deels overgenomen, deels aangepast):

Duidelijk vastleggen dat BDU-gelden ook voor grensoverschrijdende investeringen in verkeer en vervoer aangewend mogen worden

Realisatie van een pilotproject

Een nieuwe verbinding komt zelden uit het niets tot stand, vaak gaat daaraan een uitgebreide periode van studie en vervolgens een testfase vooraf. In deze testfase wordt, vooruitlopend op een definitieve oplossing, alvast gepoogd een volwaardige vervoersdienst op te zetten om te kijken of hiervoor markt bestaat.

Er bestaat consensus tussen de provincies dat een proefbedrijf een goede manier is om aannames uit studies te toetsen en om in de praktijk te ervaren of een verbinding rendabel kan zijn of worden. Voor het opzetten van zo'n pilot bestaan echter een aantal belemmeringen die op provinciaal niveau moeilijk kunnen worden opgelost.

De belangrijkste belemmering is het materieel: doordat treinen overwegend alleen geschikt zijn gemaakt voor het rijden aan de 'eigen' kant van de grens, is aanpassing aan de beveiliging in het buurland noodzakelijk voor elk pilotproject. De kosten hiervan zijn enorm: in de orde van grootte van €500.000 per treinstel. Bovendien volstaat het niet om één of twee treinstellen aan te passen aangezien de meeste gewenste verbindingen aansluiten op bestaande lijnen waar een veelvoud aan treinstellen wordt ingezet. Schattingen voor het aantal benodigde aangepaste treinstellen voor een proef tussen Hengelo en Rheine (een afstand van 20 km) lopen uiteen van 5 (Syntus) tot 18 (Westfalenbahn). In geld uitgedrukt gaat het dus om €2,5 tot €9 miljoen. Voor die €9 miljoen wordt dan wel doorgereden tot in Osnabrück.

Deze kosten voor een pilotproject zijn voor een provincie niet op te brengen. Zeker niet omdat ook aan de exploitatie nog moet worden bijgedragen. Het grootste manco is dat de eenmalige investering enorm is en maar een zeer beperkte levensduur heeft: een pilotproject loopt zelden langer dan 2 jaar.

Wanneer een centrale organisatie zorg zou dragen voor de aanpassing van enkele treinstellen die vervolgens voor meerdere volgtijdige pilotprojecten zouden kunnen worden gebruikt, zou de investering rendabeler worden en kunnen verbindingen eenvoudiger op levensvatbaarheid getoetst worden. Een concrete manier om dit te bewerkstelligen zou zijn om onder verantwoordelijkheid van het ministerie (wellicht via NS Financial Services) enkele treinen geschikt te laten maken voor dienst in Duitsland²² en/of België en deze voor proefperiodes beschikbaar te stellen aan de regio's. Wanneer na de proefperiode de resultaten aanleiding geven om de verbinding voor te zetten kunnen de regio's zelf de verantwoordelijkheid voor de verdere realisatie dragen. Voor die tijd kunnen zij dat niet zelfstandig.

Een verdere mogelijkheid bestaat daarin, voor een bepaalde periode naast het mogelijk maken van exploitatiebijdragen tot aan de grens een startsubsidie voor nieuwe verbindingen te

²² De dieseltreinstellen type 'Buffel' zijn grotendeels werkloos geworden door de komst van nieuwe vervoerders met eigen materieel. Bovendien hebben deze reeds enige tijd de treindienst Heerlen – Aachen verzorgd, waaruit kan worden afgeleid dat zij relatief eenvoudig weer aan Duitse normen moeten kunnen worden aangepast.

verlenen. De verbindingen Eindhoven – Duitsland waar de partners in het RoCK-project naar streven, bieden hier een goede mogelijkheid.

Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen):

Een aantal (vijf)²³ treinstellen geschikt laten maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's, zodra daadwerkelijke inzet daarvan aan de orde is.

De regering wacht concrete initiatieven vanuit de regio Twente af en ziet als alternatief een mogelijkheid voor eventueel een startsubsidie voor tijdelijke exploitatietekorten. Een subsidie voor het aanpassen van materieel zou volgens de regering op dit moment niet het juiste instrument zijn om het doel te bereiken, maar dit wordt niet onderbouwd.

Aanbeveling (nieuw):

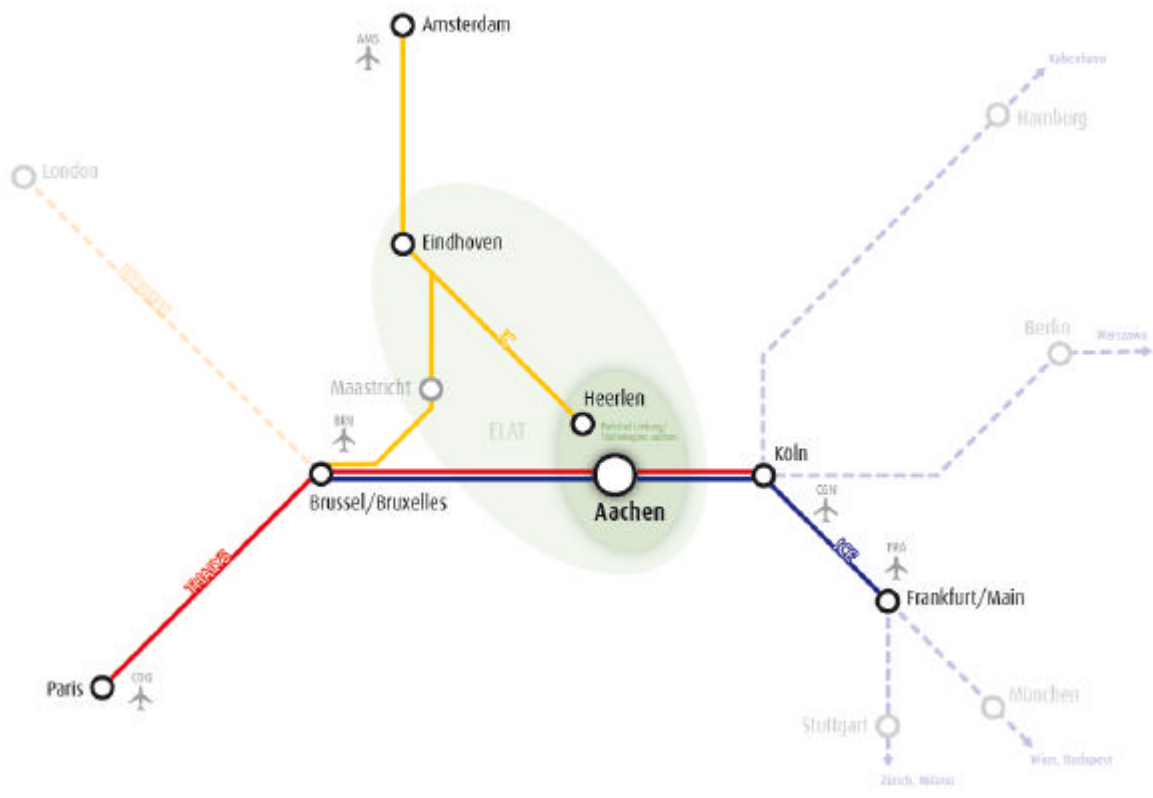
Faciliteren van proeftrajecten zoals Eindhoven – Heerlen – Aachen en Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach (-Düsseldorf) door onder andere startsubsidies voor nieuwe grensoverschrijdende treindiensten

Aansluiting op het HSL-netwerk buurlanden

Een veelgehoorde klacht in de regio's is dat het spoorvervoer met de rug naar het buitenland toegekeerd staat. Voor veel geld wordt in de Randstad een hogesnelheidslijn aangelegd, terwijl voor een groot deel van Nederland de dichtstbijzijnde aansluiting op het ICE- of Thalys-netwerk net over de grens is.

De regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn cruciaal om deze stations te bereiken. Alleen in Leer is geen sprake van een IC-station. Hier is echter wel een goede overstap naar Oldenburg waar wel ICE's komen. Voor het overige verzorgen alle bestaande regionale verbindingen een aansluiting op het ICE- en/of Thalys-netwerk. Zo bieden de stations van Aachen Hbf en Liège Guillemins op slechts 15 minuten afstand van de Zuid-Limburgse IC-stations (zie ook afbeelding hieronder: de "missing link" tussen Heerlen en Aachen") aansluiting op 19 respectievelijk 22 hogesnelheidstreinen per dag. Ook Münster, rechtstreeks bereikbaar vanaf Enschede, biedt dagelijks een overstap op 26 hogesnelheidstreinen. Daarnaast zijn er goede HSL-verbindingen vanuit Dortmund, Antwerpen en Brussel.

²³ Dit is een indicatief aantal. In de studie naar een verbinding Hengelo – Rheine wordt onderbouwd dat deze geëxploiteerd kan worden met vijf treinstellen, waarmee dan de verbinding Zutphen – Hengelo – Rheine kan worden onderhouden. Andere grenstrajecten als (Arnhem -) Nijmegen – Kleve hebben een vergelijkbare lengte, mogelijk kan hier met vergelijkbare inzet van treinen worden gewerkt



Gezien het belang dat vanuit de rijksoverheid gehecht wordt aan een goede ontsluiting van Nederland per hogesnelheidstrein, zou investeren in goede verbindingen (goede aansluitingen en frequenties, voldoende infrastructuur) met deze buitenlandse stations bij het ministerie van V&W gehoor moeten vinden.

Aanbeveling (overgenomen):

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

Aanbeveling:

Beschikbaar stellen van 20 mln. € uit het amendement van Hijum / Dijksema voor de uitbouw van het spoortraject Heerlen – Herzogenrath om het geschikt te maken voor de komst van een hoogwaardige en frequente IC-feederverbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen HST

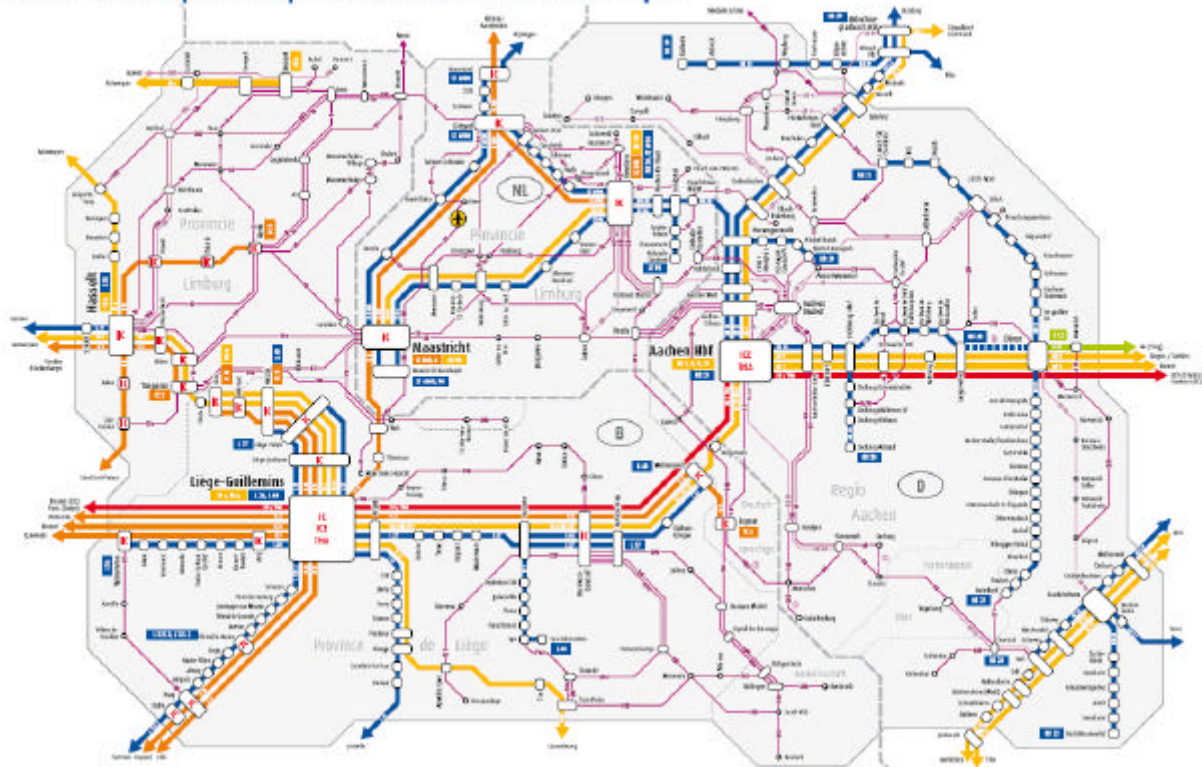
Informatievoorziening

Daar waar de verbinding op zich goed is, laat de herkenbaarheid daarvan te wensen over. Op reisinformatieschermen (beheerd door NS) worden de regionale grensoverschrijdende treinen niet getoond, de grensoverschrijdende IC's van NS Hispeed wel. Ook de spoorkaart toont op elk station hetzelfde (binnenlandse) netwerk, terwijl juist in de grensregio's de nabijheid van HSL-verbindingen net over de grens waarde heeft. In de reisinformatie op de stations zijn deze doorverbindingen nauwelijks terug te vinden.

Een uitstekende korte termijn oplossing voor het gebied van Zuid Limburg zou het zijn het bestaande "Netplan snelverkeer Euregio Maas.Rijn" (zie afbeelding hieronder) voor de

informatievoorzieningen in de stations te gebruiken. Deze omvat namelijk alle treinen, stations en zelfs de belangrijke buslijnen in de Euregio.

Schnellverkehrsplan · Netplan snelverkeer · Plan réseau rapide



Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen):

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

De spoorkaart is inmiddels op alle stations in Nederland vervangen waarbij zowel werkzaamheden als de grensoverschrijdende verbindingen beter zijn aangegeven. Op deze kaart worden echter alleen de belangrijkste stations aangegeven van de grensoverschrijdende verbindingen. Op deze kaart staat overigens ook nog niet aangegeven welke stations HSL-stations zijn.

Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen):

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. In Zuid-Limburg daarvoor op korte termijn het bestaande “Netplan snelverkeer Euregio Maas-Rijn” op alle stations gebruiken

Volgens NS is er geen behoefte aan een andere kaart bij grote grensovergangen. Dit is echter te verklaren door het opvallende gegeven dat er bij deze grensovergangen geen regionale verbindingen zijn en er daardoor een grensgat in het spoornetwerk zit (bijvoorbeeld tussen Arnhem en Emmerich). Bij kleinere grensovergangen met een regionale functie wordt wel onderzocht welke verbeteringen mogelijk zijn. De mogelijkheid van een proef op station Enschede wordt onderzocht. Het is onbekend wat daarvan de status is. Ongeachte of een station bij de grens ligt of niet zou elk station een regionale kaart met het complete OV-aanbod moeten hebben.

Aanbeveling (gedeeltelijk overgenomen):

Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren creditcard formaat kaartjes met vertrektijden vanaf het station tonen en op de dynamische vertrektijden-displays.

De bewindslieden nemen deze aanbeveling over maar wel voor zover ze in de systemen van ProRail voorkomen. Dit geldt bijvoorbeeld niet voor de treinen vanuit Enschede. Het wordt wel mogelijk zodra Infoplus is ingevoerd. Het is onbekend hoe ver dit inmiddels is gevorderd. Wij stellen voor hierbij station Enschede voorrang te geven. De bewindslieden gaan niet in op de aanbeveling over de papieren creditcard formaat kaartjes met vertrektijden vanaf het betreffende station, bij de dienstregeling 2010 bleek deze aanbeveling nog niet te zijn verwerkt.

Aanbeveling (nieuw):

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

Aanbeveling (nieuw):

Bij de voorgenomen invoering van actuele reisinformatie in de binnenlandse treinen ook aansluiten op de buitenlandse reisinformatie zodat hier geen nieuwe achterstand van het grensoverschrijdende openbaar vervoer ontstaat.

Samenloop met bestaande concessies

Op het hoofdrailnet (HRN) in Nederland heeft NS Reizigers een vervoersconcessie tot 2015. Dit houdt in dat tussen de stations van het HRN in principe geen andere vervoerder dan NS treindiensten mag aanbieden. Om een aantrekkelijke verbinding aan te kunnen bieden is het echter vaak noodzakelijk om een langere afstand te kunnen verbinden dan slechts het eerste station aan de grens.

Voorbeelden waar de HRN-concessie gewenste verbindingen in de weg staat zijn

- Hengelo – Enschede, hier ontwikkelt de regio het station van Hengelo tot ‘Twente Centraal’, maar door de concessie HRN is het niet mogelijk om de verbinding Dortmund / Münster – Enschede tot in Hengelo te laten rijden.
- RoCK (voormalig HSTconnect), deze IC-verbinding zou Eindhoven beter met Duitsland en het Duitse HST-netwerk moeten verbinden, maar ook hier geldt dat daarvoor over het gebied waar NS de concessie HRN heeft, gereden moet worden. Hierdoor is de business-case bij voorbaat al negatief.

EU-richtlijn 2007/58/EG creëert de mogelijkheid voor internationale vervoerders om ook op delen van het HRN reizigers te vervoeren, mits dit gebeurt met het oog op het grensoverschrijdend vervoer. In de Spoorwegwet staan wel bepalingen over internationaal personenvervoer per spoor, maar wordt nergens gedefinieerd waar dit ophoudt. De EU-richtlijn gaat hierin dus verder. Om te voorkomen dat er slepende procedures ontstaan tussen vervoerders, lijkt het zinvol om de Spoorwegwet aan te passen aan deze nieuwe realiteit en in deze wet een besluit op te nemen op welke corridors een ondersteunende functie kan worden verwacht, en waar NS dus onder redelijke voorwaarden medegebruik zou moeten gedogen.

Een andere mogelijkheid zou zijn te onderzoeken onder welke voorwaarden het mogelijk zou zijn voor de komende HRN-concessieperiode vanaf 2015 de dichtbijliggende HST-stations in het buitenland mee te nemen en daardoor directe IC-verbindingen bijvoorbeeld naar Aachen veilig te stellen.

Aanbeveling (niet overgenomen):

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.

Volgens de bewindslieden is dit blijkens de beleidsbrief overbodig aangezien medegebruik in principe op elk traject mogelijk is. Dit klopt, maar het gaat er om dat dit alleen mogelijk is als er sprake is van substantieel grensoverschrijdend vervoer en dus geen oneigenlijke binnenlandse concurrentie plaatsvindt. Er is discussie mogelijk waar dan de grens moet worden getrokken. Daar staat tegenover dat grensoverschrijdende verbindingen juist aantrekkelijker en rendabeler kunnen worden als ze geïntegreerd kunnen worden met binnenlands vervoer. Om dit spanningsveld op te lossen zou een afbakening in de wet of onderliggende regeling een oplossing kunnen zijn. Dit zou kunnen worden afgestemd met de nieuwe spoorconcessie voor het hoofdrailnet.

Aanbeveling (nieuw):

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)

Betrouwbare reizigersprognoses

Een heikel punt bij de exploitatie van regionaal spoor is de financiële haalbaarheid: de reizigersaantallen zijn hierbij zelden tot nooit kostendekkend. Alleen van Arriva is bekend dat zij op een aantal lijnen in Noord-Nederland zelfstandig een kostendekking van richting de 100% haalt, maar daar zit de grensoverschrijdende verbinding niet bij.

Waar de opbrengst uit reizigers (vervoersbewijzen) niet voldoende is springt de overheid vaak bij met aanvullende financiering. Hierbij is het verwachte aantal reizigers bepalend voor de vraag óf, en hoeveel, de (regionale) overheid bereid is bij te dragen. Op de lijnen Groningen – Leer en Enschede – Gronau blijken (volgens opgave van Arriva resp. EUREGIO) de reizigersaantallen significant hoger uit te vallen dan waarmee rekening gehouden was. Op deze verbindingen heeft onder andere nieuw materieel en goede marketing geleid tot een overschrijding van 25% (Enschede – Gronau) tot meer dan 100% (Groningen – Leer) ten opzichte van de prognose. Hierdoor is ook de financiële haalbaarheid voor deze verbindingen voor de nabije toekomst gewaarborgd. Het kan de moeite waard zijn om na te gaan hoe deze spectaculaire reizigersgroei (ten opzichte van een reeds geprognosticeerde groei) verklaard kan worden en wellicht elders beter ingeschat kan worden. Door te lage prognoses kunnen immers kansen onnodig onbenut blijven.

Aanbeveling (overgenomen):

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

De bewindslieden hebben toegezegd dat hier op wordt teruggekomen in de nog te verschijnen Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Deze moet nog verschijnen. Op verzoek van de Kamer is ook toegezegd dat in de NMCA expliciet zal worden stilgestaan bij de markt en capaciteit van de grensoverschrijdende spoorlijnen zoals al gebeurd is in de quick-scan regionaal spoor voor de regionale spoorlijnen.

Aanbeveling (nieuw):

Het opzetten van gedetailleerde betrouwbare grensoverschrijdende vervoersmodellen ondersteunen

Consumenteninspraak

In de wet personenvervoer hebben consumentenorganisaties een formele adviespositie voor het regionaal en nationaal OV en zijn de vervoerders verplicht te overleggen met de consumentenorganisaties. Voor het grensoverschrijdende vervoer geldt dat niet omdat dit geliberaliseerd is. Wel is er sprake van consumenteninspraak als er gebruik wordt gemaakt van een grensoverschrijdende concessie. Ook op een geliberaliseerde markt is er meestal de facto sprake van een monopolie.

Aanbeveling (nieuw):

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.

Fiets in trein

Er zijn bij grensoverschrijdend spoorvervoer nog veel obstakels om de fiets mee te nemen in de trein. Zo mogen fietsen in de Thalys maar alleen als het voorwiel is gedemonteerd en de fiets in een fietsshoes is verpakt.

6. Knelpuntenmatrix

Er is voor gekozen om de status van alle verbindingen, afgezet tegen alle knelpunten die genoemd worden, samen te vatten in één matrix. Op deze manier wordt in één oogopslag duidelijk welke knelpunten de hoogste prioriteit hebben en welk type oplossingen gerealiseerd moet worden.

Knelpuntenmatrix

	reeds operationeel	prioriteit van de regio	klaar voor ingebruikname	medewerking NS	concessie HRN NS	concessie buurland	Renabiliteit Business Case	realisatie pilot	benodigde aanpassing infra	medewerking ProRail	concurrentie / politieke gevoeligheid	medewerking buitenlandse overheid	inpasbaarheid dgri	beschikbaarheid materieel	geschiktheid spoor	capaciteit spoor	eigendom spoor
<i>Noord Brabant</i>																	
Roosendaal - Antwerpen	x	x	x	x							x						
Weert - Antwerpen			x				x				x						
<i>SRE / Limburg</i>																	
Eindhoven - Venlo - Duitsland		x	x	x	x	x	x		x	x		x			x		
<i>Limburg</i>																	
Venlo - Mönchengladbach	x	x															
Roermond - Dalheim (IJzeren Rijn)							x		x		x	x			x		
Heerlen - Herzogenrath - Aachen	x	x		x												x	
Eindhoven - Heerlen - Aachen		x			x	x		x	x			x	x		x		
Maastricht - Avantis - Aachen		x				x	x	x	x	x		x		x			
Maastricht - Liège - Brussel	x	x								x			x			x	
Maastricht - Hasselt (Light Rail)		x							x								
<i>Overijssel</i>																	
(Hengelo -) Enschede - Gronau	x	x		x	x				x	x					x	x	
Hengelo - Rheine / Nordhorn		x	x		x	x	x		x	x			x	x			x
<i>Drenthe</i>																	
Coevorden - Nordhorn							x	x							x		x
<i>Groningen</i>																	
Groningen - Leer - Bremen	x		x			x	x					x	x				
<i>Gelderland</i>																	
Arnhem - Emmerich	(x)	x	x					x	x	x			x			x	
Nijmegen - Kleve		x							x						x		
<i>Zeeland</i>																	
Terneuzen - Leuven						x	x	x	x						x		
	6 (7)	12	6	4	4	5	8	5	10	5	3	5	5	2	7	4	2

7. Conclusies

Tot voor 10 jaar werd alle spoor in Nederland centraal beheerd en bestuurd door het ministerie van V&W. Sindsdien zijn voor het regionaal treinverkeer de regionale overheden verantwoordelijk geworden. Daarmee is er een leemte ontstaan in het netwerk rond het spoor, aangezien het ministerie verder is teruggetreden dan op grond van haar indirecte verantwoordelijkheid voor beheer, onderhoud en aansturing van het spoor (ProRail) en exploitatie van het Hoofdrailnet (NS) te verantwoorden is.

Bij diverse grensoverschrijdende spoorverbindingen is tot op heden de medewerking van NS onontbeerlijk geweest om een positieve business case te realiseren. Immers: een regionale verbinding is pas interessant wanneer meerdere herkomst- en bestemmingsgebieden met elkaar verbonden worden. Aangezien NS in haar concessie HRN het recht heeft om als enige het vervoer aan te bieden tot de laatste grote stad bij de grens, bleven slechts lokale verbindingen op korte trajecten nabij de Nederlandse grens over. NS toonde in het verleden weinig enthousiasme voor (grensoverschrijdende) regionale verbindingen en de minister en staatssecretaris van V&W achten het niet hun taak om NS te stimuleren in dezen. Zij beroepen zich hierbij op hun rol als opdrachtgever vanuit de concessie HRN. In verschillende Kamermoties is reeds opgeroepen tot een bredere visie, die in 2009 vorm kreeg met de Beleidsbrief internationaal personenvervoer per spoor²⁴ en de voortgangsrapportage grensoverschrijdend spoor²⁵

Om regionale verbindingen vanuit Nederland met de buurlanden een kans te geven is de betrokkenheid van het ministerie essentieel. Zij is immers een grote speler met de krachtige positie om andere partijen mee te krijgen. Concreet kan zij twijfels en onzekerheden bij NS over de toekomstmogelijkheden wegnemen of kan zij druk uitoefenen om een positieve insteek te bereiken. In ieder geval dient de ‘faciliterende rol’ die het ministerie voor zichzelf weggelegd ziet, nader ingevuld te worden.

De richtlijn 2007/58/EG biedt een handvat om bepaalde tracés uit de concessie HRN aan te wijzen waarop medegebruik door internationale vervoerders tegen redelijke voorwaarden moet worden gedoogd. Op deze manier kan door vervoerders een aantrekkelijke grensoverschrijdende verbinding met een regionale en soms ook bovenregionale functie worden aangeboden in plaats van slechts een solitaire verbinding tussen twee steden aan het einde van het binnenlandse netwerk. Ook wordt hiermee duidelijkheid geschept, zowel richting NS als richting de regio's over welke reizigersstromen door welke vervoerder bediend kunnen worden.

De aanbevelingen en besluitvoorstellen in deze nota ten aanzien van onder meer de infrastructuur, informatievoorziening, techniek en vormgeving van concessies dragen er aan bij dat kan worden gekomen tot:

- meer mogelijkheid voor de vervoerders om grensoverschrijdende verbindingen waar zij brood in zien te exploiteren
- meer ruimte voor vervoerders om verbindingen rendabel te maken
- meer mogelijkheid voor de regio's om de ontwikkeling van grensoverschrijdende verbindingen te stimuleren

²⁴ Kamerstuk 31553 nr 4

²⁵ Kamerstuk 31553 nr 5

- het opheffen van barrières die grensoverschrijdend treinverkeer belemmeren ten opzichte van binnenlands treinverkeer

Het succes van grensoverschrijdend regionaal treinverkeer ligt besloten in de samenwerking tussen alle betrokken in het netwerk van de spoorsector.

8. Aanbevelingen

Algemene opvattingen / uitgangspunt beleid

1. OVERGENOMEN Erkennen dat technische verschillen tussen de verschillende landen an sich geen probleem zijn, maar vooralsnog wel een extra financiële opgave vergen ten opzichte van binnenlandse verbindingen.
2. OVERGENOMEN Op rijksniveau de mogelijkheden erkennen die het internationale HSL-net biedt voor de Nederlandse regio's op het gebied van economische en ruimtelijke ontwikkeling en die nabijheid gebruiken bij infrastructurele analyses en plannen.

Bevorderen marktontwikkeling op grensoverschrijdende verbindingen:

3. NIEUW Faciliteren van proeftrajecten zoals Eindhoven – Heerlen – Aachen en Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach (-Düsseldorf) door onder andere startsubsidies voor nieuwe grensoverschrijdende treindiensten
4. NIET OVERGENOMEN NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen) en nadrukkelijk verzoeken samen met de betrokken partijen in de Euregio's grensoverschrijdende tariefsystemen in het regionaal vervoer te ontwikkelen.
5. NIEUW NS in de nieuwe vervoerconcessie verplichten om in alle kaartautomaten een groter aanbod aan buitenlandse bestemmingen op te nemen. Bijvoorbeeld minstens alle bestemmingen in België en Luxemburg en de westelijke deelstaten van Duitsland.
6. NIET OVERGENOMEN 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
7. OVERGENOMEN De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren
8. GEDEELTELIJK Concessie termijnen over de grens beter afstemmen en/of grensoverschrijdend aanbesteden
9. NIEUW Ondersteuning van grensoverschrijdende aanbestedingen

Bevorderen regionale opdrachtgeverschap op regionaal (internationaal) treinverkeer

10. OVERGENOMEN vastleggen dat BDU-gelden ook voor grensoverschrijdende investeringen in verkeer en vervoer aangewend mogen worden

Rol voor minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op gebied van grensoverschrijdende treinverbindingen

11. OVERGENOMEN Vertegenwoordigen van de Nederlandse vervoersautoriteiten voor grensoverschrijdend treinverkeer als expliciete taak van de minister of staatssecretaris benoemen
12. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN Een aantal (vijf) treinstellen geschikt laat maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's, zodra daadwerkelijke inzet daarvan aan de orde is

13. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN EN GEACTUALISEERD Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor, in concreto: toekomstgericht uitbouw van grensoverschrijdende spoorinfrastructuren, aanbieden van nieuwe grensoverschrijdende treinverbindingen (in samenwerking met buitenlandse vervoerders), creatie van aantrekkelijke grensoverschrijdende tarieven
14. NIEUW 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)
15. OVERGENOMEN Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert
16. NIEUW 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.
17. OVERGENOMEN Nader onderzoek laten verrichten naar de voorspelbaarheid van potentiële reizigersaantallen op nieuwe verbindingen
18. NIEUW Het opzetten van gedetailleerde betrouwbare grensoverschrijdende vervoersmodellen ondersteunen
19. OVERGENOMEN Een bijdrage leveren aan het vlottrekken van de discussie over de verrekening van kaartverkopen tussen vervoerders
20. GEACTUALISEERD NS en regionale spoorvervoerders verzoeken om met grote spoed samen met vervoerders en autoriteiten in de buurlanden oplossingen te zoeken voor de OV-chipkaart problematiek in het grensoverschrijdend vervoer en voor de middellange termijn geïntegreerde systemen over de grens heen te ontwikkelen. Op korte termijn moet het mogelijk worden voor reizigers met een buitenlands adres een OV-chipkaart aan te vragen.
21. NIET OVERGENOMEN Op nationaal niveau tussen de Nederlandse en Duitse overheid de eisen aan en bevoegdheden van treinpersoneel afstemmen. Bijvoorbeeld door erkenning van diploma's.
22. NIEUW 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.

Aanbevelingen over verbetering reisinformatie

23. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren creditcard formaat kaartjes met vertrektijden vanaf het station tonen en op de dynamische vertrektijden-displays.
24. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN 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. In Zuid-Limburg daarvoor op korte termijn het bestaande “Netplan snelverkeer Euregio Maas-Rijn” op alle stations gebruiken
25. GEDEELTELIJK OVERGENOMEN 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

26. NIEUW Vertrektijden van Hogesnelheidstreinen op dichtbij liggende HST-stations in het buitenland (bijv. Liège en Aachen) op reisinformatie van grensstations (bijv. Maastricht en Heerlen) tonen.
27. NIEUW Bij de voorgenomen invoering van actuele reisinformatie in de binnenlandse treinen dient ook aangesloten te worden op de buitenlandse reisinformatie zodat hier geen nieuwe achterstand van het grensoverschrijdende openbaar vervoer ontstaat.

Aanbevelingen uitvoering van concrete projecten voor nieuwe grensoverschrijdende verbindingen

28. OVERGENOMEN Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS
29. UITGEVOERD Regie voeren om te komen tot een pilot waarbij de bestaande treindienst van Syntus wordt doorgetrokken tot Bad Bentheim en eventueel Rheine. Toezien op een pragmatische benadering van verschillende technische eisen die aan beide kanten van de grens met hetzelfde doel worden gesteld.
30. GEACTUALISEERD Onderzoek mogelijkheden voor heropening van station Eijsden door introductie van een lightrain verbinding tussen Maastricht en Luik in combinatie met verdere versnelling van de Maastricht-Brussel express of het doortrekken van de intercitty Eindhoven-Maastricht tot Luik.
31. OVERGENOMEN Inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken
32. NIEUW Aanbrengen van een passeervoorziening bij Glanerbrug om versnelling en intensivering van de treindienst mogelijk te maken, mede te financieren uit het amendement Cramer / Koopmans
33. NIEUW 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 / Dijkema 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 de buitenlandse partners te realiseren
34. GEACTUALISEERD Verlenen van subsidiemiddelen voor de aanleg van nieuw spoor op de “Via Avantis”: 9 mln. € (Amendement Koopmans/Cramer)
35. NIEUW Verlenen van subsidiemiddelen voor de uitvoering van de tramlijn Hasselt – Maastricht: 6 mln. € (Amendement Koopmans/Cramer)
36. NS stimuleren het “Euregoticket” op alle spoorlijnen in Zuid-Limburg (inclusief Roermond) te accepteren (zoals al lang in het Duitse deel van de Euregio Maas-Rijn gebeurd).

9 Concrete beslispunten en financiële consequenties

De Kamer wordt gevraagd in te stemmen met de 36 in hoofdstuk 8 opgesomde aanbevelingen. De financiële consequenties, voor zover op dit moment ingeschat kan worden, zijn:

In het algemeen:

De doelstelling van deze nota is het komen tot een situatie waarin de regio's beter in staat zijn om het regionaal grensoverschrijdend treinverkeer te (laten) exploiteren. De vraag op welke verbindingen een treindienst noodzakelijk of wenselijk is, blijft aan de regio's. Deze zullen eventuele financiële ondersteuning van zo'n treindienst dan ook in principe binnen hun eigen begroting moeten financieren. In deze nota wordt wel het voorstel gedaan om vanuit het Rijk de mogelijk te bieden door de verlening van startsubsidies voor nieuwe grensoverschrijdende treindiensten. (aanbeveling 3). Ook wordt het voor regio's eenvoudiger om grensoverschrijdende verbindingen te realiseren als de strakke eis dat de BDU volledig op Nederlands grondgebied moet worden uitgegeven, wordt versoepeld. Dit past binnen de subsidiariteitsgedachte. (aanbeveling 10)

Investerings en uitgaven:

De uitvoering van aanbeveling 3 betekent in het kader van deze nota nog geen kosten maar zou in de toekomst kosten opleveren en daarom in het budget van V&W opgenomen worden.

Aanbeveling 12, het geschikt maken van vijf treinstellen voor het dienst doen op spoortrajecten in het buitenland, betekent naar opgaaf van NS en Prorail een investering van circa €500.000 per treinstel, oftewel in totaal €2.500.000.

De uitvoering van aanbeveling 31, heraansluiten van het spoor bij Enschede, wordt door Prorail geschat op €1 miljoen euro. Dit zou in de komende jaren kunnen worden ingepast in de begroting.

De kosten van uitvoering van aanbeveling 32, mede financieren van de aanleg van een passeerspoor bij Glanerbrug zijn nog niet uitgekristalliseerd. Medefinanciering vanuit de gelden uit het amendement Koopmans/Cramer behoort tot de mogelijkheden.

De uitvoering van aanbeveling 33, het actief steun geven aan de komst van nieuwe IC-verbindingen tussen Eindhoven en Duitsland betekent kosten van €20.000.000 voor de uitbouw (dubbelspoor + elektrificatie) van het traject Heerlen – Herzogenrath. Dit bedrag werd al door de kamer in het amendement Van Hijum/Dijksma goedgekeurd. Er hoeft hiervoor alleen een verschuiving van de inzet van deze middelen van de lijn Sittard – Heerlen naar Heerlen – Herzogenrath (zoals in de commissie V&W overeengekomen) plaats te vinden.

De uitvoering van aanbeveling 34, verlenen van subsidiemiddelen voor de aanleg van nieuw spoor op de "Via Avantis", betekent kosten van €9.000.000. Deze middelen zijn al in het amendement Koopmans/Cramer (december 2008) wat door de kamer al goedgekeurd werd meegenomen.

De uitvoering van aanbeveling 35, verlenen van subsidiemiddelen voor de uitvoering van de tramlijn Hasselt – Maastricht, betekent kosten van €6.000.000. Deze middelen zijn al in het amendement Koopmans/Cramer (december 2008) wat door de kamer al goedgekeurd werd vrijgemaakt maar nog niet bestemd.

Geen directe kosten:

Met aanbevelingen 1, 2, 4 t/m 11, 14, 15, 19, t/m 30, 36 zijn geen directe kosten gemoeid. Voorgesteld wordt om de uitvoering hiervan op te nemen in een projectblad bij het MIRT,

waardoor over eventuele indirecte investeringen in dat kader kan worden besloten.

Kosten voor derden:

Met aanbevelingen 3, 12, 13, 32 t/m 35 worden minister, NS en Prorail opgeroepen een aantal aanpassingen door te voeren. Voor zover over de kosten hiervan inzicht bestaat, is hiervan een inschatting gegeven.

Nader onderzoek:

Met aanbevelingen 16, 17, en 18 wordt de minister opgeroepen nader onderzoek uit te voeren. De minister zal duidelijkheid moeten verschaffen of deze onderzoeken binnen de vastgestelde begroting kunnen worden uitgevoerd.

In schematische vorm:

Aanbeveling	bedrag	dekking
1 erkenning technische verschillen	nihil	nvt
2 erkennen internationaal HSL-net	nihil	nvt
3 startsubsidies	nmb	begroting
4 verkooppunten buitenlandse vervoerders	nihil	nvt
5 groter aanbod in kaartenautomaat	nihil	nvt
6 relevante trajecten definiëren	nihil	nvt
7 ontwikkelingen monitoren	regulier	nvt
8 concessietermijnen afstemmen	nihil	nvt
9 aanbestedingen ondersteunen	regulier	nvt
10 BDU grensoverschrijdend verkeer	nihil	nvt
11 regio's vertegenwoordigen	regulier	nvt
12 treinstellen geschikt maken	€2,5 miljoen	amendement Cramer/Koopmans
13 constructieve houding NS en Prorail	nihil	nvt
14 buitenlandse stations in IC-netwerk	nihil	nvt
15 toelating treinen vereenvoudigen	regulier	nvt
16 richtlijn RLN 00018 toetsen	regulier	nvt
17 onderzoek reizigers aantallen	regulier	nvt
18 betrouwbare vervoersmodellen	regulier	nvt
19 vlottrekken verrekening kaartopbrengsten	regulier	nvt
20 oplossing OV-chipkaart	regulier	nvt
21 bevoegdheden afstemmen	regulier	nvt
22 borgen consumenteninspraak	regulier	nvt
23 vertrektijden integreren	regulier	nvt
24 buitenlandse verbindingen tonen	nihil	nvt
25 HSL-stations tonen	nihil	nvt
26 vertrektijden HSL-stations tonen	nihil	nvt
27 actuele reisinfo	regulier	nvt
28 Roosendaal - Antwerpen	regulier	nvt
29 Hengelo - Bad Bentheim	€6 miljoen	regionale financiering
30 Station Eijsden	regulier	nvt
31 knip in spoor bij Enschede	€1 miljoen	amendement Cramer/Koopmans
32 passeerspoor Glanerbrug	niet uitgewerkt	amendement Cramer/Koopmans
33 Eindhoven - Duitsland	€20 miljoen	motie Van Hijum / Dijkema
34 Via Avantis	€9 miljoen	amendement Cramer/Koopmans
35 Hasselt - Maastricht	€6 miljoen	amendement Cramer/Koopmans
36 Euregoticket	niet uitgewerkt	regionale financiering

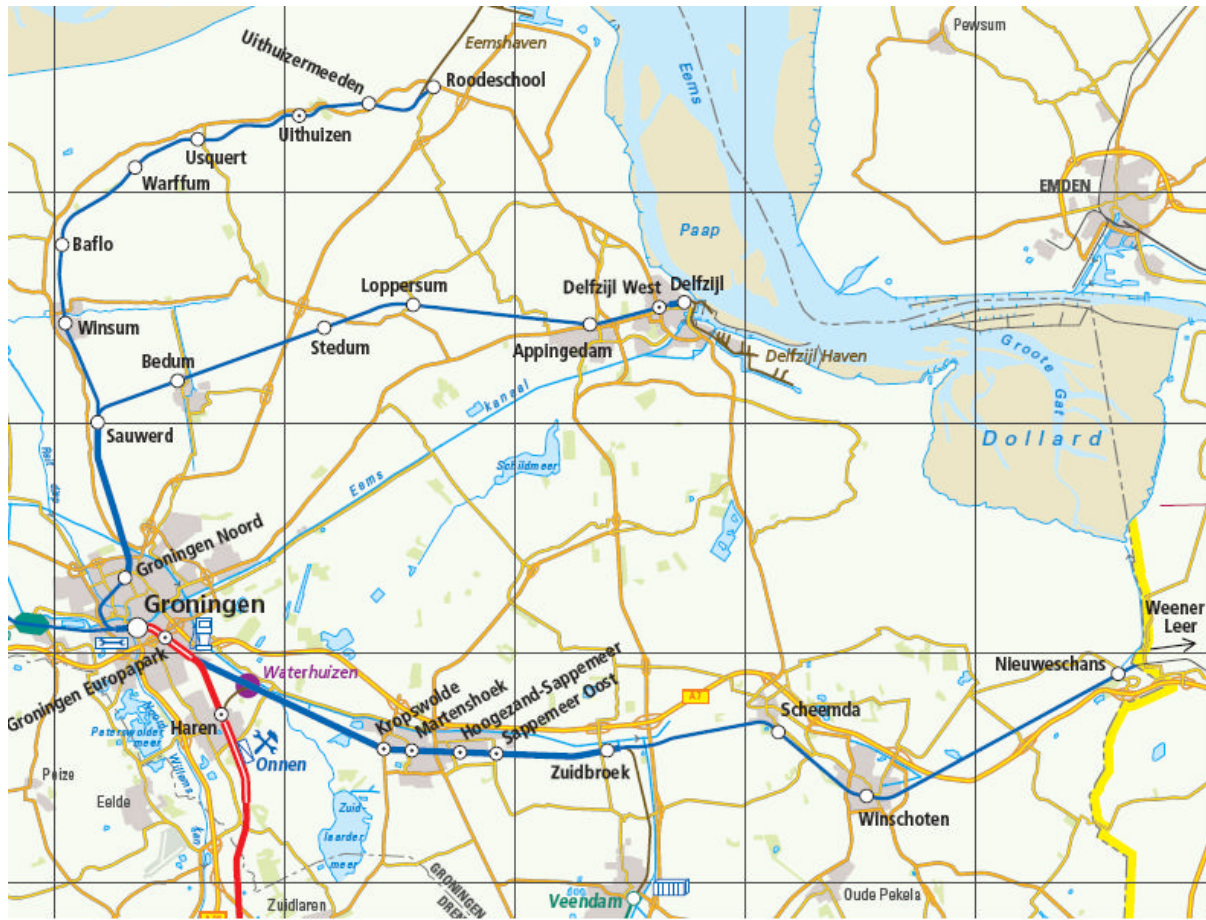
<u>Uitputting amt Cramer/Koopmans 31700 A nr 71:</u>	<u>€20 miljoen</u>
12 treinstellen geschikt maken	€2,5 miljoen
31 knip in spoor bij Enschede	€1 miljoen
34 Via Avantis	€9 miljoen
35 Hasselt - Maastricht	€6 miljoen
32 passeerspoor Glanerbrug	nader te bepalen
Nog niet bestemd	€1,5 miljoen

10. Bijlage: Inventarisatie per verbinding

In deze bijlage wordt per verbinding een uitgebreider beeld geschetst van de toekomstmogelijkheden en knelpunten die de regio's zien voor de grensoverschrijdende verbindingen. Bij de verbindingen wordt als overzichtskaartje een uitsnede getoond van de Spoorkaart Nederland 2008 van Prorail. In gevallen waar deze kaart het buitenlandse deel van het traject niet toont is een uitsnede van Google Maps toegevoegd. Voor grensoverschrijdende verbindingen in Zuid-Limburg wordt verder het "Netplan snelverkeer Euregio Maas-Rijn" en het "Zeilnetz 2015" van het Aachener Verkehrsverbund (AVV) gebruikt.

De verbindingen worden besproken in kloksgewijze volgorde, beginnend in Groningen en eindigend in Zeeland.

Groningen - Leer



Huidige situatie:

Is onderdeel van de stoptreinverbinding Groningen – Leer, die een reizigersgroei van enkele procenten per jaar kent. De verbinding is als verplicht onderdeel in de OV-concessie voor het noordelijke spoor opgenomen. Door de komst van nieuw materieel is het sinds 2006 8x per dag mogelijk om tot Leer door te rijden, zonder de voorheen verplichte overstap in Nieuweschans. De verbinding is vooral interessant voor twee doelgroepen:

- forensen en scholieren die over de grens in Duitsland wonen maar in Groningen werken of naar school gaan
- Inwoners van Groningen die naar Bremen en het vliegveld aldaar reizen

Arriva verkent de mogelijkheden om deze stoptrein te vervangen door een snellere trein die mogelijk in de toekomst door kan rijden naar Oldenburg en verder tot Bremen, en heeft een Duitse vervoerder op dit traject overgenomen om dit te kunnen realiseren. Doordat delen van deze verbinding echter een verschillende concessietermijn en -afloop kennen, is het onmogelijk om op voorhand voldoende zekerheid te krijgen dat zo'n verbinding op langere termijn door dezelfde vervoerder geëxploiteerd kan worden. Dit zou alleen op eigen initiatief kunnen onder de EU-richtlijn 91/440/EG, maar over de vraag hoever zo'n lijn het concessiegebied van een andere partij mag binnengaan bestaat nog geen jurisprudentie.

De provincie wil graag een snellere verbinding met Bremen met behoud van de overstapverbinding naar Oldenburg via Leer, in dat beeld past ook het pleidooi dat de provincie hield voor de Zuiderzeelijn Amsterdam – Groningen – Bremen. De provincie heeft voorrang

gegeven aan de nieuwe treinverbinding Groningen – Zuidbroek – Veendam en de plannen voor een regionaal tramnetwerk rond de stad Groningen. Nu de trein naar Veendam bijna gaat rijden en de uitwerking van het tramnetwerk vergevorderd is, is een opwaardering van de verbinding naar Leer een volgende stap.

De verbinding die nu wordt aangeboden tussen Groningen en Leer is een stoptrein die in Leer aansluit op de trein van/naar Oldenburg, conform de eis in de concessie. Vanwege geplande uitbreidingen van de treindienst op een deel van het traject (Groningen – Zuidbroek) wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om de treindienst te versnellen (minder stops) en beter te laten aansluiten op treinen van/naar Bremen (in Leer) en de Randstad (in Groningen). Door de samenhang in zowel de Duitse (DB) als de Nederlandse (NS) dienstregeling is het momenteel niet mogelijk om een dienstregeling op te stellen waarin de trein op meerdere verbindingen aansluit.

Kansen

Door afstemming van de concessietermijnen over de grens heen zou een stabielere situatie kunnen worden gecreëerd waardoor meer grensoverschrijdende initiatieven van de grond zouden kunnen komen.

Als rol voor Den Haag ziet Gedeputeerde Bleker vooral de lobby-functie: aangezien de partner aan de andere kant van de grens de deelstaat Nedersachsen even groot is als Nederland is medewerking vanuit Den Haag belangrijk om iets over de grens te kunnen bereiken.

Bedreigingen

Op dit moment worden weinig bedreigingen voor het voortbestaan van de verbinding Groningen – Leer ervaren.



Figuur 4: Arriva treinstel type Spurt in Leer

Coevorden – Nordhorn



Huidige situatie:

Deze spoorlijn is onderdeel van de goederenverbinding Coevorden – Bad Bentheim en verder naar Rheine, die privaat geëxploiteerd wordt door de Bentheimer Eisenbahn. De Bentheimer Eisenbahn op zijn beurt is voor 100% eigendom van de gemeenten aan de Duitse zijde van de grens. Er bestaan voor deze lijn geen uitgewerkte plannen voor personenvervoer.

Kansen

Voor een betere ontsluiting van Emmen en Drenthe richting Duitsland, alsmede voor het aantakken op het Duitse IC-netwerk is dit een logische verbinding. De rails liggen er, er rijden treinen dus de mogelijkheden zijn er. In maart 2010 heeft de provincie Drenthe aangegeven nadere verkenning uit te willen voeren naar een verbinding Emmen – Rheine.

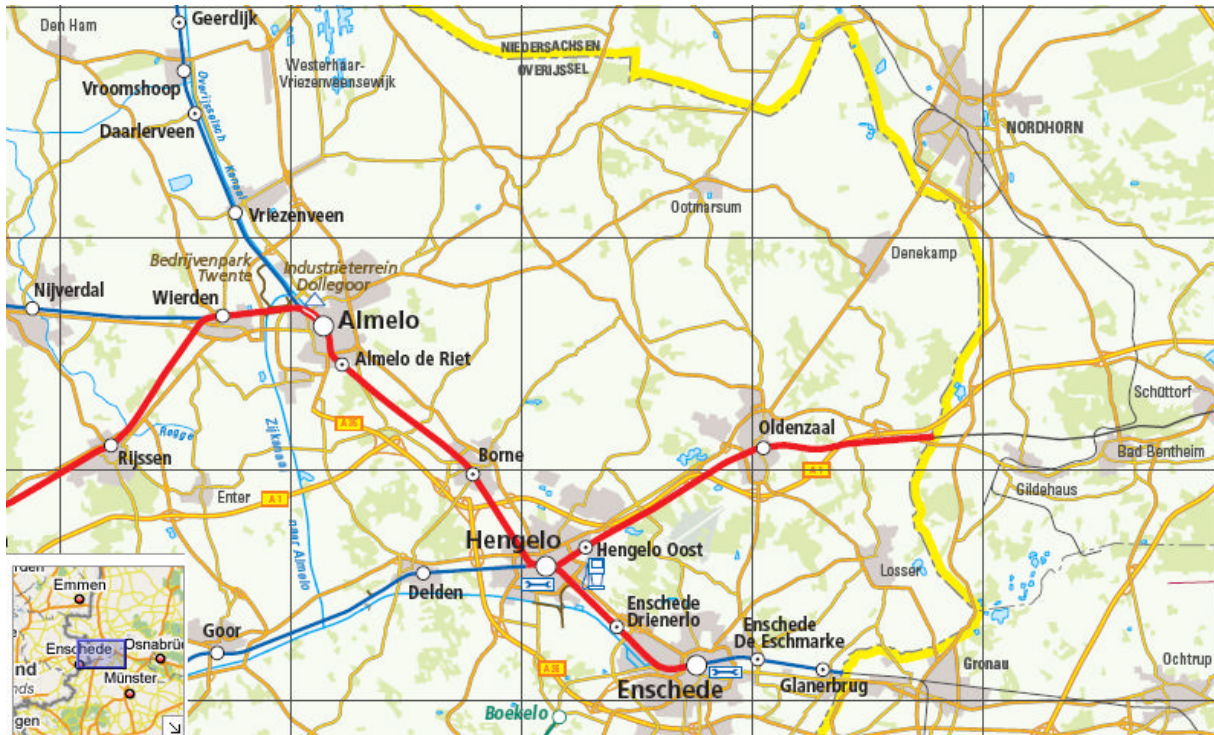
Bedreigingen

De spoorlijn is eigendom van de Bentheimer Eisenbahn (BE). De spoorlijn wordt alleen voor goederentreinen van de BE gebruikt. Het spoor is in relatief slechte staat en bevat uitzonderlijk veel overwegen. Het kan momenteel slechts bereden worden met een voor reizigerstreinen onrendabele 40 km/h. Voordat dit spoor gebruikt kan worden door regelmatig rijdende reizigerstreinen moet het hele spoor gesaneerd worden. Voor het ophalen van de laatste achttien kilometer tussen Nordhorn en Bad Bentheim wordt al een bedrag van €2,5 miljoen²⁶ gerekend, een grove inschatting voor het totale tracé loopt richting € – 10 miljoen.

²⁶ Studie Grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo – Bad Bentheim – Nordhorn en Rheine, Haalbaarheidsonderzoek door Arcadis

Hengelo / Oldenzaal – Bad Bentheim / Rheine

Zie ook paragraaf 4.2



Huidige situatie:

Is onderdeel van de IC Amsterdam – Berlijn, die stopt op de IC-stations en in Bad Bentheim voor het wisselen van locomotief. Sinds december 2008 rijdt deze trein 7x per dag = eens per 2 uur. Deze IC vervult momenteel ook een (kleine) regionale rol, de verbinding Twentestad (Almelo – Hengelo) – Bad Bentheim – Rheine. Onduidelijkheid bestaat over de toekomst van deze treinverbinding: volgens de NS zou deze trein vanaf 2009 niet meer stoppen op Bad Bentheim en Rheine (omdat gereden zou gaan worden met multicourant materieel), maar dit is uiteindelijk niet gebeurd en hier zijn voor zover bekend op dit moment ook geen plannen meer voor.

De grens tussen Nederland en Duitsland is in de jaren '40 redelijk willekeurig getrokken en veel inwoners hebben familie aan de andere kant van de grens. Bovendien is Rheine een belangrijk station in het Duitse IC-netwerk: hier kan op nog geen 4,5 km van de Nederlandse grens opgestapt worden op de IC naar Köln, Koblenz en Luxemburg. Volgens onderzoek van de EUregio maken Nederlandse reizigers momenteel veelvuldig gebruik van station Bad Bentheim voor hun reis verder Duitsland in.

Kansen

Plannen voor het verlengen van de doorgaande verbinding Zutphen – Hengelo – Oldenzaal naar Rheine met eventueel een aftakking naar Nordhorn bestaan al enkele jaren, maar zijn volgens een recente studie²⁷ matig rendabel, o.a. door omvangrijke noodzakelijke aanpassing van het bestaande goederenspoor richting Nordhorn en Coevorden. De verbinding naar Nordhorn is vanuit Hengelo bovendien al voorzien met snelle rechtstreekse bus.

²⁷ Studie Grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo – Bad Bentheim – Nordhorn en Rheine, Haalbaarheidsonderzoek door Arcadis

De verbinding met Nordhorn haalt de haalbaarheid van het hele project fors naar beneden maar is politiek belangrijk voor Duitse zijde. Desondanks is de inzet vanuit de Regio Twente nu om toch te proberen alleen Hengelo – Oldenzaal – Bad Bentheim – Rheine (en verder naar Bielefeld of Osnabrück) te realiseren. Aangezien Syntus resp. Westfalenbahn een exclusieve concessie hebben voor het aanpalende gebied, is grensoverschrijdend vervoer hier alleen realiseerbaar met medewerking van tenminste één van deze vervoerders. De wens van de provincie Drenthe tot reactivatie van Coevorden – Rheine kan tot synergie-voordelen leiden.

De verbinding is van belang voor de grensoverschrijdende economische regio die voor een belangrijk deel draait op toerisme en bezoekers van het Kurort Bentheim. Bovendien wordt in Rheine en Bielefeld aangesloten op een breed vertakt Duits spoorweganet van IC- en ICE-verbindingen.

Bedreigingen

In het verleden is er al eens een poging gedaan om een incidentele grensoverschrijdende rit te houden: met een trein van Syntus zouden VIP's in Bad Bentheim worden opgehaald om in Oldenzaal op het station een ceremonie bij te wonen. De grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van de exploitatie door gehandicapten van de stationsrestaurant leek hiervoor een uitgelezen kans. Op de ochtend van de bijeenkomst kwam Prorail echter met een verbod vanwege de niet gegarandeerde detectie van de trein en moesten de VIP's met bussen via een omweg worden vervoerd. Deze detectie-problemen zijn nog niet opgelost.



