

Vergaderjaar 2008–2009

31 553

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

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2009

Aanleiding

Op 11 september 2008 heeft een Algemeen Overleg (31 553, nr. 3) met uw Kamer plaatsgevonden over de initiatiefnota «Grenzeloos Genoeg(en)?» van de leden Koopmans en Cramer. Conform toezegging in dit Algemeen Overleg, zijn wij in een beleidsbrief (26 november 2008) ingegaan op alle aanbevelingen uit de initiatiefnota en enkele suggesties die door uw Kamer in het Algemeen Overleg zijn gedaan. In de Beleidsbrief hebben wij u toegezegd de Tweede Kamer na een half jaar te informeren over de voortgang van een aantal acties. In deze brief gaan wij hier nader op in, alsmede op de voortgang van enkele lopende projecten.

Algemeen

Zoals wij in onze brief van 28 november 2008 hebben aangegeven vinden wij de aanwezigheid van goede internationale verbindingen belangrijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland binnen Europa. Voldoende kwalitatief goede aansluitingen van Nederlandse economische centra op het Europese spoorwegnet zijn een vereiste voor de verdere ontwikkeling op ruimtelijk-economisch gebied van Nederland. Daarnaast vervullen de internationale spoorverbindingen tussen de grens-regio's een belangrijke economische en sociale functie.

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

De rolverdeling tussen ministerie en decentrale overheden komt er samengevat op neer dat de rijksoverheid zich verantwoordelijk acht voor het spoorstelsel en het goed functioneren van de ordening. Voor het binnenlandse spoorvervoer wordt dit ingevuld door de hoofdrailnetconcessie aan NS en de decentralisatie van het regionale spoorvervoer aan de provincies en stadsregio's.

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

Het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor staat in warme belangstelling. Hier heeft de initiatiefnota van de leden Cramer en Koopmans een belangrijke rol in gespeeld. Het amendement van beide leden, waarmee € 20 miljoen op de begroting van VenW is vrijgemaakt heeft tot verschillende nieuwe regionale initiatieven geleid. Deze € 20 miljoen wordt ingezet ter bevordering van het grensoverschrijdend regionaal spoorvervoer.

Ook vervoerders doen mee. Zij helpen mee nieuwe diensten te ontwikkelen die aansluiten bij de regionale vervoersbehoefte en het vervoersstelsel in de regio, zoals dat door decentrale overheden verder wordt ontwikkeld.

Algemeen uitgangspunt blijft natuurlijk wel dat een rendabel en toekomstvast treinproduct voldoende marktomvang vereist. Als er voldoende markt én bestuurlijk commitment is voor grensoverschrijdende samenwerking, kan een aanpak op maat worden ontwikkeld.

Voortgang acties uit de beleidsbrief

Onderstaand komen de acties uit de beleidsbrief van 26 november 2008 aan de orde, waarvoor is aangegeven dat de Kamer na een half jaar over de voortgang wordt bericht. Daarbij volgt eerst een kort citaat uit de beleidsbrief (cursief) en vervolgens een beschrijving van de voortgang.

Reisinformatie – vertrektijden

Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren kaartjes en dynamische vertrektijden-displays tonen. NS toont op papieren vertrekstaten en kaarten in de stations en op displays en internet de grensoverschrijdende treinen voor zover deze ook in de systemen van ProRail voorkomen (de systemen van ProRail zijn voor NS broninformatie). Dit betreft bijvoorbeeld de diensten Enschede–Gronau, die door DB zelf bediend wordt zonder tussenkomst van ProRail. Er is geen actuele informatie bekend ten behoeve van de actuele informatieschermen (er is uiteraard wel statische informatie op het station aanwezig in de vorm van vertrekstaten). Nu is het technisch nog niet mogelijk om van bijvoorbeeld DB actuele informatie te tonen, maar in de toekomst, na invoering InfoPlus (begin 2009) moet dit wel mogelijk zijn.

Voortgang

Reisinformatie over grensoverschrijdende lijnen komt zowel op de (statische) vertrekstaten als ook op de actuele informatieschermen te staan. De actuele reisinformatie wordt verkregen uit InfoPlus.

InfoPlus is een gezamenlijk project van NS en ProRail. Met InfoPlus wordt de kwaliteit van de reisinformatie verbeterd door één centrale bron voor alle reisinformatie te gebruiken. De verouderde borden op stations

worden vervangen door flexibele schermen en de huidige bedienings-systemen vervangen door moderne, gebruiksvriendelijker, systemen. Eén van de voordelen van het aansluiten van één bron is dat ook de reis-informatie over grensoverschrijdende treinen integraal meegenomen wordt.

Dit betekent concreet dat op een aantal stations de reiziger de informatie over de gehele route van de trein krijgt aangeboden, ook als een traject door een regionale vervoerder bediend wordt, met daarbij tevens informatie over eventuele wijzigingen/vertragingen. NS voert in mei en juni van dit jaar een proef uit op de Veluwelijn (Amersfoort Schothorst, Amersfoort Vathorst, Nijkerk, Putten, Ermelo). De verwachting is dat InfoPlus in het najaar van 2009 verder kan worden uitgerold. Als één van de eerstvolgende stations zal het station Amersfoort worden meegenomen in de aansluiting op één bron. Het landelijk uitrollen van InfoPlus zal geleidelijk gaan, waarbij steeds meer stations dus ook de beschikking krijgen over deze actuele informatie voor grensoverschrijdend treinverkeer.

Reisinformatie – kaarten

Naast de landelijke kaart ook een kaart tonen van alle verbindingen op regionale schaal (50 km), waarbij buitenlandse verbindingen even gedetailleerd worden getoond als binnenlandse. Wij zullen met NS overleggen over de mogelijkheden voor een dergelijke kaart. Dit vereist uiteraard zowel de medewerking van binnenlandse grensoverschrijdende vervoerders als buitenlandse vervoerders.

Op stations hangen nu al de spoorkaarten met daarop de sporen door heel Nederland. Hierop worden ook de grensovergangen aangegeven met daarbij de stopstations voor de internationale treinen tot en met de eindbestemming. Ook op de vertrekstaten zijn zowel de vertrektijden als de te reizen route te zien.

Door NS is onderzocht of dit voldoende is. Er blijkt bij grote grensovergangen geen behoefte aan een andere kaart, maar bij kleinere grensovergangen, waar sprake is van een regionale functie, wordt onderzocht welke verbeteringen mogelijk zijn. NS verkent eind juni met Prignitzer Eisenbahn de mogelijkheden voor een proef op station Enschede met een gedetailleerde kaart. Op deze kaart komen de belangrijkste verbindingen vanaf Hengelo/Enschede en de stations in Duitsland te staan.

Verkoop van internationale treinkaartjes

NS verplichten verkooppunten voor buitenlandse treinkaartjes toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden. Dit stimuleert NS kritisch naar het grenstarief te kijken. Ons is duidelijk dat dit onderwerp voor veel partijen symbool staat voor de kwaliteit en imago van internationaal treinreizen. Hierover wordt overleg gevoerd met de NS en we hebben er vertrouwen in dat dit zal leiden tot de gewenste resultaten. NS ziet het belang van verkooppunten van buitenlandse of andere vervoerders op Nederlandse stations en staat die dus ook gewoon toe. In overleg met NS kijken wij of op meer stations dan alleen Maastricht toegangsbevisen verkocht kunnen worden, waarin geen verrekeningskosten voor internationale reizen is verwerkt. Vroeger werd de prijs van een internationaal kaartje bepaald als een superpositie van twee nationale kaartjes. Inmiddels wordt er ook veel met marktprijzen gewerkt die dat nadeel niet hebben. Door NS wordt er hard gewerkt aan het verbeteren van het beter beschikbaar maken van internationale kaartjes.

Veel internationale treinkaartjes kunnen zonder toeslag worden gekocht via internet of kaartautomaten op stations. Van alle internationale treindiensten van NS vanuit Nederland is 90% van de treintickets te verkrijgen via deze kanalen. NS investeert continue in verkoop via internet. Mede daarom heeft NS als doelstelling zoveel mogelijk internationale treintickets via internet te verkopen. Sinds 2004 (circa 8% selfservice) is er een substantiële toename; op dit moment boekt meer dan 1/3 van de NS-klanten al via deze selfservice kanalen en 80% oriënteert zich online. Op dit moment zijn er op internet 250 bestemmingen boekbaar en in de auto-maat 158 bestemmingen.

Waar voor internationale kaartjes gekocht via internet (zonder reservering) of kaartautomaat geldt dat reizigers geen toeslag betalen, is wel sprake van extra kosten bij het kopen van internationale kaartjes aan het loket. Per 1 mei 2009 zijn de boekingskosten voor verkoop van tickets aan de verkoopbalies aangepast. Aan de balie zullen reizigers voor het boeken van internationale tickets zonder reservering € 3,50 per boeking blijven betalen. Vanwege de extra inspanningen bij het boeken van tickets met een reservering of voor een telefonische boeking zullen reizigers voor die tickets € 10,00 gaan betalen.

Dat er kosten verbonden zijn aan het reserveren en kopen van een internationaal treinkaartje aan een balie, is te vergelijken met het feit dat ook een reisbureau kosten in rekening brengt voor het boeken van een reis. NS geeft daarnaast aan dat het aanpassen van boekingskosten enerzijds als doel heeft om minder rendabele locaties of openingstijden in stand te kunnen houden en anderzijds het gevolg is van de lagere commissie die NS van andere treinmaatschappijen ontvangt voor de verkoop van tickets.

Bovendien betalen klanten die in het bezit zijn van een OV- begeleiderkaart en/of een pas «Ontheffing Transactiekosten» geen boekingskosten. Voor toekomstige binnenlandse reizen met NS Hispeed/Albatros over de HSL-Zuid blijft het huidige niveau van € 0,50 transactiekosten van toepassing op de aankoop van vervoerbewijzen aan de balie.

Voortgang grensoverschrijdende trajecten

Naast de acties uit de brief van 28 november 2008 waarop hiervoor de voortgang werd vermeld, is er ook nog een aantal bestaande en nieuwe initiatieven voor het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen, waarover wij graag de voortgang willen rapporteren.

Groningen–Bremen

De provincie Groningen voert een verkenning uit naar een stapsgewijze verbetering van de verbinding Groningen–Bremen. Deze verkenning omvat maatregelen gericht op verhoging van de frequentie, een kortere reistijd en kwaliteitsverbetering van de verbinding (minder overstappen, aantrekkelijke tarieven, verbetering van de infrastructuur). Het streven is erop gericht om de verkenning eind 2009 aan te bieden aan Minister-president Wulff van Nedersachsen en ons. In aanloop naar het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 gaan rijk en regio in overleg om te bezien of en zo ja hoe het rijk bij kan dragen in dit regionale initiatief.

Hengelo–Oldenzaal–Bad Bentheim

De provincie Overijssel en de stadsregio Twente hebben het initiatief genomen om tot een pilot op het traject Hengelo–Oldenzaal–Bad Bentheim te komen en hebben ons om een financiële bijdrage verzocht. Thans wordt inzichtelijk gemaakt welke bijdragen nodig en realistisch zijn om de

pilot mogelijk te maken. Wij hebben aangegeven positief te staan tegenover deze pilot en een financiële bijdrage daaraan.

Enschede–Gronau

Overijssel en Twente hebben ook een infrastructurele aanpassing op het traject Enschede–Gronau onder onze aandacht gebracht. Echter, op dit moment is er volgens de regio onvoldoende zicht op kosten en haalbaarheid. Wanneer de regio nader onderzoek heeft laten uitvoeren naar de kosten worden wij hier over geïnformeerd en zal overleg plaatsvinden.

Deltalijn

In het nota-overleg over de MobiliteitsAanpak van 16 februari 2009 is een motie aangenomen, waarin wordt opgeroepen om onderzoek te verrichten naar een HSL-Oost/Deltalijn voor de periode na 2020. Over het verbeteren van deze internationale verbinding wordt reeds sinds vorig jaar met de provincie Gelderland overleg gevoerd. De gezamenlijke stapsgewijze aanpak rond de Deltalijn en het realiseren van een betrouwbare en vlotte afwikkeling van de ICE maakt ook onderdeel uit van de planstudie Utrecht-Arnhem-Nijmegen bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ook het beter op de internationale kaart zetten van deze verbinding is daarbij een onderwerp.

Avantislijn

Het Aachener Verkehrsverbund en Parkstad Limburg hebben initiatief genomen voor een nieuwe lightrail verbinding naar Aken via het industriepark Avantis. Dit vergt de aanleg van ca. 5 km nieuw spoor tussen de bestaande spoorlijnen Heerlen–Kerkrade–Simpelveld en Simpelveld–Richterich(–Aken). Wij hebben aangegeven mee te willen werken aan haalbare en concrete verbeteringen en met deze positieve insteek ondersteuning te zullen verlenen aan de businesscases. Realisatie van deze nieuwe verbinding is mede afhankelijk van besluitvorming aan Duitse zijde, die naar verwachting in de eerste helft van 2010 plaatsvindt. De provincie Limburg zal de komende periode een faseringsvoorstel uitwerken.

Maastricht-Brussel Express.

Hierover zijn afspraken gemaakt tussen provincie Limburg, gemeente Maastricht, NS en NMBS. Het eerdere pilotproject is geëvalueerd en verlengd. Op dit moment is er een uursdienst naar Brussel en het aantal reizigers stijgt.

Light railverbinding Maastricht-Lanaken

In september 2007 is het startsein voor de reactivering van de spoorlijn Maastricht–Lanaken voor grensoverschrijdend goederenvervoer gegeven. Later is ook voor grensoverschrijdend reizigersvervoer tussen Vlaanderen en Maastricht initiatief genomen. Het project «tram Vlaanderen–Maastricht» gaat onder meer uit van een nieuw traject in Maastricht naar het station. Dit centrumtraject is door de provincie aangedragen voor het Actieprogramma regionaal OV. Op dit moment wordt met een positieve insteek het voorstel beoordeeld.

Regions of Connected Knowledge (voorheen HST Connect)

Onder aanvoering van de gemeente Eindhoven wordt gewerkt aan verbetering van de verbinding met Duitsland. Ook betrokken vervoerders zien

kansen. Doel is om te komen tot een verbinding Eindhoven–Venlo–Düsseldorf en/of Eindhoven–Heerlen–Aken. Zo onderzoekt NS samen met overheden en andere vervoerders (onder andere DB) de haalbaarheid van deze verbindingen.

In het kader van HST cross border Connect heeft V&W vorig jaar toegezegd medewerking te zullen verlenen aan kleine maatregelen die de verbindingen naar Duitsland kunnen verbeteren. Het onderzoek is in het najaar van 2008 gestart en zal in 2009 worden afgerond. Implementatie van de verbinding (als pilot) is voorzien in de periode 2010–2011. Het streven is een rechtstreekse treinverbinding in 2012, doch uiterlijk 2015 (nieuwe concessie hoofdrailnet) te realiseren. De regio Parkstad Limburg ontving € 1,5 mln Europese subsidie voor het doortrekken van de IC Eindhoven–Heerlen naar Aken.

Arnhem–Emmerich

De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft meegedeeld dat de uitkomsten van het door de regio verrichte onderzoek naar de mogelijkheden op Arnhem–Emmerich in het najaarsoverleg over het MIRT beschikbaar zijn.

Nijmegen–Kleve

De stadsregio Arnhem Nijmegen heeft ons gemeld dat zij en ProRail participeren in het Interreg IVB-project Sintropher. In dit project, met een omvang van meer dan € 27 miljoen, staat het concept tramtrein centraal. De Stadsregio voert een project met ProRail uit, waarbij het draait om twee acties: Haalbaarheidsonderzoek Nijmegen–Kleve en haalbaarheidsonderzoek naar de Weeze-Link: een nieuwe verbinding vanaf het Duitse net naar vliegveld Weeze.

ProRail en Stadsregio investeren hierin en willen VenW graag erbij betrekken.

Afsluiting

Zoals u ziet wordt met voortvarendheid gewerkt aan het tot stand komen van verbeteringen bij het grensoverschrijdend spoorvervoer. Hierover zullen wij tijdens het volgende AO hierover verder met u van gedachten kunnen wisselen.

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

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