

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 983

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2022

Op 20 april heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat mij verzocht om een brief over internationaal spoorvervoer om zo de kennispositie van uw Kamer op het onderwerp internationaal spoorvervoer te versterken. Met deze brief voldoe ik graag aan dit verzoek, het betreft immers een complex onderwerp waardoor het belangrijk is dat uw Kamer over de juiste kennis beschikt om zo gezamenlijk invulling te kunnen geven aan de ambities om internationaal vervoer per spoor te stimuleren, een ambitie die ook is opgenomen in het coalitieakkoord. Zoals ook aangegeven in het verzoek is er een relatie met de informatie die uw Kamer terugvindt in het schriftelijk overleg over het BNC fiche actieplan internationaal en lange afstandsvervoer¹.

In deze brief zal worden ingegaan op de gevraagde onderwerpen waarbij naast het internationaal personenvervoer per spoor ook het internationaal spoorgoederenvervoer van belang is. Op punten zijn onderwerpen vanwege logische samenhang met elkaar gecombineerd. Naast deze brief en de schriftelijke overleggen over het actieplan en de TEN-T herziening² waar uw verzoek een aanvulling op is, verwijs ik uw Kamer ten aanzien van de specifieke internationale treindiensten van en naar Nederland naar de brief die ik begin juni over dat onderwerp naar uw Kamer zal sturen. In de geannoteerde agenda voor de transportraad wordt u binnenkort geïnformeerd over de te verwachte agenda voor de transportraad van 2 juni a.s.

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3399.

² Kamerstuk 22 112, nr. 3387.

1. Kansen en belemmeringen voor grensoverschrijdende spoorverbindingen en mogelijkheden voor quick wins

In de afgelopen jaren heeft er een ware opleving plaats gevonden op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor, zowel in de maatschappelijke discussie als ook in het daadwerkelijke gebruik van die trein. In Nederland was dat goed te zien in het aantal moties dat uw Kamer ook heeft aangenomen op dit vlak. In de praktijk was zelfs een toename van 20% van het aantal reizigers in bijvoorbeeld de IC Berlijn tussen 2018 en 2019 te zien.

Hoewel de effecten van de coronapandemie een zware wissel hebben getrokken op het (internationale) reizen in het algemeen en dus ook op het internationale spoorvervoer, lijkt de genoemde opleving zich nu weer door te zetten. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het aanwijzen van het onderwerp internationaal spoorvervoer op uw kennisagenda, maar ook dat het aantal treinen en hun bezetting inmiddels weer bijna op pre-corona niveau ligt. Ook Europa breed is deze opleving terug te zien bijvoorbeeld in het door de EC in december 2021 afgekondigde actieplan³. Ook bij onze omliggende landen geldt een soortgelijke trend, hierover zal ik onder punt 2 van deze brief terugkomen. Deze opleving in Nederland, bij onze buurlanden en in Europa is wat mij betreft ook gelijk een belangrijk momentum om grensoverschrijdende spoorverbindingen verder te stimuleren. Nu is het moment om met onze partners tot gezamenlijke concrete stappen te komen en om de groeiende vraag van reizigers zo goed mogelijk te faciliteren.

Als Nederland hebben we samen met Oostenrijk het initiatief te nemen tot de gezamenlijke ministersverklaring en de oprichting van het Platform International Rail Passengers Transport (IRP)⁴. In dit platform wordt door de lidstaten en de EC samen met partijen uit de sector gewerkt aan (voorstellen voor) het oplossen van de verschillende knelpunten of belemmeringen die er zijn ten aanzien van het internationale reizigersvervoer per trein. Zoals aangegeven in de genoemde brief van 9 mei jl. over het eindverslag van de Nederlands ambassadeur Europees jaar van het spoor Wim van de Camp wordt een voortgangsverslag aan de EU transportministers voorbereid (Kamerstuk 21 501-33, nr. 926).

Ondanks die nog bestaande belemmeringen zien we dat vervoerders, zowel de gevestigde partijen als nieuwe toetreders stappen zetten om nieuw aanbod te creëren en daarmee aan de groeiende markt tegemoet te komen. U kunt daarbij denken aan de nachttrein naar Zürich van NS, DB, OBB en SBB, de nachttrein naar Praag van European Sleeper of het aanbod voor 5-daagse stedenreizen door Green City Trip. Dergelijke marktontwikkeling biedt wat mij betreft ook een belangrijke kans. Als Nederlandse overheid kunnen we deze ontwikkeling stimuleren door – al dan niet in samenwerking met buurlanden en Europa – de belemmeringen zo klein mogelijk te maken.

