

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 950

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2021

Vorige maand was ik bij de aankomst van de Connecting Europe Express (CEE) in Amsterdam. In het kader van het European Year of Rail reed deze trein langs alle lidstaten van de EU. Bij het aandoen van de verschillende landen langs de route benadrukten de lidstaten, maar ook de aanwezige reizigers en spoorsector, hoe internationaal treinvervoer een bijdrage kan leveren aan een betere internationale bereikbaarheid van stedelijke netwerken en aan duurzaamheidsambities. De Smart and Sustainable Mobility Strategy (SSMS) heeft niet voor niets het doel van CO₂ neutraal te reizen tot 500 km voor collectief vervoer en van een verdubbeling van het aantal hogesnelheidstreinreizigers in 2030. Het is dan ook goed om te zien hoe de verschillende lidstaten, de Europese Commissie, reizigers, de spoorsector, en vele andere betrokkenen in het kader van de CEE benoemen hoe belangrijk het is te komen tot een betere internationale samenwerking om netwerken slimmer en beter aan elkaar te koppelen en de uitdagingen, die daarbij aan de orde zijn, gezamenlijk aan te pakken. Met deze brief breng ik uw Kamer graag op de hoogte van de recente ontwikkelingen in de stappen die we als Nederland zetten om internationaal spoorvervoer te stimuleren, waarmee ik ook tegemoet kom aan mijn toezegging uit het plenaire debat over het Fit-for-55% pakket van 27 oktober jl. Nieuwe besluitvorming en bijbehorende verdere stappen in het stimuleren van internationaal spoorvervoer voor reizigers is gezien de demissionaire status aan een nieuw kabinet.

Europese ontwikkelingen

Ik ondersteun de ambities zoals geformuleerd in de Europese Green Deal, fit for 55 en het SSMS en die van het European Year of Rail van harte. Mijn voorganger heeft in dat kader de heer Wim van de Camp gevraagd als ambassadeur voor het Year of Rail te fungeren. In die rol brengt hij de Nederlandse ambities voor het internationaal treinvervoer goed onder de aandacht bij onder meer de Europese Commissie. Nederland heeft in 2020 het initiatief genomen om met 27 lidstaten (samen met Noorwegen en

Zwitserland) en met de sector te komen tot het Platform International Rail Passenger Transport (IRP). Daarin werken we met co-voorzitter Oostenrijk aan het verder concretiseren van de EU Green Deal, aan betere ticketing en informatie voor de treinreiziger, versterking van het Europese netwerk voor reizigersvervoer per trein en aan een betere afstemming tussen lidstaten wat betreft de marktorderingsopties.

Het eerste voortgangsverslag van het IRP is op 3 juni jl. inclusief werkplan aan de Transportraad aangeboden door de Oostenrijkse Minister van transport en mijn voorganger¹. De acties voor de verschillende thema's worden op dit moment nader uitgewerkt in verschillende werkgroepen, waarbij het kernteam van lidstaten is uitgebreid en de samenwerking met de EC en de spoorsector wordt versterkt. Inzet van het IRP is om in 2022 en 2023 een nieuw voortgangsverslag te presenteren aan de transportministers van de verschillende lidstaten.

De ondertekening van het Trans European Express 2.0 (TEE 2.0) in juni van dit jaar zet kracht bij aan deze ambitie. Met name het eerdere Duitse voorzitterschap heeft zich het afgelopen jaar sterk gemaakt voor deze intentieverklaring om te komen tot een ontwikkeling van een Europees treinenetwerk voor afstanden langer dan 600 kilometer, met snelheden tussen de 100–160 km/u en door ten minste 3 lidstaten. Nederland wordt volgens deze plannen langs verschillende corridors beter verbonden aan zowel corridors naar het oosten (Warschau, Wenen, Praag, Rome), zuiden (Parijs, Barcelona, Murcia) en westen (Londen). De volgende stap is om deze corridors met betrokken lidstaten uit te werken en te komen tot concrete vervolg- en verbeterstappen. Deze uitwerking zal in samenhang met de aanpak van het IRP plaatsvinden.

Naar verwachting zal de Europese Commissie eind dit jaar haar voorstel voor de herziening van de TEN-T-verordening (trans-Europees vervoersnetwerk) presenteren. Wat betreft het spoorvervoer acht Nederland het van groot belang dat de TEN-T herziening wordt aangegrepen om het internationaal personenvervoer per spoor en het spoorgoederenvervoer verder te faciliteren. Tijdens de informele bijeenkomst van 23 september jl. van EU-Transportministers met de Europese Commissie en het Europees Parlement is dit nog eens benadrukt. De Europese Commissie heeft aangegeven bij de herziening prioriteit te geven aan het tijdig realiseren van het huidige TEN-T netwerk en de eisen die daaraan gesteld zijn (zoals ERTMS implementatie) en is terughoudend met het toevoegen van nieuwe TEN-T verbindingen.

Verwachting is dat de Europese Commissie parallel aan de publicatie van het voorstel tot herziening van de TEN-T verordening een actieplan voor personenvervoer per spoor zal publiceren. Hierin zal mogelijk ook een kader worden geschetst voor de na 2021 te verwachten uitvraag naar voorstellen voor pilots voor nieuwe internationale treindiensten voor 2030².

Algemene ontwikkelingen in Nederland

Het verbeteren van internationale verbindingen vraagt niet alleen inzet en afstemming op Europees niveau, ook in Nederland zijn in de afgelopen jaren veel stappen gezet om het internationaal reizigersvervoer per spoor te verbeteren en te stimuleren. Mijn voorganger heeft reeds verschillende besluiten genomen³ om te werken richting het eerder door haar geformu-

¹ Kamerstuk 21 501-33 nr. 868

² Zie BNC fiche EU strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, Kamerstuk 22 112, nr. 3042

³ O.a. Kamerstuk 29 984, nr. 813; Kamerstuk 29 984, nr. 854 en Kamerstuk 29 984, nr. 903

leerde doel om vanaf 2025 twee miljoen extra reizigers per jaar te kunnen vervoeren in de internationale treinen ten opzichte van 2018. Aan de uitvoering van deze besluiten wordt nog steeds hard doorgetwerkt.

In 2020 is uw Kamer gemeld⁴ dat we met de groei van het aantal reizigers in 2019 reeds op een kwart van de genoemde doelstelling zaten. Natuurlijk is de impact van COVID-19 aanzienlijk en is de vraag naar internationale treinreizen drastisch verminderd, als gevolg waarvan ook het aanbod van internationale treindiensten (tijdelijk) is afgeschaald. Inzet blijft echter wel het genoemde doel voor reizigersgroei tot stand te brengen. Afgelopen periode zagen we weer de opschaling van het aantal Thalys- en Eurostartreinen; Thalys rijdt weer negen keer per dag van en naar Parijs en Eurostar rijdt vanaf 22 oktober weer met twee directe treinen van en naar Londen. Ook diverse internationale intercityverbindingen en regionale grensoverschrijdende verbindingen laten weer een groei zien richting het reizigersniveau van pre-COVID-19.

Met de verminderde reisbeperkingen in het kader van COVID-19 in de voorliggende periode en het aantrekken van de internationale reizen, is Milieu Centraal in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart met een informatiecampagne om de voordelen van reizen met de trein voor het voetlicht te brengen, ook in vergelijking met andere modaliteiten. Daarbij helpt ook hun nieuwe website⁵, waarmee de CO₂-impact van een vakantiereis is te bepalen en welke ook door de reisbranche gebruikt kan gaan worden. Vanwege de ontwikkelingen in de afgelopen ruim anderhalf jaar rond COVID-19 is het lastig gebleken om met deze branche tot afspraken te komen. Op genoemde wijze is toch zo goed mogelijk invulling gegeven aan de oproep uit de motie van de (voormalig) leden Schonis en Kroger⁶ om samen met de reisbranche een eerlijke vergelijking mogelijk te maken voor de reiziger op reistijd, prijs en milieu-impact tussen auto, trein en vliegtuig op trajecten tussen grote Europese steden.

Vanaf 2025 zijn er, zoals genoemd door mijn voorganger in haar voornemen voor de marktordening op het spoor na 2024⁷, kansen om de internationale verbindingen, waaronder over de HSL-Zuid, verder te versterken door het vervoer op deze verbindingen in open toegang te faciliteren. Om die reden is er een marktverkenning gestart om een beeld te krijgen hoe aannemelijk het is dat vervoerders vanaf 2025 de internationale verbindingen in open toegang willen rijden. Het gaat daarbij om zowel de internationale langeafstandsverbindingen als de kortgrensoverschrijdende verbindingen die nu onder de hoofdrailnetconcessie vallen, en ook potentiële aanvullende of nieuwe internationale verbindingen van en naar Nederland (bijvoorbeeld door nachttreinen). De marktverkenning brengt ook in kaart waar mogelijke randvoorwaarden of knelpunten zijn die toetreding van vervoerders in open toegang in de weg staan. Het uitgangspunt is dat voor de reiziger een aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder maatschappelijk gewenste voorwaarden ten aanzien van frequenties en comfort. Als gewenste verbindingen niet tot stand komen, dan wordt de mogelijkheid open gehouden om in aanvullende concessies die verbindingen toch mogelijk te maken.

De marktverkenning bevindt zich inmiddels in een afrondende fase. Ik laat het aan een nieuw kabinet om, op basis van de uitkomsten van deze

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 915

⁵ Klimaatwijsovakantie.nl, versie 1.0 staat online, verbeterde versie volgt begin 2022

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 817

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 899

marktverkenning en haar ambities op de internationale verbindingen vanaf 2025, een verdere strategie te bepalen en de volgende stappen te zetten op het internationale spoordossier.

Verbindingen naar het oosten

De demissionaire status van het huidige kabinet verhindert gelukkig niet om verder te gaan met de uitvoering van reeds genomen besluiten om belangrijke stappen te blijven zetten in het verbeteren van verschillende verbindingen. Bij de uitvoering van deze stappen komt de complexiteit van dergelijke internationale en technisch soms ingewikkelde projecten regelmatig naar boven.

Nachttreinen

Het meest zichtbaar als nieuwe stap in het verbeteren van de internationale verbindingen waren de aankomst van de eerste Nightjet Amsterdam-Wenen/Innsbruck op 25 mei jl. in Amsterdam en de komst van GreenCityTrip als aanbieder van meerdaagse stedentripjes naar bestemmingen als Milaan, Venetië en Verona per half oktober.

Vanwege de reisrestricties in het kader van COVID-19 was de start van de nachttrein Wenen/Innsbruck helaas bijna een half jaar later dan gepland. Met één van de testritten van deze trein is destijds de Oostenrijkse deelnemer aan het Eurovisiesongfestival naar Nederland gekomen, waarmee, voor zover mogelijk in coronatijd, toch invulling is gevonden voor de motie⁸ van de leden Schonis en Kröger welke ocriep om bij het Eurovisie Songfestival als proef een speciale evenemententrein in te zetten. Inmiddels rijdt deze nachttrein dagelijks tussen de verschillende bestemmingen en heeft de verbinding in de eerste 3 maanden 25% meer reizigers tussen Nederland en Oostenrijk vervoerd dan vooraf werd verwacht.

Het aanbod van nachttreinen van/naar Nederland wordt binnenkort verder uitgebreid: inmiddels is de kaartverkoop voor de nachttrein Amsterdam-Zürich van NS die per 12 december in open toegang gaat rijden gestart. Daarnaast wil nieuwkomer European Sleeper in de loop van volgend jaar in samenwerking met het Tsjechische Regiojet driemaal per week een nachttreinverbinding Brussel-Amsterdam-Berlijn-Praag in open toegang aanbieden.

Eventueel beleid om nachttreinen verder te stimuleren is door mijn opvolger te bepalen. In het kader van de eerdergenoemde marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang worden reeds de risico's en drempels voor (nieuwe) nachttreinvervoerders inclusief die rondom capaciteit en capaciteitsverdeling in kaart gebracht. Mijn opvolger kan de resultaten hiervan gebruiken om het genoemde beleid, ook over het wegnemen van deze drempels, te formuleren, zodat invulling kan worden gegeven aan de motie van het lid Boulakjar⁹.

Enschede-Münster

De Euregio maakt zich samen met de provincie Overijssel en het Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sterk voor de aanleg van een doorgaande treinverbinding tussen Münster en Zwolle. Om het hiervoor door de regio geschatte benodigde bedrag van grofweg € 3,5 mld. te organiseren ziet de regio graag dat de corridor Zwolle-Enschede-Münster

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 879

⁹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 34

wordt opgenomen als onderdeel van het TEN-T comprehensive netwerk, waarmee mogelijkheden voor financiering vanuit EU ontstaan.

Bij de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op 3 november jl. is door de leden De Groot en Minhas een motie¹⁰ ingediend met het verzoek te bezien – in afstemming met de Duitse collega's – of deze verbinding onderdeel kan worden van het TEN-T netwerk. Deze motie is aangehouden, omdat aan zowel Nederlandse als Duitse zijde momenteel een demissionair kabinet zit. Wel is op voorhand een winstwaarschuwing afgegeven. Zo heeft het Duitse ministerie al eerder aangegeven dat deze internationale verbinding geen prioriteit heeft. Daarnaast geldt dat voor dit project omvangrijke investeringen nodig zijn, ook wanneer sprake is van cofinanciering vanuit Europa. En zoals bekend zijn de middelen binnen het Mobiliteitsfonds momenteel schaars.¹¹

Recent is het Ambitiedocument 2.0 door de stuurgroep van het Euregio-oRail project vastgesteld. Een eerste stap in deze bredere ambitie is elektrificatie van het spoor. Door NWL als concessie verlenende instantie is inmiddels besloten om per 2028 met elektrische (dubbeldeks)treinen te gaan rijden en wordt het spoor in Duitsland geëlektrificeerd. Elektrificatie van het spoor aan Nederlandse zijde tussen Enschede en de grens is nodig om de bestaande treinverbinding te kunnen behouden, daarnaast wordt hiermee een stap gezet in het verder verduurzamen van het spoorvervoer. Hiervoor is medio 2021 door ProRail een preverkenning uitgevoerd. De resultaten daarvan zullen tijdens het BO MIRT van het voorjaar 2022 worden besproken.

IC Berlijn

In november 2020 bent u geïnformeerd over de verbetering van de verbinding met Berlijn¹², waarbij sprake is van een korte-, middellange- en lange termijn aanpak, conform de aangenomen motie van het lid Amhaouch van februari 2019¹³. Voor de korte termijn, per dienstregeling 2021, rijdt NS inmiddels een aantal treinen tussen Amsterdam en Berlijn met 10 minuten reistijdwinst. Deze versnelling beperkt de ruimte op het spoor voor goederentreinen. Daarom kan deze versnelling alleen enkele keren per week op de meest populaire ritten worden gerealiseerd.

Voor de middellange termijn is de ambitie uitgesproken om per dienstregeling 2024 de Berlijntrein met een half uur te versnellen: van 6 uur en 22 minuten naar 5 uur en 50 minuten. Dit kan behaald worden door een combinatie van infrastructurele maatregelen, aanpassingen in de dienstregeling en aanschaf van nieuw materieel waarmee wordt aangesloten op het nieuwe en snellere treinpad in Duitsland.

Bij de verkenning van de infrastructurele maatregelen die ProRail begin 2021 is gestart – na besluitvorming in het BO MIRT van 2020 – is gebleken dat realisatie van de infrastructurele maatregelen een aantal jaren langer gaat duren. Voor de versnelling is het onder meer nodig dat station Oldenzaal een extra perron krijgt, er aanpassingen worden gedaan aan station Deventer en er maatregelen worden genomen op het baanvak Hengelo-Duitse grens waardoor de baanvaksnelheid omhoog kan van 125 km per uur naar 140 km per uur.

¹⁰ Kamerstuk 35 925 XII nr. 25

¹¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 905

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 819

Voor elke aanpassing moet een planologische procedure worden doorlopen. De eerdere geschatte doorlooptijd van 4 tot 5 jaar is bijgesteld naar 5 tot 9 jaar. Afhankelijk van de te kiezen maatregelen is realisatie nu voorzien tussen 2026 en 2030. Versnelling op basis van het oorspronkelijke plan per dienstregeling 2024 is daarmee niet meer haalbaar. Dit is voor elk van de betrokken partijen een forse tegenslag op weg naar realisatie van de versnellingsambitie. Temeer omdat reeds was geconstateerd dat het een complexe puzzel is om in het samenspel van infrastructuur, dienstregeling en materieel tot de gewenste versnelling te komen en daarmee de gewenste snelheid op de Nederlandse deel van het spoor te behalen.

Ik heb ProRail gevraagd de genoemde planning voor de infrastructurele maatregelen nader uit te werken. Daarnaast zijn ProRail en NS inmiddels samen gestart om in kaart te brengen of en op welke wijze (een deel van) de versnelling per dienstregeling 2024 wél gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld door tijdelijke en/of gefaseerde oplossingen. Opnieuw wordt daarbij gekeken naar zowel oplossingen in de dienstregeling, de infrastructuur als het materieel. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten van de verkenning en mogelijke scenario's informeren wanneer deze beiden in het voorjaar 2022 gereed zijn. Op basis hiervan zal ik een besluit nemen over de aanpak van de versnelling op middellange termijn. Hierbij zal ik eveneens meewegen dat de infrastructurele maatregelen ook waarde hebben voor verbetering van andere treindiensten en dat de huidige verbinding naar Berlijn aan beide zijden van de grens ook een nationale functie heeft. In dit perspectief kunnen de maatregelen nog altijd als no-regret worden gezien.

Voor de lange termijn verbinding richting het Ruhrgebied en Berlijn (al dan niet met overstap) ben ik naast de versnelling over de bestaande route van de Berlijntrein gestart met de voorbereidingen voor een corridorstudie Utrecht-Arnhem-Duitsland. Hierbij worden ook regionale partners, vervoerders, ProRail en Duitse partners betrokken. Op korte termijn start ik tevens met de uitwerking voor mogelijke versnelling van de verbinding naar Berlijn op langere termijn, via de corridor over Zwolle. In beide corridorstudies wordt de totale mobiliteitsopgave beschouwd, zowel de internationale als de binnenlandse opgave zoals weergegeven in de ontwikkelopgave van het Toekomstbeeld OV. Deze uitwerkingen worden benut om de benodigde beslisinformatie tijdig op tafel te krijgen voor beslissingen over het Toekomstbeeld OV gedurende de komende kabinetsperiode. Dergelijke verbeteringen zullen naar alle waarschijnlijkheid forse investeringen vragen van het komende of volgende kabinetten. Het is aan een volgend kabinet om te bezien of deze investeringen in verhouding staan tot de baten voor de nationale, internationale en regionale reizigers en/of het goederenvervoer.

Eindhoven-Düsseldorf

In 2018 is besloten de bestaande treinverbinding tussen Düsseldorf en Venlo (Regionaal Express 13) door te trekken naar Eindhoven met als doel een «Maas-Wupper Express» te realiseren: elk uur een trein tussen Düsseldorf en Eindhoven zonder overstappen. Het aanbestedingsproces is nu in volle gang. De Duitse vervoerregio VRR is daarvoor, mede vanwege de ruime kennis en ervaring met aanbesteding van vervoerconcessies, de aanbestedende dienst. Logischerwijs kan over een lopend aanbestedings-traject geen nadere informatie worden verstrekt.

De verwachting is dat omstreeks het einde van dit jaar de biedingen worden verwacht en de gunning zal plaatsvinden. De Tweede Kamer zal hierover worden geïnformeerd.

Afgelopen periode heeft nauw overleg plaatsgevonden met VRR over de startdatum van de verbinding, waarbij VRR heeft voorgesteld de indienststelling een jaar uit te stellen: van december 2025 naar december 2026. De reden achter het uitstel is dat tijdige levering van materieel door leveranciers aan mogelijke inschrijvers lastig en duur is als gevolg van de coronacrisis. Door een jaar uitstel wordt door de VRR verwacht dat inschrijvers meer zekerheid hebben rondom materieleveringen en dit zal leiden tot aanbiedingen passend binnen het voorziene budget. De inzet is om het huidige binnenlandse treinaanbod¹⁴ met één jaar langer te continueren om de reizigers daarmee een goed product te blijven bieden.

Derde spoor

In de verbinding met Duitsland is voor de komende jaren ook van belang hoe de hinder op het Nederlandse spoornet door de bouw van het Derde spoor op het tracé Zevenaar grens / Emmerich-Oberhausen beperkt kan worden. Zoals uiteengezet in de brief aan uw Kamer van 16 juli 2021¹⁵ heeft mijn voorganger op 5 juli jongstleden met haar Duitse ambtgenoot gesproken over de hoofdlijnen van afspraken tussen DB Netz en ProRail om de voorgenomen langdurige buitendienststelling tussen november 2024 en mei 2026 in goede banen te leiden. Momenteel werkt ProRail met DB Netz de gemaakte afspraken verder uit en stelt vervolgens een plan van aanpak op. Alhoewel al het mogelijke wordt gedaan om de hinder zoveel mogelijk te beperken hou ik er rekening mee dat enige beperkingen in treinverkeer zullen optreden en aanpassingen in de planning van onderhoud en aanleg van nieuw spoor nodig zijn. Het plan van aanpak van ProRail zal hierover meer duidelijkheid verschaffen. Naar verwachting zal dit plan van aanpak begin 2022 in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland¹⁶ besproken worden. In dit plan van aanpak zal naast de wijze waarop met de werkzaamheden en de beperking van hinder wordt omgegaan, ook aandacht worden besteed aan de omgevingsaspecten rond de routes door Brabant, Limburg en Oost-Nederland. Ook in de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer die ik binnenkort aan uw Kamer zal toezenden, zal ik hierop ingaan.

IC Aken

Voor het verbeteren van de verbinding naar Aken is een breed gedragen gefaseerde aanpak overeengekomen met als eerste stap de introductie van de tweede sneltrein Heerlen-Aken (2023–2025) en op de langere termijn de intercityverbinding naar Aken¹⁷. Mijn voorganger heeft uw Kamer op 26 mei jl. geïnformeerd over de studie door ProRail naar twee alternatieve varianten voor een intercityverbinding naar Aken¹⁸ en dit is met uw Kamer nog verder uitgediept tijdens de technische briefing die ProRail heeft gegeven op 16 september jl. Tijdens het tweeminutendebat Spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 1 juli 2021 (Handelingen II 2020/21, nr. 96, item 12) zijn twee moties¹⁹ aangenomen over deze verbinding. Conform de motie van de leden Boulakjar en Alkaya, die oproept in te zetten op de realisatie van de tweede sneltrein tussen Maastricht, Heerlen

¹⁴ Treinaanbod van 2 intercity's per uur tussen Eindhoven-Helmond-Venlo en 2 sprinters per uur tussen Eindhoven-Helmond-Deurne.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 939

¹⁶ In deze stuurgroep hebben – naast ProRail (als voorzitter) en het ministerie – sectorpartijen (vervoerders, verladers, havenbedrijven en terminals) en gedeputeerden van Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zitting (als vertegenwoordigers van omwonenden in aan de omleidingsroutes gelegen gemeenten).

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 927

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 927

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nrs. 933 en 934

en Aken, kan ik aangeven dat de benodigde infrastructurele aanpassingen volgens planning verlopen.

De motie van de leden Geurts en Minhas roept op om gezamenlijk met de regio een verdiepend onderzoek te laten uitvoeren om op korte termijn een verbinding Eindhoven-Aken te realiseren. Met provincie Noord-Brabant en provincie Limburg heb ik ProRail de opdracht gegeven om samen met de betrokken vervoerders en een extern bureau nog een keer creatief te kijken naar mogelijkheden om de verbinding naar Aken eerder tot stand te brengen. De studie is voortvarend opgepakt maar vraagt een nadere analyse, met name op het punt van praktische haalbaarheid. Ik verwacht uw Kamer uiterlijk voorjaar 2022 de uitkomsten te kunnen sturen.

Bij het BO MIRT 2020 heb ik reeds € 50 mln. gereserveerd voor de urgente opgaven op het emplacement Eindhoven. De investering is noodzakelijk voor het vergroten van de capaciteit op emplacement Eindhoven voor het rijden van meer treinen, waaronder, maar niet uitsluitend, voor vervolgstappen voor een intercityverbinding naar Heerlen en Aken. Voor de voortgang hiervan verwijs ik uw Kamer naar de MIRT-brief die binnenkort naar uw Kamer zal worden verzonden.

Verbindingen naar het zuiden

Conform de afspraken zoals gemaakt bij de spoortop voor internationale verbindingen in Rotterdam in 2016 worden met de Belgische overheid stappen gezet op verschillende dossiers. Ook wordt overwogen om een dergelijke top opnieuw te organiseren, waarin onderstaande dossiers ook een plek kunnen krijgen.

Drielandentrein

België en Nederland werken in vervolg op de reeds genoemde spoortop uit 2016 aan de verbetering van de spoorverbinding tussen Maastricht en Luik. Hier wordt concreet invulling aan gegeven door de doortrekking van de huidige Arriva trein Aken-Heerlen-Maastricht naar Luik. De invulling van deze drielandentrein wordt uitgewerkt door de verschillende vervoerders op de reeds bestaande verbindingen, namelijk NMBS, NS en Arriva.

De inbouw van ERTMS en toelating van de Arriva treinen in België is in uitvoering. Deze inbouw zal volgens planning in 2022 klaar zijn conform de ontheffing die hiervoor is verleend door de Europese Commissie in het uitvoeringsbesluit van 29 juli 2020 (COM(2020)5081) en vraagt op dat moment, naast de toelating in België, nog een aanvullende toelating in Nederland (en Duitsland).

Na de toelating zou de Drielandentrein per juni 2023 door kunnen rijden naar Luik, waarmee een verbetering van de verbinding wordt gerealiseerd. Naast het verdwijnen van een overstap moet ook gedacht worden aan verbeteringen rondom toegankelijkheid, ticketing, goede inpassing in het regionale busnetwerk en spoorveiligheid. De spoorveiligheid is verbeterd doordat dit jaar het Nederlandse veiligheidssysteem ATB is aangebracht op het baanvak Maastricht Randwyck-grens, naast het bestaande Belgische veiligheidssysteem. De start van de Drielandentrein per juni 2023 vraagt nog nadere detaillering en concretisering van de afspraken tussen de betrokken partijen. In de eerste helft van 2022 kunnen de afspraken naar verwachting definitief worden gemaakt waarmee deze ambitie uit de spoortop in Rotterdam in 2016 zal kunnen worden bezegeld.

Op 1 september 2020 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de wijzigingen in de dienstregeling voor 2022²⁰. Een belangrijke verbetering voor een groot aantal reizigers in deze dienstregeling is de intensivering van de treindiensten tussen Arnhem, Schiphol, Den Haag en Rotterdam. Per dienstregeling 2022 zal op dit traject een «tienminuten-trein» gaan rijden. Een heel mooie ontwikkeling voor reizigers, want dit betekent meer zitplaatsen, ruimte en reisgemak, zonder dat de betrouwbaarheid wordt aangetast. Zoals vorig jaar aan uw Kamer is gemeld, is er onvoldoende ruimte op het druk bereden spoor tussen Den Haag en Rotterdam om zowel de «tienminuten-trein» als de IC Brussel naast elkaar te laten rijden. Omdat door alle betrokken partijen gehecht wordt aan zowel de verbeterde bereikbaarheid voor binnenlandse reizigers, als een hoogwaardige internationale bereikbaarheid van Den Haag, is met de gemeente Den Haag vorig jaar overeengekomen dat NS vanaf dienstregeling 2022 Den Haag met twee treinen per uur per richting extra aandoet, en dat de IC Brussel dan niet langer zoals nu vier keer per dag en per richting Den Haag rechtstreeks aandoet. Randvoorwaarde daarbij was wel dat de reistijd tussen Den Haag en Brussel korter wordt dan de reistijd van de huidige rechtstreekse IC Brussel. De internationale reiziger van Den Haag naar Brussel kan dan ook gedurende de looptijd van de concessie voor het Hoofdrailnet (dus tot en met eind 2024) gebruik maken van een verbeterde, snelle en gemakkelijke cross-platformoverstap aan de overzijde van het perron in Rotterdam of Breda. In dienstregeling 2022 hebben reizigers met deze verbinding – afhankelijk van waar de overstap plaatsvindt – een reistijdwinst tussen Den Haag en Brussel van 7 tot 13 minuten ten opzichte van de huidige rechtstreekse trein.

De gemeente Den Haag heeft in samenwerking met NS en ProRail de mogelijkheden voor verdere optimalisatie van haar internationale bereikbaarheid in kaart gebracht²¹. Den Haag heeft op termijn de ambitie van een rechtstreekse IC verbinding zowel richting het zuiden (richting Brussel, Parijs en Londen) als het oosten (richting Düsseldorf en Aken en richting Duisburg/Frankfurt en Berlijn). Ook ik onderschrijf het belang van goede internationale verbindingen. Wel zie ik dat het op het druk bereden spoornet, met ook veel binnenlands- en goederenvervoer, niet mogelijk zal zijn om reizigers vanuit alle plaatsen rechtstreeks te verbinden met alle internationale bestemmingen en tegelijkertijd een aantrekkelijk reisproduct aan te bieden. Als alle verbindingen rechtstreeks zouden zijn dan gaat dit bijvoorbeeld ten koste van de reistijd omdat er dan vaker gestopt moet worden om alle stations te verbinden. In dat kader ondersteun ik de inzet op het realiseren van goede naadloze overstappen, die bijdragen aan een snellere verbinding tussen Europese steden. Ik houd actief een vinger aan de pols en identificeer mogelijkheden waar ze zich voordoen. Ik blijf, net als met andere regionale partijen, graag in gesprek met de gemeente Den Haag en andere betrokken partijen hoe wij binnen het kader van Toekomstbeeld OV met elkaar kunnen toewerken naar een optimaal aanbod van internationale treinreizen voor de reiziger.

Weert-Hamont

In het Regeerakkoord (Kamerstuk 34 700, nr. 34) is de ambitie opgenomen om de spoorlijn tussen Weert en Hamont te reactiveren voor personenvervoer. Afgelopen periode zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om een beter beeld te vormen van de benodigde maatregelen en kosten²². Deze

²⁰ Kamerstuk 32 404, nr. 100

²¹ https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/overige_bestuurlijke_stukken/698600

²² Kamerstuk 29 984, nr. 783

zomer is een update van de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) uit 2019 opgeleverd, waarin de businesscase-inschatting (BuCa) van NMBS is verwerkt²³. Hiermee is de in 2018 benoemde set aan benodigde informatie compleet en bijgevoegd bij deze Kamerbrief²⁴. De publicatie van de businesscase-inschatting van NMBS is een afweging aan Belgische zijde. Gezien de demissionaire status van het kabinet en de omvangrijke investering die hiermee gemoeid gaat, laat ik besluitvorming aan een volgend kabinet. Wel zal ik kort in gaan op de opgeleverde resultaten.

De maatschappelijke kosten en batenanalyse laat, ook na de update, zien dat de investeringen de opbrengsten ver overschrijden. Zoals eerder gemeld heeft ProRail onderzoek laten uitvoeren naar de kosten van de infrastructuur²⁵. Verschillende varianten zijn mogelijk, met een bandbreedte van € 50–150 miljoen (excl. btw) aan investeringskosten. Vanwege deze hoge raming heeft mijn voorganger een second opinion uit laten voeren op de kostenraming voor de infrastructuur²⁶. Belangrijke conclusie uit de second opinion is dat de raming compleet was en passend voor de vroege fase, maar conservatieve aannames bevatte in de mitigerende maatregelen voor geluid, trillingen en het Natura2000 gebied. Voor het duiden van de opbrengsten heeft NMBS aangegeven ongeveer duizend dagelijkse reizigers te verwachten waartegenover hogere kosten staan voor het rijden van treinen naar Nederland. De businesscase van de beoogde vervoerder is daarmee negatief. Bij het inzetten van Belgisch materieel moet rekening gehouden worden met de bovenkant in bandbreedte van de infrastructuurraming.

Antwerpen-Rosendaal

Door ProRail en door NS en NMBS zijn afgelopen periode diverse studies uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een versnelling en/of een frequentieverhoging op de verbinding Antwerpen-Rosendaal. Met name de afstemming van beveiligingssysteem op dit traject en de consequenties voor het materieel is daarbij een aandachtspunt. Het streven is in het BO MIRT komend voorjaar de resultaten vast te leggen alsmede de mogelijke vervolgstappen, die nu ook in overleg met de betrokken partijen worden opgesteld.

Tenslotte

Meer en betere internationale treinverbindingen leveren een belangrijke bijdrage aan Europese stedelijke netwerken, aan verdere verduurzaming van onze mobiliteit, maar ook aan de ruimtelijk-economische positie van grensregio's. Door de verschillen in techniek en beveiliging, qua marktor-dening en in de wijze waarop een reiziger tickets en informatie kan verkrijgen is het werken aan die verbindingen niet altijd makkelijk. Tegelijkertijd zie ik veel positieve ontwikkelingen in Europa en onze buurlanden, en ook concrete resultaten met de directe verbinding naar Londen en de nieuwe nachttreinen. Deze verbeteringen laten zien wat er mogelijk is voor wat betreft duurzamer internationaal reizigersvervoer.

²³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 854

²⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Een nieuw kabinet kan van dergelijke positieve ontwikkelingen in de komende jaren goed gebruik maken om in samenspraak met de verschillende binnenlandse en buitenlandse partijen de aansluitingen van ons land op het Europese netwerk verder te verstevigen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg