

Grenzeloos Genoeg(en)?

Visie op grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer



Initiatiefnota van de fracties van de leden Koopmans en Cramer

leden van de fracties van het **CDA** en de **ChristenUnie**

in de Tweede Kamer der Staten – Generaal

Inhoudsopgave

1. Samenvatting.....	3
2. Inleiding.....	5
2.1 Aanleiding.....	5
2.2 Probleem- en doelstelling.....	5
2.3 Leeswijzer.....	7
3. Achtergronden.....	8
3.1 Verbindingen.....	8
3.2 Techniek.....	8
3.3 Exploitatie.....	9
3.4 Beleidsdocumenten.....	9
3.5 Europese regelgeving.....	12
3.6 Spoorwegwetgeving.....	14
3.7 Moties en kamerstukken.....	15
3.8 De taakopvatting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.....	16
4. Grenstracés.....	18
4.1 Inventarisatie.....	18
4.2 Kansen voor ontwikkeling.....	19
5. Knelpunten en kansen.....	24
6. Inventarisatiematrix.....	31
7. Conclusies.....	34
8. Aanbevelingen.....	35
9. Bijlagen.....	37
Bijlage 1: Geraadpleegde literatuur.....	38
Bijlage 2: Geraadpleegde personen.....	39
Bijlage 3: Verklarende woordenlijst.....	40
Bijlage 4: Inventarisatie per verbinding.....	41

1. Samenvatting

Het grensoverschrijdend regionaal treinverkeer is 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 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 een regio 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. 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.
2. Op rijksniveau erkennen dat de mogelijkheden 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. NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen). Dit stimuleert NS kritisch naar het grenstarief te kijken.
4. 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
5. De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren
6. Concessie termijnen over de grens beter afstemmen of grensoverschrijdend aanbesteden

Bevorderen regionale opdrachtgeverschap op regionaal (internationaal) treinverkeer

7. Duidelijk in communicatie met regio's 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

8. Vertegenwoordigen van de Nederlandse vervoersautoriteiten voor grensoverschrijdend treinverkeer als expliciete taak van de minister of staatssecretaris benoemen
9. Een aantal (vijf) treinstellen geschikt laat maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's
10. Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor
11. Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert
12. Nader onderzoek laten verrichten naar de voorspelbaarheid van potentiële reizigers aantallen op nieuwe verbindingen
13. Een bijdrage leveren aan het vlottrekken van de discussie over de verrekening van kaartverkoop tussen vervoerders
14. Op nationaal niveau tussen de Nederlandse en Duitse overheid de eisen aan en bevoegdheden van treinpersoneel afstemmen. Bijvoorbeeld door erkenning van diploma's.

Aanbevelingen in de uitvoering

15. Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren kaartjes en dynamische vertrektijden-displays tonen
16. 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
17. 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

Aanbevelingen urgente trajecten

18. Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS
19. Opdracht geven aan Rijkswaterstaat om in 2009 tijdens werkzaamheden aan de A1 een treindienst Hengelo – Bad Bentheim – Rheine te laten inzetten
20. Zo snel mogelijk duidelijkheid geven over de toekomst van station Eijsden in het kader van de toekomstperspectieven van Maastricht – Brussel
21. Inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken
22. Onderzoeken wat de gevolgen van HST Connect zijn voor de bestaande regionale verbinding Heerlen – Aachen en de plannen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Avantis

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 ‘grensoverschrijdende regionale personentreinen’ 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 blijft achter en wordt 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.

Deze initiatiefnota is tevens bedoeld als input voor de Mobiliteitsaanpak van het kabinet, die door minister Eurlings is toegezegd aan de Kamer voor de zomer van 2008.

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. Bovendien houden de meeste recent ontwikkelde verbindingen direct vóór of na de grens op. 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.

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

Deze nota is opgebouwd rondom een groot aantal gesprekken dat gedurende het voorjaar van 2008 gevoerd is met stakeholders rond het grensoverschrijdend regionaal personentreinverkeer. De bevindingen uit die gesprekken zijn in de bijlagen gerangschikt per verbinding. In het hoofdrapport worden de meest opvallende zaken benoemd.

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 gepresenteerd. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens een overzicht gegeven van knelpunten en kansen die zijn genoemd door vervoerders en decentrale overheden. Hoofdstuk 6 bevat een inventarisatiematrix van knelpunten en kansen per grensoverschrijdende verbinding. In hoofdstuk 7 en 8 volgen conclusies en aanbevelingen.

3. Achtergronden

3.1 Verbindingen

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

- ICE Amsterdam – Keulen,
- 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,
- Maastricht – Luik en
- Roosendaal – Antwerpen.

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

- Nachttreinen 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 begin 21^e eeuw 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 gestart als proefproject met een looptijd van 2 jaar, die mede gefinancierd wordt door de gemeente Maastricht.

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
Duitsland	15.000 V ~	Indusi

NB: "=" staat voor gelijkstroom, "~" staat voor wisselstroom

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 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 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'¹ 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."²

In dit hoofdstuk worden verder de benoemde kerngebieden nader beschouwd en worden de infrastructuurele 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 verbindingen³, 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.⁴

¹ Paragraaf 2.2, 'Nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofddassen', pag 63

² Paragraaf 2.2.4.2, 'Hoofdverbindingssassen, selectie en karakteristieken', pag 74

³ Paragraaf 1.3, 'strategisch vernieuwen', pag 27

⁴ 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).”⁵

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

⁵ Paragraaf 3.3, ‘Strategie: partijen in de regio aan zet’, pag 67

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 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 is⁶ 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 spoor⁷.

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.

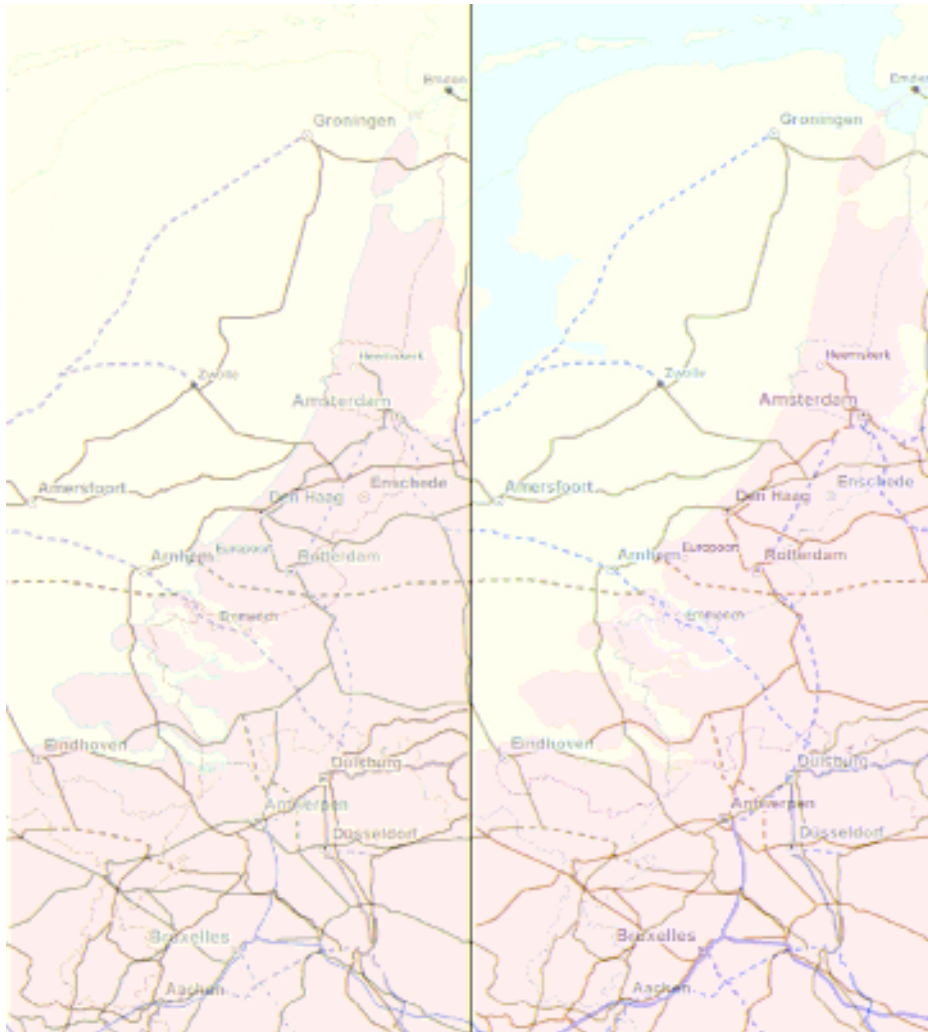
Ook richtlijn 2001/16/EG heeft veel stof doen opwaaien, aangezien deze richtlijn interoperabiliteit op het Europese spoor beoogt. In de eindsituatie zou elke trein zonder problemen over de grens moeten kunnen rijden zonder dat daarvoor speciaal extra apparatuur aan boord nodig zou moeten zijn. Zover 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.

⁶ Met uitzondering van het laatste deel van enkele enkelsporige lijnen in Groningen en Friesland

⁷ 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 HST Connect (zie paragraaf 4.2) 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.

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 is⁸.

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 ICE Amsterdam - Berlijn en Beneluxtein 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 - Aken. Provincies en regio's dragen hiervoor verantwoordelijkheid. Waar nodig kan V&W wel faciliteren om initiatieven van met name provincies te ondersteunen.

⁸ 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 Verdaas⁹ 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. Door zich volledig afzijdig te (willen) houden van het regionale grensoverschrijdend treinverkeer zou het ministerie nieuwe ontwikkelingen in dit veld passief tegenwerken, terwijl een concrete invulling van de term 'faciliteren' juist een passieve of zelfs actieve bijdrage zou kunnen 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 aangegeven na de zomer van 2008 met een brede mobiliteitsvisie te komen, waarin uitvoering wordt gegeven aan de motie-Verdaas.

⁹ 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	ja	ja	ja
Roermond	Dalheim	Roermond - Mönchengladbach	nee	nee	nee
Eijgelshoven	Herzogenrath	Heerlen - Aachen	ja	ja	ja
Bocholtz	Vetschau	Maastricht - Aachen	nee	nee	nee
Eijsden	Visé	Maastricht - Luik	ja	ja	nee
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:					
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 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 en na bestudering van de beschikbare (onderzoeks-)rapporten blijkt er een tweetal verbindingen uit te springen waar met een kleine extra inzet een goede verbetering gerealiseerd zou kunnen worden. Daarnaast zijn er op de middellange termijn nog drie verbindingen waar ontwikkelingen al (deels) in gang gezet zijn.

Ook op een aantal andere grensoverschrijdende verbindingen is verbetering mogelijk en / of gewenst maar minder urgent. Een analyse per verbinding is te vinden in Bijlage 4.

Urgente verbindingen

1. Roosendaal – Antwerpen

De meest 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 worden¹⁰ 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 momenteel lijken de beste kansen te liggen 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.

¹⁰ 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.

Aanbeveling:

Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS

2. Hengelo – Rheine

De tweede 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 4x 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 clausule 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

Vanaf dienstregeling 2009 is de intentie deze treindienst fors uit te breiden, zodat een 2-uursverbinding Den Haag – Amsterdam – Berlijn ontstaat. 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.

De verwevenheid van de regio en de samenwerking tussen de gemeenten Hengelo/Oldenzaal en Grafschaft Bentheim/Rheine geeft een reizigerspotentieel, maar de urgentie komt uit een onverwachte hoek. In 2009 gaat Rijkswaterstaat de A1 tussen Hengelo en de Duitse grens afsluiten wegens groot onderhoud. De snelweg wordt door zijn gunstige ligging ook veel gebruikt voor regionaal verkeer over de grens, dat dan een andere weg zal moeten zoeken. In het verleden heeft Rijkswaterstaat al samengewerkt met spoorvervoerders om automobilisten te stimuleren tijdens de werkzaamheden per spoor te reizen. Dit heeft onder andere in Amsterdam (A10, A9), Brabant (A2) en Zeeland (A58) tot positieve resultaten geleid en Rijkswaterstaat heeft aangekondigd hiermee door te zullen gaan¹¹.

Door de werkzaamheden aan de A1 ontstaat een ideale situatie voor een proef met een treindienst tussen Hengelo en Rheine: de reizigers kunnen minder eenvoudig met de auto waardoor het reizigerspotentieel groeit, daarnaast is er mogelijk een extra financiële bijdrage vanuit Rijkswaterstaat beschikbaar om de proef mogelijk te maken. Hierdoor komt in korte tijd een groot deel van de inwoners van de streek in aanraking met de nieuwe treindienst en is de kans op succes veel groter dan wanneer een proef 'vanuit het niets' gelanceerd zou worden. Bovendien wordt zo de directe verbinding met Bad Bentheim en Rheine behouden.

¹¹ brief van de minister van V&W (RWSCD 2006/13815/37039)

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 extra vaart geven door Rijkswaterstaat opdracht te geven voor alternatief treinvervoer te zorgen én 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 geplande frequentieverhoging van de IC naar Berlijn kan dit voldoende potentieel geven om een regionale verbinding succesvol te introduceren.

Aanbeveling:

Opdracht geven aan Rijkswaterstaat om in 2009 tijdens werkzaamheden aan de A1 een treindienst Hengelo –Bad Bentheim – Rheine te laten inzetten

Aandachtvragende verbindingen op middellange termijn

3. Maastricht – Brussel

De IC-verbinding tussen Maastricht en Brussel bestaat pas 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 hoewel de aansluiting op de IC's van/naar de Randstad nog te wensen overlaat (trein rijdt weg op moment dat de andere trein aankomt). Door deze verbinding komt het HST-station Liège-Guillemins binnen bereik van de Limburgse reiziger, en daarmee de hoge snelheidstreinen tussen Brussel en het Ruhrgebied. Dit maakt de grensoverschrijdend georiënteerde regio nog beter bereikbaar en daarmee een gunstige vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven.

Het gaat hier zoals gezegd om een proef die nog anderhalf jaar zal voortduren. Het is echter van belang om nú al na te denken over het eventueel voortzetten van deze verbinding: het planningsproces rond treinverbindingen is zodanig complex dat vaak al 18 maanden van tevoren begonnen wordt met het plannen van een nieuwe dienstregeling. Concreet zijn de eerste stappen naar een dienstregeling ná de proefperiode nú al gezet.

Tevens 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. Daarna is het onwaarschijnlijk dat dit op deze wijze voortgezet kan worden en zal dus een alternatief voor de bediening van Eijsden moeten worden gezocht. Juist hier moet het regionale grensoverschrijdende aspect niet verloren gaan!

Gezien de bereidheid van de minister van V&W om het spoortracé tussen de Belgische grens en Maastricht Randwijck te voorzien van Belgische beveiliging, lijkt de kans groot dat de IC-verbinding naar Brussel het kan halen.¹²

Aanbeveling

Zo snel mogelijk duidelijkheid geven over de toekomst van station Eijsden in het kader van de toekomstperspectieven van Maastricht – Brussel

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 Nedersachsen. De regio zet zich sterk in om tot een samenhangend OV-net te komen, zo zijn alle busdiensten en de treindienst Almelo - Mariëenberg onder de merknaam Twents samengebracht en wordt hard gewerkt aan een volwaardig station Twente Centraal, om de 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 niet 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.

Aanbeveling:

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

¹² Zie de brief van de minister van V&W, kamerstuk 29893 nr 72

5. HST Connect Eindhoven – Ruhrgebied

Het project HST Connect is op zich niet regionaal van schaal, maar behelst onderzoek naar een verbinding per hogesnelheidstrein tussen Eindhoven en het Ruhrgebied. De argumenten voor deze verbinding zijn goed onderbouwd en de verkennende studie die in februari 2008 werd gepresenteerd is hoopgevend.

Het onderzoek is echter erg optimistisch over de samenwerking tussen NS en de regionale / Duitse vervoerders. De verbinding kan volgens de studie slechts rendabel worden wanneer ook op het Nederlandse deel reizigers vervoerd kunnen worden, NS heeft hier echter tot 2015 het monopolie. Verder ondersteunt de provincie Limburg het initiatief van de SRE voor een betere verbinding met Duitsland, maar is zij niet per se enthousiast over de gekozen route via Heerlen. De studie gaat er namelijk vanuit dat een snelle verbinding Heerlen – Aachen als onderdeel van HST Connect extra reizigers zal opleveren, maar dit zal vrijwel geheel ten koste gaan van de bestaande regionale lijn Heerlen – Aachen. Hierdoor wordt deze (belangrijke) lokale verbinding in het voortbestaan bedreigd.

Een actieve implementatie van EU-richtlijn 2007/58/EG, door Eindhoven – Heerlen / Maastricht als internationale corridor aan te wijzen, kan ook hier een belangrijke eerste stap zijn.¹³

Aanbeveling:

Onderzoeken wat de gevolgen van HST Connect zijn voor de bestaande regionale verbinding Heerlen – Aachen en de plannen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Avantis

¹³ Zie ook paragraaf 3.6, Europese regelgeving

5. Knelpunten en kansen

Inleiding

Op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de decentrale vervoersautoriteiten en de vervoerders¹⁴ en de beschikbare (onderzoeks-) rapporten 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 rijden. 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.

Aanbeveling:

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

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.

¹⁴ 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.

De aanwezigheid van een kaartverkoopautomaat van de buitenlandse vervoerder stimuleert NS wellicht kritisch naar de noodzaak van het grenstarief te kijken.

Aanbeveling:

NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen).

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:

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

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 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 treinen als de Talent en de GTW/Flirt.

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 beveiligingssystemen net over de grens overbodig. Tot de komst van ERTMS is echter het bestaan van verschillende nationale beveiligingssystemen aan beide kanten van de grens een probleem. Om de hoge kosten van aanpassing aan alle treinstellen te vermijden is creatief maatwerk gewenst, zo heeft de minister van V&W onlangs aangekondigd dat op een deel van het traject Maastricht – Luik het Belgische beveiligingssysteem Mémor geïnstalleerd zal worden, en is op het Nederlandse traject Enschede – Glanerbrug alleen het Duitse Indusi geïnstalleerd. Door de systeemgrens niet noodzakelijkerwijs met de landsgrens te laten samenvallen kan de grensoverschrijdende verbinding eenvoudiger gerealiseerd worden.

Aanbeveling:

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.

Aanbeveling:

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

Betrokkenheid van de vervoerders

Doordat het grensoverschrijdend treinverkeer per 1 januari 2010 door de Europese richtlijn¹⁵ 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. Zo heeft NS in de regio Limburg weinig interesse getoond in voortzetting van de (voor de regio belangrijke) verbinding Heerlen – Aachen, en heeft NS er in Brabant zelfs 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. 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:

De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren

Aanbeveling:

Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor

¹⁵ Wijziging 2007/58/EG van richtlijn 91/440/EEG, zie paragraaf 4.2

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 een Bundesland ligt en in België bij de federale overheid. De voor Nederland relevante Bundesländer hebben 8 resp. 18 miljoen inwoners, de Belgische federale overheid 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.

Aanbeveling:

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

Aanbeveling:

Concessie termijnen over de grens beter afstemmen of grensoverschrijdend aanbesteden

Bekostiging op lange termijn

Tussen de diverse provincies blijkt onduidelijkheid te bestaan over de vraag of de belangrijkste inkomstenbron, de BDU-uitkering¹⁶, 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.

Aanbeveling:

Duidelijk in communicatie met regio's 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.

¹⁶ BDU: Brede DoelUitkering, de jaarlijkse toelage die provincies en stadsregio's ontvangen van de staat waarvan het decentrale verkeer- en vervoerbeleid bekostigd kan worden.

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 Duitsland¹⁷ 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.

Aanbeveling:

Een aantal (vijf)¹⁸ treinstellen geschikt laten maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's

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 een de dichtstbijzijnde aansluiting op het ICE- of Thalys-netwerk net over de grens is.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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

De regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn cruciaal om deze stations te bereiken. Alleen in Leer is geen sprake van een ICE-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 reizen van Zuid Limburg aansluiting op 18 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.

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) met deze buitenlandse stations bij het ministerie van V&W gehoor moeten vinden.

Aanbeveling:

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

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.

Aanbeveling:

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

Aanbeveling:

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.

Aanbeveling:

Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren kaartjes en dynamische vertrektijden-displays tonen

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.

- HST Connect, deze hogesnelheidstrein zou Eindhoven beter met het Ruhrgebied 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.

Aanbeveling:

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.

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 kostendeckende 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:

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

6. Inventarisatiematrix

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.

Inventarisatiematrix

	reeds operationeel	prioriteit van de regio	Klaar voor ingebruikname	medewerking NS	concessie HRN NS	concessie buurland	Rentabiliteit 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 - Ruhrgebied		x	x	x	x	x					x				x		
<i>Limburg</i>																	
Venlo - Mönchengladbach	x	x							x						x		
Roermond - Dalheim (IJzeren Rijn)							x		x								
Heerlen - Herzogenrath - Aachen	x	x		x												x	
Eindhoven - Heerlen - Aachen		x		x	x		x					x				x	
Maastricht - Avantis - Aachen							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	11	5	5	4	4	8	4	9	4	3	2	5	2	5	5	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 voor de zomer van 2008 is toegezegd.

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 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 in deze nota ten aanzien van onder meer de 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
- het opheffen van barrières die grensoverschrijdend treinverkeer belemmeren ten opzichte van binnenlands treinverkeer

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

8. Aanbevelingen

Algemene opvattingen / uitgangspunt beleid

1. 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.
2. Op rijksniveau erkennen dat de mogelijkheden 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. NS verplichten buitenlands verkooppunt toe te laten op alle stations waar buitenlandse vervoerders rijden (zoals reeds in Maastricht en Heerlen). Dit stimuleert NS kritisch naar het grenstarief te kijken.
4. 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
5. De ontwikkeling van de vervoerdersmarkt op grensoverschrijdende spoorverbindingen actief monitoren
6. Concessie termijnen over de grens beter afstemmen of grensoverschrijdend aanbesteden

Bevorderen regionale opdrachtgeverschap op regionaal (internationaal) treinverkeer

7. Duidelijk in communicatie met regio's 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

8. Vertegenwoordigen van de Nederlandse vervoersautoriteiten voor grensoverschrijdend treinverkeer als expliciete taak van de minister of staatssecretaris benoemen
9. Een aantal (vijf) treinstellen geschikt laat maken voor grensoverschrijdende pilotprojecten ten behoeve van de regio's
10. Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS op het gebied van grensoverschrijdend spoor
11. Onderzoeken op welke wijze toelating van buitenlandse treinen op geselecteerde Nederlandse trajecten mogelijk kan worden gemaakt zonder dat de objectieve veiligheid verslechtert
12. Nader onderzoek laten verrichten naar de voorspelbaarheid van potentiële reizigersaantallen op nieuwe verbindingen
13. Een bijdrage leveren aan het vlottrekken van de discussie over de verrekening van kaartverkopen tussen vervoerders
14. Op nationaal niveau tussen de Nederlandse en Duitse overheid de eisen aan en bevoegdheden van treinpersoneel afstemmen. Bijvoorbeeld door erkenning van diploma's.

Aanbevelingen in de uitvoering

15. Vertrektijden van alle internationale treinen ook op de papieren kaartjes en dynamische vertrektijden-displays tonen
16. 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
17. 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

Aanbevelingen urgente trajecten

18. Toezien op actieve en ondersteunende houding van Prorail en NS bij het opzetten van een IR of IC treindienst Roosendaal – Antwerpen door NMBS
19. Opdracht geven aan Rijkswaterstaat om in 2009 tijdens werkzaamheden aan de A1 een treindienst Hengelo –Bad Bentheim – Rheine te laten inzetten
20. Zo snel mogelijk duidelijkheid geven over de toekomst van station Eijsden in het kader van de toekomstperspectieven van Maastricht – Brussel
21. Inzichtelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de knip in het spoor bij Enschede ongedaan te maken
22. Onderzoeken wat de gevolgen van HST Connect zijn voor de bestaande regionale verbinding Heerlen – Aachen en de plannen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Avantis

9. Bijlagen

Bijlage 1: Geraadpleegde literatuur

- Management in Netwerken, J.A. de Bruin en E.F. ten Heuveland
 - o (uitgeverij Lemma 1999, ISBN 9051897952)
- Nota Ruimte
 - o (Ministerie van VROM, maart 2004)
- Nota Mobiliteit
 - o (Ministerie van V&W, september 2004)
- Nota commissie Hermans
 - o (Provincie Limburg, juni 2007)
- Nota Pieken in de Delta
 - o (Ministerie van EZ, juli 2007)
- Rapport marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991 – 2020
 - o (Kennisinstituut voor Mobiliteit, november 2007)
- Beleidsbrief LMCA's
 - o (Ministerie van V&W, april 2008)
- Eindrapportage LMCA Spoor
 - o (Ministerie van V&W, april 2008)
- Rapport HST Connect
 - o (SRE, februari 2008)
- Rapport 'Grensoverschrijdend personenvervoer per spoor, Nederlandse grenssituatie in sfeerbeelden'
 - o (DHV, november 2007, concept)
- Studie Grensoverschrijdende spoorverbindingen Hengelo – Bad Bentheim – Nordhorn en Rheine, Haalbaarheidsonderzoek
 - o (Arcadis i.o.v. Regio Twente & Landkreis Grafschaft Bentheim, april 2007)
- Startnotitie IJzeren Rijn
 - o (NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat, november 1999)
- Kansrijke initiatieven voor het grensoverschrijdend treinverkeer
 - o (Rover, 1 april 2008)
- Rails die Verbinden
 - o (Rover, april 2004)
- Wetteksten:
 - o Spoorwegwet,
 - o Wet Personenvervoer 2000,
 - o Concessiewet personenvervoer per trein,
 - o Besluit BDU verkeer en vervoer,
 - o EU Richtlijn 91/440/EEG (betreft concurrentie op het spoor)
 - o EU Richtlijn 1692/96/EG (betreft Trans Europees Netwerk)
 - o EU Richtlijn 2001/16/EG (betreft interoperabiliteit conventioneel spoor)
- Kamerstukken
 - o brief van de minister van V&W (RWSCD 2006/13815/37039) voortgang groot onderhoud hoofdwegennet
 - o brief van de minister van V&W over reistijdverbetering op het spoor (29984 nr 92, 115, 122 en 130)

Bijlage 2: Geraadpleegde personen

Provincie	Groningen	Henk Bleker Gedeputeerde
Provincie	Overijssel	Theo Rietkerk Gedeputeerde
Provincie	Limburg	Ger Driessen Gedeputeerde
		Hubert Mackus PM van gedeputeerde Driessen
Provincie	Brabant	Renze Bergsma Statenlid
Provincie	Gelderland	Ton Spaargaren Beleidsmedewerker Verkeer
Provincie	Zeeland	Roderik Bin mdw Statenfractie Zeeland
Gemeente	Oldenzaal	Rob Welten wethouder Ruimtelijke Ordening
		Herman Pieper wethouder Verkeer
	EUregio	dhr Krebs directeur / Geschäftsführer
Marktpartijen:	Prorail	Esther Hegeman Adviseur public affairs regio Oost
	Arriva	Anne Hettinga directeur
		Arie Hoornstra Klant & Markt – Trein
	NS	Wim Oosterwijk European Affairs Manager
Reizigers-organisatie	Rover	Rian van der Borgt lid werkgroep 'Internatinoaal'

Bijlage 3: Verklarende woordenlijst

Initiatiefnota: nota van een lid of van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De behandeling hiervan is analoog aan de behandeling van een kabinetsnota.

BDU: Brede Doeluitkering, de toelage die het rijk jaarlijks aan de provincies en WGR+-regio's beschikbaar stelt voor het voeren van decentraal verkeer- en vervoerbeleid.

WGR-Plusregio: De Wgr-plus regeling is een model voor regionale samenwerking. Het is een uitbreiding van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Bij de Wgr kunnen gemeenten zelfstandig besluiten of en zo ja op welke terreinen men wil samenwerken. Bij de Wgr-plus regeling krijgen de provincies de bevoegdheid Wgr-plus regio's vast te stellen. De verplichtende samenwerking tussen stad of steden en de omliggende gemeenten richt zich op de terreinen wonen, werken, verkeer en vervoer en groen.

HRN / Hoofdrailnet: het Intercitynetwerk in Nederland, aangevuld met enkele belangrijke stoptrein-verbindingen zoals Zwolle – Almelo. Voorheen bekend als 'kernnet', NS heeft via de vervoersconcessie HRN tot 2015 het exclusieve recht om op dit net reizigers te vervoeren.

Prorail: de beheerder van het spoor, Prorail voert onderhoud uit, wijst capaciteit toe aan alle goederen- en personenvervoerders en voert de verkeersleiding op het spoor. De organisatie is ontstaan uit voormalige afdelingen van NS zoals Railinfrabeheer en Verkeersleiding.

Syntus: Samen met Noordnet de eerste private vervoerder op het Nederlandse spoorweginet. Ontstaan als joint venture tussen NS en Connexion is het bedrijf inmiddels onderdeel van het Franse vervoerbedrijf Keolis.

Arriva: van oorsprong Britse vervoerder die sinds 1999 onder de merknaam Noordned het vervoer op de noordelijke spoorlijnen verzorgde. Inmiddels is Arriva in Duitsland een grote speler op het spoor en heeft Arriva onder eigen merknaam nieuwe concessies voor het spoorvervoer in het noorden en in Zuid Holland gewonnen. Het bedrijf PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft) dat onder andere de grensoverschrijdende treindienst Enschede – Dortmund verzorgd is ook in 2004 door Arriva overgenomen.

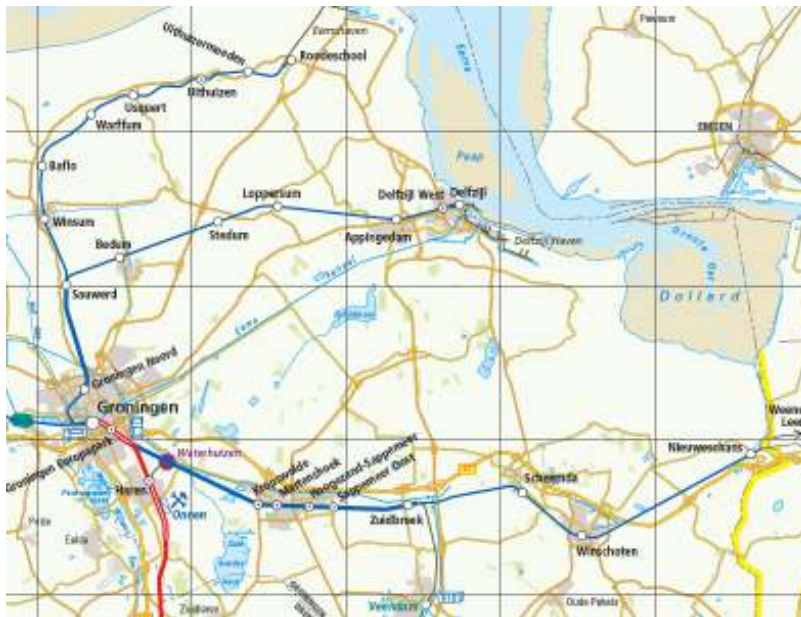
Trans Europees Netwerk (TEN): netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur die de hele Europese Unie beslaan, en waarvoor de EU subsidie geeft. In het EG-verdrag (hoofdstuk XII , artikelen 154-156), toegevoegd in 1992 met het Verdrag van Maastricht, hebben de lidstaten zich verplicht om bij te dragen aan de ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur. De Europese Raad nam in december 1993 de voorstellen van de Europese Commissie over om de aanleg van drie soorten trans-Europese netwerken (TEN's) in Europa waar mogelijk versneld uit te voeren. Het TEN voor het spoor is vastgelegd in richtlijn 1692/96/EG.

Bijlage 4: 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.

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 meegenomen. 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 echter onmogelijk om op voorhand voldoende zekerheid te krijgen dat zo'n verbinding op langere termijn door dezelfde vervoerder geëxploiteerd kan worden.

De provincie wil graag een snellere verbinding met Bremen met behoud van de overstap-verbinding naar Oldenburg via Leer, in dat beeld past ook het pleidooi dat de provincie hield voor de Zuiderzeelijn Amsterdam – Groningen – Bremen. Momenteel is de provincie druk met plannen voor een nieuwe treinverbinding Groningen – Veendam en met plannen voor een regionaal tramnetwerk rond Groningen, waardoor de verbinding met Leer wat op de achtergrond is geraakt. Het gevoel heerst dat er nu wat bereikt is met de komst van de rechtstreekse treinen en dat nieuwe ontwikkeling even tijd nodig heeft om tot volle wasdom te komen.

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 concessie-termijnen 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 Niedersachsen 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 Duitse zijden van de grens. Er bestaan voor deze lijn geen 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.

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 renoveren van de laatste achttien kilometer tot Nordhorn wordt al een bedrag van €2,5 miljoen¹⁹ gerekend, een grove inschatting voor het totale tracé loopt richting €8 – 10 miljoen.

¹⁹ 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. Momenteel 4x per dag, per dienstregeling 2009 naar 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 gaat deze trein vanaf 2009 niet meer stoppen op Bad Bentheim en Rheine (omdat gereden gaat worden met multicourant materieel), maar aan Duitse zijde weet men van niets.

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 studie²⁰ 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.

²⁰ 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 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 spoorwegnet van IC- en ICE-verbindingen.

Doordat de snelweg A1 in 2009 in verband met groot onderhoud wordt afgesloten dient zich de gelegenheid aan om een succes te maken van de nieuwe verbinding die in deze periode een extra serieus alternatief zal zijn voor de auto. Afstemming met de concessiehouder op het Duitse deel (concessie loopt van december 2007 tot 2017) is echter wel noodzakelijk vanwege het recht om vervoer aan te bieden op Bad Bentheim – Rheine.

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.

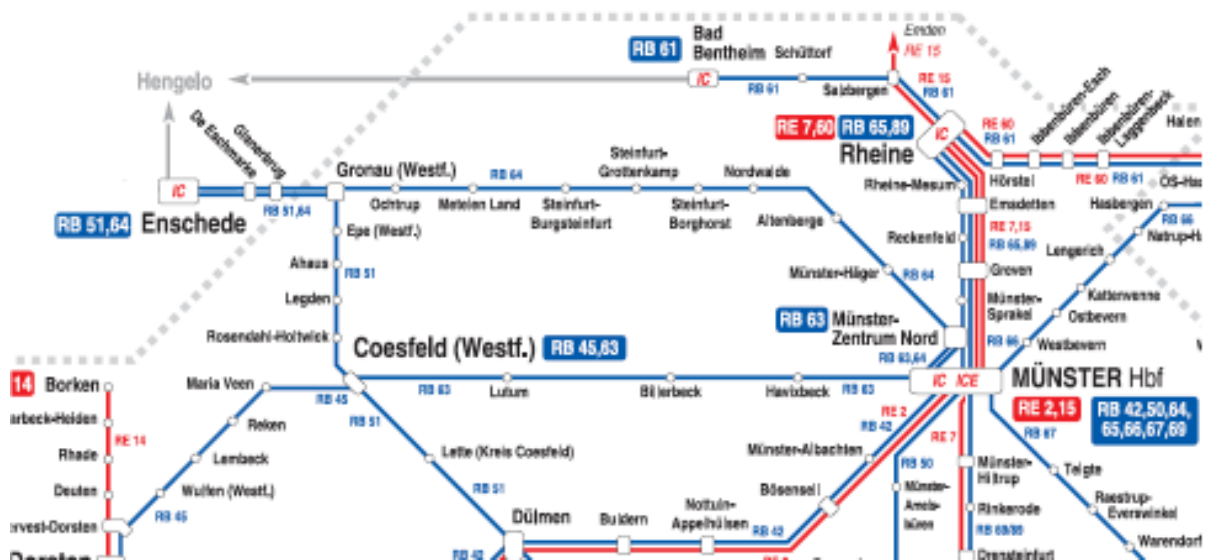


Figuur 5: Syntus treinstel in een overbrengingsrit door Bad Bentheim (!)



Figuur 6: Treinstel type Flirt van Westfalenbahn

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 of op de treinoverzichtjes op creditcardformaat.



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 passeerspooren 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 heraanluiting sporen bij Enschede en toelating van de Duitse treinen) noodzakelijk.

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.

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 critici²¹ 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.

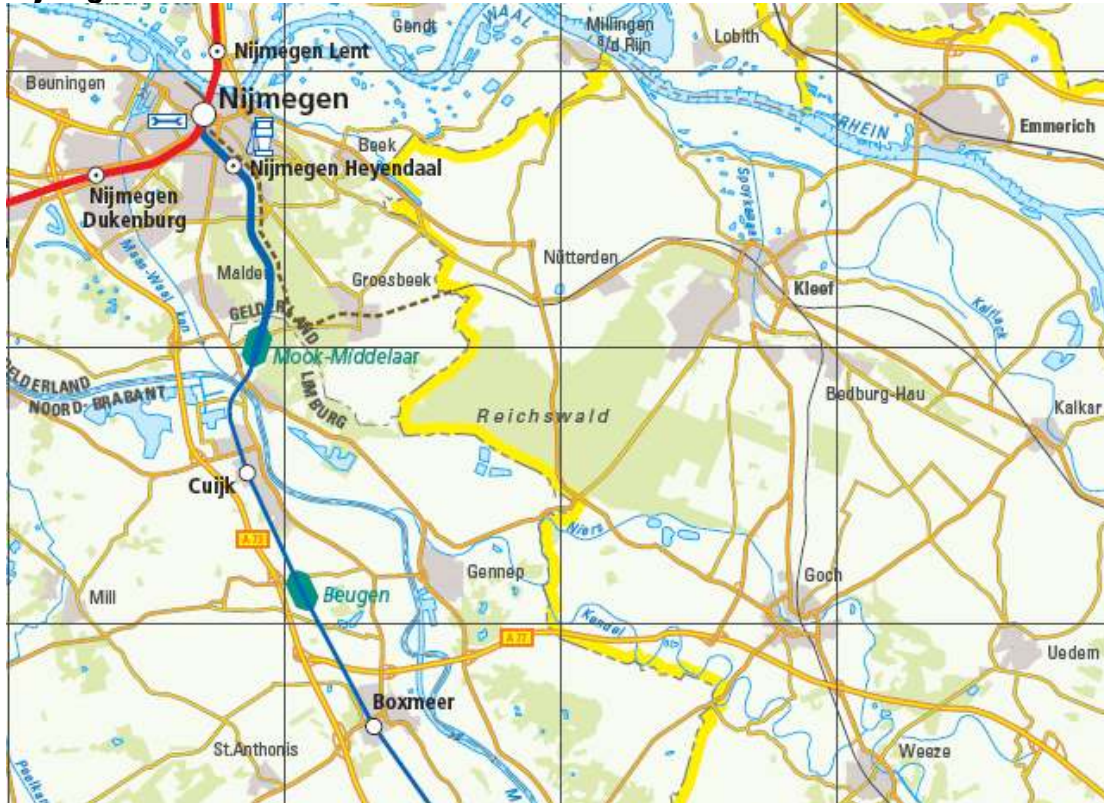
Bedreigingen

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 onmogelijk, ondanks de grote wens en lokale politieke wil.

²¹ Bron: diverse artikelen op www.viev.nl, Vereniging voor Innovatief Euregionaal (spoor-)Vervoer

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 zijn echter geen concrete plannen.

Kansen

Thom de Graaf (burgemeester van Nijmegen) heeft dit jaar wel aangekondigd voor 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 wordt eens per uur geëxploiteerd door een samenwerkingsverband tussen NS en DB Regio, onder gunning van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. 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 publiekstrekkers zoals een kleding-outlet. In mindere mate is de verbinding gericht op de relatie tussen transportknooppunt Venlo met het Ruhrgebied.



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

Kansen en bedreigingen

De verbinding wordt genoemd als optie in de HST Connect-studie voor een snelle verbinding tussen Eindhoven en het Ruhrgebied. 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 Strassengebühr (vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur) die DB Netz in rekening brengt. Hierdoor is ontwikkeling van een HST via Venlo op de korte tot middellange termijn onwaarschijnlijk. Wel heeft in dit kader een promotierit plaatsgevonden met een Duitse ICE die deze verbinding ooit mogelijk zou kunnen onderhouden.

Omdat het Nederlandse deel van deze lijn slechts enkele honderden meters beslaat is de bemoeienis vanuit Nederland met deze lijn beperkt.

Roermond – Dalheim



Huidige situatie:

Is onderdeel van de IJzeren Rijn. Dit is een politiek erg gevoelig dossier, de provincie heeft als uitgangspunt dat áls 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 tijdens deze werkzaamheden ook geschikt te maken voor reizigersvervoer

Bedreigingen

Volgens onderzoek van het ministerie van V&W²² is de reizigersvraag op deze verbinding zo gering dat het op voorhand investeren in mogelijk medegebruik door reizigerstreinen onverantwoord zou zijn.

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

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 is onderdeel van het Aachense voorstadsnetwerk 'EUregiobahn' en verbindt Heerlen in een uurdienst met de voorsteden en het centrum van Aachen. De Duitse treinen bedienen op het traject ook als enige het nieuwe Nederlandse station Eygelshoven Markt dat in samenwerking tussen de provincie Limburg en DB Regio is gerealiseerd. Hierover is 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 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.

Kansen

In Aachen is een goede aansluiting op het Thalys- en het ICE-netwerk, dat op deze manier goed bereikbaar is voor reizigers uit Limburg. In dit gebied zijn daarnaast veel grensoverschrijdende (ruimtelijke) ontwikkelingen waar de provincie een actieve rol in speelt. Zo is het ruimtelijk en economisch plan sterk gericht op grensoverschrijdende samenwerking en wordt het multinationalaal bedrijventerrein Avantis gerealiseerd tussen Simpelveld en Kohlscheid. Voor de ontsluiting van dit terrein wordt gekeken naar de lijnen Heerlen – Kerkrade en Heerlen – Aachen.

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

De route via Heerlen en Aachen wordt in de studie HST Connect gezien als de meest kansrijke voor een hogesnelheidstrein tussen Eindhoven en het Ruhrgebied. Zo'n trein zou echter een groot deel van de reizigers van de bestaande verbinding overnemen, waardoor de regionale verbinding hoogstwaarschijnlijk te onrendabel en opgeheven zou worden. Realisatie van en steun vanuit de regio en provincie voor HST Connect is daarom niet vanzelfsprekend aanwezig.

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 onder andere gedacht aan het verlengen van Heerlen – Kerkrade zodat het geplande grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis (tussen Simpelveld en Kohlscheid) wordt ontsloten. Om dit (hoogstaande) bedrijventerrein goed te ontsluiten en een hoogwaardige internationale uitstraling te geven zou een aansluiting op het treinnet wenselijk kunnen zijn.

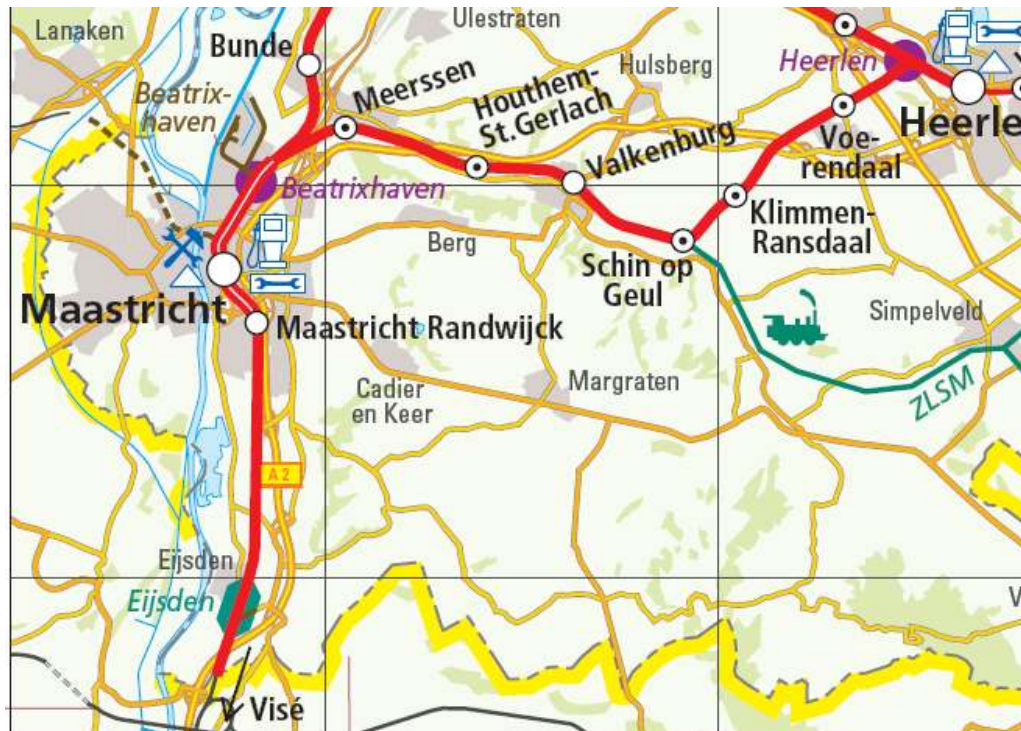
Door enkele kilometers spoor aan te leggen zou een nieuwe route Maastricht – Heerlen – Kerkrade – Avantis – Aachen kunnen ontstaan. Het nieuw aan te leggen deel van deze verbinding zou echter parallel en hemelsbreed zo’n 5 kilometer van de bestaande lijn Heerlen – Herzogenrath – Aachen komen te liggen. De levensvatbaarheid van twee frequente treindiensten binnen zo’n korte afstand is naar verwachting klein. Vandaar dat deze mogelijkheid wel wordt onderzocht maar nog niet tot prioriteit is verheven.

Een andere optie die onderzocht wordt is het weer in gebruik nemen van de Miljoenenlijn tot een rechtstreekse verbinding Maastricht – Avantis – Aachen. Ook hier geldt, naast het gebruik door de ZLSM, dat de veelheid aan treinverbindingen op een klein gebied de rentabiliteit ernstig bedreigt.

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.

Maastricht – Visé – Liège

Zie ook paragraaf 4.2



Huidige situatie:

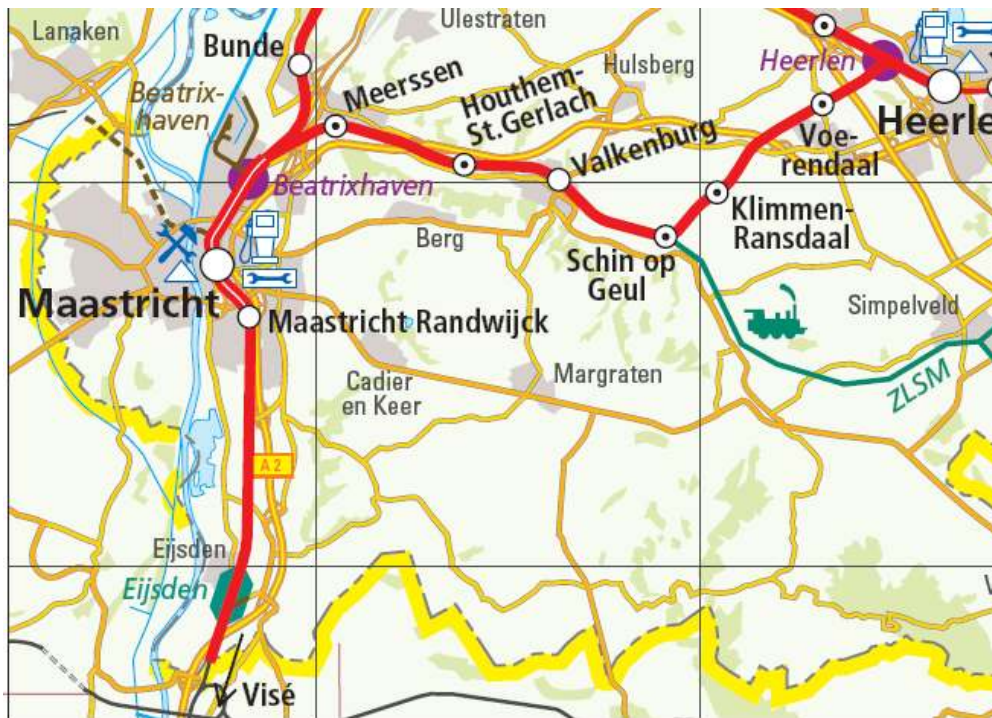
Is onderdeel van de IC-verbinding Maastricht – Brussel die sinds voorjaar 2008 als 2-jarig experiment wordt ingezet. In het weekend wordt een stoptrein Maastricht – Liège ingezet zoals voor de komst van de IC ook door de weeks gebruikelijk was. De IC is het resultaat van een langdurige lobby van Limburg en gemeente Maastricht, uitiem einddoel is een HST-verbinding met Brussel en Parijs, hetgeen echter niet haalbaar bleek. Via Liège en Brussel heeft Maastricht op deze wijze echter toch verbinding met het Thalys-, TGV- en ICE-netwerk.

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.



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

Maastricht – Hasselt

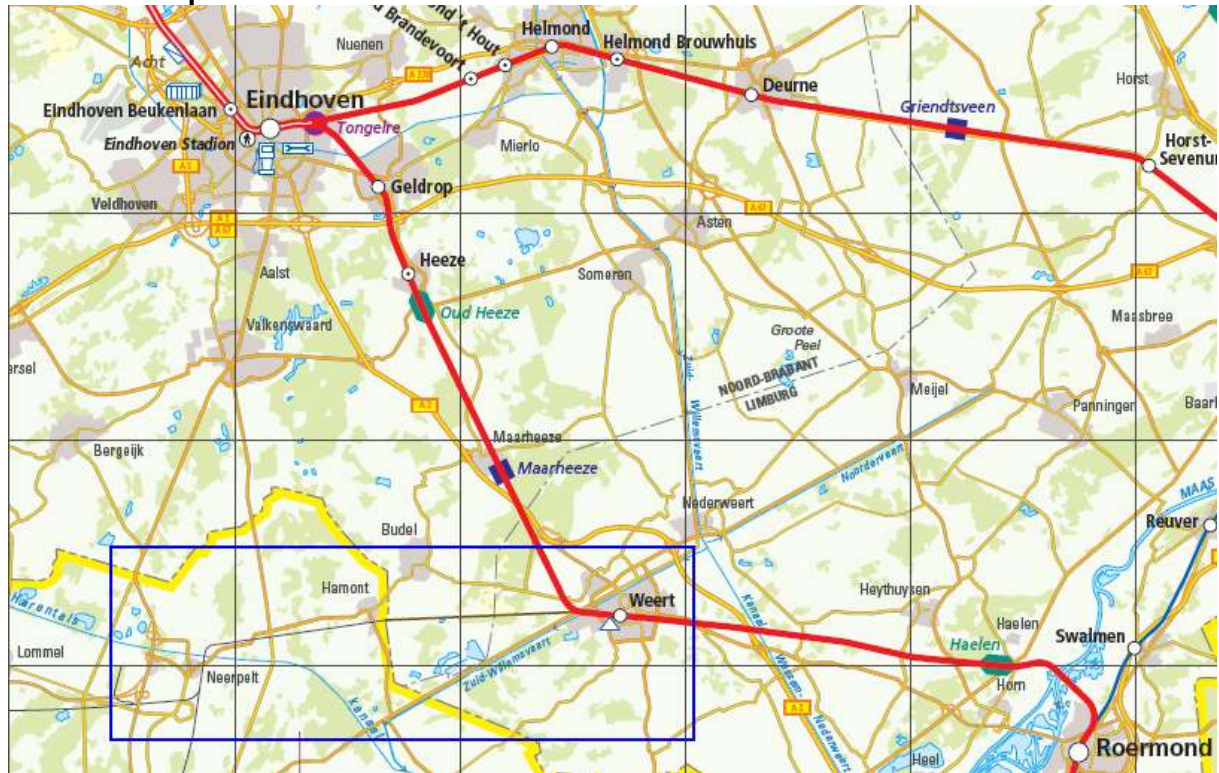


Huidige situatie:

Is een verbinding in voorbereiding, een prominent onderdeel van het Spartacus-project dat in 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.

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.

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 Belgische minister Vervotte heeft al eens naar verlenging van de trein uit Antwerpen tot Weert geïnformeerd. Deze zomer 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.²³

Kansen

Medegebruik door reizigerstreinen is eenvoudig realiseerbaar mede gezien de lange keertijd in Neerpelt van de huidige stoptrein en het niet samenvallen met Nederlandse kernnet. Er is interesse vanuit België voor deze verbinding met het Nederlandse net.

Bedreigingen

Weinig potentiële reizigers.

²³ Bron: www.nieuwsblad.be/Article/Detail.aspx?articleid=FN1U413G

Breda – Antwerpen (Hogesnelheidslijn)



Huidige situatie:

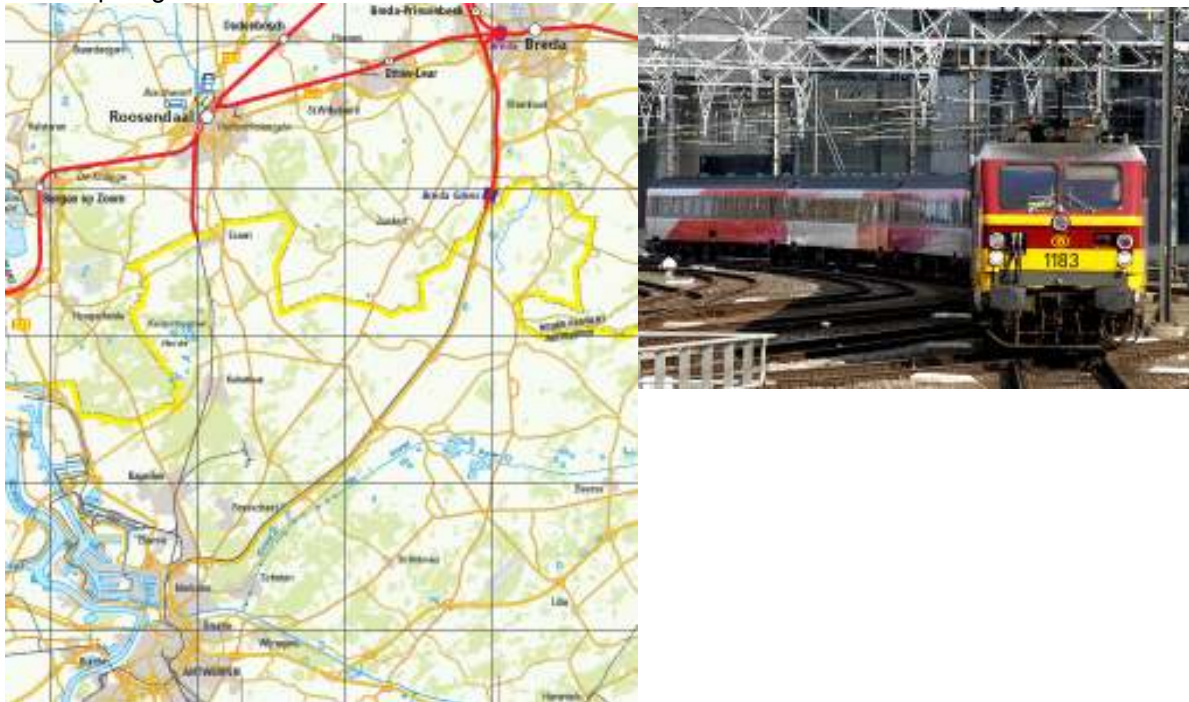
Is onderdeel van de HSL Zuid, reizigersvervoer over het Nederlandse deel is tot 2039 gegund aan NS Hispeed met strikte bedieningsvoorwaarden. De lijn beschikt in Antwerpen over enkele voorstadsstations die de lijn geschikt maken voor regionaal vervoer, maar er zijn geen concrete plannen om deze ook vanuit Breda aan te doen. Er bestaat nog grote onenigheid tussen NS en NMBS over de HSL-verbinding Den Haag – Breda – Antwerpen, zodat het onwaarschijnlijk is dat hier op korte termijn een extra regionale verbinding gerealiseerd kan worden.



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 tariefstelling zou een deel van hen waarschijnlijk via Roosendaal reizen.

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.

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.