

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

| | | | |
|---------|-----------------|--------------------|----------------------|
| DATUM | 21-9-2020 | NUMMER PS | Voegt de griffie toe |
| DOMEIN | Mobiliteit | COMMISSIE | Mobiliteit & Milieu |
| STELLER | Steven van Luyn | TELEFOONNUMMER | 06 4174 7862 |
| NUMMER | 822B1758 | PORTEFEUILLEHOUDER | Schaddelee |

Onderwerp Statenbrief:

Internationaal spoorvervoer en provincie Utrecht

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

De provincie Utrecht hecht in toenemende mate belang aan internationaal spoorvervoer als duurzame vervoervorm en wil hierover met het Rijk en andere regio's tot scherpere keuzes komen. Gezien de snelle groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de provincie, en (tot begin van de Coronacrisis) ook van het aantal reizigers, is doorontwikkeling van het internationaal treinvervoer noodzakelijk en ook in het belang van de provincie Utrecht. In het kader van het landelijke Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV) lopen diverse onderzoeken naar verbeteringen van de verbindingen met Duitsland. In dit kader worden ook regionale ambities op het spoor meegenomen. Daarbinnen zijn keuzes noodzakelijk, als de toekomstige routing van de Berlijntrein. Ook in de periode tot 2040 is handelingsperspectief nodig om internationale verbindingen te verbeteren. Gezien alle (internationale) aandacht voor internationaal spoorvervoer is daarvoor nu het momentum. De provincie wil samen met andere regio's bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de spoorsector nadrukkelijker pleiten voor een concreet ontwikkelpad voor de korte en middellange termijn.

Inleiding

Deze statenbrief vormt de uitwerking van een eerdere toezegging aan Provinciale Staten over het onderwerp internationaal spoorvervoer. In de statenbrief Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (geagendeerd voor de Statencommissie Milieu en Mobiliteit dd. 31 maart 2021 jl.) hebben wij dit onderwerp aangehaald in relatie tot andere ambities op het spoor tussen Utrecht en Arnhem. Verkenning van de mogelijkheden op dit traject is voor ons een van de belangrijkste vervolgonderzoeken uit het programma TBOV. Niet alleen voor wat betreft het internationaal vervoer, maar ook vanwege de grote betekenis voor de verstedelijkingsopgaven en de samenhang van het regionale OV-net. Omdat de opstapeling aan opgaven en ambities een vraag om investeringen oproept, onderzoeken wij samen met andere overheden de mogelijkheden voor een gezamenlijke lobby. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio Utrecht neemt toe, de regio staat op de tweede plaats in de index van Europese concurrerende regio's – met de ambitie om in de top-3 te blijven – en er is een sterke economische relatie tussen Nederland en Duitsland. Kortom internationale connectiviteit is van essentieel belang, de uitdaging is om hier concreet invulling aan te geven. In deze brief brengen wij u op de hoogte van de ontwikkelingen en komen we tot ons standpunt, waar de nadruk moet liggen als het gaat om de verdere ontwikkeling van internationaal reizigersvervoer per spoor. De focus ligt op de treinverbindingen naar Duitsland (ICE en Berlijntrein); aangezien beide verbindingen door onze provincie voeren en er vanuit TBOV verschillende raakvlakken zijn met onze ambities. Internationaal goederenvervoer per spoor wordt behartigd vanuit het provinciale programma Duurzame mobiliteit.

Beleidsmatige context

Er is op diverse beleidsniveaus toenemende aandacht voor de rol van internationaal spoorvervoer als duurzame mobiliteitsoplossing. Binnen de context van de European Green Deal presenteert de Europese Commissie strategieën voor duurzame en slimme mobiliteit. In dat kader is 2021 uitgeroepen tot het Europese jaar van het

spoor, waarin lidstaten gezamenlijk willen komen tot plannen ter verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer. De Europese Commissie wil hiervoor in het komend najaar met een actieplan komen. De verwachting is dat daarin aandacht komt voor onder meer de gewenste digitalisering van de ticketverkoop. In de Europastrategie Provincie Utrecht vraagt ook de provincie meer aandacht in Europa voor een integrale oplossing van het bereikbaarheidsvraagstuk, waarbij verbetering van internationale spoorverbindingen als voorbeeld wordt genoemd, maar ook het scheppen van een meer gelijkwaardig speelveld in de Europese interne markt voor verschillende vormen van vervoer.

Landelijk vormt TBOV 2040 het kader waarbinnen verbeteringen worden onderzocht, in samenhang met spoorontwikkeling op nationaal niveau. Het ministerie van IenW wil dit jaar aan vijf studies prioriteit geven. Twee van deze studies raken ook internationaal vervoer, de A12 corridorstudie Utrecht – Arnhem (inmiddels gestart) en de studie naar versnelling van de Berlijntrein. Voor verkenning van de verbetermogelijkheden op kortere termijn heeft IenW de Actieagenda Trein en Luchtvaart geïnitieerd. Hierbij ligt de nadruk op het vervangen van vluchten tot 700 km. door de trein en minder op het gehele potentieel van de internationale trein als duurzame vervoervorm. IenW heeft aangegeven in de tweede helft van dit jaar een update te geven over de stand van zaken van de uitvoering van de actieagenda en het perspectief richting de toekomst. Eén van de acties is het onderzoeken van de haalbaarheid van het verhogen van de frequentie van de ICE richting Duitsland via Utrecht.

Op provinciaal niveau zijn er diverse raakvlakken met andere dossiers. Volgens het rapport Utrecht Nabij is de regio een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel- en spoorwegen. Het benoemt de internationale aantrekkingskracht van Utrecht Science Park en stelt dat om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren, het in ieder geval noodzakelijk is om fors te investeren in de internationale en regionale connectiviteit. Het "Utrechts aanbod" doet de oproep bij het nieuw te vormen kabinet voor investeringen ten behoeve van meer (internationaal) spoorverkeer door capaciteitsuitbreiding op onder meer de sporen Utrecht-Arnhem met een verbeterde bediening voor knooppunten als Bunnik, Driebergen- Zeist, Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen zodat dit belangrijke knooppunten voor woningbouw blijven. Dit alles onderstreept het belang van een integrale (corridor)benadering waarin zowel internationaal als regionaal vervoer een rol spelen.

Naar onze mening is er naast genoemde studies meer aandacht nodig voor onderzoek naar en effectivering van verbetermaatregelen op korte en middellange termijn (2025-2035). Tot het begin van de Coronacrisis was er sprake van een jaarlijkse groei van de internationale trein van 13-16% bij een al jaren vrijwel gelijkblijvend vervoeraanbod. De verwachting is dat in de nabije toekomst nog meer reizigers voor de internationale trein zullen kiezen. Afgezien van de ambitie van IenW en de spoorsector om de Berlijntrein per 2024 met een half uur te versnellen en de start van een tweede nachttrein per december 2021, zijn er vooralsnog geen concrete verbeteringen gepland voor de treinverbindingen tussen de Noordvleugel van de Randstad en Duitsland. De Mobiliteitstransitie vereist (meer) handelingsperspectief voor de korte en voor de middellange termijn.

Betrokkenheid provincie Utrecht

De provincie blijft nauw betrokken bij de genoemde onderzoeken in het kader van TBOV. De genoemde A12-corridorstudie is door het Ministerie van IenW opgepakt in nauwe samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht. De planning is om het plan van aanpak voor deze studie in het komend Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) vast te stellen, terwijl uitvoering van de studie in 2022 voorzien is. Het is nog niet bekend wanneer IenW de studie naar de Berlijntrein gaat oppakken, in ieder geval zal de provincie hierin actief participeren.

Daarnaast wil de provincie de lobby voor de A12 corridor benutten om verbetermaatregelen voor internationaal treinvervoer op korte en middellange termijn hoger op de agenda bij IenW en de spoorsector te krijgen. Mogelijk kan de nog te vormen lobby voor de A1 corridor ook hiervoor benut worden.

Uitgangspunten:

- In de TBOV studie naar het verbeteren van de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een integrale insteek van belang, waarin gekeken wordt naar de samenhang tussen verstedelijkingsopgaven en de opgaven voor regionaal, nationaal en internationaal treinvervoer.
- De provincie zet in op het verbeteren van de Berlijntrein via de huidige route langs Amersfoort en door Twente, zowel op korte als op lange termijn.
- De provincie wil samen met andere regionale overheden meer urgentie bewerkstelligen bij IenW en de spoorsector voor handelingsperspectief voor meer en beter internationaal spoorvervoer op de korte en middellange termijn (2025-2035), in aansluiting op concrete verbeterplannen van de Duitse overheid met dezelfde scope. Dit betreft de plannen "Deutschlandtakt" en "TEE 2.0".

Toelichting

Governance internationaal spoorvervoer

Internationaal spoorvervoer is op een andere wijze georganiseerd dan regionaal en nationaal spoorvervoer, waarvoor vervoersconcessies de juridische basis vormen. In principe is het een markt met vrije toegang. In

praktijk ontstaan er nauwelijks nieuwe verbindingen door nieuwe toetreders. Nationale vervoerders als NS en DB verbinden binnenlandse treindiensten over de grens met elkaar. Een goed voorbeeld hiervan is de IC Berlijn, die zowel binnen Nederland als binnen Duitsland een stevige binnenlandse functie vervult. Zonder dit binnenlandse vervoer zou de rentabiliteit van de verbinding als geheel sterk onder druk komen te staan. Dit betekent ook dat overheden, in de rol van concessieverleners, maar een beperkte invloed hebben op de ontwikkeling van grensoverschrijdend spoorvervoer. Een mogelijkheid hiertoe is het maken van bilaterale afspraken over bijvoorbeeld het gezamenlijk aanbesteden van een treindienst, een voorbeeld hiervan is de toekomstige verbinding Eindhoven – Düsseldorf. Maar ook met gericht flankerend beleid kunnen overheden bijdragen aan meer en beter internationaal vervoer per spoor, zoals lagere infraheffing en prioritering in de dienstregeling.

Verbinding Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Roergebied – Keulen – Frankfurt

Vanuit meerdere regio's is een lobby opgezet voor versterking en versnelling van deze ICE-corridor. De mogelijkheden hangen sterk af van het totaal aan treinaanbod op met name het traject Utrecht - Arnhem en de benodigde investeringen die daarmee samenhangen. Vooral de inpasbaarheid van grote stukken viersporig baanvak is erg ingewikkeld. Daar komt bij dat regio Midden-Nederland weliswaar de ambitie onderschrijft van een hoogwaardige internationale verbinding, maar dat dit wel inpasbaar moet zijn op de andere wensen op het druk bereiden baanvak tussen Utrecht en Arnhem. Dit baanvak is namelijk van grote betekenis voor de verstedelijkingsopgaven en de samenhang van het regionale OV-net. De regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley heeft een vergelijkbaar standpunt als regio Midden-Nederland, terwijl voor de regio Amsterdam de internationale verbinding prioriteit lijkt te krijgen in de lobby. Naar mening van de provincie zou op korte termijn frequentieverhoging van de ICE speerpunt moeten zijn, in ieder geval tot aan Keulen. Het Roergebied en Keulen vormen de bestemming voor 75% van de internationale reizigers. Een hogere frequentie zorgt ook voor meer en kortere aansluitingen naar andere bestemmingen in Duitsland en verder.

Verbinding Amsterdam – Amersfoort – Twente – Berlijn

Voor deze intercity zijn in het TBOV alternatieve routes onderzocht via Arnhem en via Almere/Zwolle naar Twente, in beide gevallen dus niet meer via Amersfoort. Duitsland sorteert in haar spoorplan Deutschlandtakt voor op handhaving en versnelling van de route via Twente. Voor de korte en middellange termijn adviseert ProRail de route via Amersfoort en Twente te handhaven. Een versnelling van een half uur per 2024 is de ambitie, maar vraagt investeringen in infrastructuur tussen Hengelo en de grens, en aanvullende maatregelen om de betrouwbaarheid te verbeteren. Onlangs heeft de Staatssecretaris hierover afspraken gemaakt met Duitsland en € 50 miljoen gereserveerd.

Handhaven van de huidige route van de Berlijntrein is ook voor de provincie Utrecht van belang. In Amersfoort stapt een kwart op van de internationale reizigers (instappers plus overstappers). Daarmee is Amersfoort na Amsterdam het belangrijkste station binnen Nederland. Routering via Arnhem en het Roergebied is bovendien niet voorzien in Deutschlandtakt, waardoor reizigers te maken krijgen met een extra overstap.

Vervolgprocedure / voortgang

Deze Statenbrief kan worden beschouwd als tussenstand met betrekking tot de stand van zaken. Zodra meer duidelijk is over de invulling van de A12 corridorstudie in het kader van het TBOV zullen wij u daarvan op de hoogte brengen. Dat geldt ook voor andere ontwikkelingen op het gebied van internationaal spoorvervoer die de provincie raken, of die nadere standpuntbepaling vergen.

Bijlagen

Geen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen