

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 813**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 januari 2019

Goede internationale verbindingen dragen bij aan het economisch versterken van de BV Nederland en onze grensregio's in het bijzonder. Daarnaast is de internationale trein een duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de korte afstandsreis en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Op 21 juni 2018 heb ik uw Kamer<sup>1</sup>, mede naar aanleiding van een aantal moties en toezeggingen<sup>2</sup> geïnformeerd over de internationale spooragenda en de wijze waarop met betrokken partijen gewerkt wordt om het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor te verbeteren. Ook ben ik ingegaan op de resultaten van het KiM-onderzoek «substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor».

Het is mijn ambitie om voor de bestemmingen die benoemd staan in bovengenoemde internationale spooragenda, daar waar mogelijk, de reistijd, frequentie en het reiscomfort te verbeteren. Op die manier wil ik de internationale trein aantrekkelijker maken voor reizigers, zodat vanaf 2025 twee miljoen reizigers per jaar extra voor de internationale trein zullen kiezen. Naast de continue inzet om de internationale treinreis naar het Zuiden te verbeteren, zie ik ook kansen om de verbindingen richting Duitsland een impuls te geven. Om deze ambitie te realiseren, wordt het komende jaar al een aantal belangrijke stappen gezet. Belangrijke mijlpalen in 2019 zijn onder andere de komst van de eerste helft van de Drielandentrein, namelijk het realiseren van de internationale trein Maastricht–Aken, de ondertekening van de overeenkomst over de Wunderline, de bestuursovereenkomst inzake Eindhoven–Düsseldorf, de nieuwe Thalys-bestemmingen en de beoogde derde Eurostar per dag vanaf de zomer van 2019. Over de ontwikkelingen met betrekking tot de

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 783.

<sup>2</sup> O.a. Kamerstuk 34 775 XII, nr. 21.

Eurostar heeft uw Kamer voor het kerstreces een separate brief<sup>3</sup> ontvangen.

De positieve wind die is gaan waaien voor de internationale treinreis, biedt nu ruimte om door te pakken op deze verbeteringen. Concrete verbeteringen kunnen alleen worden bereikt als alle betrokken partijen met een gedeeld doel en gezamenlijke focus samenwerken. Bestuurlijke complexiteit, verschillende nationale en regionale regels en verschillen in timing van bijvoorbeeld het vrijmaken van benodigde budgetten maken dat processen niet altijd zo snel gaan als u en ik zouden willen. Maar bureaucratische en juridische hindernissen mogen ons er wat mij betreft niet van weerhouden om met volle inzet aan het verbeteren van internationaal spoorvervoer door te werken. Afgelopen najaar heb ik meermaals met de bewindslieden van België, Duitsland, Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen gesproken over onder andere het organiseren van een breder gesprek met België, Vlaanderen, Duitsland, Nordrhein-Westfalen en mijzelf over grensoverschrijdende verbindingen om zo mogelijk tot een internationale mobiliteitsagenda te komen. Op deze manier kan de goede samenwerking met onze Duitse en Belgische collega's breder getrokken worden.

Bij alle ambities en plannen voor verdere ontwikkeling van internationaal vervoer per spoor betekent ook dat het spanningsveld op de capaciteit op het spoor en de druk op gewenste investeringen toeneemt. Er zullen complexe keuzes gemaakt moeten worden om tot verdere verbeteringen in het internationale treinverkeer te komen. Ik zie deze vraagstukken in het kader van de NMCA, het Toekomstbeeld OV en de herziening van het besluit capaciteitsverdeling. Daarnaast stimuleer ik de samenwerking door bilateraal en multilateraal overleg te initiëren, geef opdrachten aan partijen als NS en ProRail om plannen te maken en analyses uit te voeren en blijf ik mij inzetten om de optimalisatie van het internationaal spoor in te brengen op de Europese agenda.

Het versterken van het internationale reizigersvervoer per spoor kan niet zonder goede internationale samenwerking. Verbeteringen in Nederland hebben een beperkt effect als deze niet samengaan met verbeteringen aan de andere zijde van de grens dan wel Europa breed. Uit gesprekken met mijn buitenlandse collega's concludeer ik dat het goed zou zijn als er ook een EU brede gecoördineerde aanpak komt op de ontwikkelingen van de internationale verbindingen per spoor. In de Europese agenda wil ik dit graag terugzien in de prioriteiten voor CEF<sup>4</sup> en Shift2Rail (innovatie) financiering, stimulering van sectorinitiatieven en eventuele regelgevende acties ten behoeve van integratie reisinformatie, ticketing systemen, passagiersrechten voor de multimodale reiziger en in het Europese innovatieprogramma. De verklaring van Graz van 30 oktober 2018 en de conclusies van de Transportraad over het rapport van de Europese Rekenkamer ten aanzien van hogesnelheidsvervoer duiden al op meer aandacht voor dit onderwerp. Ik maak me dan ook sterk voor prioritering van het internationaal personenvervoer per spoor bij de nieuwe Europese Commissie in 2019 en zal daarvoor de Europese Commissie blijven benaderen, zodat in dat verband internationaal topoverleg gevoerd kan worden.

In het vervolg van deze brief zal ik ingaan op een aantal specifieke dossiers en ontwikkelingen sinds de zomer van 2018 wat betreft a) trein als duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de korte afstandsreis en b)

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 811.

<sup>4</sup> Connecting Europe Facility.

het versterken van de regionale economie van grensregio's met behulp van grensoverschrijdende verbindingen.

### **A: Trein als duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de internationale korte afstandsreis**

In de brief van 21 juni ben ik ingegaan op de uitkomsten van het KiM onderzoek «substitutiemogelijkheden van Luchtvaart naar Spoor» en heb ik met het oog op de gewijzigde motie van het lid Paternotte c.s.<sup>5</sup> toegelicht hoe ik de overstap van trein naar luchtvaart aantrekkelijker ga maken. Uit het KiM onderzoek blijkt dat er 5 kansrijke bestemmingen zijn wat betreft substitutie. Het gaat om de bestemmingen Londen, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Brussel. Waarbij geldt dat om deze treinverbindingen aantrekkelijker te maken voor de reiziger het met name van belang is dat er verbeteringen worden doorgevoerd op het vlak van reistijd/frequentie, prijs en comfort. Naast bovenstaande bestemmingen die naar voren komen in het KiM rapport heb ik ook de ambitie om de IC Berlijn, de iconische verbinding tussen Nederland en Duitsland aantrekkelijker te maken voor de internationale reiziger en zet ik mij in om de internationale nachttrein terug te brengen op het Nederlandse spoor zodat de reiziger kan kiezen uit een breed pakket van duurzame reisopties.

#### Reistijd/frequentie

Ten aanzien van reistijd/frequentie kan ik uw Kamer meedelen dat, naast de eerder aangekondigde verbeteringen ten aanzien van de bestemmingen Parijs en Londen, zowel voor de verbinding Eindhoven–Düsseldorf en de IC Berlijn er goede stappen gezet zijn. Tevens heb ik conform mijn eerdere toezeggingen bekeken welke verbeteropties er zijn ten aanzien van de IC Brussel en de nachttrein.

#### *De intercity Berlijn*

Met de huidige reistijd is de intercity Berlijn niet voor alle reizigers een voldoende aantrekkelijk duurzaam alternatief voor de korte afstandsreis. Daarom heb ik met mijn Duitse ambtsgeenoot dhr. Ferlemann, en in goede samenwerking met NS, ProRail en Duitse partners, een quick-scan laten uitvoeren naar versnellingsopties van de Berlijntrein voor de korte en langere termijn. Het rapport hiervan heb ik bijgevoegd bij deze brief<sup>6</sup>.