Inmiddels zijn diverse analyses gemaakt van deze knelpunten of belemmeringen. Ik verwijs uw Kamer daarbij, ook voor meer kennis en inzicht in de werking van het internationale spoorstelsel in het algemeen, graag naar de eerdere analyse van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) uit de zomer van 2020⁵, het rapport van consultant Berenschot in het kader van de marktverkenning naar internationale

³ Kamerstuk 22 112, nr. 3319.

⁴ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896.

⁵ «Verzet de Wissel: naar beter reizigersvervoer per spoor» Bijlage bij Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 903.

verbindingen in open toegang van afgelopen december⁶, het voortgangsverslag van het IRP van juni 2021⁷ en het rapport van consultant Steer dat is opgesteld in opdracht van de Europese Commissie in aanloop naar het genoemde Actieplan⁸.

Hieruit volgt dat de belemmeringen velerlei en van verschillende aard zijn, verschillen per land of combinatie van landen en per productsoort (bijvoorbeeld kort grensoverschrijdend of nachttreinen) en daarmee per (gewenste) verbinding. De Rli maakt daarbij een zeer inzichtelijke verdeling tussen belemmeringen op de verschillende lagen van het spoorstelsel, volgens welke ook wordt gewerkt in het IRP:

- a) Mobiliteitsdiensten: het ontbreken van passagiersvriendelijk aanbod van informatie en tickets
- b) Vervoersdiensten: dominantie van nationale vervoerders die grotendeels gericht zijn op de binnenlandse markt
- c) Verkeersregelingsdiensten: capaciteitsrestricties als gevolg van
 1. uiteenlopende technische en beveiligings- en beïnvloedingssystemen
 2. problematische verdeling van het gebruik van bepaalde spoortrajecten tussen nationaal en internationaal verkeer en tussen reizigers- en goederenvervoer
- d) Infrastructuur: snelheidsbeperkingen als gevolg van de beperkte capaciteit en kwaliteit van bestaande infrastructuur en stations.

Wat betreft punt c – de verkeersregelingsdiensten – wil ik daar graag bij benoemen dat de capaciteitsrestricties ook worden veroorzaakt doordat de fysieke capaciteit van de infrastructuur nu eenmaal beperkt is, tenzij die wordt uitgebreid, waardoor een verdeling van die capaciteit zoals genoemd onder punt c.2 nodig zal blijven inclusief soms scherpe keuzes. Capaciteitsverdelingsregels en internationale afspraken zijn hierbij van belang. In dat kader bereid ik, zoals aangekondigd in mijn brief van 9 mei 2022⁹, een bijdrage voor aan de Europese consultatie over herziening van het wetgevend raamwerk voor capaciteitsverdeling.

De geïnventariseerde belemmeringen voor internationale verbindingen zorgen ervoor dat er vaak meer tijd nodig is voor concrete verbeteringen dan op een binnenlandse verbinding. Om tot succesvolle realisatie te komen is daarom van alle betrokken partijen een lange adem nodig en zijn er beperkt mogelijkheden tot versnelling. Quick wins kunnen vooral gevonden worden bij het verbeteren van verbindingen waar al aan de belangrijkste randvoorwaarden qua infrastructurele en materiële systemen, de capaciteit, de governance en de financiële afspraken is voldaan.

Voorbeelden van quick wins zijn dan ook eerder te vinden in de frequentieverhoging van een bestaande verbinding wanneer er voldoende spoorcapaciteit en reizigersvraag bestaat (bijvoorbeeld bij de Eurostar van en naar Londen), verhogen van het comfort voor de reiziger (bijvoorbeeld op het gebied van ticketing) of de introductie van bijvoorbeeld een nachttrein in open toegang. Indien een vervoerder over het juiste materieel beschikt, kan vaak al binnen enkele jaren worden gestart met een nieuwe nachttreinverbinding. Ook de pilot die KLM en Thalys deze

⁶ Kamerstuk 29 984 nr. 955.

⁷ Kamerstuk 21 501-33, nr. 868 verslag transportraad van 3 juni 2021 met bijlage progress report International Rail Passenger transport en bijlage TEE2.0 verklaring. In juni 2022 wordt het volgende voortgangsrapport gepresenteerd.