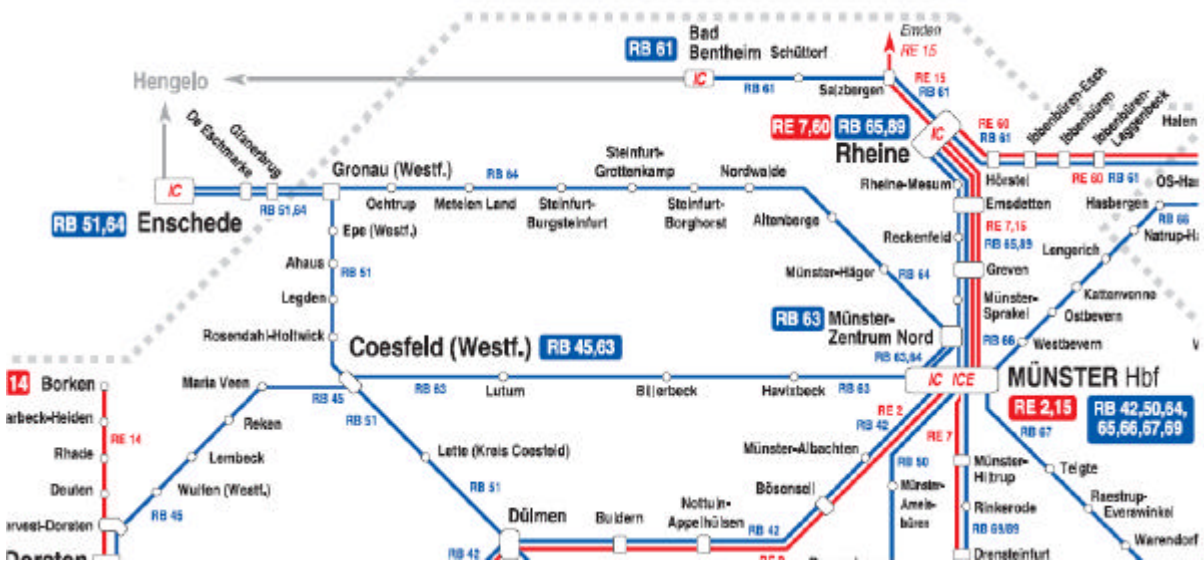
Figuur 5: Syntus treinstel in een overbrengingsrit door Bad Bentheim (!)



Figuur 6: Treinstel type Flirt van Westfalenbahn

In februari 2010 heeft de regio aangegeven met steun van de minister te komen tot een driejarige proef, waarbij Syntus een aparte stoptrein laat rijden tussen Hengelo en Bad Bentheim. Vanwege de detectieproblemen kan dit niet met het bestaande materieel worden uitgevoerd, en om de kosten beheersbaar te houden is gekozen voor Nederlands materieel dat niet door kan rijden naar Rheine. Hierdoor is de aantrekkelijkheid van de treindienst een stuk minder dan in de oorspronkelijke plannen van de EUregio. Doelstelling is om op termijn met deze pilot 600 reizigers per dag te vervoeren.

Enschede – Gronau – Dortmund / Münster



Figuur 7: Duits regionaal spoornet eindigt bij de grens, maar biedt veel verbindingen vanaf het nabijgelegen Rheine en Münster

Huidige situatie:

Naast de noordelijke spoorlijnen wordt ook de lijn Enschede – Gronau – Münster geëxploiteerd door de Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft (PEG), een dochter van Arriva Duitsland. In het dagelijks verkeer is er relatief weinig contact tussen deze twee bedrijven, maar in enkele situaties was hulp vanuit PEG onontbeerlijk om de exploitatie op Groningen – Leer op te starten.

Enschede – Gronau wordt gezien als het succesverhaal van de afgelopen jaren. Door NS werd deze verbinding eind jaren '90 afgeschreven als uitzichtloze verbinding, maar tegenwoordig wordt deze door de Duitse vervoerders een halfuursdienst geëxploiteerd met vertakking tot uurdienst naar Münster resp Dortmund. Om exploitatie onder enkel Duits regime (dus geen

combinatie met Nederlandse regelgeving) mogelijk te maken is het spoor op station Enschede fysiek doorgezaagd. Prorail voert nog wel het onderhoud aan het gedeelte Enschede – grens uit, de technische installaties en de verkeersleiding zijn echter Duits. De treinen worden niet getoond op de NS-reisinformatieschermen.



Figuur 8:Duits treinstel type Talent staat in Enschede klaar voor vertrek naar Münster, maar wordt niet getoond op de vertrekschermen op het station.

De regio heeft zich gecommitteerd aan de herontwikkeling van deze lijn, zo zijn nieuwe stations geopend en is de ruimtelijke ontwikkeling nadrukkelijk op de spoorlijn georiënteerd. Een voorbeeld hiervan is station De Eschmarke, met de gelijknamige VINEX-wijk daaromheen. Mede door deze gezamenlijke aanpak zijn de reizigersaantallen op deze verbinding spectaculair gegroeid.

Kansen

Op de route naar Münster en Dortmund wordt veelvuldig lang stilgestaan om treinen te laten passeren op het grotendeels enkelsporige tracé. Voor de nabije toekomst worden mogelijkheden onderzocht voor het versnellen van de lijn door passeersporen aan te leggen of andersoortige voorzieningen. Aangezien de verbinding momenteel al een succes is, is de verwachting dat dit redelijk voorspoedig gerealiseerd kan worden.

Verder bestaat de ambitie om de verbinding door te trekken naar Hengelo (toekomstig Twente Centraal) zodat een groter gebied (regio Twente) van de goede verbinding met Duitsland kan profiteren. Hiervoor is echter de medewerking van NS (vanwege concessie Hoofdrailnet) en Prorail (vanwege heraansluiting sporen bij Enschede en toelating van de Duitse treinen) noodzakelijk.

De Tweede Kamer heeft in 2008 een amendement²⁸ aangenomen waarin €20 miljoen gereserveerd wordt voor grensoverschrijdend regionaal treinverkeer, waarin het versnellen en verlengen van deze verbinding tot Hengelo expliciet wordt genoemd als mogelijke bestemming.

De kosten om de spoorlijn aan te sluiten op het Nederlandse spoorwegnet worden geraamd op €1 miljoen (Prorail, 2008), maar dat is exclusief de aanpassing van de beveiliging op het Nederlandse dan wel Duitse deel van het traject of in het materieel.

De concessie van NS voor het hoofdrailnet loopt tot 2014. Idealiter wordt bij de nieuwe concessie voor de grensoverschrijdende verbindingen hierbij aangesloten. In 2014 zal de

²⁸ Amendement Cramer / Koopmans 31700 A nr 71

provincie Overijssel en de regio Twente waarschijnlijk verantwoordelijk worden voor de aanbesteding van de verbinding Enschede-Almelo-Zwolle. Dit biedt kansen voor een doorgaande verbinding tussen Dortmund, Münster, Twente en eventueel Zwolle.

Bedreigingen

De huidige concessies lopen tot 2011, de verbindingen Enschede-Münster, Enschede-Dortmund en Coesfeld-Münster worden gezamenlijk nieuw aanbesteed. Op de eerste uitschrijving heeft echter geen enkele vervoerder een acceptabel bod gedaan, hetgeen impliceert dat het voorgestelde budget ontoereikend is. Voor de korte termijn is doorrijden naar Hengelo waarschijnlijk geen optie omdat er onvoldoende Duits materieel beschikbaar is.

Arnhem – Emmerich



Huidige situatie:

Wordt bereiden door de ICE Amsterdam – Frankfurt, die sinds 2000 niet meer stopt in Emmerich (voorheen locwissel, nu doorgaand materieel). De verbinding met Emmerich wordt ‘geëxploiteerd’ door de nachttrein van CityNightLine die daar nog wel van loc verwisselt. Reizen vanuit Amsterdam, Utrecht en Arnhem naar Emmerich v.v. is 1x per dag mogelijk. Bij storingen wordt de ICE vanuit Duitsland overigens wel eens ingekort tot Emmerich. Dit gebeurde onlangs nog tijdens de periode met sneeuw en vorst. Toen reed er een aparte NS-trein van Emmerich richting Arnhem.

Kansen

Provincie en vervoerder Syntus hebben de mogelijkheid onderzocht van een reguliere stoptreindienst, maar een bescheiden proef hiermee werd medio 2006 voortijdig afgeblazen wegens ingetrokken toelating van het treinmaterieel en onvoldoende reizigers. Volgens critici²⁹ was het teleurstellend aantal reizigers te verwachten met een proef waarbij slechts 3x per dag een verbinding werd aangeboden. Ook werd geen samenhang gezocht met publiekstrekkingen als de kerstmarkten en was de communicatie bescheiden. Bovendien werd toestemming voor een openingsrit met VIP’s met een trein van Syntus op het laatste moment door Prorail afgeblazen wegens problemen met de toelating van de trein.

Volgens het rapport “Grensoverschrijdend openbaar vervoer, kort verslag” uit 2005 dat is opgesteld in opdracht van de gemeente Emmerich is het verwachte vervoerspotentieel 920 reizigers per werkdag wat hoger is dan het toenmalige aantal reizigers tussen Akken en Heerlen (circa 600 per dag).

In de motie Koopmans/Cramer³⁰ is gevraagd naar een onderzoek voor de HSL-Oost. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt voor de corridor Utrecht-Arnhem

²⁹ Bron: diverse artikelen op www.viev.nl, Vereniging voor Innovatief Euregionaal (spoor-)Vervoer

³⁰ Motie 31305 nr 106

gekeken naar een betere doorstroming van de ICE. Deze motie vraagt ook om een verdere doorgroei naar een HSL-Oost na 2020 te onderzoeken. Conform deze motie moeten de resultaten hiervan zichtbaar worden in de lopende planstudie.

Bedreigingen

De stadsregio heeft nog steeds de wens om een reguliere regionale treinverbinding met Emmerich te realiseren, maar beschouwt dat op dit moment als onhaalbaar. De belangrijkste factor hierbij is de beschikbaarheid van treinpaden. Doordat de Betuweroute bij Zevenaar aantakt op de verbinding Arnhem – Emmerich is het inplannen van een reguliere (betrouwbare) regionale treindienst volgens Prorail onhaalbaar. De provincie zou Arnhem – Emmerich wel op willen nemen in de nieuwe treinconcessie (2010), maar dit is niet realistisch vanwege de capaciteitsproblemen.

De provincie loopt hier en elders (Valleilijn, Utrecht-Arnhem) tegen de toedelings-systematiek aan waardoor goederenvervoerders stelselmatig een hogere prioriteit krijgen dan regionale treinen. Hierdoor is uitbreiding van de bediening van het regionale spoornet in Gelderland lastig te realiseren, ondanks de grote wens en lokale politieke wil.

Nijmegen – Kleve



Huidige situatie:

Dit is een voormalige spoorverbinding die sinds 1992 in onbruik is geraakt. De verantwoordelijkheid voor deze lijn ligt bij de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN). Vanwege de regionale belangen van het spoor zou een rol voor de provincie voor de hand liggen. Met enige regelmaat worden plannen gelanceerd om de lijn te reactiveren. Recent wordt daarbij gedacht aan een lightrail-achtige oplossing die á la Randstadrail door het centrum van Nijmegen richting Arnhem zou kunnen doorrijden.

De plannen voor reactivering zijn nooit in vergevorderd stadium beland. Gemeenten aan de route vrezen dat de lijn door hun kernen na heropening ook door goederentreinen gebruikt zal gaan worden en zijn sceptisch. Toch komt de verbinding met enige regelmaat terug op de agenda door de grote culturele samenhang in de regio. Wanneer een verbinding met het nabijgelegen vliegveld Weeze gerealiseerd zou kunnen worden zou dit een impuls kunnen geven aan het grensoverschrijdend treinverkeer. Hiervoor bestaan echter geen uitgewerkte plannen.

Kansen

Thom de Graaf (burgemeester van Nijmegen) heeft in 2008 aangekondigd voor reactivering van deze verbinding te gaan lobbyen. De buurdeelstaat Nordrhein Westfalen had reactivering van de lijn wel in de plannen staan, maar deze is in bezuinigingsronden gesneuveld.

Bedreigingen

Begin 2008 heeft Prorail een verzoek goedgekeurd om (op recreatieve basis) op het spoor te rijden met pomplorries. Deze vergunning werd verleend omdat er geen uitzicht was op reactivatie van de lijn in de komende vijf jaar. Met deze vergunning is ook de

verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud overgedragen. Mocht zich een vervoerder melden dan kan het recreatieve gebruik worden gestaakt.

Venlo – Mönchengladbach



Huidige situatie:

Deze verbinding werd tot december '09 eens per uur geëxploiteerd door een samenwerkingsverband tussen NS en DB Regio, onder gunning van de Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Sinds december 2009 neemt de vervoerder “Eurobahn” (Keolis) de verbinding over en zet naar verwachting begin 2010 moderne treinstellen van het type Stadler “Flirt” in. De verbinding voldoet aan de verwachtingen van de regio en de vervoerders. Zij is met name gericht op verkeer vanuit Duitsland richting Venlo. Hier bevinden zich enkele publiekstrekkingen zoals een kleding-outlet. In mindere mate is de verbinding gericht op de relatie tussen transportknooppunt Venlo met Düsseldorf en het Ruhrgebied.



Figuur 9: getrokken Duitse trein verzorgt de verbinding Venlo – Hamm



Figuur 10: modern treinstel type Flirt van de nieuwe vervoerder Eurobahn

Kansen en bedreigingen

De verbinding wordt genoemd als optie in de HSTconnect-studie voor een snelle verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf en is integraal bestanddeel van het RoCK-project. De studie concludeert dat de variant via Venlo minder rendabel zal zijn dan via Heerlen vanwege het lange aansluitende traject door Duitsland met bijbehorend hoge kosten voor het Trassengebühr (vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur) die DB Netz in rekening brengt. Desondanks zijn constructieve gesprekken tussen de initiatiefnemers van RoCK en NS en DB over mogelijke exploitatieopties van start gegaan. Er heeft in 2007 ook een promotierit (tussen Aachen, Eindhoven en Amsterdam) plaatsgevonden met een Duitse ICE die deze verbinding ooit mogelijk zou kunnen onderhouden.

Aandachtspunt op het traject is de zogenaamde Viersener Kurve in Duitsland. Door het aanleggen van deze kortsluitverbinding zou de treindienst aanmerkelijk kunnen worden versneld omdat de treinen dan bij Viersen in Duitsland niet meer kop hoeven te maken.

Omdat het Nederlandse deel van deze lijn slechts enkele honderden meters beslaat is de bemoeienis wat infrastructurele aanpassingen betreft vanuit Nederland met deze lijn beperkt. Wel staan aan Duitse zijde enkele infrastructurele knelpunten realisatie van de RoCK-verbinding via Venlo in de weg. Ook hierover hebben inmiddels eerste gesprekken tussen de regio en de Duitse autoriteiten plaatsgevonden. NS heeft aangekondigd om mee te willen werken aan realisatie van deze verbinding.

In februari 2010 kwamen berichten in de media dat de Duitse overheden, gedwongen door de economische crisis, een aantal investeringen in het spoor in de grensregio's zou moeten uitstellen of schrappen. Hier ligt een taak voor de minister om op hoog niveau afstemming te krijgen en te houden over de ambities aan beide zijden van de grens.

Deze verbinding werd eind 2009 niet opgenomen in de reisplanner van NS waardoor reizigers onnodig wordt geadviseerd om te reizen via Arnhem. Ook is de verbinding in 2010 geschrapt uit het spoorboekje terwijl hij dus nog wel degelijk bestaat. NS weet dit aan de concessiewissel aan Duitse zijde van de grens, waardoor informatie niet tijdig beschikbaar zou zijn geweest.

Roermond – Dalheim



Huidige situatie:

Is onderdeel van de IJzeren Rijn. Dit is een politiek erg gevoelig dossier, de provincie heeft als uitgangspunt dat als de verbinding opnieuw in gebruik genomen wordt, deze tevens geschikt gemaakt moet worden voor reizigerstreinen. Er bestaan momenteel verschillende tracévarianten die nader worden onderzocht. Rond deze verbinding is veel onzeker, besluitvorming vindt plaats op basis van veel meer onderwerpen dan alleen vervoerskundige.

Kansen

De mogelijke aanleg of reactivatie van een verbinding Roermond – Mönchengladbach maakt het eenvoudiger om de lijn ook geschikt te maken voor reizigersvervoer.

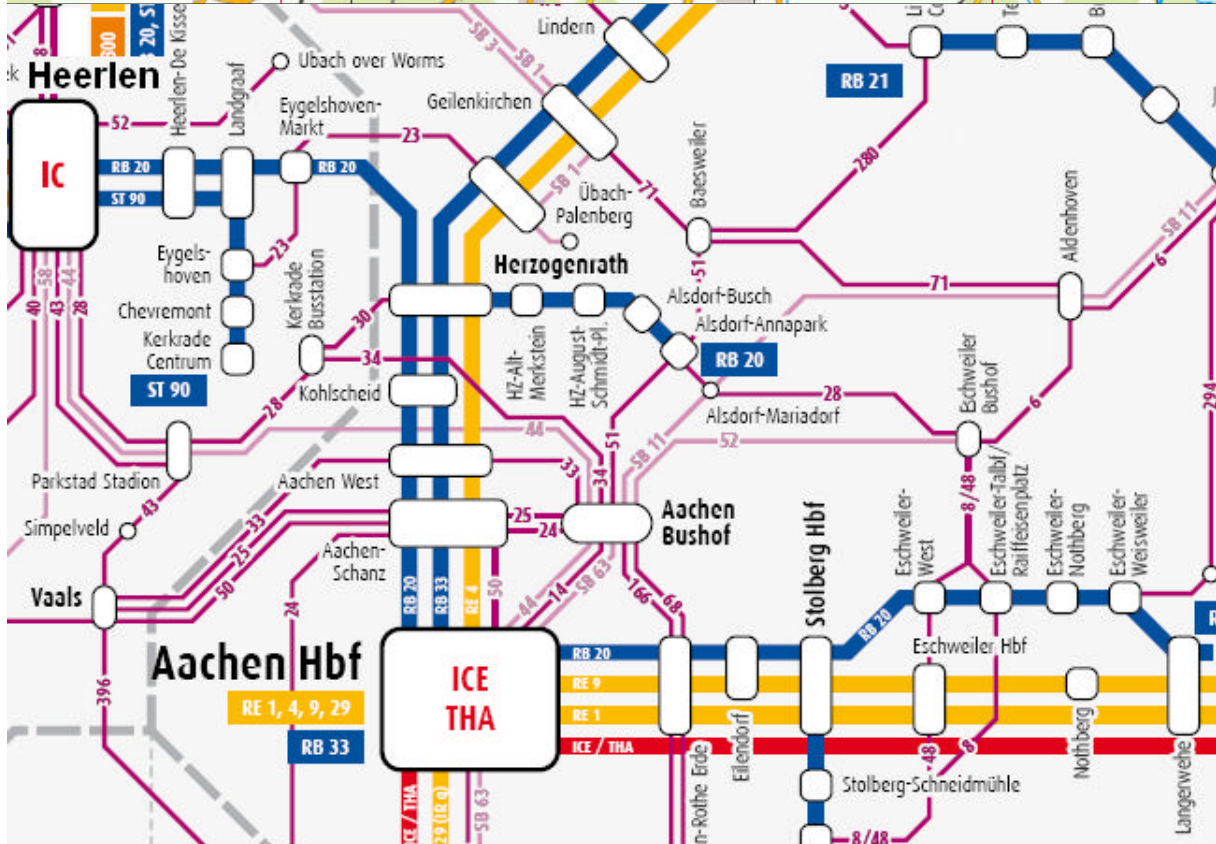
Bedreigingen

Volgens onderzoek van het ministerie van V&W³¹ is de reizigersvraag op deze verbinding zo gering dat het op voorhand investeren in mogelijk medegebruik door reizigerstreinen onverantwoord zou zijn. Een afstemming met de vervoersautoriteiten op Duitse kant voor dit onderzoek heeft echter niet plaatsgevonden. Bij een herijking van de methodiek voor

³¹ Brief van 22 juli 2008, kenmerk VenW/DGP-2008/5187

prognoses van reizigers op grensoverschrijdend treinverkeer zou ook deze verbinding kunnen worden meegenomen.

Heerlen – Aachen





Figuur 10: Treinstel type Talent verzorgt de verbinding Heerlen - Aachen en biedt in Aachen Hbf aansluiting op Thalys en ICE

Huidige situatie:

De verbinding Heerlen-Aachen-Düren is onderdeel van het Aachense voorstadsnetwerk 'euregiobahn' en verbindt Heerlen in een uurdienst met de voorsteden en het centrum van Aachen en verder met de steden Eschweiler, Stolberg en Düren. De Duitse treinen bedienen op het traject ook als enige het nieuwe Nederlandse station Eysgelshoven-Markt dat in samenwerking tussen de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de vervoersautoriteit Aachener Verkehrsverbund (AVV) is gerealiseerd. Hierover is in het begin veel onenigheid geweest tussen NS en lokale overheid, onder andere over de vraag welke kaartautomaat er zou moeten staan.

Uiteindelijk staan er op de Nederlandse stations twee typen kaartautomaten: Nederlandse en Duitse. Treinkaartjes richting Duitsland zijn vanuit de Duitse automaat echter goedkoper dan wanneer deze uit de Nederlandse automaten worden gehaald. Op een enkele reis Landgraaf – Aachen is de prijs bijvoorbeeld €4,70 vs. €6,-, een verschil van 28%! Oorzaak hiervan is het grenstarief dat NS hanteert voor internationale reizen. DB behandelt dit als een binnenlandse rit op basis van het AVV-tarief die voor bussen en treinen geldig is. Er zijn wel initiatieven binnen de Interreg-projecten "RoCK" en "M3" om op termijn tot een geïntegreerd grensoverschrijdend tariefsysteem te komen voor de gebied van Zuid-Limburg en de regio Aachen.

Kansen

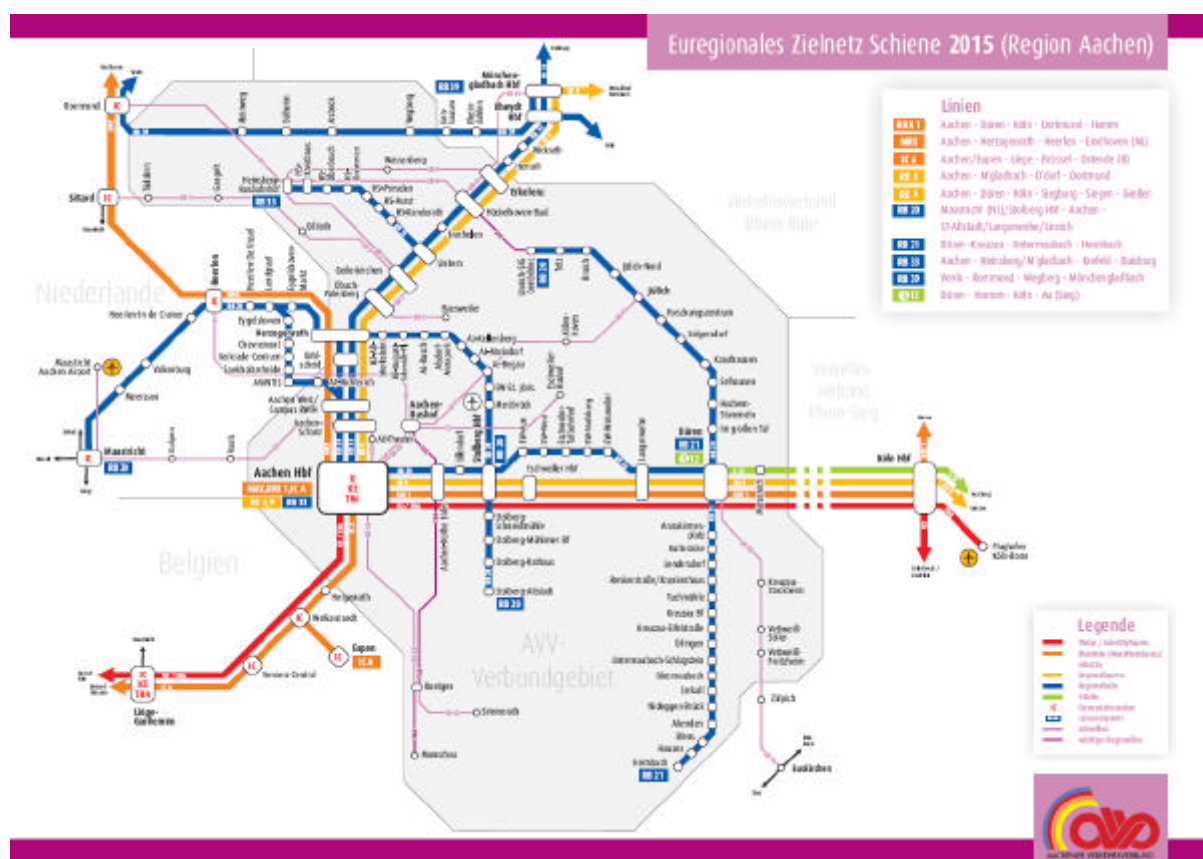
In Aachen is een goede aansluiting op het Thalys- en het ICE-netwerk (directe verbindingen naar Parijs, Brussel, Berlin, Frankfurt en Keulen), dat op deze manier goed bereikbaar is voor reizigers uit Limburg. Ook bestaan er directe en frequente verbindingen met Düsseldorf (inclusief vliegveld) en bijna alle steden in het Ruhrgebied. In dit gebied zijn daarnaast veel grensoverschrijdende (ruimtelijke) ontwikkelingen waar provincie en Parkstad Limburg een actieve rol in spelen samen met de regio Aachen en het bundesland Nordrhein Westfalen. Zo is het ruimtelijk en economisch plan sterk gericht op grensoverschrijdende samenwerking en wordt bijvoorbeeld ook het binationaal technologieterrein Avantis gerealiseerd tussen Heerlen en Aachen. Voor de ontsluiting van dit terrein wordt gekeken naar de lijnen Heerlen – Kerkrade en Heerlen – Aachen.

De vervoersautoriteit in de regio Aachen (AVV) heeft dit jaar haar plannen voor het netwerk 2015 bekend gemaakt. Deze passen naadloos bij de knowlinx-projecten van Provincie en Parkstad Limburg en omvatten de IC-verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen, de "Via Avantis" (Maastricht – Heerlen – Aachen) en het behoud van de "euregiobahn" op de huidige verbinding (zie ook afbeelding hieronder).

De regio Parkstad Limburg waar deze verbinding deel van uitmaakt, wordt in de nota Ruimte genoemd als grensoverschrijdend Economisch Kerngebied waar actieve ondersteuning vanuit de rijksoverheid gepast is.

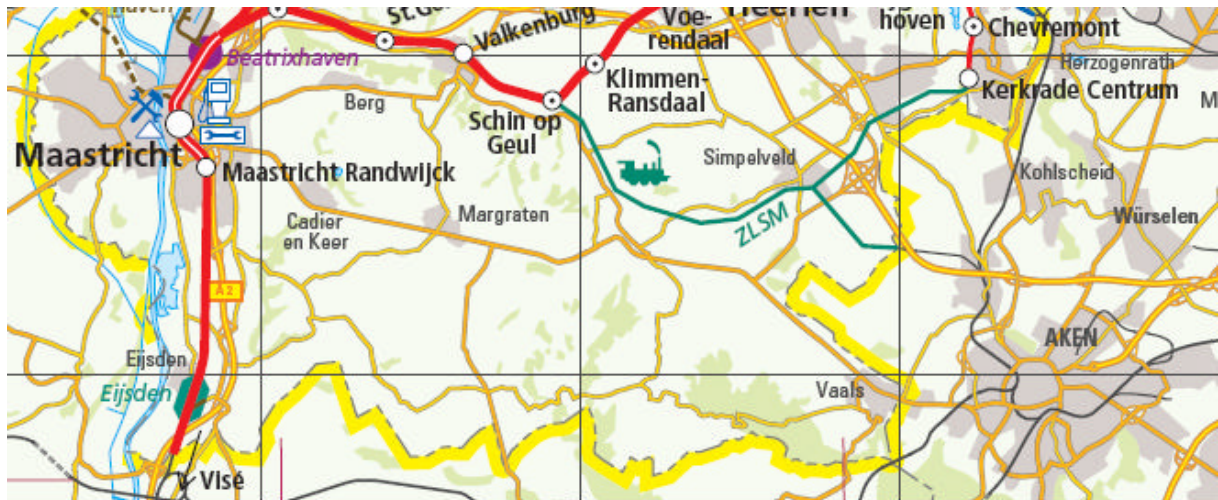
Bedreigingen

Er is op dit moment nog een infrastructurele bottleneck tussen Heerlen en het station Herzogenrath, wat niet alleen problematisch is voor de komst van de IC Eindhoven – Heerlen – Aachen en de “Via Avantis”, maar regelmatig tot storingen en uitvallende treinen leidt. Bij de behandeling van de begroting van het ministerie voor 2010 is een amendement aangenomen waarmee €20 miljoen welke was gereserveerd voor reistijdversnelling tussen Sittard en Heerlen wordt verschoven om dit enkelspoor te verdubbelen en uitbreiding van de treindienst mogelijk te maken³².



³² Motie 32132 A nr 17

Maastricht – Aachen



Huidige situatie:

De rechtstreekse spoorverbinding tussen Maastricht en Aachen loopt over de ‘miljoenenlijn’ die momenteel slechts door de ZLSM voor historische treinritten wordt gebruikt.

Kansen en bedreigingen

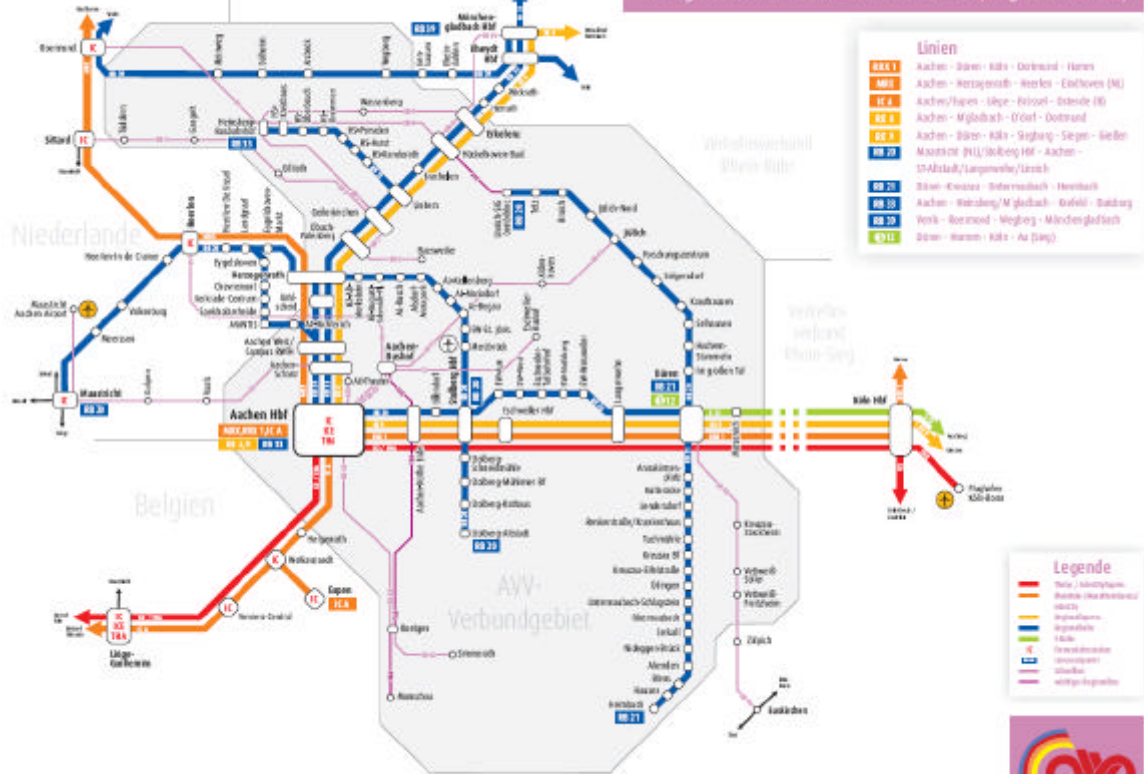
Voor een nieuwe verbinding wordt - binnen het knowlinx-projectenpakket en de AVV-netwerkplannen voor 2015 (zie ook afbeelding hieronder) – gedacht aan het verlengen van Heerlen – Kerkrade zodat het geplande grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis (tussen Heerlen en Aachen) wordt ontsloten en een directe verbinding uit alle delen van de Parkstad en Maastricht met de nieuwe Campussen van de RWTH Aachen University, waar in de komende jaren meer dan 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan, tot stand komt.

Door enkele kilometers spoor nieuw aan te leggen zou een nieuwe route Maastricht – Heerlen – Kerkrade – Avantis – Aachen kunnen ontstaan. De regio heeft de wens te kennen gegeven om deze lijn ook deel te laten uitmaken van een gemeenschappelijke aanbesteding voor het regionaal treinverkeer in Zuid-Limburg en de Regio Aachen voor de concessieperiode vanaf 2016.

Een door Provincie en Parkstad Limburg en het AVV in opdracht gegeven onderzoek over de bedrijfseconomische haalbaarheid (ook rekening houdend met bestaande en nieuwe treinverbindingen in de regio) heeft positieve resultaten opgebracht. Op basis daarvan heeft de “Via Avantis” op beide kanten van de grens naast de IC-verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen prioriteit gekregen. Daarmee verbonden is ook een financiële toezegging van €7 mln. door de Provincie Limburg en €2 mln. door de Parkstad Limburg

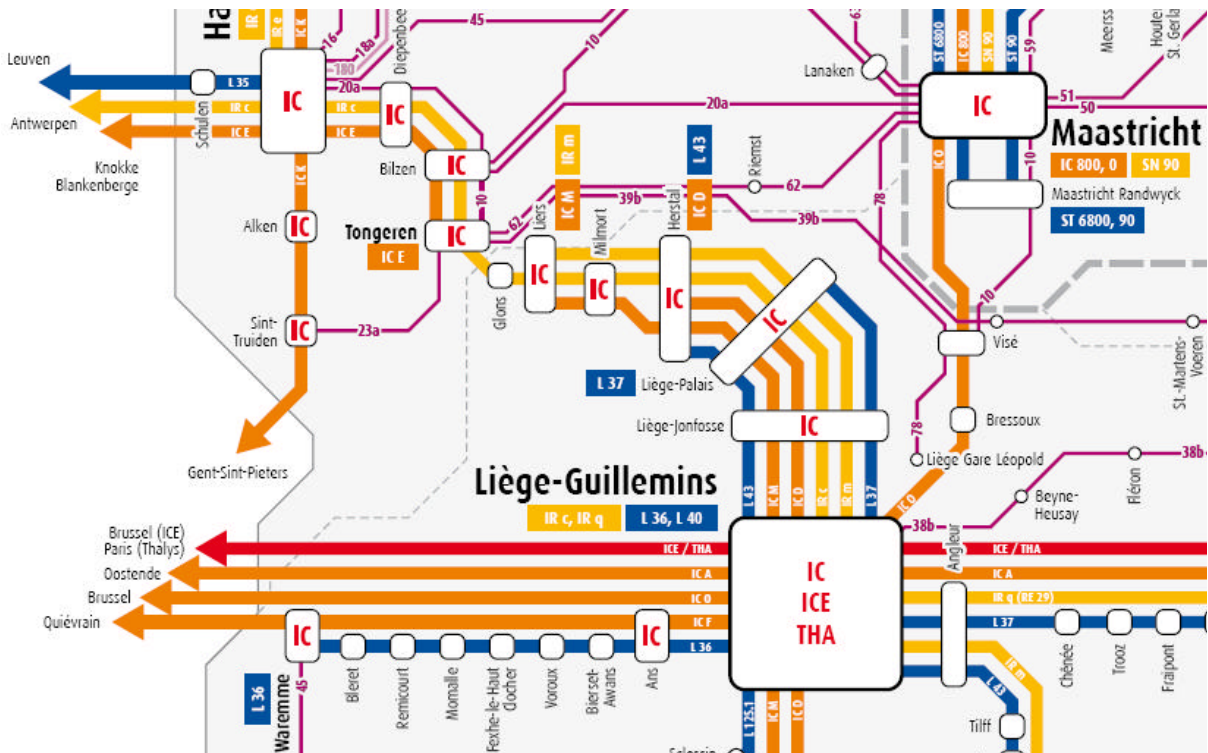
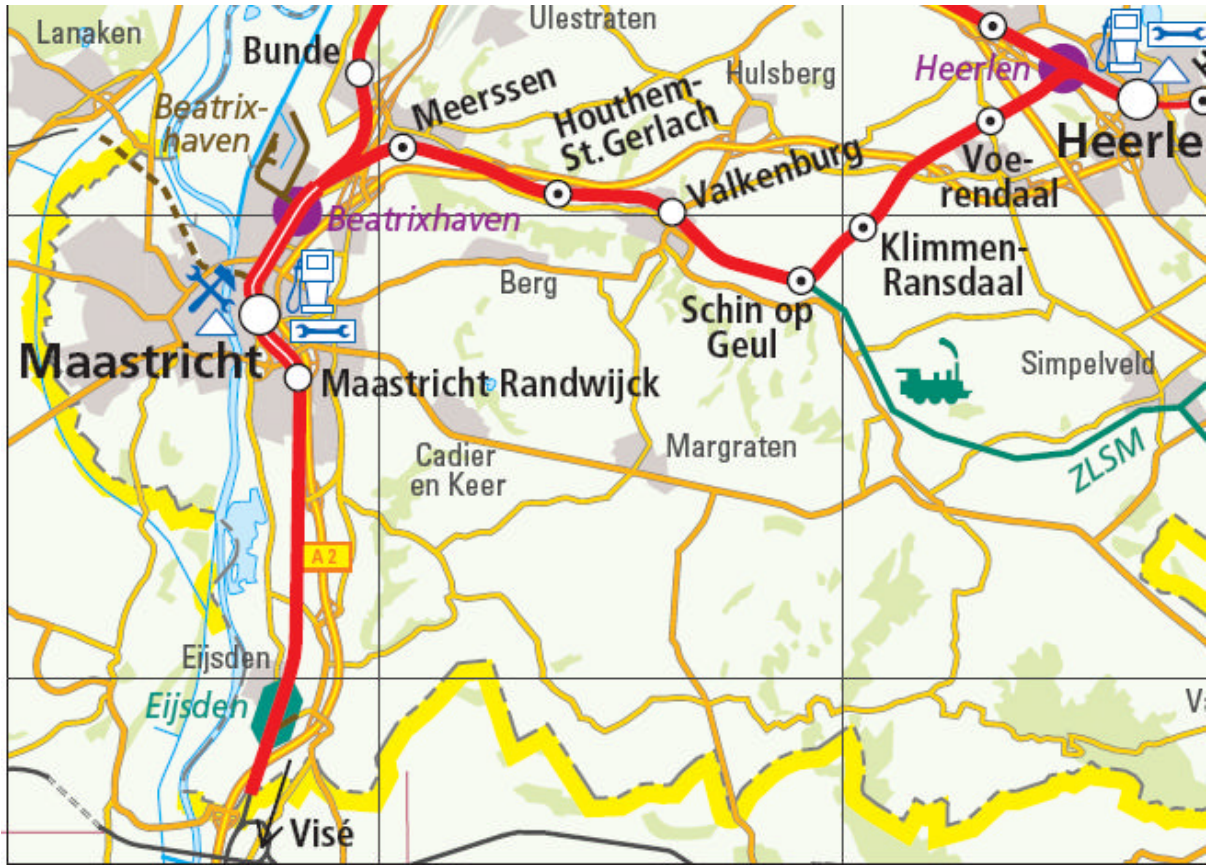
De regio Parkstad Limburg waar deze verbindingen deel van uitmaken wordt in de nota Ruimte genoemd als grensoverschrijdend Economisch Kerngebied waar actieve ondersteuning vanuit de rijksoverheid gepast is.

Euregionales Zielnetz Schiene 2015 (Region Aachen)



Maastricht – Visé – Liège

Zie ook paragraaf 4.2



Huidige situatie:

Is onderdeel van de IC-verbinding Maastricht – Brussel die sinds voorjaar 2007 als 2-jarig experiment wordt ingezet. In het weekend wordt een stoptrein Maastricht – Liège ingezet zoals voor de komst van de IC ook door de weeks gebruikelijk was. De IC is het resultaat van een langdurige lobby van Limburg en gemeente Maastricht. Ultiem einddoel is een HST-verbinding met Brussel en Parijs, hetgeen echter vooralsnog niet haalbaar bleek. Via Liège en Brussel heeft Maastricht op deze wijze echter toch verbinding met het Thalys-, TGV- en ICE-netwerk.

Door de komst van de intercity werd het fysiek onmogelijk om de stoptrein tussen Maastricht en Liège te handhaven. Daarom werd deze opgeheven op de (werk-)dagen dat de Maastricht – Brussel express rijdt en verviel de bediening van het Nederlandse station Eijsden (onderdeel van het hoofdrailnet). Dit werd door de regio geaccepteerd voor de duur van de proef.

In 2009 werd besloten de treindienst voor onbepaalde termijn voort te zetten. Over de uiteindelijke status van het station Eijsden vond uitgebreide gedachtewisseling plaats tussen regio, minister, reizigersorganisaties en Kamer die uiteindelijk resulteerde in de conclusie dat de regio niet bereid is de benodigde investeringskosten voor het herstellen van de stoptrein te dragen. Omdat nu zicht is op een definitieve treindienst Maastricht-Brussel heeft de minister besloten op het traject ten zuiden van Maastricht Randwyck het Belgische beveiligingssysteem 'Krokodil' te laten installeren. In het licht van het recente ongeval bij Halle (B) kan het verstandig zijn nader in kaart te brengen of dit systeem inderdaad het gewenste niveau van beveiliging realiseert.

Ondanks dat de stoptrein definitief vervangen is door een intercity is het verstandig heropening van station Eijsden in de toekomst verder te onderzoeken. Een optie is dat bij de komende aanbesteding voor het hele regionale spoornetwerk tussen Maastricht en Aachen wordt gevraagd om inzet van materieel dat kan doorrijden naar Luik. Ten tijde van de proef met de Brussel-Express waren kosten de doorslaggevende factor om af te zien van een reguliere stoptrein naar Eijsden. De aanpassingen die toch al aan de infra worden gedaan, in combinatie met de ervaringen met treindiensten op andere grenstrajecten maken dat de kosten over enkele jaren wellicht als minder problematisch worden ervaren.

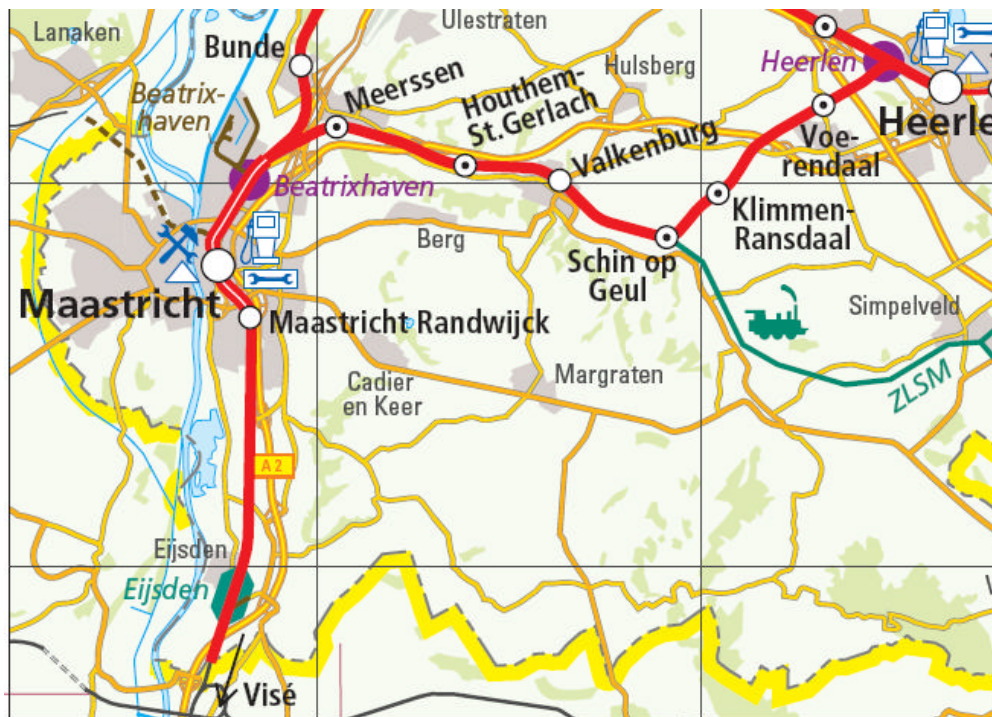
Er zijn verschillende mogelijkheden die kunnen worden onderzocht op haalbaarheid:

- Het doortrekken van de tram Hasselt-Maastricht naar Eijsden.
- Het doortrekken van een van de regionale treinen vanaf Maastricht Randwijck naar Luik, zodat er naast de intercity een volwaardige lightrain verbinding komt met Luik. Het voordeel daarvan is dat de Maastricht-Brussel express mogelijk zou kunnen worden versneld omdat deze dan niet meer hoeft te stoppen in de Belgische plaatsen Visé en Bressoux. Een variant daarvan is het op lange termijn doortrekken van de Intercity Utrecht - Maastricht tot Luik.



Figuur 11: Belgische I11 rijtuigen staan klaar als Intercity richting Liège en Brussel-Zuid

Maastricht – Hasselt



Huidige situatie:

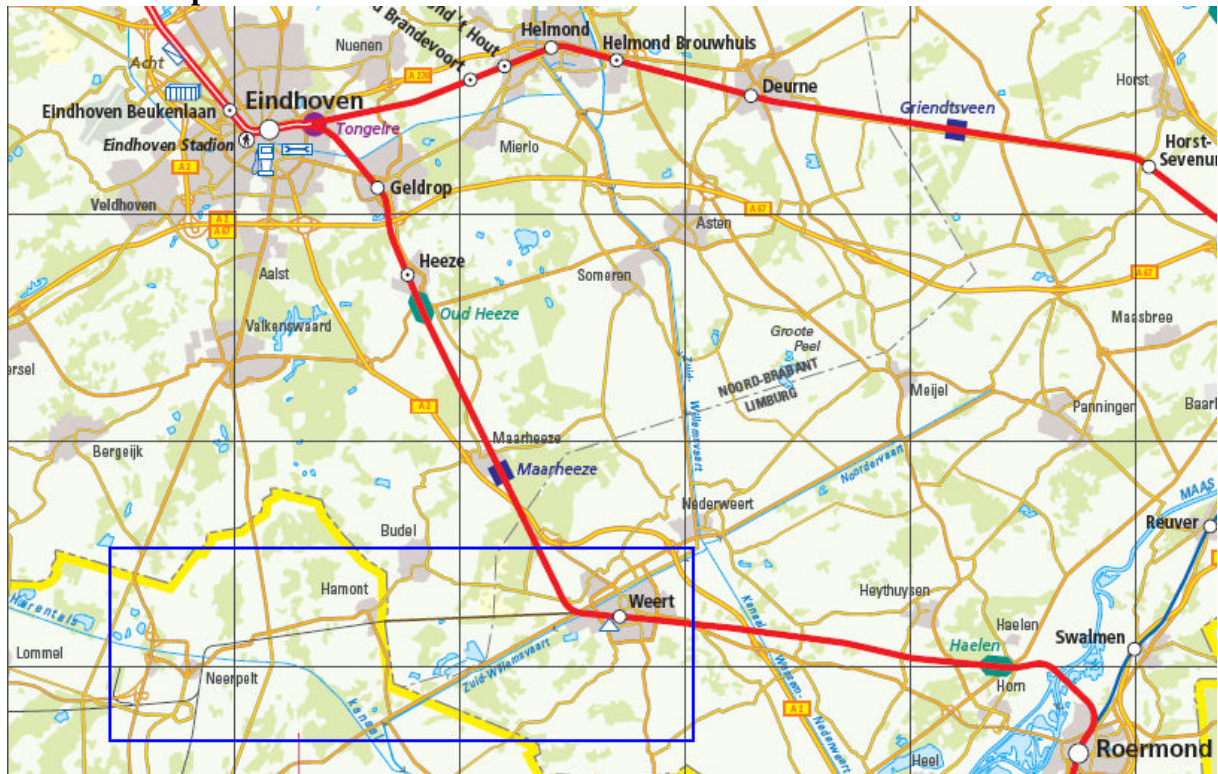
Is een verbinding in voorbereiding, een prominent onderdeel van het (Vlaamse) Spartacus-project dat een stervormig light-railnet rond Hasselt voorziet. Aanleg van het Nederlandse deel is in voorbereidingsfase, afspraken met ProRail over de toelating van lightrail en goederentreinen zijn reeds gemaakt. De voertuigen zullen als tram op of naast het bestaande goederenspoor Maastricht - Lanaken de stad Maastricht in rijden, en buiten de stadsgrenzen van een nieuwe spoorlijn gebruik maken.

In 2009 is het bestaande spoor van Maastricht tot de grens bij Lanaken opnieuw geschikt gemaakt voor treinverkeer, maar in de uiteindelijke situatie zal een nieuwe verbinding met het centrum van Maastricht moeten worden gerealiseerd.

Aanbeveling:

NIEUW Verlenen van subsidiemiddelen voor de uitvoering van de tramlijn Hasselt – Maastricht: €6 mln. (Amendement Koopmans/Cramer, kamerstuk 31700 A nr 71)

Weert – Neerpelt



Huidige situatie:

Dit is het westelijke deel van de IJzeren Rijn, een politiek gevoelig dossier. Dit deel wordt momenteel sporadisch gebruikt door goederentreinen. Stoptreinen uit Antwerpen rijden tot Neerpelt en staan daar ruim een uur stil. De toenmalige Belgische minister Vervotte heeft al eens naar verlenging van de trein uit Antwerpen tot Weert geïnformeerd. In 2008 heeft het gemeentebestuur van de Vlaamse grensgemeente Hamont-Achel gepleit voor opening van de reizigersdienst. Van de 525 reizigers die een treinabonnement vanaf Neerpelt hebben komen 195 reizigers uit deze gemeente.³³

Kansen

Verlenging van de huidige treindienst Antwerpen – Neerpelt tot in Weert is relatief eenvoudig realiseerbaar aangezien de huidige stoptrein reeds door dieselmaterieel wordt gereden. Daarentegen is het door de aanwezigheid van een 2-sporige brug over de Zuid Willemsvaart niet mogelijk om de verbinding geheel vrij te leggen van het Nederlandse spoor. Daardoor wordt toepassing van zowel Nederlandse als Belgische beveiliging in de treinen noodzakelijk. Er is interesse vanuit België voor deze verbinding met het Nederlandse net.

Bedreigingen

De verwachting is dat er niet veel potentiële reizigers zijn die van deze verbinding gebruik zouden maken. Gezien de reistijd tot Antwerpen (1 uur en een kwartier met de huidige stoptrein vanaf Neerpelt) is het niet te verwachten dat grote aantallen reizigers vanuit Nederland voor deze verbinding met Antwerpen zouden kiezen.

³³ Bron: www.nieuwsblad.be/Article/Detail.aspx?articleid=FN1U413G

Breda – Antwerpen (Hogesnelheidslijn)



Huidige situatie:

Is onderdeel van de HSL Zuid, reizigersvervoer over het Nederlandse deel is gegund aan NS Hispeed met strikte bedieningsvoorwaarden. De lijn beschikt in Antwerpen over enkele voorstadstations die de lijn geschikt maken voor regionaal vervoer. Deze zijn inmiddels in gebruik genomen maar deze treinen rijden niet door tot Breda en hiervoor zijn ook geen concrete plannen.

Bedreigingen

Er bestaat nog grote onenigheid tussen NS en NMBS over de HSL-verbinding Den Haag – Breda – Antwerpen welke 8x per dag zou moeten gaan rijden, zodat het onwaarschijnlijk is dat hier op korte termijn een extra regionale verbinding gerealiseerd kan worden.

Kansen

De Tweede Kamer heeft op 18 december 2008 de motie Cramer c.s. aangenomen³⁴ waarin gevraagd wordt om een snelle verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid te onderzoeken. Hierdoor zou de binnenlandse intercity Den Haag-Venlo aanmerkelijk kunnen worden versneld. Deze verbinding biedt daarnaast kansen voor een verbetering van het grensoverschrijdend spoorvervoer als deze wordt gekoppeld aan de gewenste verbinding vanaf Eindhoven naar Duitsland in het kader van het Rock-project. De vroegere verbinding Den Haag-Breda-Keulen zou hiermee kunnen worden hersteld.

³⁴ 31700 A, nr. 54

De komst van deze verbinding ligt juridisch lastig gezien de concessies van HSA respectievelijk NS. De minister moet de Kamer nog informeren over de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden hiervan.

Een snelle verbinding Den Haag-Eindhoven die minstens 1x per uur rijdt plaats de overeengekomen HSL-verbinding Den Haag – Breda – Antwerpen mogelijk in een ander licht. Wellicht biedt dit een oplossing voor de discussie tussen NS, NMBS en HSA. Den Haag zou met de verbinding Den Haag-Eindhoven een veel frequentere HSL-verbinding krijgen met Breda en Breda een frequentere HSL-verbinding met Antwerpen.



Figuur 12: NS Hispeed treinstel type Albatros staat te wachten op ingebruikname van de HSL Zuid

Roosendaal – Antwerpen

Zie ook paragraaf 4.2



Figuur 13: Belgische locomotief en Nederlandse rijtuigen die nu nog de dienst Amsterdam - Roosendaal - Brussel verzorgen

Huidige situatie:

Is onderdeel van de bestaande Beneluxtrein Amsterdam – Brussel (1x per

uur), waarnaast 1x per uur een (trage) stoptrein Roosendaal – Antwerpen rijdt. De NS is van plan de IC op te heffen nadat de HSL-verbinding met Antwerpen in gebruik is genomen. Ambities bestaan om de bestaande IR-trein Antwerpen-Essen door te trekken tot in Roosendaal om een snelle verbinding Antwerpen – Roosendaal overeind te houden.

Kansen

NMBS en de Belgische minister van V&W Vervotte hebben interesse getoond in het overnemen van een (inter-)regionale verbinding Roosendaal – Antwerpen (- Brussel). Veel Nederlandse reizigers parkeren nu in Essen om vanaf daar per trein verder België in te reizen, met een gunstiger (binnenlandse) tariefstelling zou een deel van hen waarschijnlijk via Roosendaal reizen. NMBS heeft onlangs toegezegd³⁵ in Roosendaal een kaartenautomaat te plaatsen en station Roosendaal op te nemen in het Belgische tariefssysteem.

Bedreigingen

NS Hispeed heeft er belang bij om veel reizigers op de HSL-verbinding Breda - Antwerpen en verder te vervoeren. Een alternatieve verbinding via Roosendaal kan negatief werken voor de HSL-verbinding, het is dus aannemelijk dat NS Hispeed de bestaande verbinding niet zal handhaven.

De bewindslieden hebben de aanbevelingen overgenomen. Roosendaal wordt opgenomen in het Belgische spoorwegennet als volwaardig binnenlands station, maar over de treindienst is nog geen duidelijkheid gekomen.

³⁵ <http://www.bndestem.nl/regio/roosendaal/5899633/Roosendaal-wordt-in-2010-Belgisch-station.ece>

Terneuzen – Gent



Huidige situatie:

Is een goederenspoorlijn en momenteel niet in gebruik voor reizigerstreinen. De provincie onderzoekt de mogelijkheid om wel reizigerstreinen te laten rijden. Door afwijkende eisen op het gebied van tunnelveiligheid voor goederen- respectievelijk reizigerstreinen is dit niet eenvoudig en is aanpassing niet op korte termijn te verwachten.