Op basis van de uitkomsten van de quick-scan is mijn ambitie om een versnelling van circa een uur te realiseren. Daarom wil ik, samen met NS, ProRail en Duitse partijen, stapsgewijs de reistijd van de Berlijntrein versnellen. Zowel door een eerste versnelling van 15 minuten in 2021 te realiseren, als een on-top trein laten rijden met een versnelling van 40–60 minuten in 2025. Met dhr. Ferlemann heb ik de conclusies van deze quick-scan besproken en afspraken gemaakt over de vervolgstappen. Daarbij zie ik voor mijzelf en de Duitse overheid een rol als aanjager voor het versnellen van de verbinding van Berlijn.

Ik ga NS als verantwoordelijk vervoerder voor deze verbinding binnen de bestaande vervoersconcessie vragen de uitkomsten van deze quick-scan, met name de korte en middellange termijn route opties, mee te nemen in het onderzoek dat zij samen met Deutsche Bahn uit gaat voeren. In dit onderzoek kijken zij in eerste instantie naar het inzetten van nieuw materieel, een multicourante locomotief en het overslaan van één of enkele stations in Duitsland. Hierdoor zou volgens de uitkomsten van de

<sup>5</sup> Paternotte c.s. (Kamerstuk 29 665, nr. 328).

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

quick-scan een eerste versnelling van een kwartier vanaf 2021 mogelijk zijn die tot 2025 nog iets kan oplopen. De quick-scan laat zien dat de reistijdwinst in 2025–2030 vervolgens uitgebreid kan worden tot 45 minuten. Voor verdere versnelling op de middellange termijn (na 2025) ga ik daarom aan ProRail vragen om samen met de Duitse partners de route-opties verder te onderzoeken waaronder een snellere route over Emmerich. Zij zullen voor de meest aannemelijke variant de haalbaarheid, kosten en baten nader uitwerken.

Het één tot drie keer per dag rijden van een versnelde trein die extra bovenop de bestaande verbinding komt zou een optie kunnen zijn vanaf 2025. Deze trein zal doorrijden op veel tussengelegen stations en kan hiermee 40–60 minuten sneller rijden dan het huidige product. Er zijn daarbij verschillende route-opties, zoals via de huidige route, via Zwolle, of via Arnhem.

Verdere versnelling van de Berlijntrein gaat gepaard met afwegingen tussen nationaal- en internationaal personenvervoer, goederenvervoer en daarnaast nog flinke investeringen. Zeker voor significante versnelling lopen de geraamde investeringskosten op van 500 miljoen tot 7 miljard euro. Ik blijf ambitieus, maar ben ook realistisch. Daarom wil ik de diverse routeopties in samenhang met verbeterkansen voor het nationaal netwerk laten onderzoeken door NS en ProRail. De regio's zal ik hierin uiteraard goed betrekken. De investeringen in internationaal vervoer zullen daarmee ook bijdragen aan verbeteringen voor het nationaal vervoer.

#### *Eindhoven–Düsseldorf*

Op 16 november heb ik uw Kamer het concept Programma van Eisen aangeboden<sup>7</sup> dat als uitgangspunt dient voor het vervolgproces van de directe treindienst tussen Eindhoven–Düsseldorf vanaf 2025. U heeft naar aanleiding hiervan een schriftelijk overleg aangevraagd. De beantwoording hiervan heeft u inmiddels ontvangen. Bij een positief oordeel op basis van dit overleg zal ik samen met de Provincie Brabant en Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) overeenkomsten ondertekenen die dienen als startfase van het proces voor de openbare aanbesteding. Na de ondertekening van de overeenkomsten kan VRR beginnen met de voorbereiding van het aanbestedingsproces in nauwe samenwerking met IenW.

#### *Intercity Brussel*

Ik heb naar aanleiding van mijn toezegging in het AO Spoor van 6 juni j.l. (Kamerstuk 29 984, nr. 784) aan NS gevraagd te onderzoeken of een vroegere trein naar Brussel tot de mogelijkheden behoort. NS heeft mij geïnformeerd dat dit operationeel niet haalbaar is. Een vroegere trein vanuit Amsterdam of Breda moet vanwege betrouwbaarheid altijd vanaf het rangeerterrein Watergraafsmeer vertrekken. Dit betekent een extreem vroeg vertrek waarbij de HSL (vanwege reguliere onderhoudstijden) nog niet open is. Bovendien is een extra vroege trein onrendabel: de kosten zouden ongeveer € 2,5 mln. per jaar bedragen. Hiervoor is geen geld beschikbaar.

Mijn ambitie is om op langere termijn de reistijd van de IC Brussel verder te versnellen om deze voor de reiziger nog aantrekkelijker te maken. Tevens heb ik u in de brief 21 juni jl. geïnformeerd over het voornemen van NS om ook voor de IC Brussel ICNG treinstellen te bestellen die ook in België ingezet kunnen worden (zogenaamde ICNG-B). Hiermee zorgt NS

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 799.

voor tijdige vervanging van het huidige materieel en verbetert de kwaliteit van de IC Brussel voor de reiziger.

Overigens heb ik uw Kamer op 23 januari jl. nader geïnformeerd over de recente toename van het aantal NS-treinen op de HSL-Zuid – waar ook de IC Brussel overheen rijdt – dat ongepland tot stilstand komt vanwege een softwarefout<sup>8</sup>. Met een nieuwe software-update hebben NS en softwareleverancier Bombardier geprobeerd het probleem op te lossen. NS heeft mij echter bericht dat de nieuwe software-update niet het gewenste effect heeft gehad. Hoewel ik het waardeer dat NS probeert de mensen die ongemak ondervinden tegemoet te komen, is het een tegenslag voor de reiziger, die mag rekenen op een oplossing. Ik heb er bij NS op aangedrongen om samen met Bombardier zo snel mogelijk met een oplossing te komen en in de tussentijd de hinder als gevolg van de softwarefout voor de reiziger zo veel mogelijk te beperken.

### *Nachttrein*

Naast de huidige en geplande grensoverschrijdende verbindingen heb ik de afgelopen maanden ook geïnventariseerd of er reële kansen liggen voor een herintroductie van de internationale nachttrein in Nederland. Om hier een beter beeld van te krijgen, heb ik gesproken met verschillende vervoerders. Ik heb gesproken met de Oostenrijkse vervoerder ÖBB. Deze partij verzorgt een belangrijk deel van het nachtnet in Duitsland, Oostenrijk en Italië. ÖBB heeft aangegeven haar nachtnet graag te willen uitbreiden, maar ziet voor uitbreiding naar een relatief verre bestemming in Nederland wel een aantal uitdagingen op het gebied van bijvoorbeeld personeel, materieel en financiën. NS is al geruime tijd met ÖBB in contact om dit verder te verkennen.

Ook nieuwe toetreders hebben via hun internationale koepelorganisatie AllRail aangegeven interesse te hebben voor het uitvoeren van een nachttrein naar Nederland. Ook voor hen geldt dat er een aantal uitdagingen zijn op het gebied van materieel en financiën om een dergelijke treindienst te realiseren.

In de komende periode blijf ik in gesprek met verschillende vervoerders en onderzoek ik welke rol ik kan spelen bij een mogelijke herintroductie, zoals ook gevraagd in de motie Kröger<sup>9</sup>. De geplande verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf kan mogelijk ook bijdragen om de herintroductie van de nachttrein naar het Nederlandse spornet een impuls te geven.

### Prijs en comfort:

Om de internationale trein daadwerkelijk een alternatief te kunnen laten zijn, zijn naast snelheid en frequentie de factoren comfort en prijs minstens zo belangrijk. Door in te zetten op het beter integreren van trein- en vliegvluchten kan de stijgende vraag naar internationaal reizen op een duurzamere manier gefaciliteerd worden. Met de sectorpartijen hebben de Minister en ik afgesproken dat we ons gaan inzetten op het bieden van duurzame alternatieve opties voor internationale reizigers op de korte en middellange afstand en het verbeteren van de combinatie trein-vliegen op verschillende verbindingen. Waar mogelijk haken andere partijen in de loop van dit proces aan. Door middel van een gezamenlijk plan van aanpak wordt per kansrijke bestemming stapsgewijs inzichtelijk gemaakt waar op de korte en de middellange termijn de kansen liggen om de internationale treinreis aantrekkelijker te maken als aanvulling op of als

<sup>8</sup> Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1265.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984 nr. 741.

alternatief voor de vliegreis. Gelet op de samenhang met een aantal gerelateerde lopende projecten en onderzoeken staat oplevering van dit plan gepland rond de zomer van 2019.

## **B: Het versterken van de regionale economie van grensregio's met behulp van regionale grensoverschrijdende verbindingen**

Om de regionale economie van de grensregio's te versterken zijn goede grensoverschrijdende verbindingen van groot belang. In de internationale spooragenda die ik uw Kamer voor de zomer 2018 heb toegezonden staan de kort grensoverschrijdende verbindingen benoemd. Ik concludeer uit gesprekken met de regionale overheden dat voor het verder stimuleren van grensoverschrijdende connectiviteit de grootste uitdaging niet zozeer aan de infrastructurele kant ligt, maar juist bij het verbeteren en integreren van zaken als ticketing en het mogelijk uitbreiden van busverbindingen zodat de reiziger in de grensregio's soepel over de grens kunnen reizen met het OV. De laatste ontwikkelingen op het gebied van de kort grensoverschrijdende verbindingen licht ik hieronder toe.

### Wunderline: Groningen–Bremen

Het project Wunderline is, net als de inspanningen op de intercity Berlijn, een mooi voorbeeld van constructieve samenwerking over de grenzen heen. Er wordt met Nederlandse en Duitse partners samengewerkt aan een snellere en comfortabelere spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. De barrièrewerking van de grens wordt verminderd en de nationale spoornetwerken worden hierdoor beter met elkaar verknoot. We werken toe naar besluitvorming in februari 2019 over een reistijdwinst van ongeveer een half uur. Dit is een belangrijke mijlpaal waarna de voorbereiding van de realisatie kan starten.

De ambitie van het project is om een impuls te geven aan de economische ontwikkeling en de toekomstbestendigheid van het hele gebied. De verwachting is dat bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen elkaar letterlijk sneller kunnen vinden. Ook voor toerisme, kunst en cultuur kan de Wunderline een belangrijke stimulans zijn en bijdragen aan nieuwe ontmoetingen. Vanuit het Rijksinfracfonds heb ik eerder al 17 miljoen euro voorlopig gereserveerd als Rijksbijdrage aan de realisatie van dit project. Groningen heeft 85 miljoen euro beschikbaar voor het gehele project. Op de slotconferentie van 7 februari zal de overeenkomst tussen Groningen en regionale Duitse partners ondertekend worden. In deze overeenkomst worden onderlinge afspraken over garanties van financiering, planning en bewaking van het project benoemd om de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen–Bremen in enkele bouwstappen te realiseren. De provincie Groningen heeft mij 8 januari jl. verzocht de voorlopige reservering uit 2014 om te zetten in een bijdrage aan de realisatie. Ik sta hier positief tegenover, waarbij voor mij het uitgangspunt is dat de verbeteringen aan beide zijden van de grens ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Ik ben voornemens de voorlopige reservering op 7 februari, tijdens de slotconferentie, om te zetten in een definitieve reservering. De provincie Groningen kan dan opdracht geven aan ProRail en DB Netz om te beginnen met de voorbereiding van de realisatie. Het Rijk zal actief betrokken blijven bij de vervolgstappen van het project. Het Rijk neemt zitting in de stuurgroep realisatie, waarin jaarlijks de voortgang en de ontwikkelingen van de wederzijdse toezeggingen worden bewaakt.

### Drielandentrein

Om de verbinding tussen Aken–Heerlen–Maastricht–Luik te verbeteren, wordt door de vervoerders NS, NMBS, Arriva, de Provincie Limburg, de

Duitse vervoersautoriteit NVR, de betrokken Duitse en Belgische overheden en mijn ministerie gewerkt aan een doorgaande verbinding tussen de drie landen. Met de komst van deze internationale trein ontstaat een duurzaam, comfortabel product met een groot verzorgingsgebied, waarmee een grote verbetering wordt gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie.

Ik ben verheugd om te kunnen melden dat het eerste deel van deze nieuwe en verbeterde spoorverbinding gerealiseerd is en de nieuwe internationale trein tussen Aken, Heerlen en Maastricht sinds het einde van deze maand rijdt. Met de inzet van elektrisch materieel en de realisatie van een doorgaande verbinding wordt zowel voor reizigers als milieu een substantiële verbetering gerealiseerd.

In de eerdergenoemde brief van 21 juni heb ik u gemeld dat betrokken partijen ernaar streven om het tweede deel van de Drielandentrein, de doorgaande verbinding Maastricht–Luik, in 2019 te laten starten. Echter, ondanks alle inspanningen van alle betrokken partijen constateren wij gezamenlijk dat de realisatie van deze volgende stap langer zal duren omdat voor beveiliging en toelating op het Belgische net een andere oplossing moet worden gevonden dan voorzien. Daarnaast hebben de vervoerders nog geen afspraken gemaakt over de exploitatie en moet de perronhoogte van station Visé nog worden aangepast zodat reizigers in en uit kunnen stappen. Tot slot zal door de vervoerder de procedure van de capaciteitsaanvraag op het spoor nog doorlopen moeten worden voordat de trein door kan rijden naar Luik. Helderheid op deze aspecten is voor betrokken partijen nodig om zicht te hebben op wanneer de verbinding wel gerealiseerd kan zijn.

Omdat ik het wenselijk vind om de verbinding zo spoedig mogelijk tot stand te brengen, zal ik op korte termijn een Bestuurlijk Overleg voeren. Ter voorbereiding daarop heb ik de vervoerders en de Provincie Limburg gevraagd opties te schetsen om bovenstaande vraagstukken te adresseren. Mede op basis van die informatie, brengen we gezamenlijk in kaart wat een realistische planning is van alle noodzakelijke acties om de doorgaande verbinding naar Luik te realiseren.

#### Amsterdam–Eindhoven–Heerlen–Aachen

De studie naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een IC-verbinding van de Randstad (regio Amsterdam) via Eindhoven en Heerlen naar Aken en de daarvoor benodigde infrastructuur in Nederland en Duitsland en de exploitatie is nog gaande. Over de voorlopige uitkomst van de studie en de mogelijke inzet van NS voor de exploitatie van een dergelijke IC-verbinding vindt momenteel overleg plaats. Inzet is om uw Kamer voor het AO MIRT van 13 juni 2019 over de uitkomst van die studie te informeren.

#### Weert–Hamont

Afgelopen maanden heb ik verschillende onderzoeken uitgezet om een beter beeld te vormen van de te zetten stappen om de lijn Weert–Hamont te reactiveren voor personenvervoer. Op dit moment zijn bijna alle gegevens voor een maatschappelijke kosten-baten afweging in kaart gebracht en legt ProRail de laatste hand aan de kostenraming. Daarnaast heb ik contact met de Belgische overheid om te bezien of NMBS de lijn zou willen uitvoeren. Exploitatie door NMBS lijkt de meest voor de hand liggende optie omdat zij mogelijk de trein vanuit Antwerpen door kan rijden naar Weert in plaats van halteren en keren in Hamont. Dit is gunstig voor de reiziger die dan niet hoeft over te stappen op Hamont. Exploitatie

van dit traject door andere vervoerders ligt minder voor de hand, omdat deze partijen vanwege de grenswissel flinke investeringen nodig hebben in materieel om de relatief korte lijn te exploiteren. Ik zal uw Kamer later dit voorjaar informeren over de uitkomsten en de vervolgstappen.

### Grensoverschrijdende ticketing

Tijdens de spoortop van 2016 is een verklaring ondertekend door België, Duitsland, Luxemburg en Nederland. De vier landen hebben afgesproken om een vierlandenplatform op te richten dat nauwer gaat kijken naar de zogenaamde «cross border passenger railway services». Het doel is om bij te dragen aan naadloos aansluitend grensoverschrijdend spoorvervoer. Het platform werkt aan een eindrapport waarin aandacht wordt besteed aan onder andere ticketing, reizigersinformatie en tarifiering in relatie tot grensoverschrijdend vervoer. Dit rapport wordt het eerste kwartaal van 2019 verwacht.

### Mobility as a service

Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van mobiliteit, en in het bijzonder voor internationale reizigers in de grensregio's, is Mobility as a Service (MaaS). Op dit moment worden standaarden ontwikkeld om data-uitwisseling tussen deelfietsen, deelauto's en betalingen te realiseren. Er loopt contact met België, Duitsland, Luxemburg, de MaaS-alliantie, de Europese Commissie en de Benelux-roundtable over de acceptatie van deze standaarden op Europees niveau. Met name voor de grensoverschrijdende pilot in Limburg is dit van belang.

Ook onderzoek ik of en hoe het betaalsysteem voor niet alleen OV, maar alle vervoersmodaliteiten op een andere manier kan worden geregeld. Hiervoor wordt de technologie gebruikt die sinds 2010 door de non-profitstichting AcceptInstitute (voorheen Open Ticketing Institute) is opgericht. Deze stichting heeft destijds (oktober 2013) open ticketing voor OV ontwikkeld en dit inmiddels in 18 landen gerealiseerd om ketenreizen mogelijk te maken. AcceptInstitute kijkt nu samen met IenW en regio's hoe dit eenvoudig kan worden toegepast voor MaaS, bijvoorbeeld door te kijken hoe er in OV zonder kaartlezers met beeldscherm, toch met de smartphone kan worden ingecheckt en betaald. Begin 2019 worden hiervan de uitkomsten verwacht. Over het MaaS-project hebben de Minister en ik u op 21 december jl. uitgebreid geïnformeerd<sup>10</sup>.

### Grensoverschrijdende busverbindingen

Zoals ook benoemd in mijn vorige brief op dit onderwerp, kan niet alleen de trein maar ook de bus een belangrijke rol spelen in het (kort) grensoverschrijdend vervoer, zowel als aanvulling op de trein. Het succes van partijen als Flixbus laat dit ook zien. Bussen zijn flexibeler in inzet en routing, vragen veel minder investeringen en zijn daarom al snel een interessante vervoersoptie ook bij kleinere vervoersstromen. Tevens worden er ook pilots uitgevoerd met elektrische bussen die internationaal ingezet kunnen worden, waardoor ook de bus een duurzaam aanvullend alternatief kan zijn voor de internationale reis.

Om meer inzicht te krijgen onder welke omstandigheden en afstanden de bus een goed potentieel biedt al dan niet in aanvulling op de trein, heb ik het KIM gevraagd deze potentie, omstandigheden en een aantal mogelijke verbindingen te onderzoeken. Ik verwacht de uitkomsten in het voorjaar van 2019.

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 271.



## **Tenslotte**

Binnenkort verwacht ik uw Kamer verder te informeren over het Toekomstbeeld OV. De ambities voor de lange termijn ten aanzien van internationaal treinverkeer zullen hier een goede plek in moeten krijgen. Hierover vindt de komende maanden gesprekken plaats met de regio's, ProRail en vervoerders.

Ik zal mijn inzet op dit dossier onvermoeid en proactief doorzetten, maar ik hecht eraan om te benadrukken dat zowel voor de korte als lange termijn samenwerking met andere en buitenlandse overheden, vervoerders en railbeheerders cruciaal is om het (internationale) treinproduct te verbeteren. Vandaar dat ik voor deze en andere dossiers blijf inzetten op het gezamenlijk aanpakken van de uitdaging om voortgang te boeken. Tevens neem ik de internationale treinreis op in de beleidsprioriteitenbrieven aan NS en ProRail en zal ik uw Kamer na de zomer een jaarlijkse update sturen over de voortgang van de verschillende internationale spoordossiers.

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