

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 209

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 januari 2010

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 16 december 2009 is gesproken over het nieuwsbericht in de Telegraaf dat de hogesnelheidslijn (ICE) naar Duitsland mogelijk zou verdwijnen. De commissie heeft mij verzocht hierop schriftelijk te reageren en tevens in te gaan op de stand van zaken ten aanzien van de verbindingen met Duitsland in het kader van Regions of Connected Knowledge. In deze brief ga ik in op deze beide punten.

Reactie op bericht mogelijk verdwijnen van de ICE naar Duitsland

Ik heb naar aanleiding van het nieuwsbericht contact opgenomen met NS Hispeed. Volgens NS Hispeed berust de berichtgeving op een misverstand en is zij inhoudelijk op verschillende punten onjuist. Het bedrijf heeft mij gemeld dat er geen sprake is van een besluit of voornemen tot stopzetten van de ICE-verbinding.

Volgens NS Hispeed is het juist dat ICE tot nu toe altijd verliesgevend is geweest, maar de bewering dat ICE jaarlijks tientallen miljoenen euro's zou verliezen is volgens NS Hispeed zwaar overdreven. NS Hispeed heeft mij verzekerd nog altijd toekomst te zien in deze verbinding, maar heeft wel zorgen over de rentabiliteit. Om de ICE structureel winstgevend te maken, is er een intern verbeterprogramma in gang gezet. In dit verbeterprogramma zal NS Hispeed zowel zelf als samen met betrokken partners bekijken of er meer reizigers verleid kunnen worden om de ICE te nemen. Ook voert NS Hispeed gesprekken met Deutsche Bahn om tot een betere kostenverdeling tussen DB en NS te komen. NS Hispeed verwacht dat de ICE-formule met deze maatregelen op termijn winstgevend zal worden.

De in het krantenartikel genoemde verhouding van 1 rijdend personeelslid op 4 kantoormedewerkers lijkt volstrekt uit de lucht gegrepen. NS Hispeed heeft mij laten weten dat deze verhouding ruim onder de 1 op 1 ligt. Ook de bewering dat door verkeerd geprinte tickets zo'n 4 miljoen verlies is geleden, is volgens NS Hispeed onjuist.

Ik heb overeenkomstig afspraken in MIRT-verband (eind 2008) het initiatief genomen om, samen met de provincie Gelderland, de ICE op de korte termijn beter op de kaart te zetten. Dat initiatief is een aanvulling op de lopende PHS-planstudie Utrecht–Arnhem waar gekeken wordt naar een betere doorstroming van de ICE naar Duitsland. Ik heb diverse partijen bij elkaar gebracht (Gelderland, KAN, Rover, NS Hispeed, Kamers van Koophandel en VenW) om concrete maatregelen te bespreken om op korte termijn meer reizigers naar de ICE te trekken. Hierbij gaat het onder andere om het verbeteren van de reisinformatie, de marketing en de treindienst zelf (bijvoorbeeld de punctualiteit). Uiteindelijk is NS Hispeed verantwoordelijk om een goede business case op te stellen. NS Hispeed vindt dit initiatief zeer zinvol en ziet hierin win-win-mogelijkheden om de rentabiliteit en aantrekkelijkheid van de ICE te kunnen verbeteren.

Mijn beeld is dat NS Hispeed overtuigd is dat er voldoende marktpotentieel is voor de ICE naar Duitsland en zich onverminderd inzet voor een goede en adequate treindienst. Ik zal de ontwikkelingen de komende tijd monitoren.

Treinverbinding naar Duitsland in het kader van Regions of Connected Knowledge

Zoals gesteld in mijn brief van 14 juli 2009 (kenmerk VENW/DGMO-2009/5372) zetten regionale overheden en vervoerders zich onder aanvoering van de gemeente Eindhoven in om de verbinding met Duitsland te verbeteren. Het doel is hierbij om te komen tot een verbinding Eindhoven–Venlo–Düsseldorf en/of Eindhoven–Heerlen–Aken. In het kader van Regions of Connected Knowledge (RoCK) heb ik in 2008 toegezegd medewerking te zullen verlenen aan kleine maatregelen die de verbinding met Duitsland ten goede zal komen. De ambitie van RoCK is om de verbindingen tussen 2012 en 2015 te realiseren.

Zoals in bovenstaande brief bevestigd blijft ook nu voor de vervoerders het algemene uitgangspunt gelden 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.

Samen met de betrokken overheden, in Nederland én Duitsland, zoekt NS naar de mogelijkheden om de verbindingen met Duitsland te verbeteren door gebruik te maken van de bestaande treindiensten in Nederland. NS heeft in die hoedanigheid een aantal varianten (o.a. Aken via Heerlen en Düsseldorf via Venlo) onderzocht en de resultaten van de business cases besproken met de betrokken overheden, zodat zij de juiste informatie kregen om besluiten te nemen.

Belangrijkste vraagstukken nu zijn welke mogelijkheden er zijn om in Duitsland gelijkwaardige treinverbindingen te realiseren en hoe om te gaan met de beperkte infrastructurele mogelijkheden in Duitsland. Indien deze vraagstukken niet kunnen worden opgelost, zullen de treindiensten fors onrendabel zijn. Als deze vraagstukken kunnen worden opgelost, dan kan blijken dat de treindiensten uitgevoerd kunnen worden en kan dit in een aantal gevallen zelfs leiden tot een beter financieel resultaat. De betrokken overheden zijn op dit moment bezig de mogelijkheden in Duitsland in kaart te brengen en positief te beïnvloeden.

De internationale treinverbinding Heerlen–Herzogenrath–Aken is ook aan bod gekomen in het kader van de bestuurlijke overleggen MIRT. Alle betrokken partijen willen een stap zetten in het verbeteren van de verbindingen met Duitsland, zoals wordt nagestreefd door RoCK. Daarbij wordt gewerkt aan het realiseren van reistijdverbetering. De inzet van de € 20

mIn aan investeringen in infrastructuur uit het amendement Van Hijum/
Dijksma draagt daaraan bij.

De stand van zaken rond deze genoemde initiatieven is recent aan de orde
geweest in het landsdelig overleg in het kader van het MIRT (zie brief van
30 november 2009 met kenmerk VENW/DGMO-2009/9922). Daarin staat
dat het uitgangspunt blijft dat de regio trekker is en dat VenW kan facili-
teren als dat nodig is.

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