⁸ Te raadplegen via https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en.

⁹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 926.

zomer houden om op de verbinding Amsterdam-Brussel de optie voor een transfer per trein van en naar Schiphol te verbeteren kan beschouwd worden als een quick-win, waarbij een bestaande verbinding wordt verbeterd voor een aanvullend reizigersproduct.

De Europese Commissie bereidt pilots voor ten behoeve van ontwikkeling van nieuwe internationale diensten voor personenvervoer per spoor. In dergelijke pilots staat het oplossen van barrières van marktontwikkeling centraal. Zoals aangegeven in de eerder genoemde brief van 9 mei zal ik mij inzetten voor Nederlandse deelname daaraan.

Minimaal eens per jaar informeer ik uw Kamer met een brief over de voortgang op de verschillende internationale spoordossiers; de laatste maal was in december 2021¹⁰. In aanloop naar het commissiedebat Spoor op 9 juni a.s. zal ik uw Kamer een nieuwe brief sturen, waarin ik een actualisatie geef van de verschillende projecten, zowel om concrete verbindingen te verbeteren als om belemmeringen weg te nemen.

2. Afwegingen en voornemens van dit kabinet

Internationaal reizigersvervoer per spoor is een belangrijke pijler in het verduurzamen van het (internationale) vervoer. Zowel in Nederland als in Europa is daar veel aandacht voor. De Europese Commissie (EC) heeft in haar Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS) de ambitie uitgesproken om voor afstanden tot 500 kilometer in 2030 alleen nog CO₂-neutraal collectief vervoer te gebruiken. De EC wil dat in 2030 het aantal hogesnelheidstreinreizigers ten opzichte van 2015 verdubbeld is en in 2050 zelfs verdrievoudigd.

Het Nederlandse coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) benoemt expliciet het belang van betere internationale (nacht) treinverbindingen die logisch aansluiten op HSL-knooppunten over de grens. De inzet is dat in Europa vervoer per trein zo snel mogelijk, zowel qua tijd als qua kosten, een goed alternatief wordt voor vliegen. Ik ben mij bewust dat deze ambitie een nadere uitwerking behoeft, zowel qua focus van deze ambitie als ook vanwege het feit dat de financiële ruimte noodzaakt tot een gerichte aanpak en limitatieve maatregelen. Aan deze nadere uitwerking wordt momenteel gewerkt, ook in afstemming met onze buurlanden. Ik zal uw Kamer hier voor de zomer nader over informeren. In aanloop daarnaartoe wil ik uw Kamer wel alvast meenemen in een aantal overwegingen en uitdagingen waar Nederland mee te maken heeft.

We beschikken in Nederland over een fijnmazig en uiterst efficiënt spoornetwerk met goede interne verbindingen. De HSL-Zuid voorziet daarnaast in een hoogwaardige verbinding naar het Zuiden. Naar het Oosten zijn er al goede verbindingen, maar is het voor de toekomst ook noodzakelijk te kijken naar mogelijkheden voor hogere frequenties en versnelling. Richting het Oosten rijden, omdat er geen aparte infrastructuur voor internationaal personenvervoer is, internationale, nationale en regionale en goederentreinen over hetzelfde spoor. Dit maakt dat het spoor efficiënt wordt benut, maar brengt ook beperkingen met zich mee in de capaciteit en de snelheid. In het Rli-advies uit 2020 «Verzet de Wissel» is dit punt van aandacht ook expliciet benoemd.

Voor een verdere doorgroei van het internationaal personenvervoer richting het oosten zijn investeringen in die verbinding noodzakelijk. Dit vraagt echter ook financiële en inhoudelijke keuzes. Met de afgesproken corridorstudies, ook naar aanleiding van de ontwikkelagenda Toekomst-

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 950.

beeld OV, werk ik toe naar gerichte keuzes voor de verbetering van verbindingen naar het oosten. Soms zal dit gaan om verbeteringen in de dienstregeling of materieel. Op andere plaatsen is daarbij ook een aanpassing van de infrastructuur nodig. Juist voor de verbetering van internationaal vervoer is vaak op verschillende aspecten aanpassing noodzakelijk. Zowel de dienstregeling, het materieel als de infrastructuur moeten immers goed aansluiten op de gemaakte keuzes in de buurlanden.

Ik wil daarbij ook het belang benadrukken van internationale verbindingen voor grensregio's. Juist in grensregio's wordt direct ervaren dat grenzen sociaaleconomisch en maatschappelijk gezien fluïde zijn, maar dat in andere opzichten grenzen een barrière vormen voor dienstverlening en uitwisseling van kennis en expertise. Ik hecht daarom belang aan het wegnemen van belemmeringen die dergelijke korte grensoverschrijdende verbindingen in de weg staan. Ik werk daar hard aan met buurlanden via bilaterale afspraken en in het kader van het IRP en natuurlijk met de betreffende regio's zelf.

Over de wijze waarop we qua marktordening vorm geven aan internationale diensten per 2025 moet ik nog een definitief besluit nemen. Het gaat om de internationale diensten die tot 2025 onderdeel zijn van de HRN-concessie. Het betreft de keuze om een verbinding onderdeel te laten worden van de nieuwe HRN-concessie of een verbinding op een andere wijze te organiseren (bijvoorbeeld in open toegang, via een separate concessie of via decentralisatie). Uw Kamer heeft de eerder genoemde marktverkenning internationale verbinding in open toegang afgelopen december ontvangen. Met de marktverkenning is inzicht verkregen in hoeverre het aannemelijk is dat die internationale verbindingen in open toegang tot stand komen. Momenteel worden verdere stappen gezet op basis van de uitkomsten van deze marktverkenning. Zo worden onder andere de aandachtspunten en randvoorwaarden om meer ruimte te geven aan de internationale verbindingen verder onderzocht en uitgewerkt. Ik verwacht uw Kamer met het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe HRN-concessie een voorstel hiervoor mee te sturen. Conform mijn laatste brief over dit onderwerp¹¹, is het streven om dit rond de zomer van 2022 te doen.

3. Concurrerende en gelijkgestemde belangen van Nederland en de omliggende landen en mogelijkheden voor aansluiting op buitenlandse initiatieven

Het onderwerp internationaal personenvervoer kan ook in de ons omringende landen rekenen op toenemende maatschappelijke belangstelling. In het Duitse regeerakkoord wordt expliciet aandacht gegeven aan internationaal personenvervoer en wordt onder meer ingezet op verdubbeling van het personenvervoer per spoor per 2030 conform de SSMS van de Europese Commissie, de ontwikkeling van het nachttreinenetwerk voor lange afstandsbestemmingen, investeringen in het nationale spoorprogramma Deutschlandtakt, verdere digitalisering en het koppelen van trein en vliegtuig om korte afstandsvluchten te vervangen door spoorvervoer. Onder Duits initiatief is in mei 2021 al de Trans Europe Express 2.0 verklaring tot stand gekomen¹². In deze verklaring staan internationale treindiensten uitgewerkt die de lidstaten gezamenlijk kunnen helpen bevorderen. Voor Nederland gaat het dan om internationaal vervoer richting resp. Hamburg – Kopenhagen, Berlijn-Warschau,

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 979.

¹² Ook meegezonden als bijlage bij het verslag van de Transportraad van 3 juni 2021, zie voetnoot 8.

Frankfurt – Wenen, Keulen – Zürich – Rome, Brussel – Parijs – Barcelona. Als Nederland hebben we deze verklaring ook ondertekend en wordt het vervolg nu verder besproken in het IRP.

Ook Frankrijk kent een actieve agenda voor internationaal personenvervoer per spoor. Zo is er onder het Frans EU voorzitterschap veel aandacht geweest voor het internationale treinvervoer met o.a. de week van het spoor, mede als afsluiting van het Europese jaar van het spoor¹³. Vanuit Frankrijk wordt in het bijzonder ingezet op de ontwikkeling van nachttreinen in Europa en het vervangen van korte afstandsvluchten door spoorvervoer.

In het Belgische regeerakkoord van september 2020 is opgenomen om de verbindingen met de buitenlandse spoornetwerken te verbeteren, alsook de ambitie om België een positie te geven in de Europese trend naar meer en snellere internationale (nacht-) treinverbindingen tussen grote Europese steden. Het belang van de ontwikkeling van het spoor als alternatief voor korte afstandsvluchten wordt benadrukt. Ook in de Thalassa verklaring van de regeringsconsultatie Nederland en België op 19 april 2022 is de samenwerking op gebied internationaal spoorvervoer uitdrukkelijk benoemd. Soortgelijk is in de op 14 december 2021 getekende Memorandum of Cooperation (zie bijlage) tussen Nederland en Polen over spoorwegen zowel internationaal personenvervoer als internationaal goederenvervoer per spoor expliciet opgenomen¹⁴.

In diverse naburige landen staat het internationaal personenvervoer per spoor daarmee eveneens hoog op de agenda. In de meeste gevallen is er ook een wederzijds economisch belang bij de marktontwikkeling van internationaal spoorvervoer. Wel ligt Nederland geografisch aan het begin of het einde van internationale spoorcorridors. Hierdoor is er beperkt sprake van transitverkeer per spoor door Nederland. Dat betekent dat internationale treinreizigers veelal een Nederlandse herkomst en bestemming hebben. De ontwikkeling van het internationaal spoorvervoer is daarmee ook sterk afhankelijk van de omvang van het reizigerspotentieel in Nederland. Waar mogelijk ondersteunen we de initiatieven van marktpartijen om tot nieuwe of verbeterde verbindingen te komen. Vanzelfsprekend biedt de positie van Schiphol als internationale hub wel mogelijkheden voor transfer per trein, met name van en naar België en op termijn Duitsland. De geografische ligging en belangen van naburige landen zijn op dit punt echter verschillend. Deze context maakt dat de buurlanden soms tot een andere afweging komen rond het belang van nieuwe internationale treindiensten van en naar Nederland.

Naast de genoemde initiatieven in de ons omringende landen zijn er daarnaast een aantal andere belangrijke internationale initiatieven waarin Nederland kan participeren of waarop Nederland kan aansluiten. Op EU-niveau gaat het bijvoorbeeld om de raadsconclusies spoor van 2021¹⁵ die het belang van een modal shift van CO₂-intensieve transportmodaliteiten naar het spoor benadrukken en het reeds genoemde Europese actieplan voor lange afstands- en internationaal personenvervoer per spoor. Op basis van dit actieplan wordt een uitvraag naar mogelijke pilotprojecten medio 2022 verwacht. Op het niveau van de UN ECE¹⁶ wordt in een werkgroep van deelnemende landen en sector gewerkt aan

¹³ Zie o.a. https://transport.ec.europa.eu/news/end-european-year-rail-beginning-new-journey-2022-02-21_en.

¹⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹⁵ Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.

¹⁶ De VN organisatie voor Europa in Geneve, zie <https://unece.org/>.

het definiëren van een netwerk van internationale spoorhubs en de voorwaarden daarvoor¹⁷.

Naast de initiatieven die overheden tonen, proberen we als Nederland ook een vinger aan de pols te houden bij de spoorsector en vervoerders in het bijzonder:

mede in het kader van de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang is contact gelegd met verschillende (potentiële) vervoerders over hun ambities ten aanzien van (nieuwe) internationale verbindingen. Waar mogelijk worden deze partijen ondersteund om hun ideeën tot werkelijkheid te brengen.

4. Cofinanciering in het kader van TEN-T in vergelijking met andere landen

Cofinanciering in het kader van de Europese verordening over het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) is mogelijk via de Connecting Europe Facility (CEF). Momenteel wordt in Brussel onderhandeld over het in december jl. verschenen voorstel van de Europese Commissie over de herziening van de TEN-T-verordening uit 2013¹⁸. De herziening van de CEF-verordening uit 2013 vond eerder plaats en de nieuwe CEF-verordening is in juli 2021 vastgesteld¹⁹.

Voor Europese medefinanciering aan infrastructuurprojecten is CEF het belangrijkste fonds. Het CEF is onderverdeeld in CEF Transport, CEF Energie en CEF Digitaal. Via CEF Transport kunnen projecten meegefinancierd worden die bijdragen aan de voltooiing van het TEN-T. Het gaat daarbij bijvoorbeeld zowel om het aanpakken van ontbrekende schakels en knelpunten in het netwerk als om het bestaande netwerk in overeenstemming te brengen met de technische eisen van TEN-T.

Overeenkomstig de algemene doelstelling van het CEF kwalificeren alleen die vervoersprojecten zich voor medefinanciering via het CEF die onderdeel zijn van het TEN-T netwerk. Voor Nederland is van belang dat een aantal belangrijke internationale verbindingen voor personenvervoer zoals de HSL-verbinding naar België/Frankrijk/VK, Amsterdam-Berlijn, Amsterdam-Frankfurt/Basel en de verbinding Groningen-Bremen al onderdeel zijn van het huidige TEN-T netwerk. Dit brengt overigens ook verplichtingen met zich mee omdat de spoorinfrastructuur die onderdeel is van het TEN-T netwerk aan bepaalde technische eisen moet voldoen. Zo geldt voor het TEN-T kernnetwerk onder meer de verplichting voor uitrusting met ERTMS en de verplichting tot het bieden van de mogelijkheid om op de goederenspoorlijnen treinen met een lengte van 740 meter te laten rijden. Conform de motie Van Ginneken/Alkaya²⁰ zal ik mij de komende periode inspannen om de Lelylijn op te laten nemen in het TEN-T netwerk. Het daarnaast gevraagde plan voor Europese cofinanciering zal onderdeel zijn van het door mij beoogde MIRT-onderzoek.

Voor de huidige EU-begrotingsperiode 2021–2027 is voor CEF Transport een budget van € 25,81 miljard beschikbaar. Van dit bedrag is € 12,85 miljard exclusief gereserveerd voor de EU-cohesielanden (Bulgarije, Tsjechië, Estland, Griekenland, Kroatië, Cyprus, Letland,

¹⁷ Zie <https://unece.org/transport/rail-transport/group-experts-international-railway-passenger-hubs>.

¹⁸ COM (2021) 812 final.

¹⁹ Verordening (EU) 2021/1153.

²⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 68.

Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Slovenië) en is € 1,69 miljard exclusief gereserveerd voor aanpassing van delen van het TEN-T om zowel de civiele als de militaire mobiliteit te verbeteren (tweeërlei gebruik TEN-T). Dit betekent dat over de EU-begrotingsperiode 2021–2027 een resterend budget van circa € 11 miljard beschikbaar is aan medefinanciering voor projecten bij alle vervoersmodaliteiten in alle 27 lidstaten die bijdragen aan de voltooiing van het TEN-T. Voor de cofinanciering van infrastructuurprojecten via CEF geldt in het algemeen een bijdrage van maximaal 30% voor werken (realisatie van infrastructuur) en een bijdrage van maximaal 50% voor studies. Een hogere bijdrage dan 30% is in een aantal gevallen mogelijk (bijv. bij sommige grensoverschrijdende projecten). Gezien de genoemde percentages voor medefinanciering, betekent dit, ook bij Europese medefinanciering, daarnaast een opgave om een groot deel van de rest van de kosten te dekken via een nationale en/of regionale financiële bijdrage.

Het CEF meerjarenwerkprogramma 2021–2023 geeft aan waar het CEF zich in deze periode met prioriteit op zal richten. Voor het spoorvervoer gaat het daarbij onder meer om het verbeteren en aanleggen van grensoverschrijdende tracés, het overbruggen van ontbrekende verbindingen, om het verbeteren van capaciteit en prestaties van bestaande tracés, om het verwijderen van overwegen en om het bevorderen van de uitrol van ERTMS.

Het Europees agentschap voor klimaat, infrastructuur en milieu (CINEA) biedt overzichten per lidstaat over de transportprojecten die in de vorige EU-begrotingsperiode (2014–2020) via het CEF zijn meegefinancierd²¹. Over die periode is aan Nederlandse partijen een CEF-cofinanciering toegekend van in totaal ruim € 670 miljoen voor projecten op het terrein van vervoer (alle modaliteiten).

5. Afstemming van aanleg en onderhoud van infrastructuur met andere landen

Voor de aanleg, aanpassing of onderhoud van grensoverschrijdende infrastructuur is afstemming met buurlanden randvoorwaardelijk om zo weinig mogelijk overlast voor reizigers en verladers te veroorzaken. Een voorbeeld van het belang van deze afstemming zijn de werkzaamheden tijdens de aanleg van het 3^e spoor Emmerich – Oberhausen. Gedurende de bouwfase van het 3^e spoor vindt afstemming plaats tussen de infrastructuurbeheerders ProRail en DBNetz over de bouwperiodes en de noodzakelijke omleidingen. Ook in mijn overleggen met Duitse Staatssecretaris Theurer komt dit onderwerp aan de orde. Voor het afstemmen van de werkzaamheden aan het spoor en de noodzakelijke omleidingen is er een gedelegeerd Europees besluit van toepassing, te weten (EU)2017/2075. In dat besluit zijn bepalingen opgenomen over de omvang van bouwwerkzaamheden en omleidingen in relatie tot de vereiste voorbereidingstijd. In geval van grootschalige verstoringen aan de infrastructuur is er op het niveau van de gezamenlijke infrastructuurbeheerders (RailNet-EUrope) een procedure («International Contingency Management») afgesproken hoe internationaal samen te werken bij het omleiden van internationaal spoorverkeer²².

²¹ <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-projects>.

²² Zie o.a. <https://rne.eu/tm-tpm/incident-management/>.

6. De mogelijkheden van instrumenten als ticketing en beprijzing

Verbetering van ticketing is een prioriteit in het genoemde voortgangsrapport van het IRP, het eerder genoemde actieplan van de Europese Commissie en de verklaring van de Europese spoorwegsector²³. Voor verbetering van beschikbaarheid van internationale railtickets heeft de branchevereniging van spoorvervoerders CER in oktober 2021 een roadmap²⁴ uitgebracht. Conform de genoemde brief van 9 mei 2022 zal ik NS vragen aan te geven wat de betekenis is voor de internationale treinreizigers van en naar Nederland. Spoorvervoerders en andere partijen geïnteresseerd in distributie van rail tickets zijn met elkaar in gesprek in het kader van de sectorverklaring van 2020 over de vervolgstappen. Parallel daaraan bereidt de Europese Commissie wetgeving voor om de beschikbaarheid van internationale en intermodale tickets te bevorderen.

Inmiddels kan op meerdere internationale trajecten gereisd worden met de OV-chipkaart, omdat er op de buitenlandse stations (bijvoorbeeld op de lijn Heerlen-Aken) of in de bus (Wunderline Groningen-Leer-Bremen) ook OV-chipkaartpaaltjes zijn geplaatst. In de Mobility as a Service (MaaS) pilot Limburg wordt daarnaast reeds samengewerkt met Duitsland (Nordrhein-Westfalen, NRW) om de ticketing voor internationale reizigers makkelijker te maken middels het gebruik van een app: reizigers uit Nederland en Duitsland kunnen vanaf de zomer van 2022 via apps van MaaS-dienstverleners grensoverschrijdende vervoerbewijzen kopen met een e-ticket. Beide landen zijn technisch met elkaar verbonden middels een zogenaamde router IT-infrastructuur, die de bestaande ticketing systemen in beide landen aan elkaar koppelt. Eerst van en naar Duitsland en later, zodra de drielandentrein naar Luik rijdt, ook van en naar België. Het Ministerie van Transport in NRW heeft recent aangegeven de router oplossing verder te willen opschalen in NRW (in 2023 o.a. naar Keulen), maar dit ook elders in Duitsland voor andere grensregio's te gaan promoten.

p het gebied van beprijzing van internationaal personenvervoer per spoor heeft de Europese Commissie aangekondigd met mogelijk nieuwe voorstellen te komen over de BTW op internationale railtickets en geeft zij daarnaast in het eerder genoemde actieplan aan te overwegen de richtsnoeren voor staatssteun in de spoorwegsector zodanig te herzien²⁵ dat lidstaten eenvoudiger een subsidie kunnen verlenen voor het effectief verlagen van de gebruiksvergoeding voor (internationaal maar ook nationaal) spoorvervoer. Voor meer informatie over deze onderwerpen verwijs ik uw Kamer naar de beantwoording van het schriftelijk overleg over het BNC fiche.

Afsluitend

Conform het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat is in deze Kamerbrief informatie gedeeld ten aanzien van internationaal personenvervoer per spoor. Ik hoop daarmee uw Kamer geholpen te hebben om een goed beeld te krijgen van dit soms complexe onderwerp en waar de (on)mogelijkheden liggen voor de verbetering van

²³ Zie website <http://cer.be/media/press-releases/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services>.

²⁴ Zie website <http://cer.be/media/press-releases/european-railways-announce-ticketing-roadmap>.

²⁵ Zie ook startdocument herziening richtsnoeren staatssteun in spoorwegsector. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13154-Rail-transport-revision-of-State-aid-guidelines_en.

het internationale personenvervoer per spoor. Zoals aangegeven, informeer ik uw Kamer in juni over de laatste ontwikkelingen ten aanzien van de specifieke internationale treindiensten van en naar Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen