

Vergaderjaar 2024–2025

36 563

Initiatiefnota van het lid Koekkoek over Alle Seinen op Groen

Nr. 4

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2024

Hierbij ontvangt u de kabinetsreactie op de initiatiefnota «Alle seinen op groen» (Kamerstuk 36 563, nr. 2), zoals verzocht door de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).¹ De inhoud van deze brief dient te worden gezien als eerste reactie op de initiatiefnota en is daarom op dit moment nog vooral agenderend en reflecterend van aard. In het hoofdlijnenakkoord is namelijk ook aangekondigd dat het kabinet gaat werken aan een visie op internationaal spoor. Streven is deze visie in de eerste helft van 2025 aan uw Kamer te sturen. Bij de totstandkoming van de visie wordt de komende periode nog specifiekere afgewogen in hoeverre voorstellen uit de initiatiefnota van Volt hierin een plek kunnen krijgen, waaronder de verhouding tussen spoorvervoer en andere modaliteiten.

Alvorens ik hieronder een eerste reactie op de initiatiefnota geef, wil ik eerst het Kamerlid Koekkoek bedanken voor haar inbreng en voor haar brede set aan voorstellen om het internationale spoorwegvervoer te verbeteren en te versterken.

Het kabinet onderschrijft het belang van internationaal spoorvervoer voor personen en dit is als een van de belangrijke opgave in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma benoemd. Steeds meer mensen gaan ook met de trein naar het ons omringende buitenland. Om die reden zal het kabinet komen met een voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens. Diverse studies zijn en worden hiervoor uitgevoerd en in de eerste helft van 2025 wordt dit voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer met de Kamer gedeeld. De voorstellen en ideeën uit de initiatiefnota worden daarbij meegewogen en benut.

¹ 2024Z10360

Vanuit het ministerie werken we met onze partners op dit moment op basis van het werkprogramma internationaal spoor aan het verbeteren van internationale verbindingen. De Kamer is hierover regelmatig geïnformeerd via de periodieke Kamerbrief over internationaal spoor. Om internationaal treinvervoer een stap verder te brengen, moet aan weerszijde van de grens alles op elkaar zijn afgestemd. Om dit voor elkaar te krijgen werkt het Ministerie van IenW nauw samen met andere lidstaten, bilateraal met buurlanden en met het, mede vanuit Nederlands initiatief tot stand gebracht, International Rail Passengers Platform (IRP). Natuurlijk lopen we daarbij tegen beperkingen of uitdagingen aan, zoals ook in de initiatiefnota benoemd. Het wegnemen van barrières voor vervoerders is als een van de punten ook in het hoofdlijnenakkoord genoemd om in de komende jaren werk van te maken. Daarbij zien we dat vervoerders in toenemende mate interesse tonen in nieuwe verbindingen van en naar Nederland. Ook voor de komende periode staan een aantal verbeteringen op de rol. Daarnaast wil ik benadrukken dat er afgelopen jaren voor de reiziger relevante stappen zijn gezet. Voorbeelden daarvan zijn de versnelling van de IC Amsterdam-Berlijn met een halfuur, de Drielandentrein tussen Aken-Heerlen-Maastricht-Luik die afgelopen juni is gaan rijden, de pilot in het kader van de Air-Rail samenwerking om een vlucht tussen Amsterdam en Brussel te vervangen door een trein die door KLM is uitgevoerd en het systeem van grensoverschrijdende ticketing via een Mobility as a service (MaaS) applicatie.

In het vervolg van deze reactie wordt vooral ingegaan op de stappen die nu al worden gezet in lijn met de initiatiefnota, en op de uitdagingen en de te maken keuzes voor het internationaal spoor. Daarbij wordt echter niet vooruitgelopen op de uitwerking van die keuzes, die nu nog verkend worden.

Reactie op de initiatiefnota

In de initiatiefnota zijn een aantal hoofdpunten te onderscheiden, die hierna worden aangestipt en uitgewerkt. Het gaat om:

1. De ambitie op internationaal spoor vraagt keuzes; ten opzichte van andere vormen van treinvervoer, financiering en prioritering van projecten.
2. De reiziger centraal; integrale ticketing en passagiersrechten.
3. Beschikbaarheid en verdeling van capaciteit.
4. Het realiseren van nieuwe en verbeteren van bestaande verbindingen.
5. Het verbeteren van de interoperabiliteit en level playing field.

1. De ambitie op internationaal spoor vraagt keuzes

De internationale bereikbaarheid van Nederland is van groot belang voor de positie van ons land. Luchtvaart, spoor- en wegverkeer hebben elk hun eigen rol in die internationale bereikbaarheid en vullen elkaar aan. De kwaliteit van de bereikbaarheid wordt daarbij bepaald door hoe snel en hoe frequent een verbinding is, welke overstapmogelijkheden er zijn en tegen welke prijs hiervan gebruik kan worden gemaakt. In de afwegingen die worden gemaakt, wordt naast bereikbaarheid ook naar maatschappelijke doelstellingen ten aanzien van economie, efficiëntie, duurzaamheid en gezondheid gekeken.

De afgelopen jaren is een flinke groei van het aantal internationale treinreizigers waarneembaar. In absolute aantallen blijft het aantal internationale treinreizigers met ruim 10 miljoen reizigers per jaar ten opzichte van het aantal binnenlandse treinreizigers beperkt. Maar duidelijk is dat de internationale reiziger de trein steeds meer weet te vinden. De groei zit vooral op de middellange afstandsverbindingen richting

Brussel/Londen/Parijs en richting Frankfurt. Bij de kortere grensoverschrijdende verbindingen, zoals de recent doorgetrokken Drielandentrein, gaat het minder om de capaciteit, maar vooral om het belang voor de economische en sociale verbinding tussen de grensregio's. Het belang van internationale treinen wil ik daarom ook in een brede context bezien. Dat sluit ook aan bij de bredere Europese ambitie en van omliggende landen om internationaal spoorwegvervoer te positioneren als een aantrekkelijk en duurzaam alternatief. Zo is Nederland (inclusief Schiphol als belangrijke hub) reeds verbonden met het HSL-netwerk richting het zuiden en westen en is het Nederlandse netwerk over de oostelijke grens verbonden aan een aantal belangrijke HSL-knooppunten net over de grens in Duitsland, zoals Duisburg en Keulen.

Meer reizigers betekent ook de behoefte aan een groter en verbeterd aanbod. Het inspelen op een verdere groei is echter alleen mogelijk door beschikbare ruimte te benutten en waar nodig en mogelijk meer ruimte op het spoor beschikbaar te stellen. Om die mogelijkheden beter te leren kennen, heeft ProRail recent in kaart gebracht welke mogelijkheden daarvoor nog zijn langs de drie belangrijke corridors (via HSL-Zuid, via Hengelo-Bad Benthem en via Arnhem-Oberhausen) en binnen de bestaande plannen, zowel in Nederland als over de grens (zie bijlage 1). Uit de studie blijkt dat er binnen de bestaande en beschikbare internationale treinpaden nog mogelijkheden zijn voor groei van het aantal treinen en reizigers richting 2035. Voor verdere doorgroei van het aantal internationale treinen zijn ook infrastructureel flinke ingrepen nodig. Naast een scherpe financiële afweging over de inzet van middelen, vraagt dit ook een bredere afweging tussen het belang van binnenlands en buitenlands passagiersvervoer en goederenvervoer. Bij zo'n afweging dient ook het verschil in de (relatieve) effecten ten aanzien van duurzaamheid, CO₂-uitstoot en gezondheidseffecten meegenomen te worden; wanneer grootschalig nieuw (HSL-)spoor moet worden aangelegd om verbindingen mogelijk te maken, levert dit onder andere veel uitstoot van CO₂ op per reizigerskilometer die uiteindelijk over dit nieuwe spoor gereisd wordt, terwijl dit veel lager is bij het beter benutten van bestaand spoor al dan niet in combinatie met kleine infrastructurele maatregelen. Tegelijkertijd schetst ProRail in haar rapport dat genoemde investeringen niet nieuw zijn én dat deze in de regel meerdere segmenten ten goede komen. Internationaal spoorverkeer «lift» zogezegd mee met grotere netwerkinterventies. Daarbij is het van belang dat een goede aansluiting wordt gevonden bij de plannen van onze buurlanden. Deze analyse kan dienen voor een nog te organiseren verdiepend overleg met vervoerders, stakeholders en partners over de grens. Over de mogelijkheden en onmogelijkheden die het kabinet hierin ziet, wordt de Kamer bij het voorstel voor grensoverschrijdend spoorvervoer nader geïnformeerd.

2. De reiziger centraal; integrale ticketing en passagiersrechten

In de initiatiefnota worden diverse voorstellen gedaan ten aanzien van integrale ticketing en passagiersrechten. Ook voor het kabinet is dit een punt van aandacht. Voor veel reizigers is het een hele uitdaging om juiste en complete informatie over de mogelijkheden van een internationale treinreis te vinden. Vervolgens is het boeken vaak ook niet eenvoudig, zeker wanneer er bij een reis sprake is van verschillende vervoerders. Verkoop door derden vindt nog beperkt plaats en wordt ook niet altijd mogelijk gemaakt door vervoerders. In dat opzicht is de luchtvaart al verder, waar vooral het bieden van een overzicht van de mogelijkheden en de verkoop door derden gemeengoed is.

Vervoerders hebben vanzelfsprekend een belangrijke rol om de informatie over en de verkoop van tickets te verbeteren, net als het verstrekken van informatie tijdens de reis. In 2021 heeft de branchevereniging van Europese spoorvervoerders Community of European Railways (CER) een Roadmap uitgebracht met daarin concrete acties om te komen tot verbetering van beschikbaarheid van internationale treintickets. Daarnaast is door 17 grote Europese spoorwegondernemingen een overeenkomst (Agreement on Journey continuation, AJC) opgesteld over het kunnen vervolgen van een treinreis bij een verstoring. Ondanks dat de AJC een overeenkomst is tussen verschillende vervoerders, is het niet zo dat reizigers ook automatisch gebruik kunnen maken van een andere vervoerder bij een verstoring. De (bereidheid tot) samenwerking tussen vervoerders is daarin nog beperkt. Dit zal de komende jaren moeten verbeteren. De verantwoordelijkheid wordt bij een verstoring nog te zeer bij de reiziger zelf gelegd.

Gelet op het internationale karakter van dit vraagstuk is het logisch om ticketing voor internationaal treinvervoer op Europees niveau te adresseren. Een dergelijke benadering ligt ook aan de grondslag van hoe dit in de luchtvaart geregeld is. Zoals eerder met de Kamer is gedeeld en ook verwoord in de initiatiefnota, lopen er momenteel verschillende initiatieven ten aanzien van ticketing op Europees niveau. De Europese Commissie werkt aan een wetsvoorstel voor Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) dat multimodaal reizen binnen Europa moet vergemakkelijken voor de reiziger door de samenwerking tussen verschillende vervoerders en aanbieders van tickets te verbeteren. De Europese Commissie heeft het uitbrengen van dit MDMS-voorstel echter uitgesteld. IenW blijft zich actief in Europa inzetten door het delen van best practices over MDMS en het voeren van gesprekken met de Commissie en andere lidstaten. Zo is door Nederland tijdens de EU Transportraad in juni 2024 benadrukt om snel na de Europese verkiezingen het wetsvoorstel voor MDMS op te pakken. Vooruitlopend hierop heeft Nederland een non-paper gestuurd naar de Europese Commissie. Deze is ook eerder met de Kamer gedeeld.²

Ook binnen het IRP (the Ministerial Platform on International Rail Passenger Transport) staat ticketing van treinverkeer prominent op de agenda met als inzet om hierover afspraken te maken tussen een groot aantal Europese landen en de markt om het voor reizigers makkelijker te maken een internationaal (multimodaal) ticket te kunnen zoeken en boeken. Goede voorbeelden kunnen deze discussie daarbij voeden. Als onderdeel van de MaaS-pilot Limburg is een applicatie ontwikkeld, waarbij via de telefoon kan worden in- en uitgecheckt en waarbij deze applicatie ook is uitgerold naar de internationale verbinding richting Aken/Keulen. Momenteel is het Ministerie van IenW in gesprek met de Belgische partners over opschaling van dit initiatief naar de Belgische zijde van de verbinding Aken-Maastricht-Luik.

3. Beschikbaarheid en verdeling van capaciteit

Het Nederlandse spoornetwerk is fijnmazig en behoort tot de drukst bereden netwerken in de wereld. Capaciteit op het netwerk is daardoor schaars. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur vormt het spelregelkader voor hoe jaarlijks wordt omgegaan met aanvragen voor capaciteit door vervoerders in aanvulling op de bestaande Europese wet- en regelgeving. In het besluit is geregeld dat concessie- vervoer voorrang krijgt op onder andere internationaal personenvervoer in open toegang. Die keuze is gemaakt om te zorgen dat (binnenlands) concessie- vervoer, dat de basis van het Nederlandse openbaar spoorver-

² Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1124

voernetwerk vormt, geborgd kan worden. Bij een toename van bijvoorbeeld internationaal personenvervoer zou dit van invloed kunnen zijn op de robuustheid en het efficiënt gebruik van de infrastructuur, en daarmee op de kwaliteit en stabiliteit van de dienstverlening voor de reiziger die binnen Nederland reist. Het Besluit capaciteitsverdeling bevat minimumbedieningsniveaus voor internationale treindiensten om te verzekeren dat deze kunnen rijden naast het concessievervoer.

De initiatiefnota beschrijft de urgentie om meer langjarige zekerheid te bieden aan vervoerders. Vervoerders schaffen geen treinen aan wanneer zij maar beperkt zekerheid hebben op de inzet daarvan. Dit is een terechte constatering, wat internationaal ook onderwerp van gesprek is. In dat verband is het ook goed om te wijzen op het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening capaciteitsmanagement³. Deze biedt aanknopingspunten voor meer langjarige zekerheid. Zo is de intentie van de verordening om ruimte te maken voor het werken met een zogeheten rolling planning. In artikel 31.1: «*an applicant shall have the right to request infrastructure capacity over a period of time exceeding one working timetable period*».

De door de Europese Commissie voorgenomen verordening omvat eveneens voorstellen om in de volle breedte tot de harmonisatie van processen van capaciteitsmanagement en verkeersleiding op Europees niveau. De infrastructuurbeheerders dienen deze coördinatie van processen vorm te geven. Daar hoort dus ook de afstemming over de grens bij. Het Europees Parlement heeft ervoor gepleit het EU agentschap voor spoorwegen (ERA) een ondersteunende en voorbereidende rol te geven bij de eventueel noodzakelijke wettelijke verankering van deze harmonisatie. De uitvoering van het capaciteitsmanagement en de verkeersleiding blijft op nationaal niveau bij de infrastructuurbeheerder van de lidstaat.

Daarnaast wordt onderzocht door ProRail of Nederland in de (nabije) toekomst grensoverschrijdende kaderovereenkomsten aan wil bieden aan vervoerders. Met een dergelijke overeenkomst maken een infrastructuurbeheerder en een vervoerder afspraken over het gebruik van het spoor voor een langere periode. Die afspraken gaan niet over een specifiek treinpad, maar wel over het aanbieden en afnemen van een bepaalde hoeveelheid capaciteit in een bepaalde tijdsperiode. Bijvoorbeeld elke maandag één trein van Amsterdam Centraal naar Zevenaar-grens tussen 20.00 en 24.00 uur. Aan een kaderovereenkomst zijn voor zowel de beheerder als spoorwegonderneming rechten en verplichtingen gekoppeld die daarmee het speelveld veranderen. Een dergelijk instrument is voor een vervoerder cruciaal om in een vrije marktcontext investeringen in duur treinmaterieel te kunnen doen. Of kaderovereenkomsten hiervoor het geijkte instrumentarium zijn, moet echter blijken uit het onderzoek van ProRail.

Tijdens de EU Transportraad van 18 juni jl. is een Algemene Oriëntatie behaald voor de capaciteitsmanagementverordening. De volgende stap is de start van de onderhandelingen met het Europees Parlement. Het tijdstip voor het starten van de trilogonderhandelingen is op dit moment nog niet bekend.

Het kabinet blijft het belang van invloed van lidstaten op de verdeling van capaciteit benadrukken en wijst ook op het belang van voldoende capaciteit voor openbare dienstcontracten⁴.

³ COM(2023)443 van 11 juli 2023

⁴ Standpunt kabinet, zie: Kamerstuk 22 112, nr. 3822

4. Het realiseren van nieuwe en verbeteren van bestaande verbindingen

De afgelopen jaren is vanuit het ministerie hard gewerkt aan het verbeteren van bestaande verbindingen en het tot stand brengen van nieuwe (of hernieuwde) verbindingen. De reeds genoemde versnelling van de IC Amsterdam-Berlijn en de start van de 3LT zijn voorbeelden hiervan. De komende jaren hopen we met de IC Amsterdam-Brussel, de IC Eindhoven-Düsseldorf en de regionale verbinding tussen Coevorden en Rheine zichtbare stappen te zetten die leiden tot een verbeterde of nieuwe verbinding voor internationale reizigers. Vanuit de inzet uit het regeerprogramma om de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens, wordt invulling gegeven aan de verbetering van het grensoverschrijdend spoorvervoer.

Hieronder zal worden ingegaan op de specifieke verbindingen, die in de initiatiefnota worden genoemd.

Eindhoven – Heerlen – Aken

Een verbinding Eindhoven–Aken, eventueel ook aangesloten op een verbinding richting de Randstad, is een lang gekoesterde wens in de regio. Het sluit aan bij de potentie van Eindhoven als internationaal knooppunt en de verbinding tussen twee belangrijke universiteitssteden. In 2020 is tussen rijk en regio een gefaseerde aanpak afgesproken voor de introductie van een structurele intercity tussen Eindhoven en Aken. De eerste stap daarvan is uitgevoerd; op dit moment kunnen reizigers twee keer per uur tussen Aken en Eindhoven reizen met een cross platform overstap op station Heerlen. De tweede stap (en het eindbeeld) is een directe intercity. Daartoe is een onderzoek naar lijnvoeringsopties uitgevoerd. Dit onderzoek laat zien dat voor alle opties aanzienlijke investeringen nodig zijn in infrastructuur, materieel en systemen, naast de benodigde exploitatiebijdragen. Rijk en regio hebben afgesproken op basis hiervan wel een logische doorgroeioptie uit te werken.

Voor een directe intercity tussen Eindhoven en Aken zijn investeringen aan de infrastructuur nodig. Deze capaciteitsvergroten inframaatregelen bij Eindhoven worden verkend in de MIRT-Verkenning Spoorlijn Brainportregio Eindhoven. Voor de eerste beperkte aanpassingen in deze verkenning zijn de financiële middelen voorzien. Voor de vervolgstappen – ook nodig voor het rijden van de IC Eindhoven–Aken – nog niet. Dit vraagt een investering oplopend tot ruim € 900 mln. Tot het moment dat de schaalprong gerealiseerd is, past een IC Eindhoven Aken alleen in de dagranden. De uitwerking van een variant in de dagranden is onder trekkerschap van de provincie Limburg in beeld gebracht. Daaruit is naar voren gekomen dat dit juridisch en financieel ingewikkelder is dan gedacht. Op voorspraak van de provincie Limburg is in de stuurgroep IC Aken besloten om de aandacht primair te richten op een volwaardige IC-verbinding. Parallel heeft ondertussen Arriva een melding voor open toegang gedaan voor de dienst Eindhoven–Aken gedurende de hele dag vanaf december 2025. Medio 2025 zal ProRail beoordelen of de benodigde capaciteit hiervoor beschikbaar is.

Weert – Hamont – Antwerpen

Vorig jaar is aan de Kamer een rapportage gestuurd waarbij de meest kansrijke optie in kaart is gebracht voor de verbinding Weert–Hamont–Antwerpen inclusief een financiële raming⁵. Op dit moment wordt aanvullend hierop een inschatting gemaakt van de inpassingsmaatregelen voor geluid en trillingen. Daarnaast is de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel gevraagd om een expert opinion op de gemaakte kosteninschatting te geven waar het om Belgische spoorssystemen gaat. Op basis van deze informatie wordt met de regionale partners, de Belgische overheid en de sector een keuze gemaakt over het vervolg.

Zwolle – Twente – Münster

Op dit moment rijden er dieseltreinen op het baanvak Enschede–Gronau, met verbindingen naar Münster en Dortmund. Aan Duitse zijde is het besluit genomen om de verbinding Gronau–Münster te elektrificeren. Duitsland wil dit richting 2030 gerealiseerd hebben. Zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland zal er na elektrificatie aan Duitse zijde geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zijn, omdat er geen sprake is van een bovenleiding op het traject Gronau–grens–Enschede. Gelet op het belang van deze verbindingen voor de regio streven Rijk en regio ernaar deze verbinding voor reizigers van en naar Duitsland te kunnen blijven aanbieden en waar mogelijk verder te ontwikkelen door elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau en doorkoppeling van verbindingen op station Enschede zodat de binnenkomende Duitse treinen kunnen doorrijden richting Hengelo/Zwolle.

Rijk en regio hebben daarom een opdracht verleend aan ProRail voor het uitvoeren van een verkenning naar de benodigde (infrastructurele) aanpassingen voor beide maatregelen. Het Rijk heeft daarnaast € 30 mln. gereserveerd voor realisatie, beheer en onderhoud voor de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau – waarbij eveneens wordt uitgegaan van een 50/50-verdeling van de totale kosten. De verkenning wordt in verschillende fases afgerond. Uiterlijk de tweede helft van volgend jaar volgen de conclusies van het eerste deel van het onderzoek, de elektrificatie tussen Enschede en de Duitse grens. Het deel Zwolle–Enschede volgt begin 2026.

Noord/Zuidlijn

In het regeerprogramma is het project OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer (OVAH) als een van de prioritaire projecten benoemd (naast de Nedersaksenlijn en Lelylijn). Een van de belangrijkste doelstellingen van het project is om ruimte te creëren in de Schiphol tunnel zodat er meer (inter)nationale treinen kunnen gaan rijden. De Verkenning OVAH loopt sinds november 2022. Er wordt toegewerkt naar een Voorkeursbeslissing eind 2025. Op dat moment dienen kosten en budget met elkaar in evenwicht te zijn.

Groningen – Oldenburg – Bremen

Voor de Wunderline wordt hard gewerkt aan het realiseren van bouwstap 1 waarmee een reistijdwinst van 17 minuten wordt gerealiseerd per 2025. Daarnaast werken de Duitse partners aan het herstel van de Friesenbrücke. De verwachting is dat deze projecten op tijd gereed zijn om

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1157

medio 2025 de treindienst tussen Groningen en Leer weer te kunnen hervatten, met 17 minuten minder reistijd dan voorheen.

Voor bouwstap 2 wordt onderzoek gedaan naar een alternatieve invulling, mede omdat de realisatiekosten voor bouwstap 1 en de bijgestelde kostenramingen voor bouwstap 2 hoger zijn uitgevallen. Een directe trein en een versnelling van de verbinding zijn onderdeel van dit onderzoek. Daarbij is tevens een uitgangspunt dat het perspectief voor bouwstap 2 zoveel mogelijk gekoppeld zou moeten zijn aan andere (regionale / nationale) spoorambities. Dit wil zeggen dat de meerwaarde van maatregelen zo groot mogelijk zou moeten zijn en dat synergiën moeten worden benut. Zo kan het ook tot voordelen leiden voor andere spoorprojecten. Daarnaast wordt ook gekeken naar verbeteringen op het gebied van exploitatie, zoals ticketing. In Limburg en Noordrijn Westfalen is het al mogelijk om eenvoudig grensoverschrijdend te reizen met verscheidene MaaS-pilots. Dit zou ook op de Wunderline toegepast kunnen worden.

Groningen–Bremen is onderdeel van het uitgebreide TEN-T netwerk. De internationale potentie van de Lelylijn wordt op dit moment onderzocht. Een verdere opwaardering van de Wunderline (bijv. snelheidsverhoging) kan hier een rol in spelen. Dit is onderdeel van het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn en dit wordt volgens planning eind 2024 opgeleverd.

5. Verbeteren interoperabiliteit en level playing field

Eén van de grootste uitdagingen bij het realiseren van een internationale verbinding is om rekening te houden met de verschillen tussen regelgeving, systemen en vereisten die gelden in Nederland en in andere landen (in het bijzonder buurlanden). Eerder in deze brief is geschetst aan welke verbeteringen wordt gewerkt waar het gaat om het optimaal benutten van beschikbare capaciteit. Ook de uitrol van ERTMS en de inzet op integrale ticketing zijn verbeteringen om te komen tot interoperabiliteit op het vlak van de infrastructuur en digitalisering.

In het regeerprogramma wordt het belang benadrukt om (nieuwe) vervoerders de kans te bieden internationale treindiensten aan te laten bieden door belemmeringen daarbij waar mogelijk weg te nemen. Met ingang van de nieuwe HRN-concessie zijn de meeste lange afstandsverbindingen in open toegang. Het Ministerie van IenW werkt aan een beleidskader voor open toegang, wat eind van dit jaar aan de Kamer wordt gestuurd.

Ook in Europa is de inzet van het kabinet om de interoperabiliteit te verbeteren. In de nieuwe TEN-T verordening is bijvoorbeeld opgenomen dat het spoorkernnetwerk uiterlijk per 2030, het uitgebreide kernnetwerk per 2040 en het uitgebreide netwerk per 2050 geëlektrificeerd zal moeten worden. Elektrificatie staat voor een duurzame energievoorziening die aantrekkelijk is voor grensoverschrijdend vervoer, juist ook om de interoperabiliteit te verbeteren. Het Ministerie van IenW beziet nu de verdere implementatie van de recent herziene TEN-T verordening, bijvoorbeeld voor ERTMS.

Voor het toelaten van treinen is er sinds het 4^e spoorwegpakket bepaald dat voor internationale treinen de toelating dient te geschieden via de *one stop shop* van het EU-agentschap voor spoorwegen (ERA). Dit is sinds 2019 praktijk. In het geval van resterende, afwijkende, technische eisen op netwerkniveau moeten in Nederland de ILT samenwerken met de nationale veiligheidsinspecties.

De Europese Commissie bereidt een voorstel voor herziening van het rijbewijs machinisten voor. Daarin zullen ook de taalvereisten aan bod komen. Het Ministerie van IenW heeft bij de consultatie voor deze herziening gepleit voor meer flexibele oplossingen voor de taalvereisten voor machinisten, zodat bijvoorbeeld machinisten en ook verkeersleiding van de Engelse taal gebruik kunnen maken. Nederland zal hierop blijven inzetten bij de fase voorafgaand aan het uitbrengen van het voorstel van de Europese Commissie.

Ten slotte

De komende maanden zal ik een voorstel voorbereiden om vanuit het kabinet richting te geven bij het verbeteren van het internationale treinvervoer. Ik hoop met uw Kamer over dit dossier de komende periode constructief samen te werken gelet op het belang dat wij beiden hechten aan dit onderwerp.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen