Van:	Frank Menger
Onderwerp:	Noord-Nederland niet op de Internationale spoorkaart bij Den Haag.
Datum:	zaterdag 13 juli 2019 7:39:19
Bijlagen:	ontwikkelingen-internationaal-personenvervoer-per-spoor.pdf internationale-spoorkaart-2019.pdf Bijlage+2+KiM-rapport+Slapend+onderweg.pdf Bijlage+3+KiM-rapport+De+bus+over+de+grens.pdf four-country-platform-final-report-nl.pdf

---

Geachte leden van de Staten,

Door een gebrek aan een collectieve internationale spooragenda van Noord-Nederland staat het project Wunderline niet in de juiste context op de kaart. Alleen als regionale verbinding. Maar voor zowel de trein Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg - Berlin ontbreekt in deze zienswijze. Zelfs als hogesnelheidslijn mist Den Haag blijkbaar elk inzicht dat de zuidelijke route via Twente en de noordelijke via Groningen elkaar versterken. Waarbij in Drenthe de Nedersaksenlijn een verbindende schakel moet zijn voor Friesland en Groningen om via de noord-zuid verbinding en de Bentheimer Eisenbahn aansluiting te hebben op het Duitse spoornetwerk.

Maar ook voor de internationale slaaptreinen vanaf Amsterdam naar Scandinavië kunnen beter via Zwolle, Assen en Groningen naar Kopenhagen. In dit beeld ontbreken de overige Scandinavische bestemmingen nog zoals Malmö, Stockholm en Göteborg en Oslo. Tevens is niet gekeken naar de potentie voor de bereikbaarheid van de de Waddeneilanden per slaaptrein vanuit andere delen van Eruopa. Een gemiste kans als er gesproken wordt over hoogwaardiger bereikbaarheid en dat de auto minder het eerste alternatief moet worden.

Op dit dossier hoort u als Statenleden de regie te nemen om de route onderbenutte route via Noord-Nederland beter tussen de oren te krijgen. Dit vraagt een stevig politieke positie bepaling het liefst in samenwerking tussen de Staten van Groningen, Drenthe, Friesland, Overijssel en Flevoland.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/13901

Bijlage
Quick-scan Intercity Berlijn

Datum 31 januari 2019
Betreft Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor

Geachte voorzitter,

Goede internationale verbindingen dragen bij aan het economisch versterken van de BV Nederland en onze grensregio's in het bijzonder. Daarnaast is de internationale trein een duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de korte afstandsreis en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Op 21 juni 2018 heb ik uw Kamer[1], mede naar aanleiding van een aantal moties en toezeggingen[2] geïnformeerd over de internationale spooragenda en de wijze waarop met betrokken partijen gewerkt wordt om het grensoverschrijdend personenvervoer per spoor te verbeteren. Ook ben ik ingegaan op de resultaten van het KiM-onderzoek 'substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor'.

Het is mijn ambitie om voor de bestemmingen die benoemd staan in bovengenoemde internationale spooragenda, daar waar mogelijk, de reistijd, frequentie en het reiscomfort te verbeteren. Op die manier wil ik de internationale trein aantrekkelijker maken voor reizigers, zodat vanaf 2025 twee miljoen reizigers per jaar extra voor de internationale trein zullen kiezen. Naast de continue inzet om de internationale treinreis naar het Zuiden te verbeteren, zie ik ook kansen om de verbindingen richting Duitsland een impuls te geven. Om deze ambitie te realiseren, wordt het komende jaar al een aantal belangrijke stappen gezet. Belangrijke mijlpalen in 2019 zijn onder andere de komst van de eerste helft van de Drielandentrein, namelijk het realiseren van de internationale trein Maastricht-Aken, de ondertekening van de overeenkomst over de Wunderline, de bestuursovereenkomst inzake Eindhoven – Düsseldorf, de nieuwe Thalys-bestemmingen en de beoogde derde Eurostar per dag vanaf de zomer van 2019. Over de ontwikkelingen met betrekking tot de Eurostar heeft uw Kamer voor het kerstreces een separate brief[3] ontvangen.

De positieve wind die is gaan waaien voor de internationale treinreis, biedt nu ruimte om door te pakken op deze verbeteringen. Concrete verbeteringen kunnen alleen worden bereikt als alle betrokken partijen met een gedeeld doel en gezamenlijke focus samenwerken. Bestuurlijke complexiteit, verschillende

[1] Kamerstukken II, vergaderjaar 2017-2018, 29984 nr. 783
[2] O.a. Kamerstukken II, vergaderjaar 2017-2018, 34775-XII-21
[3] Kamerstukken II, vergaderjaar2017-2018, 29984 nr. 811

nationale en regionale regels en verschillen in timing van bijvoorbeeld het vrijmaken van benodigde budgetten maken dat processen niet altijd zo snel gaan als u en ik zouden willen. Maar bureaucratische en juridische hindernissen mogen ons er wat mij betreft niet van weerhouden om met volle inzet aan het verbeteren van internationaal spoorvervoer door te werken. Afgelopen najaar heb ik meermaals met de bewindslieden van België, Duitsland, Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen gesproken over onder andere het organiseren van een breder gesprek met België, Vlaanderen, Duitsland, Nordrhein-Westfalen en mijzelf over grensoverschrijdende verbindingen om zo mogelijk tot een internationale mobiliteitsagenda te komen. Op deze manier kan de goede samenwerking met onze Duitse en Belgische collega's breder getrokken worden.

Bij alle ambities en plannen voor verdere ontwikkeling van internationaal vervoer per spoor betekent ook dat het spanningsveld op de capaciteit op het spoor en de druk op gewenste investeringen toeneemt. Er zullen complexe keuzes gemaakt moeten worden om tot verdere verbeteringen in het internationale treinverkeer te komen. Ik bezie deze vraagstukken in het kader van de NMCA, het Toekomstbeeld OV en de herziening van het besluit capaciteitsverdeling. Daarnaast stimuleer ik de samenwerking door bilateraal en multilateraal overleg te initiëren, geef opdrachten aan partijen als NS en ProRail om plannen te maken en analyses uit te voeren en blijf ik mij inzetten om de optimalisatie van het internationaal spoor in te brengen op de Europese agenda.

Het versterken van het internationale reizigersvervoer per spoor kan niet zonder goede internationale samenwerking. Verbeteringen in Nederland hebben een beperkt effect als deze niet samengaan met verbeteringen aan de andere zijde van de grens dan wel Europa breed. Uit gesprekken met mijn buitenlandse collega's concludeer is dat het goed zou zijn als er ook een EU brede gecoördineerde aanpak komt op de ontwikkelingen van de internationale verbindingen per spoor. In de Europese agenda wil ik dit graag terugzien in de prioriteiten voor CEF[4] en Shift2Rail (innovatie) financiering, stimulering van sectorinitiatieven en eventuele regelgevende acties ten behoeve van integratie reisinformatie, ticketing systemen, passagiersrechten voor de multimodale reiziger en in het Europese innovatieprogramma. De verklaring van Graz van 30 oktober 2018 en de conclusies van de Transportraad over het rapport van de Europese Rekenkamer ten aanzien van hogesnelheidsvervoer duiden al op meer aandacht voor dit onderwerp. Ik maak me dan ook sterk voor prioritering van het internationaal personenvervoer per spoor bij de nieuwe Europese Commissie in 2019 en zal daarvoor de Europese Commissie blijven benaderen, zodat in dat verband internationaal topoverleg gevoerd kan worden.

In het vervolg van deze brief zal ik ingaan op een aantal specifieke dossiers en ontwikkelingen sinds de zomer van 2018 wat betreft a) trein als duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de korte afstandsreis en b) het versterken van de regionale economie van grensregio's met behulp van grensoverschrijdende verbindingen.

[4] Connecting Europe Facility

A: Trein als duurzaam alternatief vervoersmiddel voor de internationale korte afstandsreis

In de brief van 21 juni ben ik ingegaan op de uitkomsten van het KiM onderzoek 'substitutiemogelijkheden van Luchtvaart naar Spoor' en heb ik met het oog op de motie Paternotte c.s.[5] toegelicht hoe ik de overstap van trein naar luchtvaart aantrekkelijker ga maken. Uit het KiM onderzoek blijkt dat er 5 kansrijke bestemmingen zijn wat betreft substitutie. Het gaat om de bestemmingen Londen, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Brussel. Waarbij geldt dat om deze treinverbindingen aantrekkelijker te maken voor de reiziger het met name van belang is dat er verbeteringen worden doorgevoerd op het vlak van reistijd/frequentie, prijs en comfort. Naast bovenstaande bestemmingen die naar voren komen in het KiM rapport heb ik ook de ambitie om de IC Berlijn, de iconische verbinding tussen Nederland en Duitsland aantrekkelijker te maken voor de internationale reiziger en zet ik mij in om de internationale nachttrein terug te brengen op het Nederlandse spoor zodat de reiziger kan kiezen uit een breed pakket van duurzame reisopties.

Reistijd/frequentie

Ten aanzien van reistijd/frequentie kan ik uw Kamer meedelen dat, naast de eerder aangekondigde verbeteringen ten aanzien van de bestemmingen Parijs en London, zowel voor de verbinding Eindhoven – Düsseldorf en de IC Berlijn er goede stappen gezet zijn. Tevens heb ik conform mijn eerdere toezeggingen bekeken welke verbeteropties er zijn ten aanzien van de IC Brussel en de nachttrein.

De intercity Berlijn

Met de huidige reistijd is de intercity Berlijn niet voor alle reizigers een voldoende aantrekkelijk duurzaam alternatief voor de korte afstandsreis. Daarom heb ik met mijn Duitse ambtsgenoot dhr. Ferlemann, en in goede samenwerking met NS, ProRail en Duitse partners, een quick-scan laten uitvoeren naar versnellingsopties van de Berlijntrein voor de korte en langere termijn. Het rapport hiervan heb ik bijgevoegd bij deze brief.

Op basis van de uitkomsten van de quick-scan is mijn ambitie om een versnelling van circa een uur te realiseren. Daarom wil ik, samen met NS, ProRail en Duitse partijen, stapsgewijs de reistijd van de Berlijntrein versnellen. Zowel door een eerste versnelling van 15 minuten in 2021 te realiseren, als een on-top trein laten rijden met een versnelling van 40-60 minuten in 2025. Met dhr. Ferlemann heb ik de conclusies van deze quick-scan besproken en afspraken gemaakt over de vervolgstappen. Daarbij zie ik voor mijzelf en de Duitse overheid een rol als aanjager voor het versnellen van de verbinding van Berlijn.

Ik ga NS als verantwoordelijk vervoerder voor deze verbinding binnen de bestaande vervoersconcessie vragen de uitkomsten van deze quick-scan, met name de korte en middellange termijn route opties, mee te nemen in het onderzoek dat zij samen met Deutsche Bahn uit gaat voeren. In dit onderzoek kijken zij in eerste instantie naar het inzetten van nieuw materieel, een multicourante locomotief en het overslaan van één of enkele stations in Duitsland. Hierdoor zou volgens de uitkomsten van de quick-scan een eerste versnelling van een kwartier vanaf 2021 mogelijk zijn die tot 2025 nog iets kan oplopen. De quick-scan laat zien dat de reistijdwinst in 2025-2030 vervolgens uitgebreid kan

[5] Paternotte c.s. (29665-328)

worden tot 45 minuten. Voor verdere versnelling op de middellange termijn (na 2025) ga ik daarom aan ProRail vragen om samen met de Duitse partners de route-opties verder te onderzoeken waaronder een snellere route over Emmerich. Zij zullen voor de meest aannemelijke variant de haalbaarheid, kosten en baten nader uitwerken.

Het één tot drie keer per dag rijden van een versnelde trein die extra bovenop de bestaande verbinding komt zou een optie kunnen zijn vanaf 2025. Deze trein zal doorrijden op veel tussengelegen stations en kan hiermee 40-60 minuten sneller rijden dan het huidige product. Er zijn daarbij verschillende route-opties, zoals via de huidige route, via Zwolle, of via Arnhem.

Verdere versnelling van de Berlijntrein gaat gepaard met afwegingen tussen nationaal- en internationaal personenvervoer, goederenvervoer en daarnaast nog flinke investeringen. Zeker voor significante versnelling lopen de geraamde investeringskosten op van 500 miljoen tot 7 miljard euro. Ik blijf ambitieus, maar ben ook realistisch. Daarom wil ik de diverse routeopties in samenhang met verbeterkansen voor het nationaal netwerk laten onderzoeken door NS en ProRail. De regio's zal ik hierin uiteraard goed betrekken. De investeringen in internationaal vervoer zullen daarmee ook bijdragen aan verbeteringen voor het nationaal vervoer.

Eindhoven-Düsseldorf
Op 16 november heb ik uw Kamer het concept Programma van Eisen aangeboden[6] dat als uitgangspunt dient voor het vervolgproces van de directe treindienst tussen Eindhoven – Düsseldorf vanaf 2025. U heeft naar aanleiding hiervan een schriftelijk overleg aangevraagd. De beantwoording hiervan heeft u inmiddels ontvangen. Bij een positief oordeel op basis van dit overleg zal ik samen met de Provincie Brabant en Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) overeenkomsten ondertekenen die dienen als startfase van het proces voor de openbare aanbesteding. Na de ondertekening van de overeenkomsten kan VRR beginnen met de voorbereiding van het aanbestedingsproces in nauwe samenwerking met IenW.

Intercity Brussel
Ik heb naar aanleiding van mijn toezegging in het AO Spoor van 6 juni j.l. aan NS gevraagd te onderzoeken of een vroegere trein naar Brussel tot de mogelijkheden behoort. NS heeft mij geïnformeerd dat dit operationeel niet haalbaar is. Een vroegere trein vanuit Amsterdam of Breda moet vanwege betrouwbaarheid altijd vanaf het rangeerterrein Watergraafsmeer vertrekken. Dit betekent een extreem vroeg vertrek waarbij de HSL (vanwege reguliere onderhoudstijden) nog niet open is. Bovendien is een extra vroege trein onrendabel: de kosten zouden ongeveer €2,5 mln. per jaar bedragen. Hiervoor is geen geld beschikbaar.

Mijn ambitie is om op langere termijn de reistijd van de IC Brussel verder te versnellen om deze voor de reiziger nog aantrekkelijker te maken. Tevens heb ik u in de brief 21 juni jl. geïnformeerd over het voornemen van NS om ook voor de IC Brussel ICNG treinstellen te bestellen die ook in België ingezet kunnen worden (zogenaamde ICNG-B). Hiermee zorgt NS voor tijdige vervanging van het huidige materieel en verbetert de kwaliteit van de IC Brussel voor de reiziger.

[6] 2018Z21384

Overigens heb ik uw Kamer op 23 januari jl. nader geïnformeerd over de recente toename van het aantal NS-treinen op de HSL-Zuid – waar ook de IC Brussel overheen rijdt – dat ongepland tot stilstand komt vanwege een softwarefout[7]. Met een nieuwe software-update hebben NS en softwareleverancier Bombardier geprobeerd het probleem op te lossen. NS heeft mij echter bericht dat de nieuwe software-update niet het gewenste effect heeft gehad. Hoewel ik het waardeer dat NS probeert de mensen die ongemak ondervinden tegemoet te komen, is het een tegenslag voor de reiziger, die mag rekenen op een oplossing. Ik heb er bij NS op aangedrongen om samen met Bombardier zo snel mogelijk met een oplossing te komen en in de tussentijd de hinder als gevolg van de softwarefout voor de reiziger zo veel mogelijk te beperken.

Nachttrein
Naast de huidige en geplande grensoverschrijdende verbindingen heb ik de afgelopen maanden ook geïnventariseerd of er reële kansen liggen voor een herintroductie van de internationale nachttrein in Nederland. Om hier een beter beeld van te krijgen, heb ik gesproken met verschillende vervoerders. Ik heb gesproken met de Oostenrijkse vervoerder ÖBB. Deze partij verzorgt een belangrijk deel van het nachtnet in Duitsland, Oostenrijk en Italië. ÖBB heeft aangegeven haar nachtnet graag te willen uitbreiden, maar ziet voor uitbreiding naar een relatief verre bestemming in Nederland wel een aantal uitdagingen op het gebied van bijvoorbeeld personeel, materieel en financiën. NS is al geruime tijd met ÖBB in contact om dit verder te verkennen.

Ook nieuwe toetreders hebben via hun internationale koepelorganisatie AllRail aangegeven interesse te hebben voor het uitvoeren van een nachttrein naar Nederland. Ook voor hen geldt dat er een aantal uitdagingen zijn op het gebied van materieel en financiën om een dergelijke treindienst te realiseren.

In de komende periode blijf ik in gesprek met verschillende vervoerders en onderzoek ik welke rol ik kan spelen bij een mogelijke herintroductie, zoals ook gevraagd in de motie Kröger[8]. De geplande verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf kan mogelijk ook bijdragen om de herintroductie van de nachttrein naar het Nederlandse spoornet een impuls te geven.

<u>Prijs en comfort:</u>
Om de internationale trein daadwerkelijk een alternatief te kunnen laten zijn, zijn naast snelheid en frequentie de factoren comfort en prijs minstens zo belangrijk. Door in te zetten op het beter integreren van trein- en vliegreizen kan de stijgende vraag naar internationaal reizen op een duurzamere manier gefaciliteerd worden. Met de sectorpartijen hebben de Minister en ik afgesproken dat we ons gaan inzetten op het bieden van duurzame alternatieve opties voor internationale reizigers op de korte en middellange afstand en het verbeteren van de combinatie trein-vliegen op verschillende verbindingen. Waar mogelijk haken andere partijen in de loop van dit proces aan. Door middel van een gezamenlijk plan van aanpak wordt per kansrijke bestemming stapsgewijs inzichtelijk gemaakt waar op de korte en de middellange termijn de kansen liggen om de internationale treinreis aantrekkelijker te maken als aanvulling op of als alternatief voor de vliegreis. Gelet op de samenhang met een aantal gerelateerde lopende projecten en onderzoeken staat oplevering van dit plan gepland rond de zomer van 2019.

---

[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, Aanhangsel 1265
[8] Kamerstukken II, vergaderjaar 2017-2018, 29984 nr. 741

B: Het versterken van de regionale economie van grensregio's met behulp van regionale grensoverschrijdende verbindingen

Om de regionale economie van de grensregio's te versterken zijn goede grensoverschrijdende verbindingen van groot belang. In de internationale spooragenda die ik uw Kamer voor de zomer 2018 heb toegezonden staan de kort grensoverschrijdende verbindingen benoemd. Ik concludeer uit gesprekken met de regionale overheden dat voor het verder stimuleren van grensoverschrijdende connectiviteit de grootste uitdaging niet zozeer aan de infrastructurele kant ligt, maar juist bij het verbeteren en integreren van zaken als ticketing en het mogelijk uitbreiden van busverbindingen zodat de reiziger in de grensregio's soepel over de grens kunnen reizen met het OV. De laatste ontwikkelingen op het gebied van de kort grensoverschrijdende verbindingen licht ik hieronder toe.

Wunderline: Groningen – Bremen
Het project Wunderline is, net als de inspanningen op de intercity Berlijn, een mooi voorbeeld van constructieve samenwerking over de grenzen heen. Er wordt met Nederlandse en Duitse partners samengewerkt aan een snellere en comfortabelere spoorverbinding tussen Groningen en Bremen. De barrièrewerking van de grens wordt verminderd en de nationale spoornetwerken worden hierdoor beter met elkaar verknoopt. We werken toe naar besluitvorming in februari 2019 over een reistijdwinst van ongeveer een half uur. Dit is een belangrijke mijlpaal waarna de voorbereiding van de realisatie kan starten.

De ambitie van het project is om een impuls te geven aan de economische ontwikkeling en de toekomstbestendigheid van het hele gebied. De verwachting is dat bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen elkaar letterlijk sneller kunnen vinden. Ook voor toerisme, kunst en cultuur kan de Wunderline een belangrijke stimulans zijn en bijdragen aan nieuwe ontmoetingen. Vanuit het Rijksinfrafonds heb ik eerder al 17 miljoen euro voorlopig gereserveerd als Rijksbijdrage aan de realisatie van dit project. Groningen heeft 85 miljoen euro beschikbaar voor het gehele project. Op de slotconferentie van 7 februari zal de overeenkomst tussen Groningen en regionale Duitse partners ondertekend worden. In deze overeenkomst worden onderlinge afspraken over garanties van financiering, planning en bewaking van het project benoemd om de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen in enkele bouwstappen te realiseren.

De provincie Groningen heeft mij 8 januari jl. verzocht de voorlopige reservering uit 2014 om te zetten in een bijdrage aan de realisatie. Ik sta hier positief tegenover, waarbij voor mij het uitgangspunt is dat de verbeteringen aan beide zijden van de grens ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Ik ben voornemens de voorlopige reservering op 7 februari, tijdens de slotconferentie, om te zetten in een definitieve reservering. De provincie Groningen kan dan opdracht geven aan ProRail en DB Netz om te beginnen met de voorbereiding van de realisatie. Het Rijk zal actief betrokken blijven bij de vervolgstappen van het project. Het Rijk neemt zitting in de stuurgroep realisatie, waarin jaarlijks de voortgang en de ontwikkelingen van de wederzijdse toezeggingen worden bewaakt.

Drielandentrein
Om de verbinding tussen Aken – Heerlen - Maastricht - Luik te verbeteren, wordt door de vervoerders NS, NMBS, Arriva, de Provincie Limburg, de Duitse vervoersautoriteit NVR, de betrokken Duitse en Belgische overheden en mijn

ministerie gewerkt aan een doorgaande verbinding tussen de drie landen. Met de komst van deze internationale trein ontstaat een duurzaam, comfortabel product met een groot verzorgingsgebied, waarmee een grote verbetering wordt gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie.

Ik ben verheugd om te kunnen melden dat het eerste deel van deze nieuwe en verbeterde spoorverbinding gerealiseerd is en de nieuwe internationale trein tussen Aken, Heerlen en Maastricht sinds het einde van deze maand rijdt. Met de inzet van elektrisch materieel en de realisatie van een doorgaande verbinding wordt zowel voor reizigers als milieu een substantiële verbetering gerealiseerd.

In de eerdergenoemde brief van 21 juni heb ik u gemeld dat betrokken partijen ernaar streven om het tweede deel van de Drielandentrein, de doorgaande verbinding Maastricht - Luik, in 2019 te laten starten. Echter, ondanks alle inspanningen van alle betrokken partijen constateren wij gezamenlijk dat de realisatie van deze volgende stap langer zal duren omdat voor beveiliging en toelating op het Belgische net een andere oplossing moet worden gevonden dan voorzien. Daarnaast hebben de vervoerders nog geen afspraken gemaakt over de exploitatie en moet de perronhoogte van station Visé nog worden aangepast zodat reizigers in en uit kunnen stappen. Tot slot zal door de vervoerder de procedure van de capaciteitsaanvraag op het spoor nog doorlopen moeten worden voordat de trein door kan rijden naar Luik. Helderheid op deze aspecten is voor betrokken partijen nodig om zicht te hebben op wanneer de verbinding wel gerealiseerd kan zijn.

Omdat ik het wenselijk vind om de verbinding zo spoedig mogelijk tot stand te brengen, zal ik op korte termijn een Bestuurlijk Overleg voeren. Ter voorbereiding daarop heb ik de vervoerders en de Provincie Limburg gevraagd opties te schetsen om bovenstaande vraagstukken te adresseren. Mede op basis van die informatie, brengen we gezamenlijk in kaart wat een realistische planning is van alle noodzakelijke acties om de doorgaande verbinding naar Luik te realiseren.

Amsterdam – Eindhoven – Heerlen - Aachen
De studie naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een IC-verbinding van de Randstad (regio Amsterdam) via Eindhoven en Heerlen naar Aken en de daarvoor benodigde infrastructuur in Nederland en Duitsland en de exploitatie is nog gaande. Over de voorlopige uitkomst van de studie en de mogelijke inzet van NS voor de exploitatie van een dergelijke IC-verbinding vindt momenteel overleg plaats. Inzet is om uw Kamer voor het AO MIRT van 13 juni 2019 over de uitkomst van die studie te informeren.

Weert – Hamont
Afgelopen maanden heb ik verschillende onderzoeken uitgezet om een beter beeld te vormen van de te zetten stappen om de lijn Weert-Hamont te reactiveren voor personenvervoer. Op dit moment zijn bijna alle gegevens voor een maatschappelijke kosten-baten afweging in kaart gebracht en legt ProRail de laatste hand aan de kostenraming. Daarnaast heb ik contact met de Belgische overheid om te bezien of NMBS de lijn zou willen uitvoeren. Exploitatie door NMBS lijkt de meest voor de hand liggende optie omdat zij mogelijk de trein vanuit Antwerpen door kan rijden naar Weert in plaats van halteren en keren in Hamont. Dit is gunstig voor de reiziger die dan niet hoeft over te stappen op Hamont.

Exploitatie van dit traject door andere vervoerders ligt minder voor de hand, omdat deze partijen vanwege de grenswissel flinke investeringen nodig hebben in materieel om de relatief korte lijn te exploiteren. Ik zal uw Kamer later dit voorjaar informeren over de uitkomsten en de vervolgstappen.

Grensoverschrijdende ticketing
Tijdens de spoortop van 2016 is een verklaring ondertekend door België, Duitsland, Luxemburg en Nederland. De vier landen hebben afgesproken om een vierlandenplatform op te richten dat nauwer gaat kijken naar de zogenaamde 'cross border passenger railway services'. Het doel is om bij te dragen aan naadloos aansluitend grensoverschrijdend spoorvervoer. Het platform werkt aan een eindrapport waarin aandacht wordt besteed aan onder andere ticketing, reizigersinformatie en tarifering in relatie tot grensoverschrijdend vervoer. Dit rapport wordt het eerste kwartaal van 2019 verwacht.

Mobility as a service
Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van mobiliteit, en in het bijzonder voor internationale reizigers in de grensregio's, is Mobility as a Service (MaaS). Op dit moment worden standaarden ontwikkeld om data-uitwisseling tussen deelfietsen, deelauto's en betalingen te realiseren. Er loopt contact met België, Duitsland, Luxemburg, de MaaS-alliantie, de Europese Commissie en de Benelux-roundtable over de acceptatie van deze standaarden op Europees niveau. Met name voor de grensoverschrijdende pilot in Limburg is dit van belang.

Ook onderzoek ik of en hoe het betaalsysteem voor niet alleen OV, maar alle vervoersmodaliteiten op een andere manier kan worden geregeld. Hiervoor wordt de technologie gebruikt die sinds 2010 door de non-profit-stichting AcceptInstitute (voorheen Open Ticketing Institute) is opgericht. Deze stichting heeft destijds (oktober 2013) open ticketing voor OV ontwikkeld en dit inmiddels in 18 landen gerealiseerd om ketenreizen mogelijk te maken. AcceptInstitute kijkt nu samen met IenW en regio's hoe dit eenvoudig kan worden toegepast voor MaaS, bijvoorbeeld door te kijken hoe er in OV zonder kaartlezers met beeldscherm, toch met de smartphone kan worden ingecheckt en betaald. Begin 2019 worden hiervan de uitkomsten verwacht. Over het MaaS-project hebben de Minister en ik u op 21 december jl. uitgebreid geïnformeerd[9].

Grensoverschrijdende busverbindingen
Zoals ook benoemd in mijn vorige brief op dit onderwerp, kan niet alleen de trein maar ook de bus een belangrijke rol spelen in het (kort) grensoverschrijdend vervoer, zowel als aanvulling op de trein. Het succes van partijen als Flixbus laat dit ook zien. Bussen zijn flexibeler in inzet en routering, vragen veel minder investeringen en zijn daarom al snel een interessante vervoersoptie ook bij kleinere vervoersstromen. Tevens worden er ook pilots uitgevoerd met elektrische bussen die internationaal ingezet kunnen worden, waardoor ook de bus een duurzaam aanvullend alternatief kan zijn voor de internationale reis.

Om meer inzicht te krijgen onder welke omstandigheden en afstanden de bus een goed potentieel biedt al dan niet in aanvulling op de trein, heb ik het KIM gevraagd deze potentie, omstandigheden en een aantal mogelijke verbindingen te onderzoeken. Ik verwacht de uitkomsten in het voorjaar van 2019.

[9] Kamerstukken II, vergaderjaar 2018-2019, 31305 nr. 271

Tenslotte

Binnenkort verwacht ik uw Kamer verder te informeren over het Toekomstbeeld OV. De ambities voor de lange termijn ten aanzien van internationaal treinverkeer zullen hier een goede plek in moeten krijgen. Hierover vindt de komende maanden gesprekken plaats met de regio's, ProRail en vervoerders.

Ik zal mijn inzet op dit dossier onvermoeid en proactief doorzetten, maar ik hecht eraan om te benadrukken dat zowel voor de korte als lange termijn samenwerking met andere en buitenlandse overheden, vervoerders en railbeheerders cruciaal is om het (internationale) treinproduct te verbeteren. Vandaar dat ik voor deze en andere dossiers blijf inzetten op het gezamenlijk aanpakken van de uitdaging om voortgang te boeken. Tevens neem ik de internationale treinreis op in de beleidsprioriteitenbrieven aan NS en ProRail en zal ik uw Kamer na de zomer een jaarlijkse update sturen over de voortgang van de verschillende internationale spoordossiers.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Internationale spoorkaart reizigers

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Slapend onderweg

Potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland

Fons Savelberg

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 5

2 Kenmerken van de nachttrein 7

3 Van teloorgang naar opleving 10

4 Knelpunten bij de herintroductie van de nachttrein in Nederland 15

5 Het toekomstige potentieel van de nachttrein 21

6 Conclusies 25

Summary 26

Literatuur 28

Bijlage 1: Geïnterviewde personen 30

Samenvatting

Reizigers die de internationale nachttrein nemen, waarderen vooral het feit dat zij reistijd uitsparen en slaapcomfort genieten. De hogere prijs van een slaapaccommodatie in de nachttrein weegt vaak op tegen het uitsparen van een hotelovernachting. Het KiM vond acht bestemmingen die potentieel hebben voor de exploitatie van nachttreinen vanuit Nederland. Wanneer knelpunten op het gebied van overheidsheffingen, capaciteit van de infrastructuur en een gelijk speelveld voor alle vervoerders worden opgelost, zouden op deze acht verbindingen op langere termijn in de ordegrootte van 0,7 tot 1,0 miljoen reizen per jaar kunnen worden gemaakt.

1. Met dit onderzoek wil het KiM de omstandigheden schetsen waaronder herintroductie van de internationale nachttrein in Nederland voor reizigers en vervoerders interessant kan zijn en mogelijke routes verkennen met bijbehorend reizigerspotentieel. De achterliggende gedachte is om de trein als alternatief voor vliegen aantrekkelijker te maken. Wij hebben dit onderzoek uitgevoerd door middel van literatuurstudie en gesprekken met vervoerders en reisorganisaties.

2. Het internationale nachttreinvervoer is de afgelopen decennia geleidelijk beëindigd. Verklaringen hiervoor zijn de sterk toegenomen concurrentie door de luchtvaart, de introductie van snelle dagtreinen (Thalys, ICE), de liberalisering van de busmarkt voor lange afstanden en de gestegen kosten van het gebruik van de spoorinfrastructuur in een aantal landen.

3. Door deze ontwikkelingen nam de rentabiliteit van de nachttreinen af en ontbrak de bereidheid bij grote vervoerders als de Duitse DB en de Franse SNCF om te investeren in verbeterd of nieuw materieel. De kwaliteit bleef achter bij de veranderende eisen van de consument, die juist meer comfort en privacy wenste. Eind 2016 werd de laatste verbinding van en naar Nederland (Amsterdam-München/Zürich en vice versa) opgeheven.

4. De Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB) heeft in 2017 de meest rendabele internationale lijnen van DB overgenomen. Sindsdien is het netwerk uitgebreid met Wenen als knooppunt, van waaruit een groot aantal bestemmingen in Europa direct wordt bediend. ÖBB heeft sindsdien ook geïnvesteerd in de verbetering van de materieelkwaliteit en de service onderweg. Door verschillende soorten accommodatie aan te bieden worden meerdere doelgroepen bediend. De exploitatie is geoptimaliseerd door verschillende bestemmingen te combineren in één trein. Naast ÖBB zijn enkele andere vervoerders aktief.

5. Reizigers die de nachttrein gebruiken of overwegen dit te doen, blijken het vooral te waarderen dat zij reistijd uitsparen en onderweg slaapcomfort ervaren. De hogere prijs van een slaapaccommodatie in de nachttrein weegt vaak op tegen het uitsparen van een hotelovernachting.

6. De nachttrein is een duur product in exploitatie: er zijn hoge kosten door specifiek materieel, hoge personeelskosten omdat meer personeel nodig is dat grotendeels 's nachts werkt en relatief weinig plaatsen per trein. De infraheffing die vervoerders moeten betalen voor het gebruik van het spoor, is relatief hoog vanwege de lange afstanden en de toeslagen bovenop het basistarief. Binnenlandse verbindingen zoals in Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk zijn veelal niet kostendekkend. Ook het ÖBB-netwerk van nachttreinen is niet volledig kostendekkend en wordt op grond van de binnenlandse betekenis van sommige verbindingen gesubsidieerd door de Oostenrijkse staat, op basis van een onderhandse gunning van een concessie.

7. Bij de huidige snelheden is de nachttrein vooral interessant voor reizen over afstanden tussen 800 en 1.200 km, onder de aanname dat een groot deel van de reistijd slapend kan worden doorgebracht en dat deze tijd als het ware 'vervalt' in de afweging van de (potentiële) reiziger. Door de hogesnelheidslijnen te gebruiken zou het bereik van de nachttrein aanzienlijk kunnen worden uitgebreid. De knelpunten op het gebied van techniek en kosten maken dit vooralsnog niet aannemelijk.

8. De spoormarkt, en dus ook de markt voor de nachttrein, heeft geen gelijk speelveld ten opzichte van de luchtvaart. Op vliegreizen wordt geen BTW geheven en er is geen accijns op kerosine. Spoorvervoerders ervaren de heffingen op het gebruik van de infrastructuur als hoog. Niettemin dekken deze heffingen, in tegenstelling tot bij de luchtvaart, slechts een beperkt deel van de kosten voor aanleg, onderhoud en beheer van de infrastructuur.

9. Verlenging van de bestaande nachttrein Wenen/Innsbruck-Düsseldorf naar Amsterdam is op dit moment een van de ideeën. ÖBB en NS geven echter aan dat, vanwege de hoge kosten, exploitatie van deze verbinding zonder subsidie niet mogelijk is. Nieuwe, private spoorvervoerders bestrijden deze opvatting en wijzen juist op de noodzaak van een gelijk speelveld voor alle vervoerders. Dit is volgens hen nu niet het geval.

10. Los van de vraag of de internationale nachttrein nu wel of niet winstgevend kan worden geëxploiteerd, roepen subsidies de nodige juridische vragen op. Het marktordeningsprincipe van de internationale spoormarkt is vrije toetreding voor iedere vervoerder die dat wil (onder voorwaarden). Exploitatiesubsidie aan één specifieke vervoerder past hier niet in en lijkt niet compatibel met regelgeving op het gebied van mededinging en staatssteun.

11. Om de verwachte groei van het spoorvervoer in Nederland in de toekomst te faciliteren zet het beleid in op een hogere benutting van de infrastructuur. Idealiter zouden nachttreinen richting Nederland in of vlak na de ochtendspits in Amsterdam of elders in Nederland moeten aankomen. Het zal lastig zijn de treinen op dit tijdstip in te passen in reeds zeer drukke corridors. Ditzelfde geldt overigens voor de beschikbaarheid van opstelruimte in Amsterdam.

12. Door de perifere ligging van Nederland in Europa is het aantal kansrijke lijnen voor nachttreinen van en naar ons land beperkt. Wij vonden in totaal acht bestemmingen die in principe potentieel hebben voor de exploitatie van nachttreinen: Kopenhagen, Warschau, Praag, München, Wenen, Zürich, Milaan, en Turijn.

13. Onze inschatting van het potentieel voor nachttreinen vanuit Nederland is gebaseerd op deze acht kansrijke bestemmingen. Onder de randvoorwaarde dat knelpunten op het gebied van bijvoorbeeld overheidsheffingen, capaciteit van de infrastructuur en een gelijk speelveld voor alle vervoerders worden opgelost, zouden op langere termijn in de ordegrootte van 0,7 tot 1,0 miljoen reizen per jaar met de nachttrein kunnen worden gemaakt.

1 Inleiding

Aanleiding en beleidsvraag

In een motie heeft de Tweede Kamer de regering verzocht te onderzoeken welke nieuwe internationale routes voor nachttreinen naar en van Nederland potentieel hebben en wat er nodig is om dit potentieel te realiseren. Deze Kamermotie is de aanleiding voor dit onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Achtergrond en doel van het onderzoek

Ooit was Nederland verbonden met een uitgebreid Europees netwerk voor internationale nachttreinen. De afgelopen twintig jaar hebben vervoerders dit netwerk in fasen afgebouwd en sinds 2016 rijden er helemaal geen reguliere nachttreinen meer van en naar Nederland. De meeste grote nationale spoorvervoerders in Europa (de Duitse DB, Franse SNCF) hebben zich de afgelopen jaren uit dit marktsegment teruggetrokken. Er resteerde – althans in West-Europa – nog een beperkt aantal, veelal binnenlandse, verbindingen.

Sinds 2017 biedt de Oostenrijkse ÖBB echter weer een toenemend aantal internationale nachttreinverbindingen aan, deels door oude verbindingen nieuw leven in te blazen, deels door nieuwe te creëren. In Nederland is de internationale trein in het algemeen en de nachttrein in het bijzonder inmiddels weer hoog op de politieke agenda gekomen. Redenen hiervoor zijn de duurzaamheidsdoelen en het wegnemen van de druk op de luchthavencapaciteit. Met dit onderzoek wil het KiM de omstandigheden schetsen waaronder de internationale nachttrein voor reizigers en vervoerders interessant kan zijn en mogelijke routes verkennen van en naar Nederland met bijbehorend reizigerspotentieel.

Dit onderzoek gaat dus niet over de vraag welke andere maatregelen mogelijk zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren of om de druk op de schaarse luchthavencapaciteit te verminderen. Evenmin gaat dit onderzoek in op de milieuaspecten van de internationale nachttrein in vergelijking met de 'gewone' trein of met andere modaliteiten.

Onderzoeksvragen

Wij hebben de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

1. In hoeverre is de nachttrein een interessante optie voor (toekomstige) reizigers?
2. Onder welke omstandigheden is de nachttrein interessant voor vervoerders en welke knelpunten spelen een rol?
3. Wat is het potentieel voor de internationale nachttrein voor de toekomst?

Werkwijze

Voor dit onderzoek hebben we wetenschappelijke literatuur bestudeerd en de vele mediapublicaties die sinds 2016, toen veel van de nachttreinverbindingen in Europa werden geschrapt, over dit onderwerp zijn verschenen. Hiernaast hebben we interviews gehouden met NS, Flixbus, de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB), Allrail[1] en reisorganisaties die treinreizen aanbieden[2]. Bijlage 1 bevat een overzicht van de geïnterviewde personen.

[1] ALLRAIL is een internationale organisatie van private spoorbedrijven zoals Westbahn, Flixtrain, Leo Expres, enzovoort.
[2] Treinreiswinkel, TUI

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat over de kenmerken van de internationale nachttrein en de redenen waarom reizigers deze trein gebruiken. We vergelijken de nachttrein ook met andere vervoerwijzen als vliegtuig en bus. Hoofdstuk 3 beschrijft waarom de internationale nachttrein uit grote delen van Europa verdween. Ook gaat dit hoofdstuk in op de aanpak van ÖBB om het netwerk van verbindingen sinds 2017 weer uit te breiden en op de rol van andere vervoerders. Hoofdstuk 4 beschrijft enkele knelpunten die spelen bij het nachttreinvervoer in het algemeen en bij de mogelijke aantakking van Nederland op een nieuw netwerk in het bijzonder. Hoofdstuk 5 geeft een inschatting van kansrijke verbindingen vanuit Nederland en van het toekomstige reizigerspotentieel. In hoofdstuk 6 trekken we de conclusies.

2 Kenmerken van de nachttrein

Definitie

Internationale nachttreinen kennen vele vormen. Doorgaans gaat het om reizigerstreinen die gedurende het hele jaar dagelijks rijden tussen grote steden, enigerlei vorm van slaapcomfort hebben en minimaal een afstand van ongeveer 800 km afleggen. Er bestaan echter ook nachttreinen die, afhankelijk van het seizoen, naar specifieke bestemmingen rijden, zoals de skigebieden in de Alpen of een zonbestemming aan de Middellandse Zee. Voorts zijn er nachttreinen die ook auto's vervoeren, zodat reizigers vanaf het bestemmingsstation met het eigen vervoer verder kunnen gaan. Hiernaast zijn er treinen met zeer luxe rijtuigen die geschikt zijn voor meerdaagse, compleet verzorgde reizen, zoals de Venice Orient Express. In dit onderzoek beperken we ons tot de internationale nachttrein van de eerste categorie, hierna kortweg 'nachttrein' genoemd. Bij de andere categorieën gaat het om een zeer specifieke markt met kleine aantallen reizigers.

Eén trein, meerdere accommodaties

Nachttreinen kunnen verschillende accommodatiemogelijkheden bieden, variërend van zeer luxe compartimenten tot eenvoudige zitplaatsen zonder verdere faciliteiten. Europese nachttreinen hebben doorgaans drie typen accommodatie: rijtuigen met zitplaatsen (soms met stoelen die in een slaapstand kunnen worden gezet), rijtuigen met ligplaatsen (ook wel couchettes genoemd) in compartimenten voor vier tot zes personen en rijtuigen met slaapplaatsen in compartimenten voor één tot drie personen, met veel ruimte, goede bedden, eigen douche en toilet en privécatering. Compartimenten die geschikt zijn voor meerdere personen, kunnen met andere reizigers worden gedeeld. Met de veranderende sociale normen zijn reizigers overigens steeds minder bereid dit gebrek aan privacy te accepteren (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano 2017).

Reistijd lijkt een stuk minder

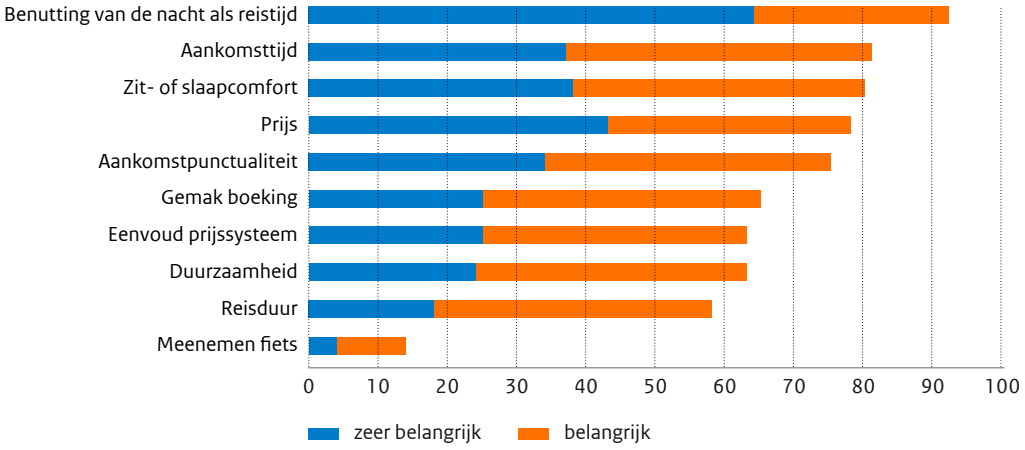
De kracht van de formule van de nachttrein is dat reizigers zich slapend verplaatsen en dat op deze manier een groot deel van de reistijd 'nuttig' wordt besteed. In de beleving van de reiziger kan deze tijd als het ware van de daadwerkelijke reistijd worden afgetrokken. Wanneer de reiziger kiest voor een eenvoudige zitplaats, is dit effect kleiner dan in het geval van een luxe slaapcompartiment dat van alle gemakken is voorzien. De meeste van de tegenwoordige nachttreinen in Europa vertrekken in de loop van de avond en komen de volgende ochtend voor negen uur aan op hun bestemming. Een groot deel van zowel de dag van vertrek als de dag van aankomst is zo beschikbaar voor andere activiteiten. Een zakenreiziger kan na aankomst direct door naar een vroege vergadering, de vakantieganger kan na aankomst in de stad van keuze meteen de eerste bezienswaardigheid opzoeken.

De gemiddelde snelheid van de nachttrein tussen begin- en eindpunt bedraagt ongeveer 80 km per uur. Nachttreinen zijn hiermee doorgaans langzamer dan dagtreinen op hetzelfde traject. Dit is om de reizigers voldoende slaaptijd te bieden, om onderweg treindelen uit te wisselen voor de bediening van meerdere bestemmingen of vanwege capaciteitsgebrek op het spoor (goederentreinen die ook 's nachts rijden, onderhoud aan het spoor). Gegeven deze snelheid en de hiervoor beschreven tijdvensters van vertrek en aankomst is een afstand af te leggen van 800 tot 1.200 km. Vanuit Nederland zijn hiermee bestemmingen als Kopenhagen, München, Wenen of Milaan in beeld. Er bestonden en bestaan nachttreinen die veel langere trajecten afleggen, maar dan gaat het voordeel van de efficiënte tijdsbesteding grotendeels weer verloren.

Redenen voor gebruik nachttrein

Empirisch onderzoek onder reizigers die de nachttrein gebruiken, laat zien dat deze formule aanslaat. De belangrijkste reden om voor de nachttrein te kiezen is het benutten van de nacht als reistijd. Meer dan 90 procent vindt deze reden belangrijk tot zeer belangrijk (zie figuur 2.1). De prijs komt pas op de vierde plaats, nog na aspecten als veiligheid, comfort en gunstige vertrek- en aankomsttijden (Hödl 2006). Dit heeft onder andere te maken met het feit dat de zakelijke of vakantiereiziger zo de kosten van een hotelovernachting uitspaart. Er is echter ook een groep reizigers voor wie de prijs wél een zeer belangrijke rol speelt. Zij reizen doorgaans in de meest eenvoudige accommodatie. Het merendeel van de reizigers beschouwt de nachttrein echter als een kwaliteitsproduct. Zij verwachten dan ook een grote mate van comfort en service. Het gemak van een boeking, de service onderweg en het milieuvoordeel noemt dan ook meer dan de helft van de reizigers als redenen om voor de nachttrein te kiezen (Hödl 2006).

Figuur 2.1 Redenen om de nachttrein te gebruiken en hun relatief belang.
Bron: Hödl (2006), bewerking KiM.



Ook onderzoek dat in opdracht van het Duitse parlement is verricht, laat zien dat typische gebruikers van de nachttrein niet op de eerste plaats prijsgevoelig zijn en ook niet op de eerste plaats een korte reistijd ambiëren. Zij verwachten eerst en vooral een comfortabele, schone en veilige slaapaccommodatie om de volgende ochtend enigszins uitgerust aan te komen. Hiernaast gaat het om gunstige tijden van vertrek (bij voorkeur de late avond) en aankomst (bij voorkeur in de vroege ochtend) (Bellman, 2017).

Betalingsbereidheid van Nederlandse reizigers

Ook Nederlanders die internationale treinreizen hebben gemaakt, blijken geïnteresseerd te zijn in de mogelijkheden van de nachttrein. Onderzoek naar de potentie van verlenging van de ÖBB-nachttrein van Wenen en Innsbruck naar Nederland laat zien dat bijna drie kwart van de respondenten een verbinding wenst met een vertrektijdstip tussen 19 en 22 uur en een aankomsttijd de volgende ochtend tussen 7 en 9 uur. De prijzen die zij noemen als redelijk, liggen in lijn met de huidige tarieven op deze verbinding. Er is weinig interesse (ongeveer 10 procent van de respondenten) in het kunnen meenemen van de eigen auto op de trein (Blauw Research, 2019).

Vergelijking met andere vervoermiddelen

Het benutten van de nacht als reistijd is inmiddels niet langer het unieke kenmerk van de nachttrein. Het netwerk van langeafstandsverbindingen met de bus, ook 's nachts, groeide de afgelopen jaren snel (Savelberg & Kansen, 2019). De bus is gemiddeld langzamer, maar goedkoper dan de nachttrein. Verder is de bus minder comfortabel dan de duurdere accommodaties in de nachttrein. Het vliegtuig is de belangrijkste concurrent van de nachttrein (zie verderop in dit hoofdstuk). De reistijden naar de vergelijkbare bestemmingen zijn korter, ook als het langere voor- en natransport en de verblijftijd op de lucht-

haven worden meegerekend. Gemiddeld is het vliegtuig ook goedkoper, zeker in vergelijking met de duurdere accommodaties in de nachttrein. Vliegen geeft bovendien meer vertrekmogelijkheden, maar wie 's avonds wil vliegen, moet meestal eerder van huis dan wanneer hij of zij met de nachttrein reist. Dit nadeel van vliegen geldt ook 's ochtends: de eerste vlucht leidt tot een latere aankomsttijd dan met de nachttrein.

Dan is er nog de rol van de auto, die vooral bij de sociaal-recreatieve reismotieven dominant is, ook over de lange afstanden. Waar de andere modaliteiten meer zijn gericht op grote steden als bestemming, gaat het bij autoreizen meestal om bestemmingen daarbuiten. De auto is bovendien veel voordeliger bij een grotere bezetting. Tabel 2.1 vergelijkt de tarieven en reistijden van enkele voorbeeldreizen die op dit moment (2019) met de nachttrein kunnen worden afgelegd, met die voor de modaliteiten (nacht)bus en vliegtuig.

Tabel 2.1 Vergelijking rij- en vliegtijden (in uren en minuten) en tarieven voor drie modaliteiten.
Bron: Skyscanner, diverse reisplanners.

	nachttrein		**vliegtuig**		**nachtbus**	
	rijtijd	**tarief**	**vliegtijd**	**tarief**	**rijtijd**	**tarief**
Hamburg-Zürich	12.05	€ 29-210	1.30	€ 79-122	13.45	€ 30
Wenen-Düsseldorf	12.00	€ 60-209	1.35	€ 53-93	13.05	€ 40
Parijs-Milaan	10.45	€ 88-286	1.25	€ 18-109	12.15	€ 50

De tabel lichten we hieronder toe:
- De rijtijden bij trein en bus zijn exclusief het voor- en natransport naar en van station of bushalte.
- De vliegtijd is exclusief het voor- en natransport (dat gemiddeld veel langer duurt dan bij trein en bus) en exclusief de verblijftijd op de luchthaven voor incheck en security.
- Bij alle modaliteiten variëren de tarieven sterk al naargelang het tijdstip van boeken en – bij de nachttrein – de keuze van de accommodatie. Bij het vliegtuig variëren de tarieven ook nog eens zeer sterk al naargelang het tijdstip van de dag. De tarieven in de tabel gelden voor een enkele reis die zes weken voor de reisdatum werd geboekt.
- Voor zover reizigers het comfort in de nachttrein ervaren als vergelijkbaar met dat van een hotel, sparen zij hotelkosten uit. Dit geldt met name voor zakelijke of vakantiereizen. In feite kunnen deze kosten van het reistarief worden afgetrokken.

Huidige marktvraag

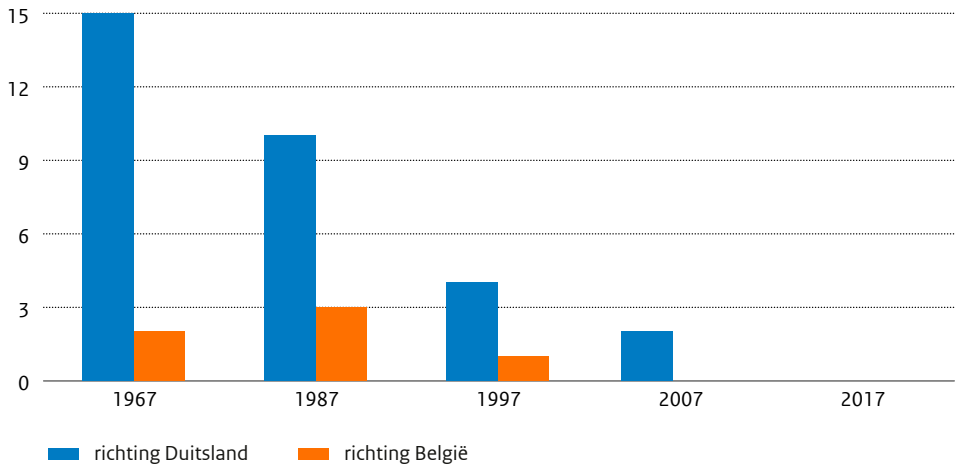
Op dit moment rijden er geen reguliere, dagelijkse nachttreinen van en naar Nederland. Naar schatting van NS, ÖBB en Treinreiswinkel namen in 2018 tussen de 10.000 en 15.000 mensen vanuit Nederland de nachttrein van Düsseldorf naar Wenen, München of Innsbruck of terug. Het aantal vliegpassagiers van en naar deze bestemmingen bedroeg in 2018 ongeveer 1,3 miljoen. Van bus, dagtrein of auto zijn geen cijfers bekend.

3 Van teloorgang naar opleving

Afnemend aanbod, afnemende vraag

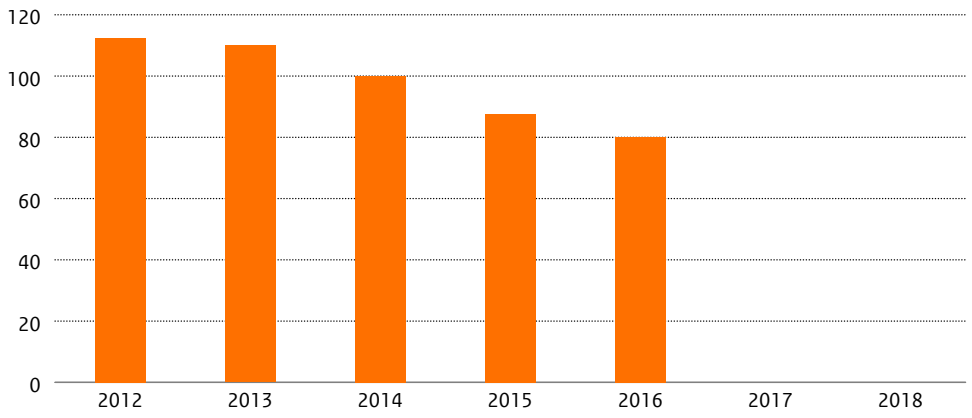
Zo'n vijftig jaar geleden reden dagelijks zeventien nachttreinen naar en van bestemmingen in het buitenland, voornamelijk via de grens met Duitsland. In 2016 werd de laatste nachttrein van en naar Nederland (Amsterdam-München/Zürich en vice versa) opgeheven. Figuur 3.1 laat het verloop zien van het aantal eindbestemmingen dat met een nachttrein vanuit Nederland kon worden bereikt.

Figuur 3.1 Ontwikkeling van het aantal eindbestemmingen met nachttreinen vanuit Nederland.
Bron: Van Goeverden (2017).



Figuur 3.2 toont de ontwikkeling van het aantal reizen dat de afgelopen jaren tot aan 2017 per nachttrein van en naar Nederland werd gemaakt. De cijfers zijn gebaseerd op de ticketverkopen van NS International en een schatting van NS International van de bij andere vervoerders of bij reisorganisaties verkochte tickets. De daling van het aantal reizen past in het patroon van afname van het aanbod.

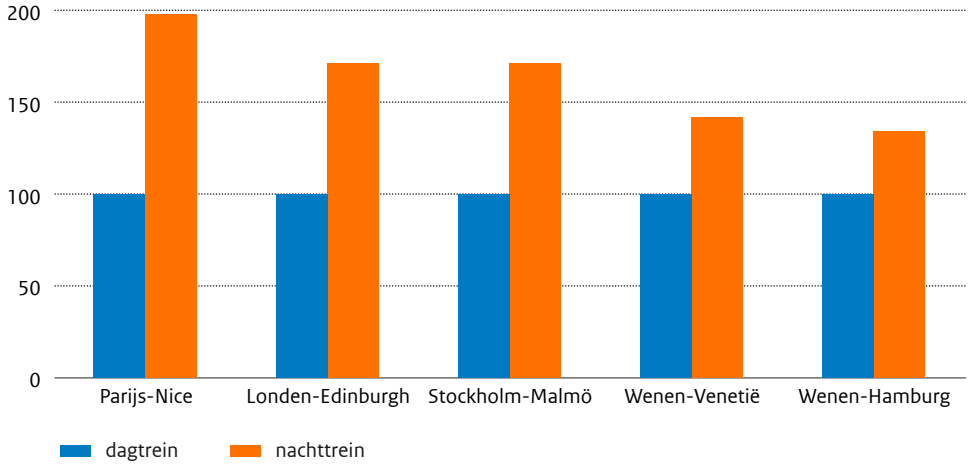
Figuur 3.2 Ontwikkeling van het aantal reizen x 1.000 met nachttrein van en naar Nederland.
Bron: NS International, bewerking KiM.



Verklaringen voor afname

De belangrijkste verklaring voor de afname van het aantal nachttreinen is de liberalisering van de luchtvaart en de daarop volgende opkomst van de lowcostluchtvaartmaatschappijen. Hierdoor zijn veel buitenlandse bestemmingen voor een lage prijs per vliegtuig bereikbaar geworden (UIC, 2013; Van Goeverden, 2017). Op de tweede plaats heeft de ontwikkeling van het netwerk voor hogesnelheidstreinen aan de afname bijgedragen (Van Goeverden, 2017; Oui au train de nuit, 2017). Hierdoor kunnen reizigers hun bestemming overdag veel sneller bereiken dan met de nachttrein het geval was. Figuur 3.2 laat enkele voorbeelden zien van de relatieve reistijdverschillen op verbindingen met zowel een snelle dagtrein als een nachttrein.

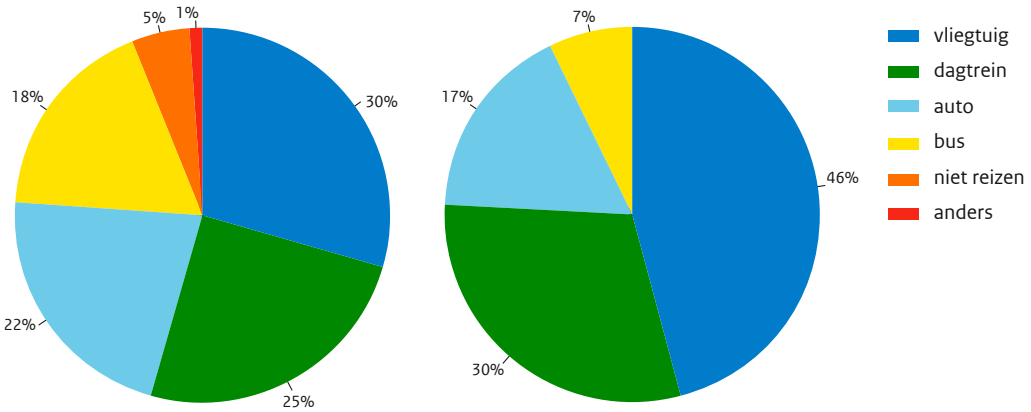
Figuur 3.3 Relatieve reistijdverschillen tussen dag- en nachttrein in 2016. Reistijd dagtrein = 100.
Bron: Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano (2017).



Een derde verklaring is de deregulering van de langeafstandsbusmarkt. Vervoerders als Eurolines en Flixbus zijn toegetreden tot de markt en maakten het voor budgetreizigers mogelijk om heel voordelig naar buitenlandse bestemmingen te reizen (Van Goeverden 2017). Zo nam het aantal reizen met Flixbus vanuit Nederland in korte tijd toe tot ongeveer 3,5 miljoen in 2018 (ovpro.nl, 2018; Het Parool, 2019). Niet bekend is hoeveel busreizigers naar bestemmingen reizen die voorheen vanuit Nederland met de nachttrein konden worden bereikt.

Onderzoek in Oostenrijk en Zweden heeft het belang van vliegtuig, hogesnelheidstrein en in mindere mate langeafstandsbus als concurrenten van de nachttrein bevestigd. Aan nachttreingebruikers werd gevraagd hoe zij zouden reizen als er geen nachttrein zou zijn. De resultaten zijn voor beide studies anders aangezien de achtergronden en omstandigheden verschillen, maar het patroon is vergelijkbaar. De meeste reizigers (29-46 procent) gaven aan dat zij dan per vliegtuig zouden reizen, gevolgd door de dagtrein (25-30 procent) en de bus (7-18 procent). Ook de auto noemden zij geregeld als substituut (17-22 procent) (Hödl, 2006; Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017). Zie figuur 3.4.

Figuur 3.4 Vervoerwijzekeuze van reizigers indien geen nachttrein beschikbaar is.
Bron: Hödl (2006) en Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano (2017).



Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano (2017) *Hödl (2006)*

Voor vervoerders werd het tegelijkertijd minder aantrekkelijk om nog nachttreinen te blijven aanbieden, de *willingness to provide* nam af of verdween. Door de relatief hoge kosten van het gebruik van de infrastructuur was een kostendekkende exploitatie van de nachttreinen niet of nauwelijks meer mogelijk (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017).

Maar ook strategische overwegingen speelden een rol bij het verminderen van de aantallen nachttreinen. In Duitsland maakte de nachttrein voor Deutsche Bahn (DB) in 2015 slechts 1 procent van de spoormarkt uit. Om de nachttrein te continueren waren aanzienlijke investeringen nodig, waardoor het voor het bedrijf minder interessant was om zich op dit segment te blijven richten (Bellman, 2017). Tot die tijd bood DB onder de merknaam City Night Line (CNL) vervoer per nachttrein aan tussen Duitsland en zijn buurlanden. Eind 2016 heeft DB dit vervoer beëindigd, een beslissing die vooral werd ingegeven door de lage rentabiliteit van dit product (Schirmer, 2017). DB ging ertoe over nachttreinen met de hoge-snelheidstrein ICE aan te bieden, dus zonder slaapaccommodatie, in combinatie met de exploitatie van internationale busverbindingen onder de merknaam IC Bus.

In Frankrijk koos de SNCF ervoor om prioriteit te geven aan de ontwikkeling van het TGV-netwerk en de nachttreinen niet langer te subsidiëren (Oui au trains de nuit, 2017). Dergelijke ontwikkelingen in de grote landen in Europa zijn, gezien de ligging en omvang van Nederland, van grote invloed geweest op de afbouw van het aantal nachttreinen naar en van ons land.

De aanpak van de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB)

Toen DB uit de markt voor nachttreinen trad, zagen de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB) een kans om het eigen product te versterken. Voor ÖBB vormen de nachttreinen inmiddels een substantieel deel van de omzet in het langeafstandsvervoer (20 procent). Het bedrijf nam de meest rendabele delen van het netwerk van DB over en investeerde in modernisering van het eveneens overgenomen materieel (slaap- en ligrijtuigen). Onder de productnaam Nightjet breidde ÖBB vanaf 2017 vanuit het centraal in

Europa gelegen Wenen het aantal verbindingen uit op afstanden in de range 800-1.200 km. Zie figuur 3.5 met het lijnennet in 2018[3].

Figuur 3.5 Netwerk van ÖBB Nightjet in 2018.
Bron: ÖBB.

Het nieuwe concept Nightjet heeft de volgende kenmerken:

- Veel directe verbindingen, zowel binnenlands als naar bestemmingen in Duitsland, Hongarije, Italië, Kroatië, Polen, Slovenië, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland. De exploitatie wordt geoptimaliseerd door meerdere bestemmingen in één trein te combineren. Dit vereist wel dat treinen 's nachts moeten worden gesplitst of gecombineerd.
- Onderscheid naar deelmarkten: het aanbod van Nightjet omvat zitplaatsen voor de budgetreiziger, slaapplaatsen voor het luxe segment en ligplaatsen voor het middensegment.
- Uitgebreide service ten opzichte van de 'oude' nachttreinen: ontvangst van reizigers met een drankje, complementair ontbijt, een dienst voor het vervoer van bagage. Op veel verbindingen kunnen reizigers de fiets meenemen, op sommige ook auto's en motoren.

Sinds 2016 is het vervoer met Nightjet gestegen van 1 miljoen reizen per jaar naar 1,4 miljoen in 2017 en 1,8 miljoen in 2018. De gemiddelde bezettingsgraad schommelt rond 50-60 procent met uitschieters naar 70 procent op piekdagen (ÖBB; Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017).

Achtergronden van de groei

Enkele specifieke omstandigheden zijn gunstig gebleken voor de nachttrein en hebben bijgedragen aan de groei van dit vervoer. Zo hebben lowcostmaatschappijen een relatief laag aandeel in het vliegvervoer van en naar Oostenrijk. Voorts zijn de aankomsttijden in de ochtend en de vertrektijden in de avond van belangrijke vliegverbindingen met Wenen vaak ongunstiger dan die van de nachttrein. Hiermee is in Oostenrijk in veel gevallen de nachttrein geschikter als dagrandverbinding dan het vliegtuig. De nachtbus opereert weliswaar op dezelfde trajecten, maar deze richt zich vooral op de budgetreizigers en biedt

[3] In 2019 uitgebreid met verbindingen tussen Wenen en Berlijn, Krakau en Warschau.

minder ruimte en comfort dan de hogere accommodatieklassen in de nachttrein.
De luxe accommodatie in de nachttrein blijkt gemiddeld aanzienlijk duurder dan een vliegticket, maar hier staat – althans voor een deel van de reizigers – het uitsparen van de kosten van een hotelovernachting tegenover (zie ook tabel 2.1). Mits de treinreis ruim van tevoren wordt geboekt, ontlopen de prijzen van een zitplaats in de nachttrein en in de bus elkaar niet zoveel.

Naast deze traditionele keuzefactoren als tijd, geld en comfort lijken reizigers in toenemende mate milieubewustzijn mee te laten wegen in hun vervoerwijzekeuze. Dit vertaalt zich in een meer dan gemiddelde groei van het aantal verkochte treintickets; zie onderstaande tekstbox. Ook NS International denkt een deel van de recente vervoersgroei toe te kunnen schrijven aan het verschijnsel 'vliegschaamte'. Overigens wordt dit beeld genuanceerd door grote reisorganisaties als TUI International, die ons liet weten dat de (in verhouding tot de trein zeer grote) markt voor autoreizen en verre vliegreizen niet merkbaar verandert.

Treinreiswinkel is een reisorganisatie die is gespecialiseerd in de verkoop van internationale treintickets, treinrondreizen en treinvakanties. Treinreiswinkel treedt op voor alle vervoerders en heeft recent de site 'Happy Rail' gestart voor informatie over en het boeken van internationale treintickets. In het verleden exploiteerde Treinreiswinkel zelf een autoslaaptrein naar Italië, totdat dit door de stijging van de infraheffingen niet langer meer rendeerde.

Treinreiswinkel merkt een duidelijke verandering in de attitude ten opzichte van buitenlandse reizen. Met name jongeren noemen steeds vaker de zorg voor het milieu als reden om voor de trein te kiezen. Een deel van de groei bij Treinreiswinkel kan hieraan worden toegeschreven. Treinreiswinkel is er van overtuigd dat op sommige routes, bijvoorbeeld naar Zwitserland, een aanbod van nachttreinen rendabel te exploiteren is. Voorwaarde is dat vervoerders investeren in modern materieel en dat overheden energie steken in het eenvoudiger maken van de regelgeving rondom BTW en infraheffing.

Bron: Interview KiM met Treinreiswinkel, april 2019.

Andere vervoerders dan ÖBB

De casus van ÖBB is in zoverre bijzonder dat deze vervoerder in korte tijd het aantal internationale nachttreinverbindingen sterk heeft uitgebreid. Er zijn evenwel ook andere vervoerders actief op deze markt. In de meeste gevallen gaat het om binnenlandse verbindingen. In Italië en Spanje is het nationale staatsbedrijf de exploitant, in het Verenigd Koninkrijk en Zweden veelal private vervoerders, al dan niet na een openbare aanbesteding. Ook in het internationale vervoer zijn nieuwe, private vervoerders actief. Voorbeelden zijn RegioJet, een Tsjechisch bedrijf dat een nachttrein van Praag naar Kosice (Slowakije) exploiteert, en Snälltåget, met een (seizoens)nachttrein van Berlijn naar Malmö.

4 Knelpunten bij de herintroductie van de nachttrein in Nederland

Er zijn plannen om Nederland aan te sluiten op het netwerk van nachttreinen dat inmiddels weer aan het ontstaan is. In dit hoofdstuk bespreken wij enkele knelpunten die bij nachttreinvervoer in het algemeen en bij de aantakking van Nederland op het netwerk in het bijzonder een rol spelen.

Rentabiliteit

Nachttreinen hebben hogere kosten per reiziger dan dagtreinen. Dit heeft verschillende oorzaken (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017):

- Het rollende materieel is complexer en bevat relatief minder plaatsen;
- Materieelseries worden in kleinere hoeveelheden gebouwd dan bij dagtreinen het geval is;
- De personeelskosten zijn hoger: er is meer personeel nodig dat ook 's nachts werkt;
- Aanvullende diensten zijn nodig, zoals rangeerbewegingen om treindelen te splitsen of te combineren, kosten voor 'hotelservices' als het opmaken van bedden, reinigingskosten);
- Het materieel staat overdag gedurende langere tijd stil op opstelsporen en kan dus niet productief worden ingezet;
- Bovenop de standaardkosten voor het gebruik van de infrastructuur komen vaak nog allerlei toeslagen voor additionele diensten (de zogeheten 'mark-ups') die de exploitatiekosten behoorlijk kunnen doen oplopen; zie ook de paragraaf 'Infraheffing'.

Van Goeverden (2017) becijfert dat een nachttrein vaak tussen de 150 en 250 reizigers vervoert of 100-150 per treintak bij treinen die worden gesplitst/gecombineerd. De bezettingsgraad schommelt tussen de 45 en 70 procent. NS en ÖBB bevestigen dit beeld.

De kostendekkingsgraad van nachttreinen varieert sterk. De inmiddels opgeheven binnenlandse Franse nachttreinen hadden een kostendekkingsgraad van 30-35 procent. Andere gerapporteerde kostendekkingsgraden liggen in de buurt van de 80 procent, zoals de Calidonian Sleeper in het Verenigd Koninkrijk en (voorheen) de City Night Line in Duitsland (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017). De verschillen tussen vervoerders worden veroorzaakt door verschillen in de exploitatiekosten en door verschillen tussen de EU-landen in infraheffingen, opslagen en BTW.

Subsidies

In veel landen van Europa worden de nachttreinen gesubsidieerd door de nationale overheden. Dit betreft echter uitsluitend binnenlands vervoer in het kader van een openbaredienstverplichting (PSO[4]) onder EU-regelgeving. Subsidiebedragen voor dergelijke nachttreinen variëren van 20 euro per reis in Zweden tot 100 euro per reis voor de nachttreinen in Frankrijk, die enkele jaren geleden zijn opgeheven (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano, 2017). Kanttekening bij deze bedragen is dat ze een gemiddelde vormen en geen rekening houden met het type accommodatie dat reizigers hebben gebruikt. De tarieven die reizigers betalen en de subsidiebedragen kunnen dus behoorlijk variëren.

ÖBB heeft ons laten weten dat het NightJetnetwerk als geheel voor ongeveer 80 procent kostendekkend wordt geëxploiteerd. De Oostenrijkse staat verstrekt subsidie voor enkele binnenlandse diensten of voor internationale diensten die ook een binnenlandse functie hebben, zoals die van Wenen naar Rome. ÖBB en NS geven aan dat een eventuele verlenging van de Nightjet vanuit Düsseldorf naar Amsterdam niet zonder subsidie tot stand kan komen. Daar denken de nieuwe, commerciële spoorvervoerders anders over. Zij wijzen ons op de voorbeelden van de al bestaande, winstgevende verbindingen en stellen dat bij een gelijk speelveld voor alle vervoerders (zie de betreffende paragraaf verder in dit hoofdstuk) subsidie helemaal niet nodig is. Op den duur komen er naar hun verwachting ook initiatieven om de nachttrein terug te halen naar Nederland. Sinds 2016, toen de reguliere nachttrein uit Nederland verdween, is dit niet het geval geweest[5].

Los van de vraag of de internationale nachttrein nu wel of niet winstgevend kan worden geëxploiteerd, roepen subsidies de nodige juridische vragen op. Het marktordeningsprincipe van de internationale spoormarkt is vrije toetreding voor iedere vervoerder die dat wil (onder voorwaarden). Exploitatie-subsidie aan één specifieke vervoerder past hier niet in en lijkt niet compatibel met regelgeving op het gebied van mededinging en staatssteun.

De private busvervoerder Flixbus is ook actief op de markt voor personenvervoer per trein. Zo verzorgt het bedrijf onder de productnaam Flixtrain in Duitsland treinverbindingen tussen Berlijn en Stuttgart, tussen Hamburg en Keulen en tussen Berlijn en Keulen. Flixbus denkt niet dat het nodig is nachttreinen te subsidiëren, mits een 'level playing field' kan worden gerealiseerd: op dit moment wordt de luchtvaart ten opzichte van het spoor en de bus te weinig belast, zodat mensen al snel voor de goedkope vliegtickets kiezen. Wijziging hiervan kan alleen internationaal (ICAO) worden geregeld en is niet waarschijnlijk op de korte termijn.

Flixbus denkt na over nachttreinen met verschillende mate van comfort. Deze vervoerder ziet niet zoveel perspectief voor de luxe van de vroegere nachttreinen, maar meer in treinen met comfortabele ligstoelen en slechts een beperkt aantal eenvoudige bedden.

Er is veel discussie over de (te) hoge heffingen voor het gebruik van de infrastructuur. Deze pakt vooral slecht uit voor het vervoer over lange afstanden, zoals met de nachttrein het geval is. Een oplossing zou volgens Flixbus kunnen zijn om de structuur van de heffing aan te passen: lange afstanden relatief goedkoper maken en korte afstanden duurder.

Bron: interview KiM met Flixbus, maart 2019.

[4] Public Service Obligation.

[5] Uitzondering is de Treinreiswinkel, die zonder subsidie de Alpen-express exploiteert, een vakantietrein die in het winterseizoen dertien maal naar de skigebieden in Oostenrijk rijdt.

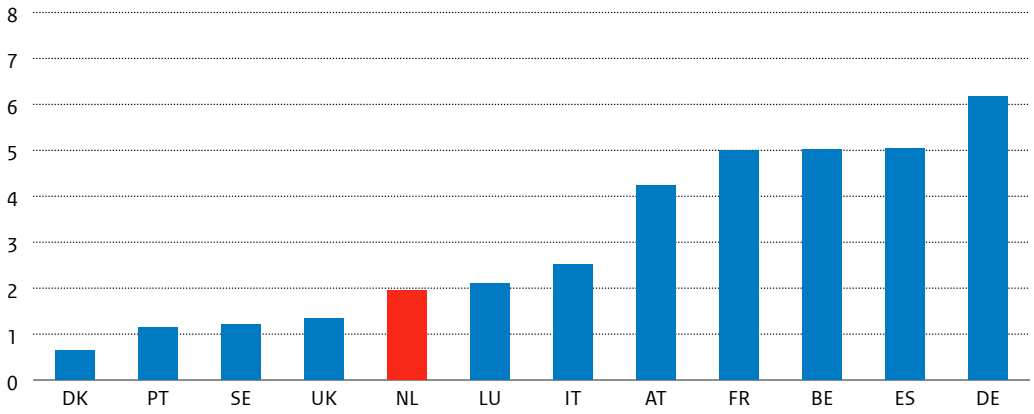
Infraheffing

De EU-spoorwegwetgeving schrijft voor dat de beheerder van de infrastructuur (in Nederland ProRail) de directe kosten voor de toegang tot het net doorbelast aan de vervoerders. Het gaat hierbij om de kosten van het gebruik van sporen, bovenleiding en verkeersleiding die rechtstreeks het gevolg zijn van de treindienst. Per haltering van de trein wordt een toeslag berekend afhankelijk van het station. Naast deze kosten, die samenhangen met het specifieke vervoersaanbod, kunnen de beheerders nog andere heffingen ('mark ups') introduceren voor:

- het beprijzen van schaarse infrastructuur;
- milieuprestaties (afhankelijk van geluidsemissie, gebruik van diesel- of elektrische locomotieven);
- en voor de doorbelasting van langetermijninvesteringen.

Door de infraheffing is de beheerder in staat nieuwe aanvragen te honoreren zonder hierbij een financieel risico te lopen. De infraheffing zou op deze wijze de directe kosten van het onderhoud en instandhouding van de infrastructuur moeten dekken. De principes van de invulling van de heffing zijn vastgelegd in EU-wetgeving, maar de uitwerking verschilt per EU-lid. Door specifieke eigenschappen van de infrastructuur en het gebruik van de infrastructuur (bijvoorbeeld hoeveelheid reizigers- en goederenvervoer) loopt de feitelijke infraheffing in de EU-lidstaten sterk uiteen. Figuur 4.1 laat de infraheffing zien van een aantal EU-staten. Er blijken grote verschillen te zijn in de prijs per treinkilometer: deze varieert van 0,64 tot 6,17 euro, waarbij Nederland met 1,94 euro een middenpositie inneemt.

Figuur 4.1 Hoogte van de infraheffing in euro per treinkilometer in 2016.
Bron: European Commission (2016).



ÖBB heeft ons laten weten dat zeer recent de infraheffing voor de nachttreinen in Duitsland en Frankrijk is verlaagd, maar dat de heffing in Italië is verhoogd. Voor Duitsland wordt nu een tarief van ongeveer 3 euro per treinkilometer in rekening gebracht. Voor een voorbeeldreis van Amsterdam naar Wenen hebben wij met dit aangepaste tarief indicatief berekend wat het aandeel is van de infraheffing in de opbrengst uit de kaartverkoop. Tabel 4.1 geeft de resultaten. Vervoerders blijken in dit voorbeeld indicatief tussen de 12 en 20 procent van de opbrengsten aan de infraheffing te besteden.

Tabel 4.1 Indicatieve berekening van de infraheffing voor een voorbeeldreis Amsterdam-Wenen.
Bron: European Commission (2016), ÖBB; bewerking KiM.

1	Afstand Amsterdam-Wenen	1.160 km
2	Gemiddelde infraheffing per treinkilometer [a)]	€ 3,19
3	Totale infraheffing hele reis = 1 x 2	€ 3.695
4	Gemiddelde ticketprijs [b)]	€ 126
5	Gemiddelde treinbezetting [c)]	150 - 250 reizigers
6	Gemiddelde opbrengst per trein = 4 x 5	€ 18.900 - 31.500
7	Aandeel infraheffing ten opzichte van opbrengst = 3/6	12% - 20%

a) De (gewogen) gemiddelde infraheffing is bepaald aan de hand van de afgelegde afstanden per land.
b) Uitgangspunt zijn de tarieven van de Nightjet voor Düsseldorf-Wenen in de verhouding 40 procent zitplaats (60 euro), 40 procent ligplaats 90 euro) en 20 procent slaapplaats (180 euro) (bron: https://tickets.oebb.at/en/ticket). Bij dit tarief hebben wij een gemiddeld tarief voor Amsterdam-Düsseldorf opgeteld.
c) Bron: Van Goeverden (2017).

Capaciteit van de infrastructuur

Wat beschikbaarheid van de ruimte op het spoor betreft, moet de nachttrein 's nachts vooral concurreren met het goederenvervoer. In het verleden hebben beheerders van de infrastructuur vanwege capaciteitsconflicten de aanvraag voor 'paden' voor nieuwe nachttreinen afgewezen. Een voorbeeld hiervan is de Palatino Express tussen Parijs en Rome, die werd opgeheven vanwege het drukke nachtelijke goederenvervoer op dezelfde route (Van Goeverden, 2017). De nachttrein vanuit Nederland naar Lourdes is opgeheven omdat "het Franse spoor weinig ruimte heeft voor de pelgrimstreinen" (Van der Steen, 2016).

Ook vindt 's nachts vaak onderhoud aan de infrastructuur plaats, waardoor geen of beperkt treinverkeer mogelijk is. Bij aankomst in de ochtend op de eindbestemming moet de nachttrein worden ingepast in het treinverkeer tijdens de plaatselijke ochtendspits. Hetzelfde geldt bij vertrek voor de avondspits. Hierdoor moeten nachttreinen soms uitwijken naar een ander station dan het centrale station. Een vaak gekozen oplossing is dat internationale treinen in het algemeen en de nachttrein in het bijzonder een rol krijgt in het binnenlands vervoer, waardoor geen extra treinpad nodig is. Een voorbeeld van een internationale dagtrein in Nederland is de IC Amsterdam-Berlijn, die tot Hengelo ook als binnenlandse intercity fungeert.

Op de langere termijn tot 2030-2040 wordt op de corridor Amsterdam-Utrecht-Arnhem een groei van het binnenlands vervoer verwacht van 20-30 procent (IenW, 2017). Ook op andere corridors wordt aanzienlijke groei verwacht. Voor de knelpunten die door deze vervoersgroei ontstaan, wordt overwogen de benutting van de infrastructuur verder te intensiveren door de frequentie van verbindingen te verhogen (APPM, 2019). Het zal logistiek lastig zijn in de ochtendspits een nachttrein op het spoorwegnet toe te voegen. Ditzelfde geldt overigens voor de beschikbaarheid van opstelruimte in Amsterdam. Al deze aspecten kunnen ertoe leiden dat reizigers niet de gewenste reistijden of bestemmingen aangeboden krijgen. Mogelijk speelt dit knelpunt in mindere mate als andere begin- en eindpunten van de nachttrein dan Amsterdam in beschouwing worden genomen.

Verschillen in regelgeving

De verschillen tussen de EU-staten ten aanzien van de infraheffing zijn hiervoor aan de orde geweest. Maar ook ten aanzien van andere belastingen zoals de BTW zijn er verschillen. Zo geldt voor vervoersdiensten in Duitsland een BTW-tarief van 19 procent en in Nederland een tarief van 9 procent. Ook regelgeving omtrent materieel kan per land verschillend zijn. De regelgeving in Italië voor het sluiten van deuren leidde tot investeringen voor de Nightjet. In 2021 worden ook nieuwe regels voor brandveiligheid van kracht, die majeure investeringen tot gevolg kunnen hebben (Steer Davies Gleave & Politecnico

di Milano, 2017). Voor een nieuw op te zetten vervoersdienst die door verschillende landen heen gaat, kan deze complexiteit van regelgeving een barrière zijn.

'Level playing field'

In twee opzichten ontbreekt binnen de vervoerssector een gelijk speelveld ('level playing field'), dat wil zeggen dat vervoerders onder dezelfde voorwaarden tot de markt kunnen toetreden en hun diensten aan reizigers kunnen aanbieden.

Het vliegtuig en de (nacht)bus zijn de concurrenten van de nachttrein. Wat prijs en reistijden betreft, kunnen nachttreinen zich goed positioneren ten opzichte van de nachtbus. In vergelijking met de luchtvaart ontbreekt dit gelijke speelveld (Aviation Economics, 2018). De luchtvaartsector heeft wat kosten betreft twee voordelen ten opzichte van andere vervoerwijzen: er is geen BTW op ticketprijzen en geen brandstofaccijns op kerosine. Met BTW en accijns op kerosine zou een vliegticket gemiddeld 35 procent duurder worden[6] (Aviation Economics, 2018). Hier staat tegenover dat de spoorsector aanzienlijke kostenvoordelen geniet, doordat niet alle kosten voor aanleg, beheer en onderhoud van het spoor worden doorbelast in de vorm van een infraheffing. Dit is in de luchtvaart via de luchthavenbelasting wél het geval.

Een tweede vorm van een gelijk speelveld betreft de toegang tot de spoormarkt. Onder EU-regelgeving is de markt voor internationaal spoorvervoer in 2007 geliberaliseerd. In de praktijk blijkt open concurrentie pas na jaren te zijn gaan optreden. Zo zijn in landen als Italië, Duitsland, Zweden en Tsjechië nieuwe, commerciële spoorvervoerders actief op de langeafstandsmarkt naast de grote traditionele nationale bedrijven waarvan de respectievelijke overheden eigenaar zijn. Het aantal internationale nachttreinverbindingen dat door een nieuwkomer wordt geëxploiteerd, is op dit moment beperkt. Toetredingsdrempels spelen in de praktijk nog altijd een grote rol (Perennes, 2016). Voorbeelden hiervan zijn het ontbreken van een leasemarkt voor treinen of de minder gunstige toegang tot de kapitaalmarkt voor het afsluiten van leningen. Zie ook onderstaande tekstbox.

ALLRAIL (Alliance of Rail New Entrants) is de vereniging van nieuwe, commerciële spoorbedrijven voor personen- en goederenvervoer op de Europese markt. De bekendste personenvervoerders zijn LEO Express (Tsjechië), MTR Nordic (Zweden), NTV (Italië), Regiojet (Tsjechië), Flixtrain (Duitsland) en WESTbahn (Oostenrijk). Zij opereren in concurrentie met de grote zittende vervoerders in de respectievelijke landen.

ALLRAIL heeft ons laten weten dat sommige van haar leden zeker belangstelling hebben voor de exploitatie van internationale nachttreinen, maar dat de toetredingsdrempels tot deze markt groot zijn. Zo krijgt een nationale vervoerder als ÖBB voor een deel van hun vervoer (ook de nachttrein) een concessie van de Oostenrijkse staat die onderhands is gegund. Bij openbare aanbesteding zouden ook nieuwkomers een kans krijgen en is volgens ALLRAIL de prikkel groter voor efficiënte productie en voor kwaliteit voor de reizigers. Andere drempels die ALLRAIL noemt, zijn de beschikbaarheid van geschikt materieel en onderlinge samenwerking tussen álle vervoerders op het vlak van ticketing, reizigersinformatie en uitwisseling van treinpaden.

Bron: interview KiM met ALLRAIL, mei 2019

[6] Zie ook 'Kamerbrief over onderzoek naar de werkelijke prijs van vliegtickets', 7-11-2018.

Oplossing van knelpunten

Oplossingen voor alle genoemde knelpunten liggen niet bij één partij. Het is aan vervoerders om te blijven innoveren in hun productformules[7] en om tegen een marktconforme prijs diensten aan te bieden waar vraag naar is. Wat de nachttrein betreft, hoort daar een serviceniveau bij dat aan de wensen van reizigers voldoet. Verdergaande stroomlijning en integratie van boekings- en informatiesystemen zal de aantrekkelijkheid van treinreizen in algemene zin ook kunnen vergroten. De Treinreiswinkel heeft recent een dergelijke site[8] opgezet.

Aan de andere kant zijn overheden (nationaal of Europees) verantwoordelijk voor de hoogte en structuur van de infraheffingen, voor voldoende capaciteit op het spoornet, voor de zorg voor een gelijk speelveld voor alle betrokken marktpartijen en voor vereenvoudiging van de regelgeving die efficiënte exploitatie in de weg staat. Naar verwachting zijn al deze knelpunten gezien hun complexiteit niet snel op te lossen.

[7] Voorbeeld is de Tsjechische vervoerder RegioJet, die op de route van Praag naar Kosice een mengvorm van eenvoudige couchettes en luxe slaapplaatsen heeft geïntroduceerd.

[8] Happyrail.

5 Het toekomstige potentieel van de nachttrein

Kansrijke verbindingen vanuit Nederland

Onze selectie van verbindingen waarop de nachttrein mogelijk kansrijk is, wordt bepaald door twee criteria: de afstand tot Nederland en de omvang van de stad van bestemming. Zoals we in hoofdstuk 2 hebben aangegeven, zijn voor nachttreinen bestemmingen tussen de 800 en 1.200 km relevant. Vrijwel alle huidige nachttreinverbindingen vallen binnen deze range. Maar anders dan bijvoorbeeld Oostenrijk ligt Nederland perifeer in Europa en is het aantal bereikbare bestemmingen over deze afstanden beperkt. Naast de afstand gaat het erom dat nachttreinen tot in de centra van grote steden kunnen doordringen. Wij kiezen voor stedelijke agglomeraties met minimaal 1 miljoen inwoners.

Beide criteria combinerend komen wij tot de volgende mogelijke bestemmingen van en naar Nederland: Kopenhagen, Warschau, Praag, Wenen, München, Zürich, Milaan, Turijn, Lyon, Manchester en Liverpool. Al deze steden hebben een luchthaven en worden goed bediend door het vliegtuig en de (nacht)bus. Een deel van deze steden is minder aantrekkelijk voor de nachttrein:

- Lyon is goed bereikbaar per hogesnelheidstrein overdag[9];
- Manchester en Liverpool komen niet in aanmerking vanwege de kostbare passage door de Kanaaltunnel en de technische complicaties voor doorgaande treinen naar het Verenigd Koninkrijk.

TUI is een reisorganisator die zich op verscheidene soorten vakanties richt: van vliegreizen naar verre bestemmingen tot zonvakanties, autovakanties en stedentrips. De strategie van TUI is om de volledige reis, dus vervoer, verblijf en activiteiten, vanuit het bedrijf aan te bieden. TUI heeft ook een eigen vliegmaatschappij (TUI Fly). Bij stedentrips worden vooral reizen met de trein aangeboden, bijvoorbeeld naar bestemmingen als Londen, Parijs en Berlijn. De trein concurreert dan in reistijd en gemak met het vliegtuig. TUI biedt voor bestemmingen als Brussel geen vliegvakanties aan vanuit duurzaamheidsoverwegingen.

TUI overweegt niet om reizen met de nachttrein naar verder weg gelegen bestemmingen (1.000-1.200 km) aan te gaan bieden. Een treinreis naar dergelijke bestemmingen zou dermate veel duurder worden dan met het vliegtuig, dat het onmogelijk wordt de consument een redelijke prijs te vragen. Het is de ervaring van TUI dat ondanks de aandacht die media en politiek hebben voor duurzaamheid, de consument uiteindelijk toch voor de portemonnee kiest.

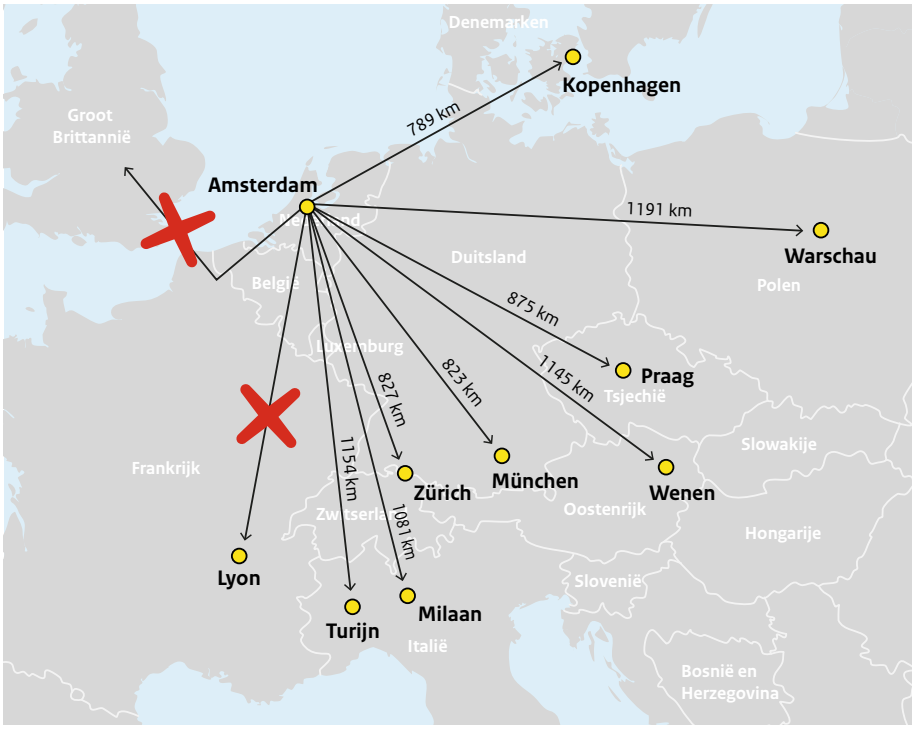
Volgens TUI is er geen 'level playing field' tussen de vervoerssystemen. De reisorganisator stelt echter dat niet de luchtvaart te goedkoop is, maar dat de trein te duur is. Inderdaad geniet de luchtvaart de voordelen van het ontbreken van BTW en accijns op kerosine, maar de sector betaalt wel de eigen infrastructuur. Dat is bij spoor niet het geval.

Bron: interview KiM met TUI, april 2019.

[9] Kortste reistijd Amsterdam-Lyon 5 uur en 45 minuten met overstap in Brussel Zuid.

Figuur 5.1 toont de resterende relevante bestemmingen die wij als uitgangspunt hanteren voor de schatting van het aantal reizen. In de figuur is de afstand tot Amsterdam aangegeven, gemeten over de weg. De afstand tot Kopenhagen is minder dan 800 km, maar vanwege de slechte bereikbaarheid vanuit Nederland per dagtrein (lange reistijd en minimaal tweemaal overstappen) hebben wij deze bestemming toch in ons overzicht opgenomen.

Figuur 5.1 Acht kansrijke verbindingen voor de nachttrein vanuit Nederland.
Bron: KiM.



De nachttrein bedient onderweg doorgaans meerdere stations, zowel in de aanloop naar de nacht als de volgende ochtend vanaf globaal 6 uur tot de aankomst op de eindbestemming. Binnen Nederland gaat het hierbij vooral om Utrecht en Arnhem (mogelijk op termijn ook andere stations), die beide aan de hoofdroute naar Duitsland liggen. Eenzelfde situatie is uiteraard van toepassing aan de bestemmingskant. Zo kunnen veel meer relaties worden bediend dan alleen die tussen begin- en eindpunt, wat het potentieel van de nachttrein vergroot. Dit is een voordeel ten opzichte van het vliegtuig, dat uitsluitend punt-tot-puntvervoer bedient.

Hogesnelheidsnachttreinen

Bij het bepalen van het afstandsbereik voor nachttreinen zijn wij uitgegaan van een op dit moment gebruikelijke gemiddelde snelheid van ongeveer 80 km/uur. Het is in theorie denkbaar om met de nachttrein een hogere gemiddelde snelheid te halen, al dan niet door gebruik te maken van de eventueel aanwezige HSL-infrastructuur. Hierdoor zou het afstandsbereik aanzienlijk kunnen worden vergroot, tot maximaal 2.000 km. Dan zouden ook bestemmingen als Barcelona, Madrid, Rome, Napels en Boedapest in beeld komen. De technische en financiële bezwaren zijn echter zodanig dat dit voorlopig geen haalbare optie is (UIC, 2013). Daarom laten wij de hogesnelheidsnachttreinen in dit onderzoek verder buiten beschouwing.

Schatting van aantal reizen

De voor de nachttrein te verwachten aantallen reizigers kunnen worden benaderd vanuit de vraagkant (wie gaan mogelijk met de nachttrein reizen?) of vanuit de aanbodkant (hoeveel treinen gaan er rijden met welke bezettingsgraad?). Wij verkennen hieronder beide mogelijkheden.

Vraagkant

Om het te verwachten aantal reizen vanuit de vraagkant te kunnen bepalen is het wenselijk aan te geven welke soorten reizigers van de nachttrein gebruik zullen gaan maken. Omdat er momenteel op alle kansrijke verbindingen al veel goede en betaalbare reismogelijkheden zijn, valt niet te verwachten dat er een wezenlijk aantal nieuwe reizigers zal worden aangetrokken[10], of dat de bestemmingskeuze van reizigers in belangrijke mate zal worden beïnvloed. Het gaat eerder om het aantrekken van reizigers die momenteel met andere vervoerwijzen reizen. Zoals we al in hoofdstuk 3 zagen, zijn vooral vliegtuig, dagtrein en in mindere mate langeafstandsbus en auto de concurrenten van de nachttrein. Het is dan ook te verwachten dat vanuit deze vervoerwijzen nachttreingebruikers kunnen worden aangetrokken. De eerder aangehaalde studie naar het potentieel van hogesnelheidsnachttreinen keek zelfs uitsluitend naar de luchtreizigers (UIC, 2013).

Om een plausibele vraagprognose te kunnen maken is het nodig te weten (a) hoeveel reizen momenteel met alle modaliteiten van en naar de betreffende bestemmingen worden afgelegd, (b) hoe dit aantal in de toekomst zal groeien en (c) welk aandeel van deze reizigers zal overstappen naar eventueel aan te bieden nachttreinen (gedragseffect). Er zijn echter onvoldoende gegevens voorhanden om een dergelijke berekening te kunnen uitvoeren. Dit geldt ook voor andere schattingsmethoden zoals een zwaartekrachtmodel of andere potentieelberekeningen.

Wel kunnen we in meer kwalitatieve zin aangeven op welke segmenten de concurrentie zich op hoofdlijnen zal toespitsen:

- Voor het vliegtuig gaat het deels om reizigers met een relatief hoog inkomen, die in de nachttrein gebruik zouden willen maken van de luxere slaapaccommodatie, en deels om reizigers voor wie de prijs het belangrijkste keuzecriterium is (Hödl, 2006). Deze laatste groep zal vooral gebruik willen maken van zitplaatsen.
- Voor de treinreizigers is vooral de tijdswinst van de nachtrein van belang, het feit dat de nachtrust wordt benut (Hödl, 2006). Het gaat hierbij naar verwachting om allerlei soorten reizigers die waarschijnlijk vooral gebruik zouden willen maken van een vorm van slaapaccommodatie.
- Voor de langeafstandbus gaat het vooral om budgetreizigers die tegen een lage prijs willen reizen en in de nachttrein met een zitplaats genoegen zouden nemen, mits de prijs en het comfort van de zitplaats concurrerend zijn met die van de bus.

Aanbodkant

Voor een berekening vanuit de aanbodkant kan voor het maximale aantal nachttreinreizen per jaar (totaal over alle bestemmingen) worden uitgegaan van de volgende formule:

Aantal reizigers = aantal lijnen x treincapaciteit x bezettingsgraad x aantal dagen per jaar[11] x twee richtingen.

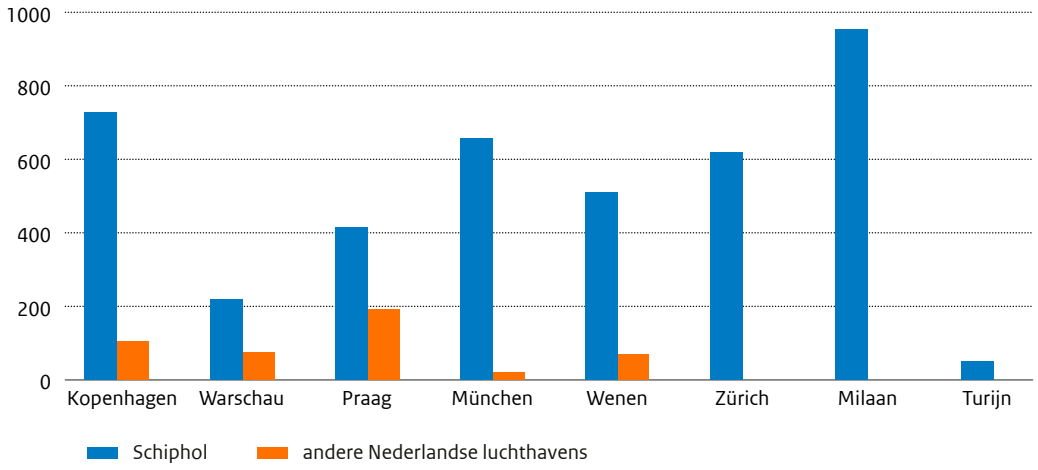
Uitgaande van een capaciteit van 250 personen per verbinding (ÖBB; Van Goeverden, 2017) en een gemiddelde bezettingsgraad over het hele jaar in de orde grootte van 50 procent (gemiddelde van diverse bronnen) komt het totaal aantal reizen op een verbinding op ruim 90.000 per jaar. Wanneer als eerste stap de bestaande verbindingen Wenen/Innsbruck-Düsseldorf naar Nederland zouden worden verlengd, zou dit neerkomen op afgerond 180.000 reizigers per jaar. Indien op termijn alle acht verbindingen zouden worden gerealiseerd, zou het potentieel kunnen oplopen tot maximaal 720.000 reizigers

[10] Afgezien van een zeer beperkte groep specifieke liefhebbers van de nachttrein, de zogenaamde 'night train lovers' (Steer Davies Gleave & Politecnico di Milano 2017).

[11] In de veronderstelling dat er dagelijks het hele jaar door een verbinding wordt geboden.

per jaar. Dit uiteraard onder de randvoorwaarden dat knelpunten zoals beschreven in hoofdstuk 4 worden opgelost. Ter vergelijking laat figuur 5.2 het aantal vliegreizen zien op de acht beschouwde relaties.

Figuur 5.2 Aantal vliegreizen x 1000 in 2018 van en naar geselecteerde nachttreinbestemmingen.
Bron: Diio Mi via Luchthaven Schiphol, bewerking KiM.



Het aantal vliegreizen op de acht beschouwde relaties bedroeg in 2018 ruim 4,6 miljoen, waarvan ruim 4,1 miljoen van of naar Schiphol en 0,5 miljoen van of naar de luchthavens van Rotterdam, Eindhoven en Groningen. Naar verwachting groeit het aantal vliegreizen tot 2030 door tot ruim 5,8 miljoen (Savelberg & De Lange, 2018). Het hierboven geschatte aantal nachttreinreizen zou worden gerealiseerd als op termijn 12 procent van de luchtreizigers zou overstappen naar de nachttrein. Omdat in werkelijkheid ook een deel van de reizigers vanuit andere vervoerwijzen zal overstappen, zal dit percentage in de praktijk lager zijn.

Het is aan de vervoerder om met goede marketing en yield management de capaciteit en bezetting van de treinen zo groot mogelijk te maken. Zouden zij erin slagen de gemiddelde bezettingsgraad op te voeren naar 70 procent, dan zou het potentieel ruim 1 miljoen reizen per jaar kunnen bedragen.

6 Conclusies

1. **Bezien vanuit het perspectief van de reiziger** kan de nachttrein voor een aantal bestemmingen op een van afstand van 800-1.200 km vanaf Nederland een goed alternatief zijn voor het vliegtuig of de auto. Een belangrijke overweging voor reizigers om voor de nachttrein te kiezen is dat zij reistijd uitsparen, gecombineerd met slaapcomfort. De hogere prijs van de slaapaccommodaties in de nachttrein weegt vaak op tegen het uitsparen van de kosten van een hotelovernachting.

2. **Bezien vanuit het perspectief van vervoerders** lopen de standpunten uiteen. NS en ÖBB stellen dat er voldoende potentieel in de markt aanwezig is, maar geven ook aan dat een nachttrein naar en van Nederland vanwege de hoge kosten niet zonder subsidie te exploiteren is. De nieuwe, private spoorbedrijven bestrijden deze opvatting en wijzen juist op de noodzaak van een gelijk speelveld voor alle vervoerders. Dit is volgens hen nu niet het geval.

3. **Het potentieel voor de nachttreinen vanuit Nederland** is naar onze inschatting gebaseerd op acht kansrijke bestemmingen. Onder de randvoorwaarde dat knelpunten zoals op het gebied van overheidsheffingen, capaciteit van de infrastructuur en een gelijk speelveld voor alle vervoerders worden opgelost, zouden op langere termijn in de ordegrootte van 0,7 tot 1,0 miljoen reizen per jaar met de nachttrein van of naar Nederland kunnen worden gemaakt.

Summary

People travelling by night trains particularly value the combination of trip time savings and sleeping comfort. The additional cost for sleeping accommodation on night trains is often offset by not having to pay for hotel overnight stays. We found eight destinations with potential for the operation of night trains from the Netherlands. If barriers pertaining to government duties, infrastructure capacity and level playing fields for all rail operators can be overcome, on these eight connections between 0.7 and 1.0 million night train trips per year could be made over the long term.

1. This research study outlines the conditions under which reintroducing international night trains in the Netherlands could be of interest to passengers and rail operators, and examines the possible routes and potential passenger numbers. The underlying idea is to render trains more attractive alternatives to flying.

2. International night trains services were gradually discontinued in recent decades. The reasons for this included a sharp increase in competition from commercial airlines, the introduction of high-speed day trains (Thalys, ICE), the liberalisation of the long-distance bus market, and the rising costs associated with using rail infrastructure in various countries.

3. Due to the above developments, night trains became less profitable, and major rail operators, such as Germany's DB and France's SNCF, were unwilling to invest in new or improved rolling stock. The quality of the product offered failed to keep pace with the evolving demands of consumers, who want more comfort and privacy. The last remaining international night train route to/from the Netherlands was discontinued in late 2016.

4. Austrian Railways (ÖBB) acquired the most profitable routes from DB in 2017, and since then the network has been expanded, with Vienna serving as the hub offering direct routes to numerous destinations in Europe. Moreover, ÖBB invested in improving the quality of the rolling stock and services en route. By offering various types of accommodation, multiple target groups are served. ÖBB optimised their operations by having one train serve multiple destinations. Besides ÖBB, some other operators serve this market.

5. People who travel by night train, or consider doing so, seemingly especially value the combination of trip time savings and sleeping comfort. The additional cost for sleeping accommodation on night trains is often offset by not having to pay for hotel overnight stays.

6. Night trains are expensive products to operate: high costs for specific rolling stock; high personnel costs, because more personnel are needed and they primarily work nights; and relatively few seats per train. Moreover, because night trains travel long distances and surcharges are added to the standard rates, rail operators must pay relatively high infrastructure fees to use the tracks. Domestic night services like in the UK, Sweden and France often do not cover its costs. ÖBB's night train network also does not fully cover its costs and given the night trains' importance domestically, the Austrian government subsidises the network by directly awarded concessions.

7. Based on current speeds, night trains are particularly interesting for trips covering distances of between 800 and 1,200 kilometres, assuming that much of the trip time is spent asleep and that (prospective) passengers take this time into consideration. The use of high-speed lines could considerably extend the range of night trains; however, costs and technological obstacles render this improbable at the present time.

8. The rail market, and hence also the night train market, does not enjoy a level playing field compared to the airline industry. Air travel is exempt from VAT and excise duties on kerosene. Rail operators find that they are charged relatively high fees to use the infrastructure. However, compared to the airlines, rail operators pay only a limited part of the costs associated with the construction, maintenance and management of the transport infrastructure.

9. At this point, extension of the current Vienna-Munich-Düsseldorf night train to Amsterdam is one of the options. However, ÖBB and NS Dutch Railways state that this new route is impossible without government subsidies. New, private rail operators disagree with that assessment, and stress that all rail operators must be allowed to compete on a level playing field, which, in their view, is currently not the case.

10. Irrespective of whether international night trains can operate profitably, subsidies raise certain legal questions. The international rail market's organising principle is that of free market access for all rail operators (under certain conditions). Consequently, granting a subsidy to one specific rail operator does not adhere to this principle, and hence is seemingly incompatible with regulations pertaining to competition and governmental financial support.

11. To facilitate the expected future growth of rail transport in the Netherlands, policy should focus on a higher utilisation of infrastructure. Ideally, night trains travelling to the Netherlands should arrive during or shortly after the morning peak in Amsterdam or elsewhere in the Netherlands. Integrating night trains into these already highly congested corridors will be challenging, as will be finding available parking places for these trains in Amsterdam.

12. Because the Netherlands' is geographically situated on Europe's periphery, the number of promising night train routes to/from the Netherlands is limited. We determined that there are eight potential destinations for operating night trains: Copenhagen, Warsaw, Prague, Munich, Vienna, Zurich, Milan and Turin.

13. Our estimates of the night train's potential are based on those eight promising routes. Presuming that barriers pertaining to government duties, infrastructure capacity and level playing fields for all rail operators can be overcome, between 0.7 and 1.0 million night train trips per year could be undertaken over the longer term.

Literatuur

APPM, Movares & Goudappel Coffeng (2019). *Netwerkuitwerking Lange Termijn Toekomstbeeld OV.* Aviation Economics (2018). *The True Price of a Flight Ticket*. Onderzoek in opdracht van Stichting Natuur en Milieu. Nottingham/London: Aviation Economics.

Bellman, M. (2017). *Stellungnahme zum Antrag "Die Nachtzüge retten ...".* Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Technische Universität Dresden.

Blauw Research (2019). *Onderzoek nachttrein Duitsland/Oostenrijk, rapportage onderzoek betalingsbereidheid voor een nachttrein vanuit Nederland naar München, Wenen, Innsbruck*. In opdracht van NS International. Rotterdam: Blauw Research.

Collectief "Oui au train de nuit" (2017). *A case study on the potential of the French "Intercités de nuit"*. www.qouiautraindenuit.wordpress.com

Diio Mi (2019). *Market Intelligence for the Aviation Industry*. Reston, USA: Diio.

European Commission (2016). *Report from the commission to the European Parliament and the Council. Fifth report on monitoring developments of the rail market*. Brussel: Europese Commissie.

Goeverden, K. van (2017). *De teloorgang van de nachttreinen*. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2017 te Gent. Technische Universiteit Delft.

Hödl, S. (2006). *Der europäische Markt für Nachtreisezugverkehre. Eine empirische Analyse der Nachfragedeterminanten*. Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik – Verkehr, 02/2006. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Vienna University of Economics and Business, Vienna.

IenW (2017). *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Parool, het (2019). *Reizen met de bus is weer hip*. Het Parool, 6 februari 2019.

Perenses, P. (2016). *Open Access for Rail Passenger Services in Europe: Lesson Learnt from Forerunner Countries*. Paper presented at the World Conference on Transport Research – WCTR 2016.

Savelberg, F. & M. de Lange (2018). *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Savelberg, F. & M. Kansen (2019). *De bus over de grens. Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Schirmer, S. (2017). https://www.zeit.de/2017/51/nachtzuege-oebb-deutschland-schweiz-oesterreich

Steen, P. van de (2016). *De laatste trein naar Lourdes*. NRC 11 september 2016.

Steer Davies Gleave supported by TRASPOL - Politecnico di Milano (2017). *Research for TRAN Committee – Passenger night trains in Europe: the end of the line?* Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies.

UIC (2013). Night Trains 2.0 – *New opportunities by HSR?* Berlin: International Union of Railways.

Bijlage 1: Geïnterviewde personen

ALLRAIL: de heer Nick Brooks

Flixbus Benelux: de heren Arthur Kamminga en Jesper Vis

NS International: de heer Kaj Mook en mevrouw Jet van de Kar

ÖBB: de heren Kurt Bauer en Marc Rzucidlo

Treinreiswinkel: de heer Helmut Brall

TUI: de heer Bas Liebeek en mevrouw Marieke Dröge

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Juni 2019

ISBN/EAN
ISBN 978-90-8902-207-3
KiM-19-A05

Auteur
Fons Savelberg

Met medewerking van
Eric Kroes
Theo van der Star

Vormgeving en opmaak
VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN/EAN: ISBN 978-90-8902-207-3

Juni 2019 | KiM-19-A05

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De bus over de grens

Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland

Fons Savelberg en Maarten Kansen

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 6

2 De bus als onderdeel van het ov-systeem 8

3 Grensoverschrijdend busvervoer 14
3.1 Algemeen 14
3.2 Grenseffecten 14
3.3 Korte grensoverschrijdende busverbindingen 16
3.4 Omgevingsontwikkelingen 20
3.5 Langeafstandsbusverbindingen 21

4 Toekomstige ontwikkelingen 26
4.1 Ontwikkelingen in grensregio's 26
4.2 Potentie van de bus in het korteafstandsvervoer 28
4.3 Potentie van de bus in het langeafstandsvervoer 31

5 Conclusies 33

Summary 34

Literatuur 37

Bijlage A: Geraadpleegde personen 40

Bijlage B: overzicht korte grensoverschrijdende buslijnen, stand april 2019 41

Colofon 43

Samenvatting

Er zijn vijftig buslijnen over korte afstanden (minder dan 50 km) van Nederland naar België of Duitsland. Op veertig daarvan worden per dag per dag minder dan 200 grensoverschrijdende reizen gemaakt. Dat is weinig in vergelijking met het drukste punt van een buslijn binnen Nederland. Landsgrenzen zijn blijkbaar nog steeds een belemmering voor de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens en leiden tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Sommige regio's hebben de ambitie om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren voor regionaal openbaar vervoer. Busdiensten zijn echter in die situaties vooralsnog kosteneffectiever. Bij het langeafstandsbusvervoer (afstanden langer dan 50 km) is zowel het aanbod als het gebruik de laatste jaren sterk toegenomen. De bus is hier doorgaans goedkoper dan de trein. De bus biedt bovendien vaker een directe verbinding, terwijl de trein meestal sneller is.

Algemeen

1. Dit onderzoek geeft antwoord op de vraag of de bus een goed potentieel heeft in het grensoverschrijdend openbaar vervoer (ov), zowel als alternatief voor als ter aanvulling op de trein. Het KiM heeft dit onderzoek uitgevoerd op basis van literatuurstudie, aangevuld met gesprekken met ov-deskundigen van provincies met een landsgrens.

2. Bus en trein hebben elk hun eigen kwaliteitskenmerken en vervullen elk hun rol in het ov-systeem. De bus is flexibel in gebruik, goedkoop wat betreft infrastructuur en de chauffeur is nabij, wat de reiziger een veilig gevoel geeft. Een trein kan echter grote(re) aantallen reizigers vervoeren. Nadeel is de kostbare infrastructuur en het minder flexibele karakter van het spoorsysteem.

3. Als reizigers kunnen kiezen tussen railvervoer (trein of tram) en bus, blijken zij een voorkeur te hebben voor railvervoer, ook als alle andere omstandigheden van de reis gelijk zijn (duur van de reis, frequentie van de verbinding, tarief, comfort, enzovoort). Deze voorkeur leidt tot ongeveer 5 procent meer reizen met de tram of trein dan met de bus.

4. Bij grensoverschrijdend vervoer, dus ook openbaar vervoer, blijkt het zogeheten grenseffect een rol te spelen: landsgrenzen belemmeren de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens. Het effect nam in de loop van de tijd wel af, maar bestaat nog steeds en leidt tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Verklaringen voor dit verschijnsel zijn zaken als taal- en cultuurverschillen, beperkte wederzijdse erkenning van opleidingen, onbekendheid met vacatures in het buurland, verschillen in belastingregimes en socialeverzekeringsregelingen en een minder ontwikkelde infrastructuur (vooral openbaar vervoer) tussen landen dan binnen een land. Hiernaast is de werkloosheid in de grensstreken doorgaans hoger dan erbuiten.

5. Bij het grensoverschrijdend busvervoer moet onderscheid worden gemaakt tussen vervoer over korte afstanden (minder dan 50 km) en vervoer over lange tot zeer lange afstanden (50 km en meer). Het eerste segment valt onder een vervoersconcessie van de regionale overheid (hetzij die in Nederland, hetzij die in België of Duitsland). Het tweede segment is een geliberaliseerde markt, waarop private vervoerders als Flixbus en IC Bus actief zijn. Om ook binnen Nederland reizigers te kunnen vervoeren, dienen zij bij de betrokken concessiebeheerders (provincies) ontheffing aan te vragen van de concessieplicht.

6. Het kort grensoverschrijdend busvervoer, dat onder een concessie valt, wordt gesubsidieerd door de concessieverlener. Het KiM heeft geen gegevens over de mate waarin dit per lijn het geval is. We nemen aan dat de kostendekking van deze lijnen lager is dan die van vergelijkbare binnenlandse buslijnen vanwege de lage bezetting. Het geliberaliseerde langeafstandsbusvervoer vindt plaats zonder subsidie. Omzet- en winstcijfers worden niet gepubliceerd.

Korteafstandsbusvervoer

7. Tussen Nederland en België dan wel Duitsland rijden op dit moment vijftig grensoverschrijdende buslijnen die onder een concessie vallen. Hiervan rijdt de helft onder een Nederlandse concessie en met een Nederlandse vervoerder. Het gaat om verbindingen over korte afstanden: minder dan 50 km. Sociaal-recreatieve reismotieven hebben er de overhand. Het overgrote deel van de lijnen heeft lage tot zeer lage frequenties (eenmaal per uur of lager) en lage (minder dan 200 in beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) internationale aantallen reizen (gemeten op de landsgrens). De drie drukste lijnen zijn Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve en Maastricht-Aachen, met tussen de 500 en 1.000 internationale reizen per gemiddelde werkdag.

8. In de meeste gevallen verbinden de internationale buslijnen die onder een concessie vallen, kleinere kernen aan weerszijden van de grens. Sommige verbinden ook de grotere knooppunten met een treinstation en zijn daarmee tevens feeder voor het treinvervoer in elk van beide landen. Van directe concurrentie tussen bus en trein is vrijwel geen sprake, omdat er nauwelijks parallel treinvervoer is.

9. Tussen Nederland en de ons omringende landen zijn er zes spoorlijnen met regionaal treinverkeer. Ook deze vallen onder een concessie, waarbij regionale overheden aan beide zijden van de grens afspraken hebben gemaakt over de invulling van de concessie. Trein en bus vullen elkaar in deze gebieden aan of bedienen andere markten. De treinverbinding tussen Groningen en het Duitse Leer is de komende jaren nog gestremd vanwege een defecte spoorbrug.

10. De markt voor grensoverschrijdend busvervoer op afstanden tot 50 km is klein en zal dat waarschijnlijk blijven. Er zijn namelijk geen aanwijzingen dat sociaal-economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens tot een grote vraagtoename gaan leiden.

11. Er zijn (regionale) ambities om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren die soms al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer. Het gaat om Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Rheine. Wij concluderen dat in al deze gevallen een nieuwe busverbinding vooralsnog een efficiëntere oplossing is. Ook in het geval van de lijn Groningen-Leer blijken de maatschappelijke kosten van verbetering van de spoorlijn de baten te overtreffen. Een (verbeterde) busverbinding is bij dit project destijds niet in de afweging meegenomen.

Langeafstandsbusvervoer

12. De internationale buslijnen over lange afstanden verbinden enkele grote steden in Nederland met een groot aantal steden in het buitenland. Vergelijking tussen bus en trein bij een aantal voorbeeldreizen laat geen eenduidig beeld zien: meestal is de trein sneller, in frequenties is het beeld wisselend en in prijs en directheid van de verbinding scoort de bus beter.

13. De langeafstandsbus is een vorm van openbaar vervoer en daarmee een onderdeel van het ov-systeem, net als de trein of de ‘gewone’ bus. Daar hoort integratie op de knooppunten bij, met overstapmogelijkheden op andere modaliteiten.

14. Gemeenten staan over het algemeen positief tegenover de komst van langeafstandsbusdiensten, omdat deze hun bereikbaarheid verbeteren. Als exploitant van busterminals moeten zij op grond van Europese regelgeving elke vervoerder die daarom vraagt, toegang verlenen tot de terminal. Bij capaciteitsgebrek wijzen zij een andere locatie toe die vervoerskundig niet altijd optimaal is.

15. Het langeafstandsbusvervoer is de afgelopen jaren zowel in aanbod als in aantallen reizen zeer sterk gegroeid. In 2018 bedroeg het aantal internationale busreizen van en naar Nederland met Flixbus, de belangrijkste aanbieder in dit marktsegment, ongeveer 3,5 miljoen. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen over langere afstanden (Thalys, Eurostar, IC Brussel, ICE en IC Berlijn) in 2018 op ongeveer 7 miljoen.

16. Naar verwachting zal de groei van het langeafstandsbusvervoer op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het vervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet gegeven.

17. In toenemende mate bieden langeafstandsbusvervoerders ook binnenlandse verbindingen aan, als onderdeel van internationale verbindingen (cabotage). Afhankelijk van de situatie is hiervoor een ontheffing van de concessieplicht nodig, af te geven door de betrokken ov-autoriteit (provincie of metropoolregio). De Europese Commissie wil deze voorwaarden over cabotage afschaffen. Reizigers kunnen profiteren van deze verdere liberalisering van de langeafstandsbusmarkt.

1 Inleiding

Achtergrond en aanleiding

Internationale openbaarvervoersverbindingen staan al geruime tijd in de belangstelling van beleid en politiek. De aandacht gaat hierbij vooral uit naar verbeteringen op het spoor, zowel voor korte afstanden in de grensgebieden als voor de langere afstanden naar verder weg gelegen grote steden. De meeste van deze verbindingen zijn nog in studie, zoals het geschikt maken van het baanvak Weert-Hamont voor personentreinen of de versnelling van de intercity (IC) naar Berlijn.

De trein hoeft niet overal en altijd de beste keuze te zijn als het gaat om grensoverschrijdend openbaar vervoer (ov). In haar recente brief aan de Tweede Kamer[1] stelt de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) dat niet alleen de trein maar ook de bus een belangrijke rol kan spelen in het (kort) grensoverschrijdend vervoer, zowel als alternatief voor als ter aanvulling op de trein. Het succes van partijen als Flixbus laat dit ook zien. Bussen zijn flexibeler als het gaat om inzet en routering, vragen veel minder investeringen en zijn daarom al snel een interessante vervoersoptie, ook bij kleinere vervoers-stromen. Daarnaast zijn de externe kosten[2] van het reizen per langeafstandsbus per reizigerskilometer gemiddeld genomen vrijwel gelijk aan die van het het reizen per trein (CE Delft, 2015; CE Delft & VU, 2014; CE Delft, 2017).

Vragen aan het KiM

De directie Openbaar Vervoer en Spoor van IenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd te onderzoeken onder welke omstandigheden de bus in het grensoverschrijdend openbaar vervoer een goed potentieel biedt, al dan niet in aanvulling op de trein. Het KiM heeft deze algemene vraag vertaald in de volgende onderzoeksvragen:

Huidige busmarkt

1. Wat zijn algemene kenmerken van het reizen per bus?
2. Welke grensoverschrijdende buslijnen zijn er op dit moment?
3. Hoe kunnen deze lijnen worden geclassificeerd naar afstand, functie (verbindend of ontsluitend), reizigerskwaliteit en organisatievorm (concessie, vrije markt)?
4. Welke kenmerken hebben deze lijnen vanuit het perspectief van het spoor: concurrerend, aanvullend, rol in voor- en natransport voor de trein?
5. Wat is het gebruik (omvang, reismotieven) van deze lijnen?

Toekomstige busmarkt

6. Welke rol kan de bus in de toekomst spelen in relatie tot het spoor?
   - als alternatief voor de trein, met name bij nieuwe treinverbindingen waarover nog geen beleidsbeslissing is genomen;
   - als aanvulling op het treinnetwerk in Nederland en in de buurlanden.
7. In hoeverre is de regelgeving een knelpunt voor het realiseren van grensoverschrijdende busverbindingen?
8. Welke busverbindingen zijn in de toekomst het meest kansrijk?

[1] Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur aan de Tweede Kamer d.d. 31 januari 2019 'Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor'.
[2] Kosten van verkeersonveiligheid, geluidhinder, klimaat en luchtvervuiling.

Aanpak

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van literatuurstudie, aangevuld met gesprekken met ov-deskundigen van provincies[3] met een landsgrens (vanuit hun rol als opdrachtgever van busvervoer dat onder een concessie valt). Het onderscheid tussen korte grensoverschrijdende lijnen en langeafstandslijnen (> 50 km reisafstand) is van belang omdat de organisatie, aansturing en financiering van beide vormen verschillend is. Ze blijken ook verschillende markten te bedienen.

In onze aanpak hebben we enkele specifieke aspecten van openbaar vervoer in het algemeen en grensoverschrijdend openbaar vervoer in het bijzonder benadrukt. Zo is er de 'railbonus', het verschijnsel dat – als alle overige omstandigheden gelijk zijn – de trein voor de meeste reizigers een aantrekkelijker vervoermiddel is dan de bus. Een tweede voorbeeld is de structurerende werking van openbaar vervoer op het ruimtegebruik, die verschillend kan uitpakken voor bus en railvervoer. Typisch voor grensoverschrijdend vervoer is de zogeheten 'grensweerstand': de omvang van het vervoer tussen twee plaatsen die door een landsgrens worden gescheiden, is over het algemeen lager dan die tussen vergelijkbare plaatsen binnen een land.

Autonome ontwikkelingen (ruimtelijk, economisch, demografisch) in de internationale ov-mobiliteit hebben we op een kwalitatieve manier ingeschat. Gezien de beperkte reikwijdte van dit onderzoek heeft het KiM geen aparte modelstudie uitgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op enkele algemene kenmerken van het reizen per bus, zowel vanuit de aanbod- als vanuit de vraagkant. We kijken dan ook naar aspecten waarin bus en trein van elkaar verschillen. In hoofdstuk 3 zoomen we in op het grensoverschrijdend vervoer. Wat zijn de principiële verschillen ten opzichte van het binnenlands vervoer, zowel in aanbod, vraag, wijze van organisatie als in specifieke verschijnselen als het grenseffect? Hoofdstuk 4 behandelt de toekomstige rol van de bus, zoveel mogelijk in samenhang met die van de trein. Zowel in hoofdstuk 3 als in hoofdstuk 4 maken we onderscheid tussen het korteafstandsgrensverkeer en het busvervoer over lange afstanden. Aan de hand van een beschouwing over externe ontwikkelingen komen we tot een inventarisatie van enkele kansrijke lijnen. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies.

[3] Zie bijlage A.

2 De bus als onderdeel van het ov-systeem

Bus versus trein

Bus en trein hebben elk hun eigen kwaliteitskenmerken en vervullen elk hun rol in het ov-systeem. De bus is flexibel in gebruik, goedkoop wat betreft infrastructuur en de chauffeur is nabij, wat de reiziger een veilig gevoel geeft (CROW-KpVV, 2019b). Een trein kan echter grote(re) aantallen reizigers vervoeren. Nadeel is de kostbare infrastructuur en het inflexibele karakter. Daar staat tegenover dat railvervoer vaker een structurerende werking heeft op het ruimtegebruik en duurzame investeringen in de omgeving kan stimuleren.

Netwerk, capaciteit en kwaliteit

Van alle lijnen in de complete dienstregeling voor het openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus, waterbus, enzovoort) is circa 90 procent een buslijn. Van alle ritten die over de lijnen van het openbaar vervoer worden gemaakt, is 82 procent een busrit. Dat is minder dan het aandeel buslijnen, wat aangeeft dat de frequenties op andere lijnen, bijvoorbeeld tram- en metrolijnen, hoger liggen. De gemiddelde ritfrequentie per buslijn komt uit op 22 ritten op werkdagen, 15 ritten op zaterdag en 11 ritten op zondag (Zijlstra et al., 2017).

In 2017 waren er in Nederland bijna 1.800 buslijnen en 28 gedecentraliseerde spoorlijnen. Tabel 2.1 geeft een uitsplitsing van buslijnen naar functie (CROW-KpVV, 2019a). Het merendeel van de buslijnen (56 procent) betreft een reguliere stads- of streeklijn. Opvallend is het grote aantal speciale spits- of scholierenlijnen. Buurt- en belbussen zijn diensten voor kleine vervoersstromen. In hoofdstuk 3 zullen we zien dat dit soort bussen ook in het grensoverschrijdend openbaar vervoer vaak voorkomen.

Tabel 2.1 Buslijnen in 2017 naar functie.
Bron: CROW-KpVV.

	Aantal	Aandeel in %
Reguliere streeklijn	569	32
Reguliere stadslijn	430	24
Scholieren en spitslijn	316	18
Buurtbuslijn	216	12
Nachtlijn	100	6
Kwaliteitslijn (bijv. R-Net, Q-liner	84	5
Belbuslijnen	19	1
Overige buslijnen	46	3
Schiphol sternet	12	1
	1.792	**100%**

Om beter in te spelen op de vervoersvraag waren er in 2017 ten opzichte van het jaar 2016 minder reguliere streek- en stadslijnen en meer kwaliteitslijnen[4], scholieren- en spitsbuslijnen. Verder zijn slecht renderende streeklijnen vervangen door buurtbuslijnen. Vergeleken met een bus kan de trein (per bestuurder) grotere aantallen passagiers vervoeren. Zie tabel 2.2. voor een overzicht van de capaciteit voor uiteenlopende vormen van openbaar vervoer.

Tabel 2.2 Capaciteit in zitplaatsen.
Bron: Wikipedia

Vervoermiddel	Aantal zitplaatsen
Standaardbus 12 meter	30-40
Langeafstandsbus (enkeldeks)	44
Langeafstandsbus (dubbeldeks)	78-83
Trein (tweewagenstel)	110
IC dubbeldekker vierwagenstel	391
ICE	419
Thalys	377

Ten opzichte van de trein is een bussysteem doorgaans geschikt voor kleinere reizigersaantallen. Tabel 2.3 geeft vuistregels voor het aantal reizigers op de drukste doorsnede van een lijn. Wanneer een bus per rit minder reizigers vervoert dan vijf, zijn andere opties (kleinere eenheden, vraagafhankelijk) een efficiëntere oplossing (Goudappel Coffeng, 2013).

Tabel 2.3 Aantal reizen per dag op drukste doorsnede, in binnenlands verkeer.
Bron: KiM, Goudappel Coffeng (2013).

Vervoermiddel	Aantal zitplaatsen
Trein	20.000-120.000
Tram	10.000-50.000
Regionale trein	5.000-1.5000
Gelede bus	3.000-10.000
Bus	500-5.000

De dichtheid van een busnetwerk is groter dan die voor de trein. Dit impliceert dat de afstanden tot een bushalte doorgaans korter zijn dan die naar een treinstation. De afstand en tijd die met het voor- en natransport zijn gemoeid, zijn een belangrijk onderdeel van de ov-kwaliteit. Het invloedsgebied van een halte is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Volgens deze principes hanteert men in Nederland de in tabel 2.4 genoemde normen voor het invloedsgebied van haltes van verschillende vormen van openbaar vervoer.

[4] Lijnen met hogere snelheden, meer comfort en hogere frequenties dan gemiddeld.

Tabel 2.4 Invloedsgebied van haltes en stations.
Bron: Van der Blij et al. (2010).

Soort halte/station	Invloedsgebied
Bus- en tramhaltes	400-500 meter
Metrohaltes	700-1.000 meter
Kleinere treinstations	2.000 meter
Grotere treinstations	5.000 meter

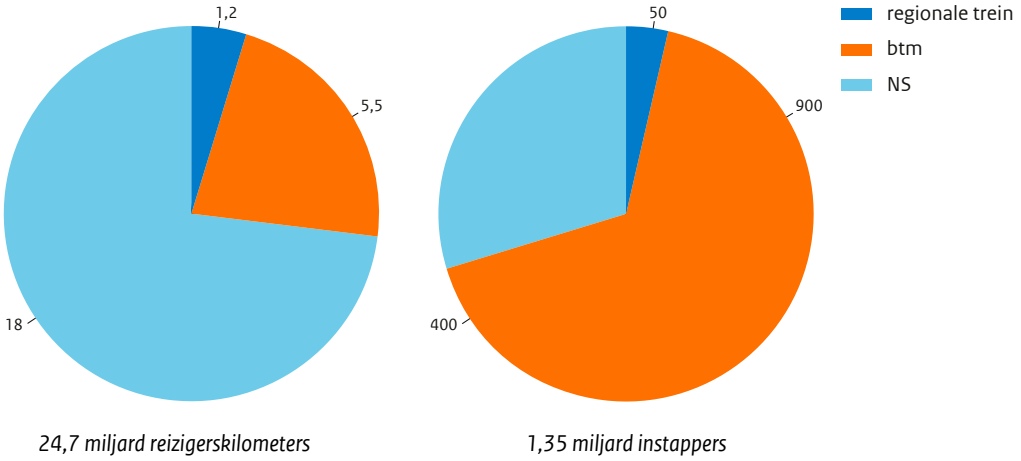
Deze indeling houdt echter nog geen rekening met specifieke karakteristieken van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (hov), waaronder buslijnen zoals de Zuidtangent. Door de lijnvoering te strekken, de halteafstanden te vergroten en de frequenties te verhogen kan de reistijd aanzienlijk worden teruggebracht. Dit blijkt op te wegen tegen de langere reistijd naar en van de halte. Een netwerk met hoge frequenties geeft niet alleen de reiziger meer snelheid, zekerheid en gebruiksgemak, maar is per saldo ook goedkoper in de exploitatie dan een meer fijnmazig netwerk (Bakker, 2016).

Het gebruik van bus en ander ov

Het aantal afgelegde reizigerskilometers in het stedelijke en regionale openbaar vervoer binnen Nederland bedroeg in 2017 ongeveer 6,7 miljard: 5,5 miljard voor bus, tram, metro en ferry en 1,2 miljard voor de gedecentraliseerde regionale treinen (CROW-KpVV, 2019a). Ter vergelijking: in 2017 bedroeg de automobiliteit, gerekend in reizigerskilometers van bestuurders plus passagiers, 138 miljard. Het NS-vervoer op het hoofdrailnet bedroeg in 2017 ongeveer 18 miljard reizigerskilometers (KiM, 2018). Het aantal instappers bij bus, tram en metro bedroeg bijna 900 miljoen; dit komt neer op gemiddeld 2,46 miljoen per dag. Op werkdagen zijn dit er doorgaans meer, op weekenddagen minder. Bijna twee derde hiervan komt voor rekening van de twee grote vervoerregio' s Amsterdam en Rotterdam/Den Haag. Opgeteld bij de ruim 50 miljoen instappers in de regionale treinen bedroeg het totale aantal instappers in het stedelijke en regionale openbaar vervoer in 2017 ongeveer 950 miljoen. Ter vergelijking: NS had in 2017 ongeveer 400 miljoen instappers (CROW-KpVV, 2019a).

Figuur 2.1 geeft de verdeling voor het jaar 2017 van zowel het aantal reizigerskilometers als het aantal instappers over de drie segmenten trein (NS), regionale trein en bus/tram/metro. Uit de figuur kan worden afgeleid dat de gemiddelde reisafstand bij de trein 45 km bedroeg, bij de regionale trein 24 km en bij bus/tram/metro ruim 6 km. Reizen per tram en metro zijn relatief kort; bij de bus bedroeg de gemiddelde reisafstand 9 km (Zijlstra et al., 2017).

Figuur 2.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers (in miljarden) en instappers (in miljoenen) in 2017.
Bron: CROW-KpVV, bewerking KiM.

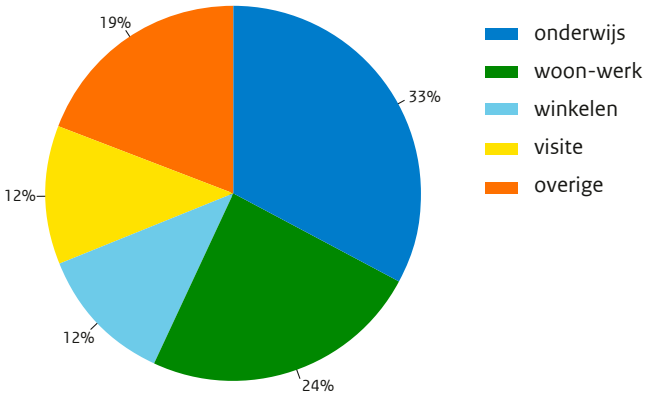


Profiel van de busgebruiker

Buspassagiers – dat zijn de mensen in een willekeurige bus op een doorsnee dag – zijn gemiddeld nog geen 30 jaar oud. De helft van de passagiers is nog geen 25 jaar oud. Buspassagiers bestaan doorgaans vooral uit scholieren en studenten. Slechts 57 procent van de buspassagiers heeft een rijbewijs, ten opzichte van 75 procent van de Nederlandse bevolking van twaalf jaar en ouder (Zijlstra et al., 2017).

De verplaatsingsmotieven 'naar onderwijs' en 'naar werk' domineren onder de buspassagiers. Circa één op de drie reizen in de bus wordt afgelegd van of naar een onderwijsinstelling, terwijl bij de totale mobiliteit in Nederland slechts één op de tien verplaatsingen te relateren is aan onderwijs. 'Naar werk' is na 'naar onderwijs' het belangrijkste verplaatsingsmotief, met 24 procent van de busritten. 'Op visite gaan' en 'boodschappen doen of winkelen' zijn beide goed voor 12 procent; zie ook figuur 2.2. In het grensoverschrijdend busvervoer wijkt deze verdeling af: minder woon-werk en meer vrijetijd en winkelen.

Figuur 2.2 Verdeling van de reismotieven voor busritten binnen Nederland.
Bron: Zijlstra et al. (2017)



Busgebruik is veelal multimodaal. Dit betekent dat de busgebruiker bijvoorbeeld fietst tot de halte en daar op de bus stapt, of dat de bus het voor- of natransport is bij een verplaatsing met de trein of metro. Buspassagiers concentreren zich in de verstedelijkte gebieden. De provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland, met daarin de vier grote steden, zijn samen goed voor meer dan de helft van alle

busritten. Drenthe, Friesland en Zeeland zijn de provincies met het laagste aandeel in het totale aantal busverplaatsingen. Samen zijn deze provincies goed voor 9 procent van de bevolking en nog geen 6 procent van de busverplaatsingen (Zijlstra et al., 2017).

Oordelen over bus en trein

De bus heeft last van negatieve beeldvorming. Beroemd is de – volgens velen onterecht – aan Margareth Thatcher toegeschreven uitspraak: "a man who, beyond the age of 26, finds himself on a bus can count himself as a failure". In 2016 vond twee derde van alle Nederlanders van 18 jaar en ouder de auto het aantrekkelijkste vervoermiddel (Harms et al., 2016). Ruim een kwart van de bevolking vond de fiets het prettigst en ongeveer 6 procent het openbaar vervoer: 5 procent vond dat van de trein en 1 procent van bus, tram en metro.

Van alle Nederlanders boven de 18 jaar geeft ruim 70 procent de auto een rapportcijfer van 8 of hoger, ruim 60 procent geeft ditzelfde rapportcijfer aan de fiets, bijna een kwart aan de trein en grofweg 15 procent aan de bus. Ruim een kwart van de Nederlanders geeft de trein een onvoldoende en bijna 40 procent geeft deze aan de bus. Toch lijkt het oordeel over het openbaar vervoer als geheel te zijn verbeterd. Beoordeelde in 2005 een meerderheid van de Nederlanders het openbaar vervoer als onvoldoende, in 2016 geeft de meerderheid het een voldoende of ruim voldoende. Dit is in lijn met de bevindingen van klanttevredenheidsonderzoeken onder ov-reizigers. Deze laten ook een stijging zien in de waardering voor het openbaar vervoer, in het bijzonder voor de bus (CROW-KpVV, 2019b).

Railbonus – of busmalus?

Mogelijk heeft negatieve beeldvorming ook een effect op het gebruik van de bus. Sommige studies wijzen erop dat, als alle andere omstandigheden van de reis gelijk zijn (duur van de reis, frequentie van de verbinding, tarief, comfort, enzovoort), mensen railvervoer verkiezen boven de bus en hiervan dus ook meer gebruik maken (de zogeheten railbonus). Anderen studies trekken deze gedachte in twijfel en stellen dat die vermeende voorkeur van reizigers meestal te wijten is aan het feit dat bij bussystemen zowel de kwaliteit als de marketing achterblijft bij die van railsystemen. Dit zou dan ook de reden zijn voor het mindere gebruik van de bus (Jaffe, 2015). Voor zover de railbonus daadwerkelijk bestaat, lopen de schattingen over het effect op het gebruik van het openbaar vervoer sterk uiteen. In een empirische studie voor de stad Dresden is het effect als gering bestempeld (Axhausen et al., 2001). Aan de andere kant van de schaal wijzen modelberekeningen op een orde grootte van 6 procent extra ov-gebruik in het geval van railvervoer. Deze waarde heeft echter een zeer grote mate van onzekerheid. De preferentie voor rail is sterk afhankelijk van de locatie en treedt bovendien pas op wanneer reizigers beide vervoerstechnieken ook kennen (Bunschoten, 2012).

Onderzoek onder respondenten naar de verschillen tussen bus en tram wijst erop dat er gemiddeld genomen een voorkeur voor de tram bestaat. Dit verschil wordt voornamelijk verklaard door de sfeer in het voertuig (zoals mogelijkheid tot werken, rijgeluid) en de voertuigeigenschappen (zitting, capaciteit, instapgemak). Hoe meer de kenmerken bij beide typen voertuigen overeenkomen, hoe kleiner het verschil in voorkeur. Dit verklaart ook het succes van hov-buslijnen, zoals R-net en Q-link.

Respondenten in de drie grote tramsteden (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam) hebben een voorkeur voor de tram, terwijl respondenten in steden zonder tram een voorkeur voor de bus hebben. Onbekend maakt kennelijk onbemind (Bunschoten, 2012). Voor een casus in Utrecht is gekeken wat de invloed is van de reizigersvoorkeur op het verschil in gebruik tussen bus en tram. Bij een gelijkblijvende frequentie veroorzaakt de preferentie een groei van het aantal reizen met de tram van ruim 4 procent.

Verschil in kosten

Omvang en verdeling van kosten zijn verschillend voor rail en bus. Railvervoer vereist grote (extra) investeringen in de railinfrastructuur en aanzienlijke onderhoudskosten. De exploitatiekosten per reizigerskilometer nemen daarentegen af bij een grotere bezetting per voertuig (trein of tram). De bus maakt gebruik van weginfrastructuur die vooral voor de auto is aangelegd. Bij grotere vervoersstromen

en om een grotere betrouwbaarheid en kortere reistijden te realiseren worden vrije busbanen aangelegd. Bij een vergelijking tussen een tram- en een bussysteem met zoveel mogelijk gelijke functionaliteit (vrije baan, voertuigcapaciteit, inrichting haltes, enzovoort) zijn de kosten van een bussysteem ongeveer een derde lager (Deutsch, 2008). Tabel 2.5 geeft voor de verschillende modaliteiten enkele kostenkengetallen.

Tabel 2.5 Kostenkengetallen voor (regionale) trein en bus.
Bron: CROW-KpVV (2015) en Goudappel Coffeng (2013).

Infrastructuur	
Aanlegkosten eenvoudige businfrastructuur	€ 0,3-4 miljoen/km
Aanlegkosten complexe[5] businfrastructuur	€ 4,7-12 miljoen/km
Aanlegkosten spoorlijn	€ 15-80 miljoen/km
Elektrificatie regionaal (enkel)spoor	€ 1,2 miljoen/km
Exploitatie (DRU-kosten[6])	
Standaardbus	€ 85-115
Regionale trein	€ 400-800

De kostendekkingsgraad geeft weer welk deel van de exploitatiekosten (dus exclusief de kosten voor de infrastructuur) wordt afgedekt door de inkomsten van reizigers. In 2013 bedroeg deze voor het stads- en streekvervoer, inclusief de regionale treinen, ongeveer 40 procent (Goudappel Coffeng, 2013). Mogelijk is deze verhouding de laatste jaren verder verbeterd. Zowel het langeafstandsvervoer per trein (Goudappel Coffeng, 2013) als dat per bus (informatie Flixbus) is over het algemeen kostendekkend.

Structurerende werking van rail

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op het vervoerssysteem en omgekeerd. Zo kan de aanwezigheid van een ov-knooppunt (vaak een station) de omliggende ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren. De ruimtelijk structurerende werking van infrastructuur is groter in het geval van railinfrastructuur dan in het geval van buslijnen. Er wordt wel eens gesteld dat op lange termijn elke (light) raillijn 'goed' ligt en er door de werking van de markt rond de haltes vanzelf verstedelijking ontstaat (Van Wee, 2013).

In succesvolle steden en regio's blijken verstedelijkingsplannen proactief te zijn afgestemd op het (openbaar) vervoerssysteem. Soms is het gelukt om grootschalige ov-systemen te realiseren zonder publieke bedragen, door het systeem te baseren op bussen en niet op treinen. Dit is niet alleen goedkoper, maar ook flexibeler. Het systeem kan immers eenvoudig worden aangepast aan ontwikkelingen op stedelijk gebied door bijvoorbeeld de routes van bestaande lijnen aan te passen of lijnen te verlengen. Maar in het geval van grote reizigersstromen in dichtbevolkte gebieden heeft een railsysteem grote voordelen (Van Wee, 2013). Ook Balcombe et al. (2004) benadrukken het verband tussen railvervoer en economische groei. Hij stelt echter ook dat rail deze groei niet op zichzelf bewerkstelligt, maar als deel van een pakket aan maatregelen (regelgeving, belastingvoordelen, enzovoort) die investeringen in woningbouw, winkels en vrijetijdsvoorzieningen door de private sector stimuleren. Bovendien spelen deze effecten pas op langere termijn.

[5] Inclusief ongelijkvloerse kruisingen
[6] DRU = diensregelingsuur

3 Grensoverschrijdend busvervoer

3.1 Algemeen

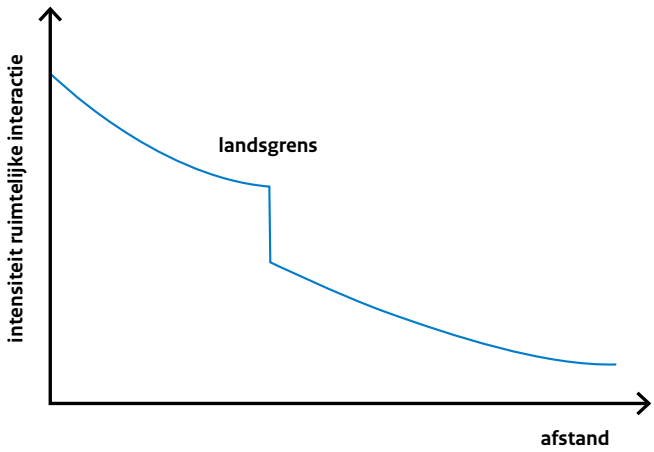
Ten opzichte van alle binnen Nederland afgelegde verplaatsingen is de omvang van de internationale verplaatsingen over land gering. Indicaties over het reisgedrag van Nederlanders laten zien dat bijna 90 procent van de internationale verplaatsingen dagelijkse grensoverschrijdende mobiliteit betreft over afstanden korter dan 50 km. Over de jaren 2010-2017 gemeten was het aandeel openbaar vervoer in het aantal internationale verplaatsingen ongeveer 10 procent. Bij afstanden van minder 50 km was het aandeel van de bus groter dan dat van de trein, bij afstanden van meer dan 50 km was dit omgekeerd (KiM-analyse OVG/MON/OviN).

In het grensoverschrijdend busvervoer maken wij onderscheid tussen vervoer over korte afstanden (minder dan 50 km) (paragraaf 3.3) en dat over lange tot zeer lange afstanden (meer dan 50 km) (paragraaf 3.5). Het eerste segment valt onder een vervoersconcessie van de regionale overheid: hetzij die in Nederland, hetzij die in België dan wel Duitsland. Het tweede segment is een geliberaliseerde markt, waarop private vervoerders als Flixbus en Eurolines actief zijn. Om ook binnen Nederland reizigers te kunnen vervoeren, dienen zij bij de betrokken concessiebeheerders (provincies) ontheffing aan te vragen van de concessieplicht.

3.2. Grenseffecten

Bij grensoverschrijdend vervoer, dus ook openbaar vervoer, over korte afstanden speelt het zogeheten grenseffect een rol: landsgrenzen blijken de ruimtelijke interactie tussen gebieden aan weerszijden van de grens te belemmeren. De mate van ruimtelijke interactie neemt plotseling af tussen plaatsen waar zich een landsgrens tussen bevindt; zie figuur 3.1.

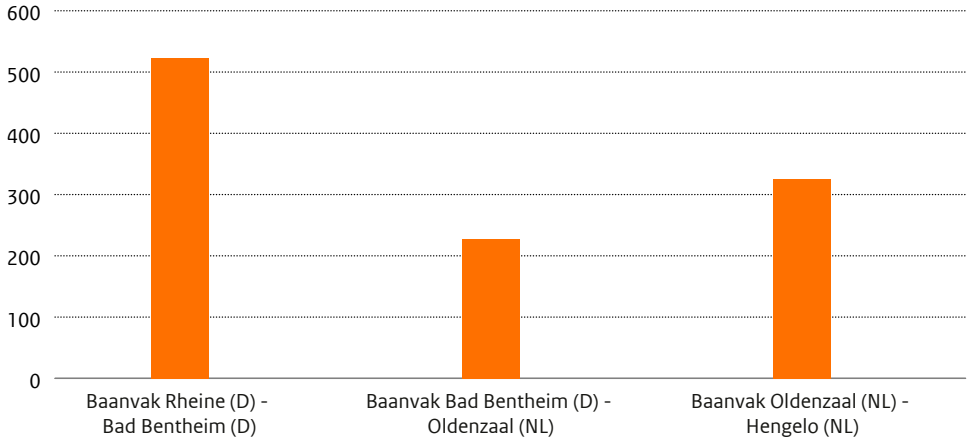
Figuur 3.1 Discontinuïteit in ruimtelijke interacties bij een landsgrens.
Bron: Rietveld (2012).



Het effect neemt in de loop van de tijd wel af, maar bestaat nog steeds en leidt tot minder mobiliteit dan in de situatie zonder landsgrens. Afhankelijk van het type infrastructuur en de vervoersmodaliteit (auto, trein, bus) zijn grenseffecten nog steeds aanzienlijk, variërend van 30 tot 70 procent minder vervoer (Rietveld, 2012). In 2008 werd aan de grensovergangen van de A1 en A16 met Duitsland respectievelijk België ongeveer 30 procent minder voertuigen gemeten dan op plekken 10 km van de grens vandaan. In 1996 was dit nog gemiddeld 36 procent. Mensen passeren gemakkelijker de grens om bijvoorbeeld een boodschap te doen dan om er te werken of onderwijs te volgen (Pieters et al., 2010).

De regionale treindienst Bad Bentheim-Hengelo illustreert dit goed voor het openbaar vervoer. Figuur 3.2 laat zien dat het vervoer op het grensbaanvak Bad Bentheim-Oldenzaal minder is dan het vervoer op de baanvakken aan weerszijden van de grens.

Figuur 3.2 Aantal reizigers per baanvak in de richting Hengelo op gemiddelde werkdag sinds start treindienst Bad Bentheim-Hengelo.
Bron: Provincie Overijssel, Keolis Deutschland.



Verklaringen voor het verschijnsel ‘grenseffecten’ zijn zaken als taal- en cultuurverschillen, beperkte wederzijdse erkenning van opleidingen, onbekendheid met vacatures in het buurland, verschillen in belastingregimes en socialeverzekeringsregelingen. Daarnaast is de werkloosheid in de grensstreken doorgaans hoger dan erbuiten (Weterings & Van Gessel-Dabekaussen, 2015). Deze oorzaken hebben directe invloed op de grensoverschrijdende vervoersvraag.

Burgers, bedrijven en instellingen zijn door nationale regels en subsidiestelsels nationaal georiënteerd en hebben minder oog (of zien te veel administratieve hobbels) voor de euregio als hun natuurlijke werkgebied. Daar komen ‘zachte’ grensweerstanden zoals taal- en cultuurverschillen nog bij. Deze grensweerstanden hinderen Limburg in haar grensoverschrijdende ontwikkeling. Afzetmarkten, arbeidsmarkten, woningmarkten worden erdoor gefragmenteerd in kleinere deelmarkten. Wij gaan ervan uit dat er in het stedelijk gebied Maastricht-Heerlen-Aachen-Luik zonder de aanwezige grensbarrières een veel grotere dynamiek, met name op het gebied van werken en ondernemen aanwezig zou zijn. Dit stedelijk gebied loopt daarmee agglomeratievoordelen mis.

Uit: Strategienota internationalisering provincie Limburg (2013).

Er is echter ook een effect op het aanbod aan vervoersvoorzieningen, vooral bij het openbaar vervoer. Door de gemiddeld lagere frequenties in het (kort) grensoverschrijdend openbaar vervoer neemt de vervoersvraag verder af. Het verschijnsel doet zich dus voor dat vraaggerelateerde belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer additionele, aanbodgerelateerde belemmeringen creëren. Overigens is een geringer aanbod vanuit algemeen welvaartsperspectief logisch: het optimale aanbodniveau volgt het niveau van de vraag (Rietveld, 2012).

Behalve het voorzieningenniveau (geringe aantal lijnen, lage frequenties, noodzaak tot overstappen aan de grens) kent het (kort) grensoverschrijdend openbaar vervoer vaak ook knelpunten op het gebied van reizigersinformatie, coördinatie tussen overheden en vervoerders aan weerszijden van de grens, verschillende wet- en regelgeving, integratie en harmonisatie van tarieven en verkrijgbaarheid en harmonisatie van vervoerbewijzen (Krug & Meinhard, 2002). Veel van dergelijke knelpunten worden ook genoemd in meer recent onderzoek onder bewoners van verschillende grensregio's in Europa (Medeiros, 2019).

3.3 Korte grensoverschrijdende busverbindingen

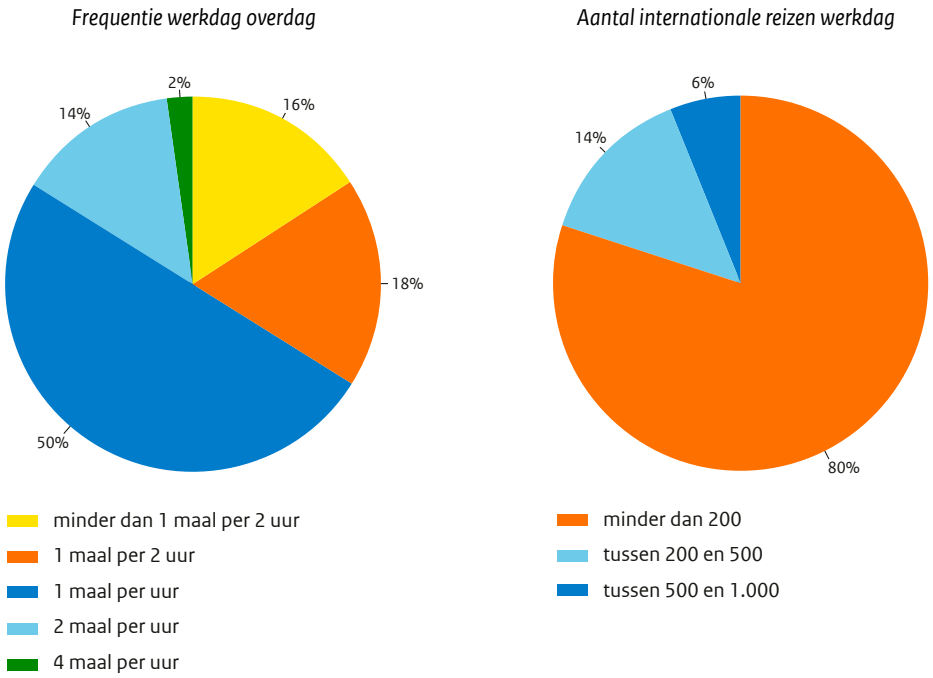
Nederland heeft vijftig regionale buslijnen die de grens met België of Duitsland passeren. In dit cijfer zijn enkele speciale scholierenlijnen tussen de beide provincies Brabant niet inbegrepen, evenmin als enkele lijnen die precies op een landsgrens beginnen of eindigen en waarbij reizigers dus moeten overstappen voor het vervolg van hun reis. De lijn Breskens-Brugge is met 46 km de langste.

De helft van de lijnen wordt door een Nederlandse vervoerder gereden onder een concessie die door een Nederlandse ov-autoriteit is verleend. De andere helft wordt door buitenlandse vervoerders gereden. Twee lijnen (Breskens-Brugge en Heerlen-Aachen) worden door de Nederlandse en Belgische dan wel Duitse vervoerder gezamenlijk gereden.

Kenmerken van huidige aanbod en vraag

Figuur 3.3 laat de verdeling zien van de frequenties en aantallen reizen. De frequenties betreffen de periode overdag op een gemiddelde werkdag en variëren van minder dan eenmaal per twee uur tot viermaal per uur. De aantallen reizen betreffen uitsluitend de reizigers die op een gemiddelde werkdag de landsgrens passeren, dus niet het totaal aantal reizen op de hele lijn. Over deze grensoverschrijdende aantallen reizen is het zeer moeilijk betrouwbare informatie te krijgen. De ov-autoriteiten hebben de informatie vaak zelf niet (in het geval van een buitenlandse vervoerder) of deze is moeilijk vast te stellen doordat de chipkaartmetingen maar een beperkt deel van het totale vervoer behelzen. Om deze reden heeft het KiM ervoor gekozen de aantallen reizen in klassen weer te geven, variërend van minder dan 200 reizen op een gemiddelde werkdag tot een waarde tussen de 500 en 1.000 reizen (in beide richtingen samen). Meer dan 1.000 reizen blijkt niet voor te komen. Voor zover geen precieze aantallen beschikbaar waren, heeft het KiM de toedeling aan de verschillende klassen ingeschat, al dan niet in samenspraak met de ov-autoriteit (provincie). Dit is gebeurd op basis van de kennis over het aanbod (frequentie, type bus) en over vergelijkbare situaties waarvan de vervoeromvang wél bekend was.

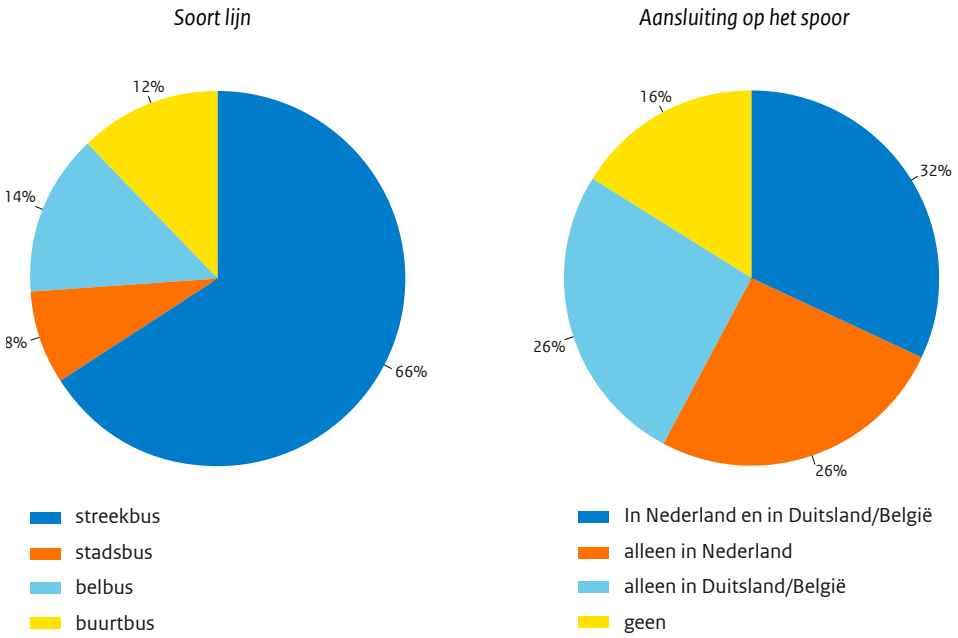
Figuur 3.3 Verdeling frequenties grensoverschrijdende buslijnen en aantallen reizen.
Bron: ov-autoriteiten, KiM.



Uit figuur 3.3 blijkt dat een derde van de lijnen een frequentie heeft van eenmaal per twee uur of minder. Bijna twee derde heeft een halfuurs- of uurdienst. Alleen op de lijn Maastricht-Aachen rijden de bussen viermaal per uur (kwartierdienst). Het aantal internationale reizen bedraagt in 80 procent van de gevallen minder dan 200 per dag. Drie lijnen vallen in de klasse tussen 500 en 1.000 reizen: Maastricht-Aachen, Nijmegen-Kleve en Tilburg-Turnhout. Overigens komt het soms voor dat de aantallen reizen op weekenddagen groter zijn dan door de week. Andersom komt het ook voor dat er in het weekend helemaal geen bus rijdt en er dus ook geen busreizigers zijn. Volgens de inschatting van de ov-autoriteiten gaat het bij het grensoverschrijdend busvervoer vooral om reizen met sociaal-recreatieve motieven. Andere reismotieven zoals woon-werk of onderwijs blijven achter in vergelijking met de binnenlandse busreizen; zie ook figuur 2.2.

Figuur 3.4 laat de onderverdeling zien van de verschillende soorten buslijnen alsmede de connectiviteit met de spoornetten aan weerszijden van de grens. Twee derde van de lijnen betreft een ‘gewone’ streekbus. In ruim een kwart van de gevallen gaat het om kleinschalige, meest vraagafhankelijke, vormen van busvervoer. De connectiviteit met de beide spoornetten blijkt divers: een derde van de lijnen takt zowel in Nederland als in het buitenland aan op het spoor. Bij ruim de helft van de lijnen is dit slechts aan één kant van de grens het geval en bij 16 procent van de lijnen is er geen aantakking. Deze cijfers zeggen overigens nog niets over de aansluiting van bus op trein en vice versa in de dienstregeling.

Figuur 3.4 Soorten buslijnen en connectiviteit met de spoornetten.
Bron: ov-autoriteiten, KiM.



Alle geïnventariseerde buslijnen zijn in principe ontsluitende buslijnen die ook de kleinere kernen aan weerszijden van de grens bedienen. Daarnaast fungeren de lijnen die een of meerdere treinstations aandoen, als feeder voor de trein. Er zijn geen lijnen die uitsluitend een verbindende functie hebben in de zin dat ze de snelst denkbare ov-verbinding vormen tussen twee grotere steden aan weerszijden van de grens. Figuur 3.5 laat zien waar de geïnventariseerde lijnen liggen.

Figuur 3.5 Locatie grensovergangen korteafstandsbuslijnen in 2019.
Bron: ov-wikipedia, diverse ov-autoriteiten.

- < 200 reizen/dag (40)
- 200-500 reizen/dag (7)
- 500-1.000 reizen/dag (3)

Het kort grensoverschrijdend busvervoer valt onder een concessie en wordt gesubsidieerd door de concessieverlener. We hebben geen gegevens over de mate waarin lijnen worden gesubsidieerd. Alle geïnventariseerde lijnen hebben ook een binnenlandse functie. We nemen aan dat de kostendekking van deze grensoverschrijdende lijnen gezien de lagere bezetting lager is dan die van vergelijkbare binnenlandse buslijnen.

Bijlage B geeft een compleet overzicht van de vijftig regionale grensoverschrijdende buslijnen.

Interactie met spoor

Tussen Nederland en België dan wel Duitsland zijn er zeven spoorlijnen met regionaal treinverkeer. Ook de treindiensten op deze lijnen vallen onder een concessie. De regionale overheden aan beide zijden van de grens hebben afspraken gemaakt over de invulling van deze concessie. In al deze regio's vullen

trein en bus elkaar aan of ze bedienen andere markten. De treinverbinding tussen Groningen en het Duitse Leer is de komende jaren gestremd vanwege een defecte spoorbrug. Tabel 3.1 geeft een overzicht van enkele kenmerken van deze lijnen.

Tabel 3.1 Kenmerken regionale grensoverschrijdende treinverbindingen.
Bronnen: ECORYS (2017), Provincies Overijssel, Gelderland, Limburg, Brabant.

	Vervoerder	Frequentie werk-dag overdag	Aantal grensoverschrijdende reizen op werkdag, met jaartal[7]
Roosendaal-Essen	NMBS	1 x per uur	geen info
Maastricht-Luik	NMBS	1 x per uur	1.490 (2016)
Maastricht-Aachen	Arriva	1 x per uur	700 (2014)[8]
Venlo-Hamm	Eurobahn	1 x per uur	1.800 (2014)
Arnhem-Düsseldorf	Abelio	1 x per uur[9]	1.100 (2018)
Enschede-Gronau	DB Regio	2 x per uur	2.500 (2016)
Hengelo-Bielefeld	Eurobahn	1 x per uur	510 (2017)
Groningen-Leer[10]	Arriva	1 x per uur	500 (2015)

Vrijwel nergens is er directe concurrentie tussen bus en trein. De enige uitzondering hierop is de verbinding tussen Maastricht en Aachen, waar de reiziger kan kiezen tussen de bus of de trein, die sinds begin 2019 beide steden verbindt. Tabel 3.2 laat enkele verschillen zien in kenmerken (reistijd, frequentie, tarief) tussen beide modaliteiten.

Tabel 3.2 Vergelijking bus en trein Maastricht-Aachen.
Bron: 9292, peildatum april 2019.

	Bus	Trein
Frequentie overdag op werkdag	4 x per uur	1 x per uur
Reistijd tussen begin- en eindpunt	1 uur	54 minuten
Aantal haltes/stations	35	9
Vol tarief enkele reis	€ 6,84	€ 11,08

3.4. Omgevingsontwikkelingen

De in paragraaf 3.3 getoonde aantallen grensoverschrijdende reizen zijn gemiddeld veel lager dan wat in het binnenland gebruikelijk is. Tabel 2.3 gaf hiervan een illustratie. De in paragraaf 3.2 in z'n algemeenheid beschreven grenseffecten zijn hier een belangrijke verklaring voor. Aan de vraagzijde ontbreken de randvoorwaarden om grensoverschrijdende buslijnen rendabel te kunnen exploiteren. Werken en leren over de grens gebeurt nog steeds minimaal, terwijl over het algemeen binnen Nederland het woon-werk- en het woon-schoolverkeer zo'n 80 procent van de omzet van het streekvervoer uitmaakt. Over de grens rijden is dan ook alleen rendabel met een lijn die een goede basis in het binnenlands vervoer heeft (OV-Magazine, oktober 2017). Daarnaast wordt meestal nog niet voldaan aan randvoorwaarden zoals een

[7] Meest recente jaar waarover de informatie beschikbaar is.
[8] Treindienst Heerlen-Herzogenrath.
[9] In spits elk half uur.
[10] Sinds december 2015 gestremd. Tot nader order vervangend busvervoer.

goede reisinformatie, geïntegreerde tarieven en gemakkelijke verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen. De Nederlandse ov-chipkaart is zelden te gebruiken bij een buitenlandse vervoerder, de meeste lijnen zijn niet te vinden bij 9292 en ontbreken in lijnennetkaarten.

Sociaal-economische achtergrond

Een van de verklaringen voor de naar verhouding kleine vervoersstromen is het naar verhouding geringe woon-werkverkeer.

Het aantal werknemers dat in 2016 uit België en Duitsland naar Nederland kwam om te werken, was aanzienlijk groter dan het aantal dat in omgekeerde richting pendelde. Vanuit Duitsland staken 36.800 werknemers de grens over voor hun werk in Nederland, vanuit België 38.400 werknemers. Vanuit Nederland werkten bijna 10.000 werknemers in Nedersaksen of Noordrijn-Westfalen en 11.000 in Vlaanderen. Bij elkaar gaat het om ongeveer 0,2 procent van het totale aantal werknemers. In Wallonië werkt nagenoeg niemand uit Nederland. Zeeuws-Vlaanderen (4 procent) en Zuid-Limburg (3,5 procent) zijn de twee regio's met in 2016 het grootste aandeel werknemers dat in België woonde, andere regio's scoren lager. In Noord-Limburg was ruim 3 procent van de werknemers uit Duitsland afkomstig. In Twente, Achterhoek, Arnhem/Nijmegen, Midden- en Zuid-Limburg lagen de aandelen in 2016 tussen 1 en 2 procent. In de regio's aan de andere kant van de grens zijn deze aandelen veel lager (CBS, 2019).

De ongelijkheid in pendelverkeer tussen Nederland en Duitsland kan ten dele worden teruggevoerd op de grotere flexibiliteit van de Nederlandse arbeidsmarkt en de gunstigere woonomstandigheden in Duitsland. De ongelijkheid tussen Nederland en België is terug te voeren op het grote aantal Nederlanders dat in België in de grensstreek woont, maar in Nederland werkt (CBS, 2016).

Het woon-werkverkeer vanuit België en Duitsland richting Nederland is nog geen 10 procent van wat er mogelijk zou zijn op basis van het aantal inwoners en banen op een redelijke woon-werkafstand van de grens. Vanuit Nederland richting Duitsland en België is het zelfs minder dan 2 procent. De landsgrens werkt dus als een barrière bij het vinden van een baan in het aangrenzende buitenland (Weterings & Van Gessel-Dabekaussen, 2015).

De omvang van het woon-werkverkeer is onder andere afhankelijk van een acceptabele woonwerk-afstand naar de steden. Daar zijn immers de meeste banen te vinden. Zuid-Limburg en de aangrenzende regio's in Duitsland en België vormen een relatief verstedelijkt gebied in vergelijking met grensregio's in Zeeland of Groningen. Dit betekent dat de omvang van het woon-werkverkeer in het eerste geval ook groter zal zijn.

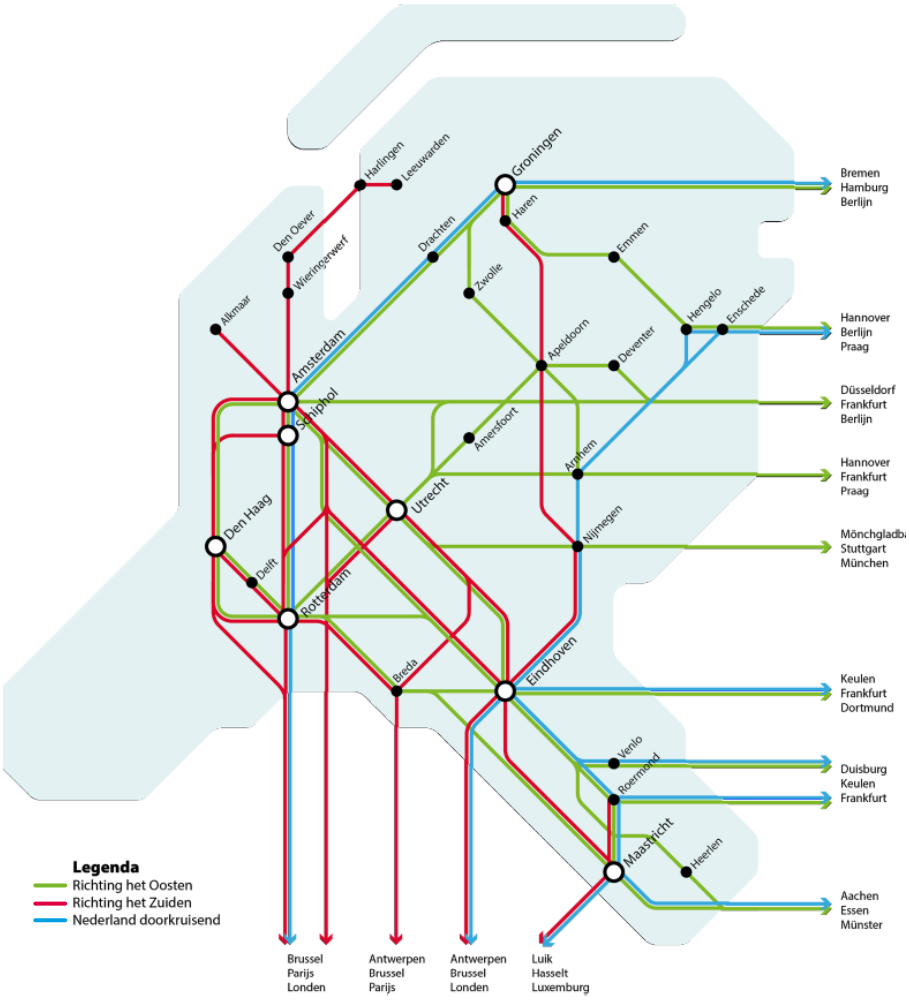
3.5 Langeafstandsbusverbindingen

De grensoverschrijdende buslijnen over lange afstanden verbinden steden in Nederland met een groot aantal steden in het buitenland. Het langeafstandsbusvervoer is een geliberaliseerde markt en vindt plaats zonder subsidie. Omzet- en winstcijfers worden niet gepubliceerd.

Kenmerken van huidige aanbod

Figuur 3.6 laat de lijngegevens zien van de internationale busvervoerders die de Nederlandse markt bedienen. Inmiddels gaat het niet alleen om bestemmingen op middellange afstanden als Bremen, Berlijn, Keulen, Frankfurt, Brussel of Parijs, maar ook om lange afstanden zoals naar Milaan, München, Wenen en Praag. Enkele lijnen doorkruisen Nederland en hebben hun begin- en eindpunt elders. Ook zijn er enkele verbindingen met een binnenlandse functie, zoals tussen Amsterdam en Drachten of tussen Groningen en Enschede. De witte cirkels op de kaart zijn plaatsen die door meer dan honderd bussen per week worden bediend.

Figuur 3.6 Netwerk van langeafstandsbusverbindingen van, naar of door Nederland. Stand 2018.
Bron: Kensmil et al. (2019).



Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven dienen als hub, waar veel verbindingen naar verschillende richtingen samenkomen. Alleen Zeeland en Flevoland hebben (nog) geen halteplaatsen voor deze vorm van internationaal busvervoer. Op de Nederlandse markt zijn diverse bedrijven actief zoals Flixbus, Eurolines[11], Ouibus, IC bus en Ecolines. Flixbus heeft het grootste marktaandeel (Kensmil et al., 2019). Doorgaans zijn internationale buskaartjes via sites als checkmybus.com gemakkelijker te vinden en te kopen dan internationale treinkaartjes. Buskaartjes zijn wel lastiger te boeken als er meerdere vervoerders nodig zijn, hoewel dit probleem met de toenemende dominantie van Flixbus kleiner wordt.

Concurrentie met trein

Tabel 3.3 vergelijkt voor enkele voorbeeldrelaties de reistijden, frequenties en tarieven van bus en trein. In de meeste gevallen is de trein sneller dan de bus, maar tussen Groningen en Bremen en tussen Eindhoven en Düsseldorf is de bus vaak juist sneller. Het beeld van de verschillen in frequenties is niet eenduidig. Meer dan bij de trein het geval is, biedt de bus rechtstreekse verbindingen, dus zonder risico om aansluitingen te missen. In alle gevallen blijkt de bus goedkoper dan de trein.

[11] Flixbus heeft op 2 mei 2019 de overname van Eurolines aangekondigd.

Tabel 3.3 Vergelijking kwaliteitskenmerken bus en trein voor enkele voorbeeldrelaties. Stand april 2019.
Bron: KiM op basis van diverse reisplanners.

	Afstand in km	Bus			Trein		
		Reistijd in uren en minuten	Frequentie in aantal per dag	Tarief in €	Reistijd in uren en minuten	Frequentie in aantal per dag	Tarief in €
Amsterdam-Hamburg	465	5.40-8.40	10	17-28	5.14-6.10[12]	7	30-60
Amsterdam-Brussel	226	2.30-3.45	24	9-15	1.53-3.22	30	25-68
Groningen-Bremen	180	2.15-3.00	8	12-18	2.35[13]	8	37
Groningen-Berlijn	577	7.30-9.15	5	26-29	6.22-8.04[14]	12	40-90
Eindhoven-Düsseldorf	114	1.35-2.10	12	7-8	1.49	16	25
Eindhoven-Parijs	434	5.55-7.50	8	15-20	3.51[15]	10	68
Den Haag-Londen	502	9.00-12.15	8	23-28	4.28-6.12[16]	16	59-130
Rotterdam-Frankfurt	454	7.00-11.05	19	19-31	4.11[15]	7	50-100

Toelichting bij de tabel:
- afstand over de weg gemeten;
- bandbreedte reistijden geeft verschillen over de dag weer;
- directe verbinding, tenzij in voetnoot anders aangegeven;
- tarief: enkele reis, zes weken van tevoren geboekt, bandbreedte geeft verschillen over de dag weer.

Kenmerken huidige vraag

Het aantal busreizen van, naar en binnen Nederland bij Flixbus nam toe van 2 miljoen in 2017 tot 3,5 miljoen in 2018. Het aantal binnenlandse reizen is beperkt. Niet zozeer de trein, maar de auto wordt als grootste concurrent beschouwd, omdat de meeste mensen daarmee reizen. Een paar jaar geleden was drie kwart van de reizigers jonger dan 35 jaar. Nu is dit aandeel iets gedaald tot 60 procent, omdat ook ouderen steeds vaker de internationale bus nemen (ovpro.nl, 2018 en Het Parool, 2019). Vervoerbedrijven verstrekken geen nadere informatie over reisafstanden, herkomst en bestemming of achtergrondkenmerken van reizigers. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen (exclusief de regionale lijnen) op ongeveer 7 miljoen in 2018. De bezettingsgraad van de buslijnen van Flixbus schommelt tussen 60 en 70 procent (ovpro.nl, 30 april 2018).

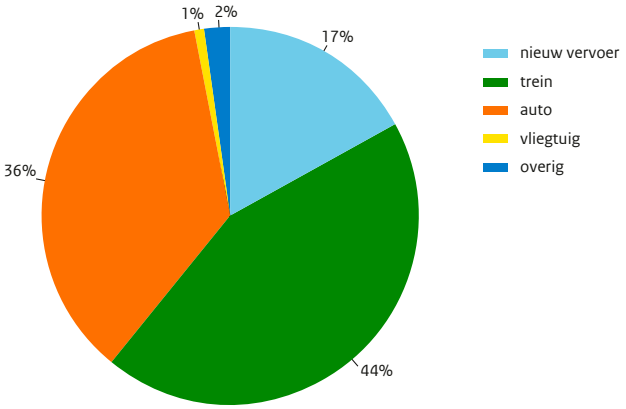
Ervaringen in Duitsland en Frankrijk

In Duitsland en Frankrijk is meer informatie bekend over de omvang en het functioneren van de lange-afstandsbusmarkt. Beide landen laten grote groeicijfers zien, sinds deze markt er is geliberaliseerd. Het aantal busreizen van, naar en binnen Duitsland nam toe van 2,8 miljoen in 2010 tot 23,8 miljoen in 2016. Dit aantal daalde in 2017 zonder aanwijsbare reden tot 22,8 miljoen. Hiervan heeft Flixbus inmiddels een marktaandeel van 92 procent. Ongeveer 77 procent van de busreizen betrof binnenlands vervoer. Ter vergelijking: in 2017 vonden 142 miljoen reizen over langere afstanden (meer dan 50 km) plaats per trein. Ruim 85 procent van het busvervoer betreft sociaal-recreatieve reismotieven, ongeveer 13 procent is woon-werk-, zakelijk of onderwijsgerelateerd vervoer. Het overgrote deel van de busreizigers (83 procent) koos voor de bus vanwege de gunstige prijs. Comfort, de aanwezigheid van wifi en het niet hoeven overstappen zijn minder dominante keuzecriteria (Bundesamt für Güterverkehr, 2018).

[12] Minimaal één overstap.
[13] Tijdelijk met bus Groningen-Leer en overstap.
[14] Een- tot tweemaal overstappen.
[15] Eenmaal overstappen.
[16] Minimaal tweemaal overstappen.

Het aantal busreizen van, naar en binnen Frankrijk nam na de marktliberalisatie in 2015 – voor afstanden groter dan 100 km – toe tot ongeveer 11,5 miljoen in 2017. Ongeveer 60 procent hiervan (7,1 miljoen) betrof binnenlands vervoer. Zonder de bus zou een groot deel van deze 7,1 miljoen reizen met trein of auto zijn gemaakt; zie figuur 3.7. Ongeveer 17 procent betreft nieuw vervoer: zonder de bus zouden mensen deze reis helemaal niet hebben gemaakt.

Figuur 3.7 Vervoerwijzekeuze in Frankrijk, indien geen langeafstandsbus beschikbaar is.
Bron: ARAFER.



Net als in Duitsland reisde het overgrote deel van de busreizigers voor sociaal-recreatieve doeleinden: 93 procent. De gemiddelde reisafstand was 315 km.

Het is de vraag in hoeverre de ervaringen in Frankrijk en Duitsland ook voor Nederland gelden. Binnen Nederland is er nauwelijks commercieel busvervoer. Dit komt door de gemiddeld korte binnenlandse reisafstanden en het relatief fijnmazige spoornet, maar ook door de omstandigheid dat de ov-studentenkaart (een kwart van alle ov-gebruik) niet geldig is op dit type busdiensten. We nemen echter aan dat de achtergrondkenmerken van busreizigers (reismotief, redenen voor keuze van de bus, positie ten opzichte van andere vervoerwijzen) zoals we die in Frankrijk en Duitsland aantroffen, min of meer ook voor de internationale busreizigers van en naar Nederland gelden.

Kostendekking

Er zijn geen openbare gegevens over de omzet of winst van de busbedrijven die in Nederland opereren. In Frankrijk is de prijsconcurrentie tussen busbedrijven zo sterk gebleken dat de meeste busdiensten niet rendabel vielen te exploiteren. Ouibus, een dochterbedrijf van de Franse Spoorwegen SNCF, leed in 2017 een verlies van 35 miljoen euro op een omzet van 55 miljoen euro. Herkapitalisatie door SNCF was nodig, net als eerder al het geval was bij voorganger IdBus. Begrijpelijkerwijs heeft inmiddels een herstructurering van de markt plaatsgevonden, waarbij twee bedrijven zijn opgeheven (Crozet & Guihéry, 2018). Volgens Flixbus is een gemiddelde bezettingsgraad van minimaal 60 procent nodig om winstgevend te kunnen zijn. De bezettingsgraad bij Flixbus ligt gemiddeld tussen de 60 en 70 procent (bron: ovpro.nl, 30 april 2018).

Regelgeving

Het wettelijk kader voor internationaal lijndienstvervoer wordt gevormd door de Verordening (EU) nr. 1073/2009. Kiwa Register B.V. voert de Verordening uit in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor dit vervoer is een aparte vergunning verplicht, naast de communautaire vergunning die de toegang van een busbedrijf tot het beroep regelt. De vergunningaanvraag dient onder andere een dienstregeling en een tarievenregeling te bevatten.

In toenemende mate bieden langeafstandsbusvervoerders ook binnenlandse verbindingen aan, als onderdeel van internationale verbindingen. De EU-verordening 1073/2009 maakt dit ook mogelijk, mits dit vervoer niet samenvalt met het reeds bestaande stads- en streekvervoer dat op basis van een Nederlandse concessie wordt verricht. Afhankelijk van de situatie is daarvoor een ontheffing van de concessieplicht nodig, af te geven door de betrokken ov-autoriteit (provincie of metropoolregio). Een vergunning geeft niet aan of er ook daadwerkelijk wordt gereden en hoe vaak. De meeste binnenlandse verbindingen zijn onderdeel van een internationale verbinding. Doordat langeafstandsbusbedrijven voor uitvoering van de dienst niet gebonden zijn aan verplichtingen vanuit een opdrachtgever, kunnen zij onrendabele lijnen snel wijzigen of opheffen (MuConsult, 2018).

4 Toekomstige ontwikkelingen

Om iets te kunnen zeggen over de toekomstige ontwikkeling van het grensoverschrijdend openbaar vervoer is het nodig onderscheid te maken naar korte en lange(re) afstanden. Bij de korte afstanden gaat het vooral om de vraag welke demografische en sociaal-economische ontwikkelingen zich aan weerszijden van de grens gaan voordoen. In het langeafstandsvervoer gaat het vooral om de ontwikkeling van toerisme en vrijetijdsbesteding.

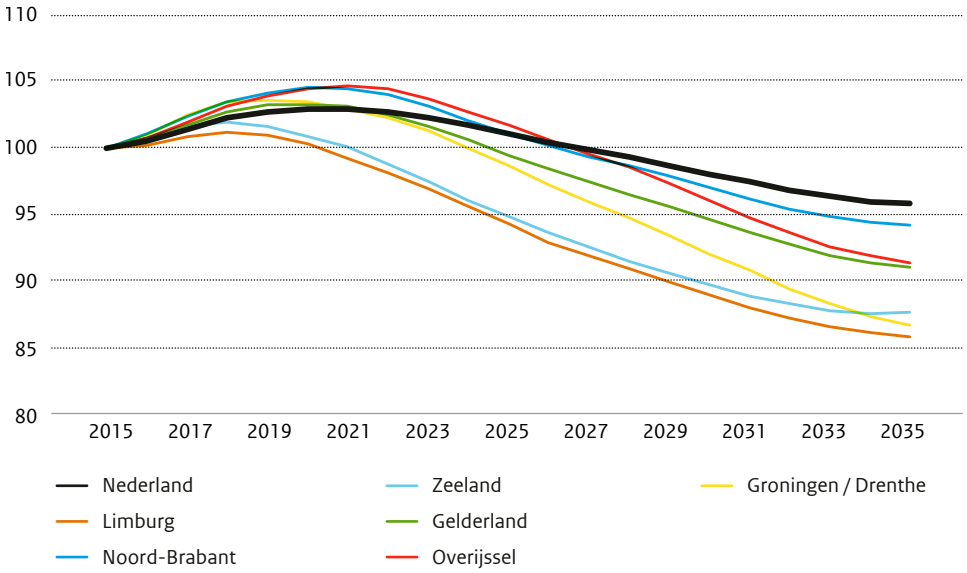
In paragraaf 4.1 gaan we nader in op de ontwikkelingen aan weerszijden van de landsgrens en de verschillen tussen regio's. Paragraaf 4.2 bouwt hierop voort en analyseert de potenties voor de bestaande en nieuwe busverbindingen. De aanwezigheid van of plannen voor een treinverbinding zijn daarbij een belangrijke factor. Paragraaf 4.3 behandelt de toekomst van het langeafstandsbusvervoer en de knelpunten die in dit segment spelen.

4.1 Ontwikkelingen in grensregio's

Effect van demografie op busgebruik

Er zijn geen algemeen geldende prognoses van de autonome ontwikkeling van het aantal grensoverschrijdende buspassagiers. Wel is uit onderzoek van het KiM bekend hoe het busgebruik zich per provincie naar verwachting gaat ontwikkelen als gevolg van demografische veranderingen zoals omvang en leeftijdsverdeling van de bevolking. Figuur 4.1 laat zien dat voor heel Nederland tot 2022 een lichte stijging van het busgebruik is te verwachten ten opzichte van 2018. In 2035 ligt het busgebruik 6 tot 7 procent lager dan in 2018. Dit is vooral het gevolg van 'ontgroening' van de bevolking. Het busgebruik piekt onder de jongvolwassenen en juist deze groep gaat naar verwachting krimpen. Binnen Nederland zijn er grote verschillen per provincie. In de randstedelijke provincies ligt het busgebruik in 2035 ongeveer op hetzelfde niveau als in 2018, maar in alle provincies met een landsgrens neemt het busgebruik af: in Noord-Brabant met ongeveer 9 procent, in Gelderland en Overijssel met ongeveer 12 procent en in Limburg, Zeeland, Groningen en Drenthe met 14 tot 16 procent ten opzichte van 2018 (Zijlstra et al., 2017).

Figuur 4.1 Verwacht toekomstig busgebruik in grensprovincies door demografische ontwikkelingen.
Bron: Zijlstra et al. (2017).



Regionale ambities

Het besef dat ontwikkelingen in de grensregio's worden belemmerd door de aanwezigheid van de grens, wordt inmiddels breed gedragen. Talloze beleidsdocumenten van rijk en regio, zowel in Nederland als in de ons omringende landen, besteden aandacht aan de manier waarop deze belemmeringen – zoals ook beschreven in hoofdstuk 3 – kunnen worden opgeheven of verminderd. Sommige regio's zijn hierin ambitieus, met concrete beleidsvoornemens die zijn afgestemd met de regio in het buurland. Bij andere regio's is dit minder het geval. Ook het Regeerakkoord 2017-2021 wijdt er een passage aan; zie onderstaande tekstbox.

> Regeerakkoord Nederland 2017-2021, pagina 45: Het kabinet maakt werk van het wegnemen van belemmeringen die mensen ervaren in de grensregio's. Samen met Duitse en Belgische overheden, met name de deelstaten Noordrijn-Westfalen, Nedersaksen en Vlaanderen, worden de belangrijkste knelpunten op het terrein van infrastructuur en sociale zaken en werkgelegenheid aangepakt.
>
> *Bron: https://www.kabinetsformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst*

Concrete maatregelen die provincies met een landsgrens noemen om de ruimtelijk-economische interactie tussen regio's te versterken, zijn afstemming rond de geldigheid van diploma's en beroepskwalificaties en het uitbreiden van het onderwijs in de Duitse taal. Tegelijk lijken verschillen tussen nationale regelingen rond arbeidsrecht, belastingen, verzekeringen, pensioenen en dergelijke lastig te harmoniseren (Provincies Gelderland & Overijssel, 2015). In Groningen zijn de ambities voor structuurversterking in het grensgebied gekoppeld aan investeringen voor de verbetering van de spoorlijn Groningen-Bremen (de 'Wunderline'); zie paragraaf 4.2. Ook de provincie Limburg benadrukt dat ze grensweerstanden wil wegnemen om de economie te versterken door voorzieningen beter te laten functioneren, samenwerking tussen kennisinstellingen te stimuleren, maar ook door de (ov-)verbindingen te verbeteren (Provincie Limburg, 2013).

Vertaling van plannen in vraag naar openbaar vervoer

Het is meestal niet duidelijk in hoeverre ambities en plannen om de sociaal-economische structuur aan weerszijden van de grens te versterken ook daadwerkelijk leiden tot meer grensoverschrijdende mobiliteit in het algemeen en tot meer ov-gebruik in het bijzonder. Dit geldt ook voor ruimtelijke plannen voor bijvoorbeeld uitbreiding van woonwijken, bedrijventerreinen en recreatievoorzieningen. Enkele regio's hebben plannen om de rol van de trein in het grensoverschrijdend openbaar vervoer te versterken. In dat geval zijn wél vervoerprognoses gemaakt die echter niet in alle gevallen voldoende zijn onderbouwd. Hierover meer in de volgende paragraaf.

4.2 Potentie van de bus in het korteafstandsvervoer

We zagen in paragraaf 3.3 dat de aantallen reizen bij het overgrote deel van de grensoverschrijdende buslijnen gering zijn in vergelijking met wat bij binnenlandse lijnen gebruikelijk is en dat de meeste buslijnen niet met de regionale trein concurreren, maar deze aanvullen. Ook stelden we vast dat regionale ambities om grenseffecten terug te dringen nog onvoldoende concreet zijn om er effecten op het busvervoer uit te kunnen afleiden.

Er bestaan voorts regionale ambities om grensoverschrijdende spoorlijnen te verbeteren. In het geval van Groningen-Leer gaat het om een bestaande lijn, maar het betreft ook vier lijnen die al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer: Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Bad Bentheim. Wij denken dat het loont om te onderzoeken in hoeverre de bus voor deze plannen een alternatief kan zijn. Dit doen we op grond van een vergelijking van de voor- en nadelen van beide modaliteiten.

Op grond van bovenstaande onderscheiden we vier situaties voor de toekomstige potentie voor de bus in het grensoverschrijdende korteafstandsvervoer:

1. De huidige busverbinding is voldoende;
2. Verbetering van de bestaande busverbinding;
3. Nieuwe busverbindingen tussen plaatsen aan weerszijden van de grens die nu nog niet met het openbaar vervoer met elkaar zijn verbonden;
4. Nieuwe busverbindingen als alternatief voor plannen tot uitbreiding van het spoor.

Elk van deze situaties werken we hieronder uit.

Huidige busverbinding voldoende

Veertig van de vijftig huidige grensoverschrijdende buslijnen bedienen een gebied met een zeer kleine vervoersvraag: minder dan 200 reizen per dag; zie paragraaf 3.2 en bijlage A. Mede op grond van de gesprekken met de ov-deskundigen van de ov-autoriteiten denken wij niet dat toekomstige sociaal-economische ontwikkelingen de potentie voor die lijnen sterk gaan verhogen. Het aantal reizen zal hoogstwaarschijnlijk niet gaan toenemen tot een niveau waarop uitbreiding van de capaciteit nodig is.

Verbetering bestaande busverbinding

Drie lijnen bedienen een gebied met een relatief grote vervoersvraag van tussen de 500 en 1.000 grensoverschrijdende reizen per gemiddelde werkdag. Het gaat om verbindingen tussen twee grote(re) plaatsen (Tilburg-Turnhout, Maastricht-Aachen en Nijmegen-Kleve). Mogelijk leiden sociaal-economische ontwikkelingen en het wegnemen van grenseffecten (dit speelt vooral in de regio Zuid-Limburg) tot een grotere vervoersvraag die een verhoging van de frequentie of snelheid van de busverbinding rechtvaardigt. Zo komt ook de busverbinding tussen de stadscentra van Maastricht en Aachen volgens de provincie nog in aanmerking voor verdere verbetering, ondanks de aanwezigheid van de nieuwe treinverbinding tussen beide steden.

Nieuwe busverbindingen

Het KiM heeft onderzocht welke plaatsen aan weerszijden van de grens op dit moment geen directe bus- of treinverbinding hebben. Dit zou een indicatie kunnen zijn van een 'missing link' in het ov-netwerk. Hierbij hanteren we als criterium dat de afstand tussen beide plaatsen niet groter is dan 50 km (onze definitie van korteafstandsvervoer) en dat beide plaatsen minimaal 40.000 inwoners hebben. Wij nemen dan aan dat bij langere afstanden of lagere inwoneraantallen nieuw grensoverschrijdend openbaar vervoer niet levensvatbaar is. Tabel 4.1 laat het resultaat van deze exercitie zien. In de laatste kolom geven wij met een code aan welke toekomstige optie voor elke verbinding voorhanden is. Zie ook de toelichting na de tabel.

Tabel 4.1 'Missing link's in ov-netwerken en opties voor toekomst.
Bron: KiM.

Van	Naar	Afstand in km	Huidig ov	Optie voor toekomst
Venlo (100.000)	Duisburg (491.000)	45	1 x overstap trein-trein	1
Roermond (58.000)	Mönchengladbach (260.000)	38	1 x overstap trein-trein	2
Weert (50.000)	Genk (66.000)	40	1 x overstap trein-bus	2
Eindhoven (223.000)	Turnhout (43.000)	48	1 x overstap bus-bus	3
Breda (181.000)	Turnhout (43.000)	40	1 x overstap bus-bus	3
Bergen op Zoom (66.000)	Antwerpen (543.000)	45	1 x overstap trein-trein	2
Terneuzen (54.000)	Sint Niklaas (76.000)	39	1 x overstap bus-bus	3
Terneuzen (54.000)	Gent (260.000)	37	1 x overstap bus-bus	4
Maastricht (120.000)	Verviers (56.000)	48	1 x overstap trein-trein	5

Toelichting bij de tabel:
De eerste twee kolommen geven bij de plaatsnaam het inwonertal weer.
De laatste kolom geeft de toekomstoptie:
1 = goede overstapmogelijkheid in Düsseldorf; directe verbinding voegt weinig toe;
2 = in huidige situatie is omweg te groot; directe busverbinding is te overwegen;
3 = doorkoppeling van twee lijnen aan de grens mogelijk, gecombineerd met versnelling;
4 = huidige weekendverbinding uitbreiden naar alle dagen van de week, gecombineerd met versnelling;
5 = in huidige situatie omweg via Luik, maar geen directe busverbinding nodig vanwege onvoldoende vraag.

Bus als alternatief voor nieuwe railplannen

Versterking van de rol van de trein in het internationaal vervoer is opgenomen in meerdere beleidsplannen (IenW, 2019). Ook zijn er regionale ambities om bestaande, ongebruikte grensoverschrijdende spoorlijnen weer geschikt te maken voor reizigersvervoer. Hierna bespreken we elk van deze plannen in de context van de mogelijke rol van een busverbinding.

Terneuzen-Gent

Er is ons geen onderzoek bekend naar de haalbaarheid van deze treinverbinding. Toekomstige demografische en sociaal-economische ontwikkelingen lijken niet te wijzen op een sterke toename van de vervoerbehoefte per trein. Daar komt bij dat er op dit moment nog geen dagelijkse, directe busverbinding is tussen Terneuzen en Gent. In het weekend rijdt enkele malen per dag een bus tussen Middelburg en Gent en vice versa via Terneuzen. Uitbreiding van het aanbod op deze lijn zou vooralsnog voldoende moeten zijn om de toekomstige vervoerbehoefte te dekken.

Weert-Hamont
Het ministerie van IenW laat onderzoek doen naar de maatschappelijke kosten en baten die gepaard gaan met de introductie van reizigersvervoer op deze lijn. Op dit moment is er geen openbaar vervoer tussen Weert en België, wat niet duidt op een dringende behoefte aan een nieuwe spoorlijn. De bevolkingsaantallen aan weerszijden van de grens zijn relatief klein. Voorts zijn er geen aanwijzingen voor belangwekkende ruimtelijk-economische ontwikkelingen in dit gebied. Daarnaast zijn aan reactivering en elektrificatie van het baanvak hoge kosten verbonden. Al met al verwacht het KiM dat een busverbinding een efficiëntere oplossing is.

Nijmegen-Kleve
Herintroductie van treinen op het baanvak Nijmegen-Kleve is onderwerp van discussie bij provincie en gemeenten in het betrokken gebied. Het verwachte aantal grensoverschrijdende reizen zou ongeveer 1.750 bedragen, waarvan ongeveer de helft afkomstig zou zijn uit de bestaande buslijnen. Dit is te weinig voor een positief exploitatiesaldo, nog afgezien van de investeringskosten (Provincie Gelderland, 2017). Verdere verbetering van de bestaande busverbinding (hogere frequentie, eventueel invoeren van een sneldienst) lijkt een goed alternatief dat vooralsnog aan de vervoerbehoefte kan voldoen.

Coevorden-Bad Bentheim
In 2016 is onderzocht dat dagelijks ongeveer 1.500 reizen met deze treinverbinding zouden worden afgelegd (CIMA & Universiteit Groningen, 2016). Dit is opmerkelijk veel, aangezien het aantal inwoners in de potentiële invloedssfeer van deze spoorlijn relatief gering is en er op dit moment geen grensoverschrijdend openbaar vervoer is. Bovendien zijn de reisafstanden lang in vergelijking met andere lijnen als Maastricht-Aachen of Enschede-Gronau. Overigens is dit project vanuit Duitse zijde geïnitieerd (Grafschaft Bentheim en deelstaat Nedersaksen). De investeringskosten zijn nog niet bekend, maar een indicatie kan worden afgeleid uit de kosten voor de elektrificatie van het baanvak Heerlen-Herzogenrath[17]. Wij denken dat ook in dit geval bij een gebleken vervoerbehoefte een busverbinding een beter alternatief kan zijn.

Groningen-Leer (Wunderline)
Sinds een paar jaren rijden de treinen vanwege een defecte spoorbrug niet verder dan Weener, vlak over de Duitse grens. (Snel)bussen verzorgen tijdelijk het vervoer. De plannen om de lijn te verbeteren en de dienstregeling uit te breiden met hogere frequenties en kortere reistijden zijn vergevorderd. Berekeningen van het aantal te verwachten internationale reizen lopen uiteen van maximaal 700 per dag (MuConsult & Trimode Transport Solutions, 2017) tot maximaal 1.900 per dag in het jaar 2035 (Brandt et al., 2017). Dit laatste aantal is gebaseerd op de veronderstelling dat ontwikkelingen op het gebied van arbeidsmarkt, onderwijs, toerisme en vrije tijd het gebruik van de Wunderline aanzienlijk zullen doen groeien. In hoeverre dit gaat lukken, is de vraag: de inspanningen die zijn vereist om de grensoverschrijdende interactie te bevorderen, liggen niet volledig binnen het invloedsgebied van de regionale overheden. Het vraagt ook samenwerking van marktpartijen en acties van de Rijksoverheid en de Europese Unie. Daarom betreft het een absolute bovengrens. Het behalen van deze bovengrens is bovendien pas mogelijk op de langere termijn (niet eerder dan 2030-2035) (ECORYS, 2017).

De MKBA van dit project die de provincie Groningen heeft laten uitvoeren, laat zien dat de maatschappelijke kosten in alle projectvarianten hoger zijn dan de maatschappelijke baten (Nijboer & Van Dijk, 2018). Een busverbinding als mogelijk efficiënter alternatief is in dit onderzoek niet meegenomen.

[17] De kosten van elektrificatie van het baanvak Heerlen-Herzogenrath bedroegen 60 miljoen euro voor een afstand van 6,5 km, een kwart van de afstand Coevorden-Neuenhaus. Bron: OV-Magazine, juni 2017.

4.3 Potentie van de bus in het langeafstandsvervoer

We zagen in paragraaf 3.5 dat busvervoer over langere afstanden geheel vanuit de markt tot stand komt. Dit vervoer heeft de laatste jaren een grote vlucht genomen. Er zijn geen openbare onderzoeken met kwantitatieve prognoses van dit vervoer van en naar Nederland. Het zijn de vervoerbedrijven zelf die aan de hand van hun eigen inzichten in de marktvraag de verdere ontwikkeling van het aanbod bepalen. De toekomstige marktvraag zal voor het overgrote deel worden bepaald door de ontwikkeling van sociaal-recreatieve reismotieven. Deze maken namelijk rond de 90 procent van het vervoer uit (ARAFER, 2018; Bundesamt für Güterverkehr, 2018).

Ontwikkeling marktvraag

MuConsult heeft een kwalitatieve inschatting gemaakt van het potentieel voor het busvervoer over langere afstanden tussen grotere kernen in Nederland en België/Duitsland die op dit moment nog niet direct met het openbaar vervoer met elkaar zijn verbonden.[18] Dit is gedaan door voor vier kwaliteitskenmerken (reistijd, al dan niet overstappen, frequentie en tarief) de bestaande ov-verbinding per spoor te vergelijken met een toekomstige busverbinding. Op lange afstanden is de trein namelijk een belangrijk alternatief voor het busvervoer. Over tarieven en rijtijden van de bus zijn aannamen gedaan. Uit deze analyse blijkt dat op geen enkele relatie de bus op alle vier de kenmerken beter scoort dan de trein. Op enkele relaties scoort de bus op drie van de vier kenmerken beter zoals Eindhoven-Hasselt, Maastricht-Luxemburg, Maastricht-Düsseldorf of Emmen-Bremen (MuConsult, 2018). Enkele van deze relaties worden nu al door de bus bediend, de meeste echter niet. Naar inschatting van de vervoerders is de marktvraag daar dus te gering voor een rendabele exploitatie. Dit is met name het geval voor de busverbinding Eindhoven-Hasselt, waarvan ook de provincie Noord-Brabant concludeert dat deze niet levensvatbaar is (Goudappel Coffeng, 2019).

Het totaal aantal reizen met langeafstandsbussen van, naar en door Nederland is de laatste drie jaar spectaculair gegroeid (zie paragraaf 3.5). Naar verwachting zal deze groei op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder dan in Nederland was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het vervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet gegeven (Bundesamt für Güterverkehr, 2018). Mogelijk zal het langeafstandsbusvervoer in Nederland zich op middellange termijn op vergelijkbare wijze ontwikkelen.

Positie langeafstandsbus op ov-knooppunten

Ook de langeafstandsbus is een vorm van openbaar vervoer en daarmee een onderdeel van het ov-systeem, net als de trein of de 'gewone' bus. Dit vereist ook dat de langeafstandsbus is geïntegreerd op de knooppunten, met overstapmogelijkheden op andere modaliteiten.

Gemeenten staan over het algemeen positief tegenover de komst van langeafstandsbusdiensten, omdat deze de bereikbaarheid van de gemeente verbeteren. Als exploitant van busterminals moeten zij op grond van Europese regelgeving elke vervoerder die daarom vraagt, toegang verlenen tot de terminal. Bij capaciteitsgebrek wijzen zij een andere locatie toe. Niet altijd spelen hierbij overwegingen een rol die vervoerskundig optimaal zouden zijn. Zo wijzen sommige gemeenten een plek toe aan de rand van de stad, ver van de grote knooppunten zoals een centraal station. Ruimtegebrek speel hierbij een rol, maar ook milieuoverwegingen: grote aantallen bussen zijn steeds minder populair in de stadscentra. Ten dele zou vergroening van de vloot hiervoor een oplossing kunnen zijn, maar daar ziet het voorlopig nog niet naar uit; zie onderstaande tekstbox. Overigens zijn Maastricht en Groningen twee van de steden die wél nabij het Centraal Station haltevoorzieningen voor langeafstandsbussen gaan inrichten.

[18] In het onderzoek van MuConsult is 'lange afstand' beperkt tot 150 km.

FlixBus probeert de productie van elektrische bussen al jaren aan te moedigen. Maar geen Duitse fabrikant bleek in staat een elektrische langeafstandsbus te leveren, zegt Schwämmlein (CEO Flixbus). 'Iedereen zei dat we gek waren. Vergeet het, zeiden de fabrikanten, we willen geen elektrische langeafstandsbus bouwen. Toen zijn we naar de Chinezen gegaan. Ook als boodschap aan fabrikanten.' Auto- en busreus Daimler is een kleinere aandeelhouder van FlixBus, maar de Duitsers zeiden ook nee.
De proef met een paar Chinese e-bussen betaalt vooralsnog niet uit. Elektrische bussen voor langeafstandsvervoer zijn twee keer zo duur als conventionele bussen. 'De aankoopprijs wordt niet gedekt door de lagere brandstofkosten.' De reikwijdte is voor de lange afstanden niet groot genoeg. Schwämmlein zegt het toch belangrijk te vinden om ermee te experimenteren en te investeren in nog duurzamere vormen van vervoer. 'Deze investering zal zich in de toekomst terugverdienen.'

Bron: Het Financieele Dagblad, 2 maart 2019.

Afschaffen van het verbod op cabotage

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3, hebben buitenlandse busvervoerders die geregelde diensten aanbieden toegang tot de Nederlandse markt (cabotage), mits het busvervoer onderdeel is van een internationale lijnverbinding en plaatsvindt buiten stedelijke centra, agglomeratie en omliggende gebieden. De Europese Commissie wil de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 over cabotage afschaffen. Dat zou betekenen dat buitenlandse busvervoerders binnenlands geregeld vervoer mogen verrichten zonder dat dit onderdeel uitmaakt van een grensoverschrijdende verbinding. Voorts wil de Commissie de niet-discriminerende toegang van vervoerders tot busterminals via de Verordening 1073/2009 afdwingen. Naar schatting van de Commissie zouden deze verdere liberaliseringsmaatregelen leiden tot een additionele groei van het aantal reizigerskilometers met 11 procent. Voor Nederland zou dit lager zijn, gezien de al goed ontwikkelde Nederlandse markt. Maar ook als het gaat om de internationale verbindingen zullen reizigers profiteren van een verdere liberalisering van de langeafstandsbusmarkt (MuConsult, 2018).

5 Conclusies

1. Tussen Nederland en België dan wel Duitsland zijn er op dit moment vijftig grensoverschrijdende buslijnen die onder een concessie vallen. Hiervan rijdt de helft onder een Nederlandse concessie en met een Nederlandse vervoerder. Het gaat om verbindingen over korte afstanden: minder dan 50 km. Het overgrote deel van deze lijnen heeft lage tot zeer lage frequenties (eenmaal per uur of minder) en lage (minder dan 200 in beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) internationale aantallen reizen (gemeten op de landsgrens). De drie drukste lijnen zijn Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve en Maastricht-Aachen met tussen de 500 en 1.000 internationale reizen per gemiddelde werkdag.

2. De markt voor grensoverschrijdend busvervoer op afstanden tot 50 km is klein en zal dat waarschijnlijk blijven. Er zijn namelijk geen aanwijzingen dat sociaal-economische ontwikkelingen aan beide zijden van de grens tot een grote vraagtoename gaan leiden.

3. Er zijn (regionale) ambities om oude grensoverschrijdende spoorlijnen te reactiveren die soms al decennia niet meer in gebruik zijn voor personenvervoer. Het gaat om Terneuzen-Gent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve en Coevorden-Rheine. Wij concluderen dat in al deze gevallen een nieuwe busverbinding vooralsnog een efficiëntere oplossing is. Ook in het geval van de lijn Groningen-Leer blijken de maatschappelijke kosten van verbetering van de spoorlijn de baten te overtreffen. Een (verbeterde) busverbinding is hier destijds niet in de afweging meegenomen.

4. Het langeafstandsbusvervoer is de afgelopen jaren zowel in aanbod als in aantal reizen zeer sterk gegroeid. In 2018 bedroeg het aantal internationale busreizen met Flixbus, de belangrijkste speler in dit marktsegment, ongeveer 3,5 miljoen. Ter vergelijking: NS schat het aantal internationale treinreizen over langere afstanden (Thalys, Eurostar, IC Brussel, ICE en IC Berlijn) in 2018 op ongeveer 7 miljoen.

5. Naar verwachting zal de groei van het langeafstandsbusvervoer op de korte termijn doorzetten. Duitsland, waar de liberalisatie van de busmarkt al eerder was ingezet, kende in de periode 2011-2016 ook een spectaculaire groei. Daarna nam het busvervoer echter af, terwijl het vervoer per langeafstandstrein wel toenam. Een verklaring hiervoor is niet bekend.

Summary

On 40 out of the 50 short-distance (less than 50 kilometres) bus lines travelling from the Netherlands to Belgium or Germany, fewer than 200 cross-border trips are made per day. This is a small number compared to the the busiest section of a domestic bus line. National borders seemingly still impede spatial interactions between regions situated on either side of borders, thereby ensuring less mobility than would have transpired without national borders. Some regional transport authorities have aspirations to revive various discontinued cross-border rail lines for the purpose of regional public transport. However, in those cases bus services appear to be more cost-effective. The supply and use of long-distance bus transport (distances greater than 50 kilometres) has increased sharply in recent years. Buses are routinely less expensive here than trains and often offer more direct routes, while trains are usually faster.

General overview

1. This research answers the question of whether buses have good potential as cross-border public transport, both as alternatives and complements to trains. This research has been conducted on the basis of literature study as well as interviews with experts on public transport of provinces with a national boundary.

2. Buses and trains each have their own quality characteristics, and each plays a role in the public transport system. Buses are not only flexible to use and inexpensive in terms of infrastructure, but passengers also feel more secure with the drivers seated nearby. Trains can transport large(r) numbers of people, but rail infrastructure is expensive and the rail system characteristically less flexible.

3. If given the choice between travelling by rail (train or tram) or bus, people seemingly prefer rail travel, even when all of the trip's other aspects are equal (trip duration, frequency of service, fare, comfort, etc.). This stated preference resulted in approximately 5% more trips by train or tram than by bus.

4. The 'border effect' seemingly plays a role in cross-border transport, including in public transport: national borders appear to impede spatial interactions between regions situated on either side of the border. Although this effect has decreased over time, it still remains, resulting in less mobility than would have transpired without national borders. Explanations for the border effect include issues related to language and cultural differences, limited reciprocal recognition of educational qualifications, unfamiliarity with job vacancies in neighbouring countries, differing tax regulations and social insurance schemes, and less developed infrastructure (particularly for public transport) in one of the countries. In addition, unemployment rates in border regions are generally higher than elsewhere.

5. For cross-border bus transport, distinctions must be made between short distance transport (less than 50 kilometres) and long to very long distance transport. The former is covered by transport concessions from regional governments (either in the Netherlands, Belgium or Germany), while the latter operates in liberalised markets where private transport companies like Flixbus and IC Bus compete. To be allowed to transport people in the Netherlands, these companies must apply to the relevant concession managers (provinces) for exemptions from concession obligations.

6. Short distance cross-border bus transport under concession is subsidised by the concession-granting authority. We have no information about how this pertains to each bus line. We assume that owing to low occupancy rates, the cost coverage for these lines is lower than that of comparable domestic bus lines. The liberalised, long-distance bus transport market operates without subsidies, and associated company information about turnover and profit is not publically disseminated.

Short-distance bus transport

7. There are currently 50 cross-border bus lines operating between the Netherlands and Belgium or Germany that are under concession, of which half are operated under Dutch concessions and by Dutch transport companies. These are routes of 50 kilometres or less. The vast majority of these bus lines operate at low to very low frequencies (once per hour or less), and undertake a relatively low number of international trips (fewer than 200 trips in both directions combined on an average workday, as counted at the national border). The three busiest routes are Tilburg-Turnhout, Nijmegen-Kleve, and Maastricht-Vaals, averaging between 500 and 1,000 international trips per workday.

8. In most cases, the international bus lines under concession serve smaller population centres on either side of the border. Some of these bus lines do however also connect to larger transport hubs that include train stations, and as such serve as feeders of train transport for both countries. There is virtually no direct competition between buses and trains, as train transport rarely operates in parallel.

9. Six regional passenger train lines operate between the Netherlands and its neighbouring countries, and they also operate under concession, whereby regional governments on both sides of the border have reached agreements on implementing concessions. In these regions, trains and buses complement one other or serve other markets. The train route between Groningen, in the Netherlands, and Leer, in Germany, will remain non-operational in the coming years due to a defective railway bridge.

10. The cross-border bus transport market for distances of up to 50 km is small and likely to remain so, as at present there are no socio-economic developments on either side of the border that would substantially increase demand.

11. (Regional) aspirations exist to revive former cross-border rail lines, some of which have not been used for passenger transport for decades. These lines are Terneuzen-Ghent, Weert-Hamont, Nijmegen-Kleve, and Coevorden-Rheine, and in each case we concluded that a new bus route would be the more efficient solution. Moreover, the social costs of improving the Groningen-Leer line seemingly outweigh the benefits; notably, an (improved) bus service has not yet been considered for this project.

Long-distance bus transport

12. International long-distance bus lines connect various major Dutch cities to numerous cities abroad. No clear picture emerges from comparing the buses and trains operating on various exemplary routes: trains are generally faster; the situation varies in terms of frequencies of service; and bus transport offers better prices and more direct routes.

13. The long-distance bus is a type of public transport and hence part of the public transport system, as are trains or 'regular' bus services, and this includes integration at transport hubs – the option of transferring to other modalities.

14. Municipalities generally welcome the arrival of long-distance bus services, as they render municipalities more accessible. As bus terminal operators, EU legislation dictates that municipalities must grant all transport operators access to stations if so requested. Should a lack of capacity occur, alternate locations can be allocated, which, in terms of transport, is not always ideal.

15. Long-distance bus transport has enjoyed considerable growth in recent years, both in terms of supply and trip numbers. In 2018, Flixbus, the key supplier in this market segment, made approximately 3.5 million international bus trips to/from the Netherlands. Comparatively, NS Dutch Railways estimated a total of some 7 million long-distance international train trips in 2018 (via Thalys, Eurostar, IC Brussels, ICE and IC Berlin).

16. Long-distance bus transport is expected to continue growing in the short term. The bus market in Germany, which was liberalised earlier than elsewhere, enjoyed impressive growth from 2011-2016, but thereafter long-distance bus transport began to decrease, as long-distance train travel increased – an occurrence for which no explanations are offered.

17. Long-distance bus companies increasingly offer domestic routes as part of their international cabotage. Depending on the situation, this could require the relevant public transport authorities (province or metropolitan area) to issue exemptions from concession obligations. The European Commission aims to abolish these conditions on cabotage. Passengers could benefit from further liberalisation of the long-distance bus market.

Literatuur

ARAFER (2018). *Marché du transport par autocar et gares routières, rapport annuel - Exercice 2017*. Paris: Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Axhausen, K., Haupt, T., Fell, B. & Heidl, U. (2001). *Searching for the Rail Bonus. European Journal of Transport and Infrastructure Research,* 1(4), 353-369.

Bakker, P. (2016). *De keuze van de reiziger*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Balcombe, R. et al. (2004). *The demand for public transport: a practical guide*. TRL Limited.

Blij, F. van der, Veger, J. & Slebos, C. (2010). *HOV op loopafstand, het invloedsgebied van HOV-haltes.* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2010, Roermond.

Brandt, A., Böttcher, F., Nolte, E-M., Sijtsma, F.J., Daams, M.N. & Hans, L. (2017). *Sociale en economische potentie van het grensgebied tussen Nederland en Noord-Duitsland, met name in combinatie met de Wunderline.* CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH en Rijksuniversiteit Groningen.

Bundesamt für Güterverkehr (2018). *Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017*.

Bunschoten, T. (2012). *To tram or not to tram*. Delft: TU Delft.

Bunschoten, T., Molin, E. & Nes, R. van (2012). *Tram of Bus: Bestaat de Trambonus?* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Amsterdam.

CBS (2016). *Arbeidsmarkt zonder grenzen: Internationaliseringsmonitor 2016-III Duitsland*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2019). https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/12/5-procent-werknemers-zuid-limburg-uit-buurlanden

CE Delft & VU (2014). *Externe en infrastructuurkosten van verkeer*. Delft/Amsterdam: CE en Vrije Universiteit Amsterdam.

CE Delft (2015). *STREAM personenvervoer 2014 versie 1.1*. Delft: CE.

CE Delft (2017). *Handboek Milieuprijzen 2017, methodische onderbouwing van kengetallen gebruikt voor waardering van emissies en milieu-impacts*. Delft: CE.

CIMA & Universiteit Groningen (2016). *Regionalwirtschaftliche Effekte einer Verlängerung des SPNV auf der Verbindung Emmen-Rheine*.

Crozet, Y. & Guihéry, L. (2018). *Deregulation of long distance coach services in France. Research in Transportation Economics*, Volume 69, September 2018, 284-289.

CROW-KpVV (2015). *Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer*. Utrecht: CROW-KpVV.

CROW-KpVV (2019a). *De staat van het regionale openbaar vervoer 2017*. Utrecht: CROW-KpVV.

CROW-KpVV (2019b). *Klantenbarometer Openbaar Vervoer 2018*. Utrecht: CROW-KpVV.

Deutsch, V. (2008). *Cost advice for the implementation of tram and bus systems*. Road and Transportation Research Association of Germany (FGSV), University of Wuppertal, Institute for Public Transport in Europe.

ECORYS (2017). *Studie naar de vervoersvraag van de Wunderline*. In opdracht van de provincie Groningen.

Goudappel Coffeng (2013). *De waaier van Brogt*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Goudappel Coffeng (2019). *Grensoverschrijdend openbaar vervoer Eindhoven–Hasselt, een pre-quickscan*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.

Harms, L, Berveling, J. & Hoogendoorn, R. (2016). *Stabiele beelden, trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kensmil, J., Windt, S., Boonstra, P. & Bremer, L. (2019). *Internationale langeafstandsbussen*. Windesheim Flevoland.

Krug, S. & Meinhard, D. (2002). *Better Connections in European Passenger Transport, part 2: Barriers in Cross Border Transport*. IVV-Gruppe Aachen.

IenW (2019). *Contouren Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Jaffe, E. (2015). *The Myth That Everyone Naturally Prefers Trains to Buses*. CityLab.

KiM (2018). *Kerncijfers Mobiliteit 2017*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Medeiros, E. (2019). *Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions*. Case Studies on Transport Policy, Volume 7, Issue 1, 1-12.

Morsche, W. te (2018). *Notitie reizigersaantallen OV Nijmegen-Kleve*. Utrecht: Movares.

MuConsult & Trimode Transport Solutions (2017). *Vervoerwaarde Wunderline*. Amersfoort: MuConsult.

MuConsult (2018). *Impact-analyse herziening Verordening (EU) 1073/2009*. Uitgebracht aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Amersfoort: MuConsult.

Nijboer, M. & Dijk, P. van (2018). *Maatschappelijke Kosten-batenanalyse grensoverschrijdende spoorverbinding Groningen-Bremen*. Provincie Groningen, projectsecretariaat Wunderline.

Parool, het (2019). *Reizen met de bus is weer hip*. Het Parool, 6 februari 2019.

Pieters, M., Jong, G. de & Hoorn, T. van der (2010). *Is dit de grenswaarde?* Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Roermond.

Provincie Gelderland (2017). *Statenbrief Grensoverschrijdend openbaar vervoer*.

Provincies Gelderland & Overijssel (2015). *Duitslandstrategie. Grenzeloos Noaberschap*.

Provincie Limburg (2013). *Strategienota internationalisering*. Maastricht: Provincie Limburg.

Rietveld, P. (2012). *Barrier Effects of Borders: Implications for Border-Crossing Infrastructures*. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 12(2), 150-166.

Wee, G. van (2013). *14 factoren voor succesvol openbaarvervoerbeleid*. Verkeerskunde 5/2013.

Weterings, A. & Gessel-Dabekaussen, G. van (2015). *Arbeidsmarkt zonder grenzen*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Bureau voor de Statistiek.

Zijlstra, T., Durand, A., Bakker P. & Harms, L. (2017). *Busgebruikers door dik en dun*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bijlage A: Geraadpleegde personen

Ov-bureau Groningen Drenthe: de heren E. Stoker en J. Bonte

Provincie Overijssel: de heer W. Michel

Provincie Gelderland: de heer E. Mes

Provincie Noord-Brabant: de heer F. Gommers

Provincie Zeeland: de heer W. Kant

Provincie Limburg: de heren D. Jongen en E. Banach

Bijlage B: overzicht korte grensoverschrijdende buslijnen, stand april 2019

Reizigersaantallen verstrekt door ov-autoriteit, tenzij anders aangegeven.

Ov-autoriteit	Lijn-nummer	Traject	Vervoerder	Soort	Freqentie door de week overdag	Aantal reizen op grensovergang op gemiddelde werkdag, beide richtingen samen
Ov-bureau GGD	922	Emmen-Meppen	Levelink	Streekbus	< 1 per 2 uur	30/dag
Overijssel	T88	Enschede-Alstätte	RVM	Belbus	1 x per 2 uur na aanmelding	253 in heel 2017
Overijssel	4	Denekamp-Nordhorn	BE	Buurtbus	1 x per uur	350/maand
Gelderland	566	Zevenaar-Spijk	Breng (Hermes)	Buurtbus	1 x per uur	100/dag *
Gelderland	60	Millingen-Kleve	NIAG	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Gelderland	91	Emmerich-'s Heerenberg	NIAG	Streekbus	1 x per 2 uur	50/dag
Gelderland	B7	Winterswijk-Stadtlohn	RVM	Buurtbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	C7	Dinxperlo-Bocholt	Stadtbus Bocholt	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag **
Gelderland	R71	Winterswijk-Vreden	RVM	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	SB58	Emmerich-Kleve-Nijmegen	NIAG	Streekbus	2 x per uur	500/dag
Gelderland	T55	Winterswijk-Oeding	RVM	Belbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Gelderland	T10	Winterswijk- Barlo	RVM	Belbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Brabant	6	Breda-Meersel	Arriva	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	105	Bergen op Zoom-Halsteren-Putte	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	272	Eersel-Lommel	Hermes	Buurtbus	1 x per uur	470/maand
Brabant	276	Valkenswaard-Achel	Hermes	Buurtbus	2 x per uur	710/maand
Brabant	430	Hoogstraten-Turnhout-Reusel	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Brabant	450	Tilburg-Turnhout	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	540/dag ***
Brabant	460	Turnhout-Baarle Nassau	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag **
Limburg	1	Blerick-Kaldenkirchen	Arriva	Stadsbus	2 x per uur	< 200/dag

Limburg	86	Goch-Gennep	Arriva	Lijntaxi	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	27	Kerkrade-Herzogenrath	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	44	Heerlen-Aachen	Arriva/ ASEAG	Streekbus	2 x per uur	200-500 dag
Limburg	48	Maastricht-Kanne	Arriva	Stadsbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	64	Roermond-Heinsberg	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	65	Nieuwstadt-Maaseik	Arriva	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	350	Maastricht-Aachen	Arriva	Streekbus	4 x per uur	500-1000/dag
Limburg	723	Eygelshoven-Palenberg	Arriva	Buurtbus	1 x per uur	< 200/dag
Limburg	20a	Maastricht-Hasselt	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	17	Aachen-Kerkrade	ASEAG	Belbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	21	Aachen Klinikum – Parkstad stadion	Arriva	Streekbus	2 x per uur	< 200/dag
Limburg	25	Vaals-Stolberg	ASEAG	Streekbus	2 x per uur	< 200/dag **
Limburg	29	Venlo-Vluyn	NIAG	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	33	Vaals-Aachen	ASEAG	Streekbus	2 x per uur	200-500/dag
Limburg	34	Kerkrade-Aachen	ASEAG	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	45	Maastricht-Genk	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	63	Maastricht-Maasmechelen	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	74	Heerlen-Aachen	ASEAG	Belbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	62	Maastricht-Tongeren	De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag
Limburg	78	Maastricht-Liège	TEC	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Limburg	396	Vaals-Eupen	TEC	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Limburg	SB3	Geilenkirchen-Sittard	West	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag
Zeeland	6	Terneuzen-Zelzate	Connexxion	Streekbus	1 x per uur	< 200/dag **
Zeeland	19	Hulst-Antwerpen-Breda	Connexxion	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	42	Brugge-Breskens	Connexxion/ De Lijn	Streekbus	1 x per uur	200-500/dag **
Zeeland	50	Middelburg-Terneuzen-Gent	Connexxion	Streekbus	Alleen vrijdag en weekend 1x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	912	Oostburg-Maldegem	Connexxion	Belbus	< 1x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	22	Hulst-Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	42	Hulst-Kemzeke-Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **
Zeeland	43	Hulst-Heikant-Sint Niklaas	De Lijn	Streekbus	< 1 x per 2 uur	< 200/dag **

* Grotendeels vervoer van Nederland via Duitsland weer naar Nederland v.v.
** Schatting KiM.
*** Bron: ov-magazine september 2017.

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Juni 2019

ISBN/EAN
ISBN 978-90-8902-206-6
KiM-19-A04

Auteurs
Fons Savelberg, Maarten Kansen

Vormgeving en opmaak
VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN 978-90-8902-206-6

Juni 2019 | KiM-19-A04

- O N T W E R P EINDVERSLAG <u>2019.10.18</u> –
Vierlandenplatform voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor
Eindverslag en aanbevelingen

1. Achtergrond

- **Verklaring van Rotterdam van 21 juni 2016**
  - De Verklaring van Rotterdam inzake grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (kortweg de Verklaring van Rotterdam) is een ministeriële verklaring van de verantwoordelijke ministers van Duitsland, België, Luxemburg en Nederland. De verklaring werd in 2016 tijdens de TEN-T-dagen in Rotterdam in Nederland ondertekend door de ministers en staatssecretarissen die verantwoordelijk zijn voor mobiliteit en/of vervoer.
  - In de verklaring wordt gesteld dat er een Vierlandenplatform voor grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (kortweg Vierlandenplatform) zal worden opgericht dat in de vermelde landen gericht zal zijn op grensoverschrijdend personenvervoer per spoor.
  - Het Vierlandenplatform werd gevraagd om een verslag inzake grensoverschrijdend personenvervoer per spoor uit te brengen - met inbegrip van de opmaak van aanbevelingen ter verbetering van deze diensten. Dit document is dat verslag.

- **Het Vierlandenplatform**
  - Het Vierlandenplatform is een samenwerkingsplatform waaraan de vier ministeries die verantwoordelijk zijn voor vervoer en/of mobiliteit deelnemen. Deze ministeries zijn bijgevolg ook verantwoordelijk voor grensoverschrijdend personenvervoer in de Benelux en Duitsland. In Duitsland zijn ook de Länder (deelstaten) verantwoordelijk wat plaatselijk en regionaal vervoer betreft. De situatie in België lijkt op die van Duitsland: de drie gewesten zijn verantwoordelijk voor plaatselijk en regionaal vervoer.
  - Het doel van het Platform komt voort uit de Verklaring van Rotterdam. De nadruk lag voornamelijk op opportuniteiten en beperkingen met betrekking tot grensoverschrijdend personenvervoer per spoor in de bovenvermelde landen.
  - Tijdens verschillende bijeenkomsten werd er overlegd over de stand van zaken van grensoverschrijdend personenvervoer, de door reizigers en andere belanghebbenden ondervonden knelpunten, alsook de mogelijkheden en onmogelijkheden van nieuwe technologieën die ermee verband houden.
  - Tijdens de bijeenkomsten van het Platform werden verschillende problemen met betrekking tot grensoverschrijdend personenvervoer besproken. De belangrijkste onderwerpen waren “kaartverkoop en betaalmethoden”, “toegang tot personenvervoer” en “toegang tot en uitwisseling van informatie”. Het Vierlandenplatform nodigde ook vertegenwoordigers van

. . .

andere overheidsniveaus en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uit, met inbegrip van openbare organisaties voor personenvervoer, om deel te nemen aan enkele bijeenkomsten die werden gehouden.

- Het Vierlandenplatform brengt verslag uit aan de ministers die de verklaring hebben ondertekend. Ook besloot het Vierlandenplatform om de resultaten van de besprekingen met alle relevante belanghebbenden te delen in de vorm van een verslag. Met dit verslag wil het Vierlandenplatform de problemen benadrukken die in verband met grensoverschrijdend personenvervoer moeten worden aangepakt, en tezelfdertijd vanuit het oogpunt van het Vierlandenplatform inzicht verschaffen in de actie die moet worden ondernomen om dit grensoverschrijdende vervoer te verbeteren.
- Het Platform is van mening dat het noodzakelijk is om grensoverschrijdend personenvervoer te verbeteren om meer klanten naar de sector te lokken, en dat er nog ruimte voor verbetering is wat de vermelde onderwerpen betreft. Het aantrekken van meer klanten is een manier om het aantal wagens op de weg en de ermee verbonden vervuiling en in files verspilde tijd te verminderen. Het Platform is ook van mening dat veel ermee samenhangende maatregelen in werking kunnen treden zonder een substantiële financiële investering.

- **Kort overzicht van het tot dusver door het Platform geleverde werk**
  - Het Vierlandenplatform kwam samen in november 2016, februari 2017, september 2017, april 2018, juni 2018 en augustus 2018. In hun werk richtten ze zich voornamelijk op de drie bovenvermelde onderwerpen: “Kaartverkoop en betaalmethoden”, “toegang tot personenvervoer” en “toegang tot en uitwisseling van informatie”
  - De bijeenkomst in april 2018 was een workshop waarbij de belanghebbenden, die bij de eerder besproken onderwerpen zijn betrokken, ruim waren vertegenwoordigd. Informatie betreffende deze workshop, de deelnemers ervan en de resultaten kunnen in het volgende hoofdstuk worden gevonden.
  - Het vervangen van luchtvervoer door spoorvervoer is een onderwerp dat in Nederland druk wordt besproken. In Duitsland bestaat een belangrijke beleidsdoelstelling van de regering erin om het aantal treinreizigers tegen 2030 te verdubbelen, en er werd al enig succes geboekt met betrekking tot enkele nieuwe hogesnelheidsverbindingen. Het Platform verwacht dat zijn werk zal helpen bij de ondersteuning van deze doelstellingen.
  - De verbetering van het personenvervoer maakt deel uit van de discussie over hoe meer mensen kunnen worden aangezet om de trein te gebruiken in het streven naar een modal shift naar het spoor.
  - Dit verslag kan worden beschouwd als een springplank in het proces om dat te bereiken.

2. -Te behandelen onderwerpen

Het Platform moet een stimulerende rol vervullen ter aanmoediging van de spoorwegsector en andere partijen om grensoverschrijdend personenvervoer te verbeteren. Hiervoor heeft het Platform verschillende kernproblemen uitgekozen op basis van een gedeelde veronderstelling van impact, urgentie en oplosbaarheid en hiervan een lijst opgemaakt. Deze lijst was het uitgangspunt voor een bespreking met de spoorwegsector en andere partijen.

Het Platform organiseerde een workshop met een aantal belanghebbenden van elk land op 4 april 2018 in Brussel. Deze belanghebbenden waren hoofdzakelijk vertegenwoordigers van spoorwegondernemingen, reizigersorganisaties en overheidsinstanties. We bespraken deze problemen, initiatieven en beste praktijken om mogelijke wegen te bieden voor de aanpak van elk probleem. Deze besprekingen hebben de weg gebaand voor de opmaak van dit verslag. Het Platform richtte zich op drie domeinen die mogelijk voor verbetering vatbaar zijn en die in de volgende subhoofdstukken uitvoerig zullen worden besproken. Een bijzondere focus lag op de initiatieven met betrekking tot kaartverkoop, aangezien dit een van de meest dringende problemen blijkt te zijn.

2.1 Kaartverkoop en betaalmethoden

Spoorwegtarieven, de complexiteit van de tariefstructuur en de verschillen tussen de betaalmethoden in elk land vormen een probleem voor de treinreizigers. Bovendien bestaat de grote verscheidenheid aan de huidige systemen van vervoerbewijzen niet alleen tussen deze vier landen, maar ook tussen verschillende andere landen blijkt het een grote hindernis te zijn. Rekening houdend met de huidige nationale en internationale ambities met betrekking tot grensoverschrijdend spoorvervoer, moeten we meer investeren in de verbetering van grensoverschrijdende kaartverkoop en betaalmethoden om steeds meer mensen te overtuigen om in plaats van auto’s of vliegtuigen grensoverschrijdende treinen te gebruiken. Momenteel kan het proces om een grensoverschrijdend vervoerbewijs te verkrijgen en de samenstelling van het tarief erg onduidelijk en ontoegankelijk zijn, vanwege de veelvoudige operatoren, tarieven en netwerken.

Aan de hand van vier grote subonderwerpen heeft het Platform de kaartverkoop en betaalmethoden onderzocht en de lopende EU-initiatieven bekeken:

A. De stand van zaken: de weg naar tariefintegratie
B. Hoe reizigers eenvoudiger vervoerbewijzen te verschaffen?
C. Beschikbaarheid van betaalmethoden
D. EU-initiatieven op het vlak van internationale kaartverkoop

A. <u>De stand van zaken: de weg naar tariefintegratie en hoe die te ondersteunen</u>

In de betrokken landen wordt de prijs van vervoerbewijzen op verschillende manieren berekend vanwege verschillende tariferingssystemen en verschillende overeenkomsten tussen belanghebbenden. Toch is de algemene berekeningswijze van spoorwegtarieven binnen een tariferingssysteem zoals die in de vier landen van het Platform gebaseerd op een vast tarief dat bij een variabel, per kilometer afnemend tarief wordt opgeteld. Bij

. . .

grensoverschrijdend vervoer moet de reiziger in veel gevallen gebruikmaken van verschillende operatoren die specifiek in hun eigen land actief zijn en die het variabele tarief enkel op basis van het met hun onderneming uitgevoerde gedeelte van de reisweg berekenen - wat betekent dat wanneer u de trein in een ander land moet nemen, uw tarief niet op basis van de volledige lengte van de reis zal worden berekend, maar het resultaat van de som van een aantal kleinere onderdelen zal zijn. Dit betekent dat de prijs hoger zal zijn dan wanneer u een reisweg van dezelfde lengte binnen uw eigen land zou moeten afleggen. Dit geldt ook voor seizoenkaarten die hoofdzakelijk door regelmatige reizigers zoals grensoverschrijdende werknemers worden gebruikt. Daarnaast zou het helpen wanneer vervoerbewijzen voor een specifieke, grensoverschrijdende reisweg aan weerszijden van een grens tegen dezelfde prijs beschikbaar zijn.

Aanbevelingen

- Om beter met andere vervoerswijzen te concurreren, wordt een analyse van grensoverschrijdend vervoer van korte afstand aanbevolen, en dit als een springplank in het proces om een beter concurrentievermogen te bereiken.
- Om de mogelijk onevenredige tariefverhoging van vervoerbewijzen bij grensoverschrijdend vervoer te beheren, wordt de operatoren gevraagd om de tarieven op elkaar af te stemmen. Er moeten betere manieren zijn om de tarieven van het vervoer te bepalen dan de som van de prijs voor de verschillende afzonderlijke reiswegen.
- Om de nog steeds bestaande obstakels aan te pakken, moet een verdere harmonisering van de strategie van grensoverschrijdend personenvervoer per spoor worden onderzocht, zoals ook in de aanbeveling van het Benelux-parlement hierover (november 2018) wordt vermeld.

B. Hoe reizigers eenvoudiger vervoerbewijzen te verschaffen?

De stap om van tevoren een vervoerbewijs te kopen is op zichzelf een drempel voor grensoverschrijdend vervoer. Wanneer u met de wagen reist, moet u van tevoren geen vervoerbewijs kopen en de hoge mate van flexibiliteit om wanneer u maar wil aan uw reisweg te beginnen, vormt momenteel een belangrijke stimulans om deze vervoerswijze te gebruiken. De toepassing van nieuwe maatregelen zoals Account Based Ticketing (ABT) in combinatie met moderne authenticatietechnologie, zoals chipkaarten of mobiele apparaten met NFC-technologie, stelt u in staat om op deze manier te reizen, zonder dat u uw kaart of apparaat van tevoren moet opladen. Op het einde van de maand ontvangt u eenvoudigweg een factuur, waardoor reizen even gemakkelijk wordt als gebruikmaken van de diensten van een nutsbedrijf. Een dergelijk systeem dat wordt uitgebreid tot of in overeenstemming wordt gebracht met en wordt afgestemd op de grondgebieden van de vier landen van het Platform kan de toegang aanzienlijk vergroten en bijgevolg het comparatieve nadeel van het spoorvervoer ten opzichte van het wegvervoer verkleinen.

Tijdens de workshop van het Platform werd ABT in het bijzonder vermeld als een mogelijke oplossing met een groot potentieel om de reisweg op het vlak van kaartverkoop te vergemakkelijken. Met ABT kan het klassieke systeem van vervoerbewijzen en kaartjesautomaten worden vervangen door een enkele, interoperabele oplossing die is gebaseerd op een rekening die aan verschillende betaalmethoden kan worden gekoppeld, waaronder bankrekeningen, creditcards en andere geschikte middelen. Met ABT kunnen de vervoersoperatoren de kaartverkoop vereenvoudigen door de software voor en de redenering achter de tariefberekening van de kaartlezer weg te halen en naar de backoffice (of 'cloud') te verplaatsen, waar de rekening van de reiziger zich ook bevindt. De backoffice kan de transacties dan verenigen, algoritmes toepassen om het geschikte tarief te berekenen en dit op een erkende en vertrouwde rekening in mindering brengen. Aangezien de rekening online toegankelijk is, worden alle online veranderingen aan deze rekening onmiddellijk van kracht en is een fysieke infrastructuur voor de verkoop en verdeling van vervoerbewijzen niet langer nodig.[1] Een vertrouwde band tussen verschillende ABT's kan gemakkelijk worden opgebouwd en laat de reiziger zo toe om met zijn gebruikelijke rekening van een land naar een ander te reizen. Er loopt momenteel een proefproject tussen de vervoersautoriteiten van Aken (Duitsland) en de provincie Limburg (Nederland).

Andere systemen zoals mobiele e-tickets of oplossingen die op gps-tracking van de smartphone van de reiziger zijn gebaseerd (bijvoorbeeld Zwitserland) mogen in de zoektocht naar de beste oplossing voor grensoverschrijdende reizigers niet worden vergeten.

Een laatste aspect waarmee rekening moet worden gehouden, is het feit dat enkele op een kaart gebaseerde "Pay as You Go" of ABT-systemen reeds bestaan, zoals de OV-chipkaart, waarmee u ononderbroken van A naar B kan reizen via het spoor, maar ook met het plaatselijke vervoer voor de "last mile". Dit is ook belangrijk om de voordelen van de wagen te verminderen.

Een andere mogelijkheid om de toegang tot vervoerbewijzen en bijgevolg tot spoorvervoer te vergemakkelijken, is het gebruik van zogeheten derdeverkopers die in de toekomst mogelijk een grotere rol kunnen spelen.

Aanbeveling

Het binationale ABT-proefproject van Aken/Limburg is momenteel beperkt tot busvervoer, maar het Platform is voorstander van een verdere ontwikkeling hiervan op grotere schaal, met inbegrip van een uitrol naar spoordiensten. Deze bijkomende tests kunnen worden gecombineerd met het initiatief van het EurekaRail-project om een drielandentrein tussen Aken (DE), Heerlen (NL), Maastricht

[1] Definitie van de European Travellers Club: http://www.europeantravellersclub.eu/Account-Based-Ticketing/

(NL) en Luik (BE) in te voeren. Dit kan een perfect proefproject voor ABT en de verkoop van treinkaarten zijn. Dit mag niet beletten dat andere benaderingen dan ABT worden onderzocht.

C. Beschikbaarheid van betaalmethoden

Wat de betaling betreft, erkent het Platform de verschillende gebruiken met betrekking tot betaalmethoden die in de landen bestaan. Bij het kopen van vervoerbewijzen aan automaten of online, verkiezen sommige landen een contante betaling, terwijl andere creditcards, bankkaarten / pinpassen, iDEAL, PayPal enz. gebruiken. Een recent Nederlands onderzoek[2] benadrukt als volgt:

> *Buitenlandse reizigers zijn gewend om op verschillende manieren voor hun vervoerbewijs te betalen (...), ze gebruiken bijvoorbeeld vaak contant geld of creditcards. Daarom moeten alle verkooppunten betaalwijzen aanbieden die door internationale reizigers kunnen worden gebruikt, bijvoorbeeld:*
> *- alleen iDEAL (een Nederlands betaalsysteem) als betaalmogelijkheid hebben, volstaat niet voor internationale reizigers;*
> *- niet contant kunnen betalen bij kaartjesautomaten kan lastig zijn voor internationale reizigers.*

Hoewel er met betrekking tot de beschikbare betaalmethoden in de vier landen veel vooruitgang is geboekt, is er nog ruimte voor verbetering. Bijvoorbeeld: niet elk land aanvaardt buitenlandse bankrekeningen voor treinabonnementen, vooral in de Single European Payment Area (SEPA). Het Platform wil graag een situatie waarin reizigers via een betaalmethode naar keuze vervoerbewijzen kunnen kopen aan een loket, aan automaten of online.

Aanbeveling

Mogelijke initiatieven ter verbetering van de betaalmethoden moeten rekening houden met de volgende aspecten: ze moeten door de reiziger en de operator worden vertrouwd, ze moeten reeds bestaande open-lus-betaalmethoden gebruiken, oplossingen moeten uit een combinatie van verschillende interoperabele oplossingen bestaan, initiatieven moeten focussen op transparante tarifering en gemakkelijke toegang voor iedereen.

D. EU-initiatieven op het vlak van internationale kaartverkoop

Ook de Europese Commissie onderzoekt geïntegreerde systemen van vervoerbewijzen. Momenteel voert het directoraat-generaal voor Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) een studie uit, getiteld “Remaining Challenges for EU Wide integrated ticketing and payment systems” (Resterende uitdagingen inzake geïntegreerde systemen van vervoerbewijzen en betaalmethoden in de hele EU). Deze studie wil de bestaande drempels voor geïntegreerde systemen van vervoerbewijzen en betaalmethoden in de sector van het personenvervoer

[2] Mak, M.D. & van Lieshout, B.H.A. (2016). Border crossing train ticketing. A field study report. Delft, NL: Technologische Universiteit Delft (Expertisecentrum OV-betalen). p.91

vaststellen. Bovendien zal de studie aanbevelingen bevatten voor de Europese Commissie met betrekking tot initiatieven die moeten worden genomen om alle of sommige van de bestaande drempels/obstakels aan te pakken.
Het doel is om concrete wettelijke en commerciële drempels vast te stellen die verhinderen dat de verschillende operatoren en vervoerswijzen doeltreffend worden geïntegreerd in hetzelfde systeem van vervoerbewijzen en tarieven wat betreft het personenvervoer over de weg, via de lucht, over zee en over de binnenwateren en per spoor.
Daarnaast beoogt het de vaststelling van mogelijke initiatieven die moeten worden genomen om de invoering van geïntegreerde systemen van vervoerbewijzen te bevorderen.

Aanbeveling

Deze EU-studie heeft een ruimer toepassingsgebied dan louter grensoverschrijdend spoorvervoer, maar desalniettemin kunnen de resultaten zeer nuttig zijn voor grensoverschrijdend spoorvervoer tussen onze vier landen. Daarom moeten de studie en de resultaten ervan nauwlettend worden gevolgd, net zoals mogelijke verder acties van de Europese Commissie hieromtrent.

2.2 Toegang tot personenvervoer

Na de bespreking van de kaartverkoop en betaalmethoden in hoofdstuk 2.1, moet er nu naar de volgende stap van de reisweg worden gekeken – hoe kunnen reizigers gemakkelijk en volledig gebruik maken van internationaal personenvervoer per spoor? Hierbij focussen we, naast vervoerbewijzen en kaartverkoop, op alle andere aspecten met betrekking tot toegang tot vervoer.

Voor een reiziger is dit vergelijkbaar met naar een concert of naar de bioscoop gaan – men heeft een kaartje gekocht en ervoor betaald, dus men verwacht een voorstelling en de verwachtingen zijn doorgaans beslist hoog. Wanneer iemand een kaartje heeft en er vervolgens geen goed gebruik van kan maken of niet de verwachte dienstverlening krijgt, dan is dit voor concertgangers een teleurstelling als geen ander. Dit geldt vast en zeker ook voor treinreizigers, die eveneens klanten van een bepaalde dienst zijn. Maar hoewel een ontstellende opvoering van een show of een gemist concert in het algemeen niemand wezenlijk van concerten of bioscopen wegjaagt, zullen voor wat betreft het spoorvervoer veel teleurgestelde reizigers vroeg of laat een modal switch voor hun toekomstige reis overwegen door meer bepaald naar de wagen terug te grijpen. Dit moet worden vermeden - ontevreden, onzekere of gefrustreerde reizigers die personenvervoer per spoor en in het bijzonder grensoverschrijdend vervoer vermijden.

Het Vierlandenplatform heeft daarom verschillende problemen in verband met de toegang van reizigers tot vervoer besproken en geanalyseerd in de eerder vermelde workshop. Bijgevolg werden in de workshop de belangrijkste problemen vastgesteld die wellicht een negatieve impact op de toegang tot vervoer hebben en voor reizigers aldus onnodige

drempels vormen, vermijdbare ongemakken veroorzaken of eenvoudigweg de oorzaak van kleine, ergerlijke problemen zijn.

De belangrijkste vragen die het Platform aan zichzelf en aan de deelnemende belanghebbenden tijdens de workshop heeft gesteld om de voornaamste aspecten van deze belangrijkste problemen te achterhalen, luidden als volgt:

A - Hoe spoorvervoersystemen toegankelijk te maken voor niet-regelmatige reizigers?
B - Hoe toegang tot internationaal personenvervoer per spoor te verbeteren door passend gebruik te maken van anderszins concurrerende vervoerswijzen?

Hierna zullen de bevindingen van het Platform over deze aspecten worden besproken.

A - Hoe vervoersystemen toegankelijk te maken voor niet-regelmatige reizigers?
Een situatie die voor vele reizigers zeker gekend is, is het wachten op een perron of aan een bus- of tramhalte in het begin van een reis naar een bestemming in het buitenland. Voor reizigers die aan de grillen van internationaal spoorvervoer zijn gewend, stelt dit niet veel voor, maar een dergelijke situatie kan een haast onoverkomelijke drempel vormen voor occasionele reizigers of ‘nieuwkomers’ in internationaal spoorvervoer, aangezien het aanzienlijk verschilt van de algemeen bekende rit naar de luchthaven, het doorlopen van de check-in- en controleprocedures en het vastmaken van de veiligheidsgordel. Een dappere treinreiziger moet aansluitingen ontdekken en erop overstappen, tijdens zijn/haar reis verschillende vervoerswijzen gebruiken, het juiste treinperron in een soms reusachtig en verwarrend treinstation vinden, en vrij vaak een vervoerbewijs voor plaatselijk vervoer aan weer een andere kaartjesautomaat kopen met nog eens andere regels om uiteindelijk zijn/haar reisbestemming te bereiken (zonder het vervoerbewijs vergeten te valideren, of misschien wel?). In sommige stations zijn er toegangs- en uitgangspoortjes, wat een bijkomende eerste of laatste drempel vormt voor reizigers met een geldig vervoerbewijs maar geen plaatselijk uitgegeven vervoerbewijs, vooral wanneer de poortjes niet werken wanneer men internationale vervoerbewijzen gebruikt.

Veel van deze problemen en uitdagingen worden vandaag de dag aangepakt door verschillende openbaar beschikbare internetplatformen die overwegend door spoorwegondernemingen, overige spoorwegplatformen of internetaanbieders worden beheerd. Toch bestaan er nog altijd tekortkomingen in verband met dit aanbod: een tekort aan taalondersteuning, verwarrende lay-outs van websites, trage toegang of mislukte toegang, en zelfs gebieden zonder telefoon- of wifi-bereik zijn van technische aard. Het gebrek aan mogelijkheden om vervoerbewijzen te kopen tijdens het opzoeken van aansluitingen, de afwezigheid van realtime informatie over treinritten, concurrerende diensten die niet worden getoond en gelijkaardige problemen zijn van logistieke, concurrentiebeperkende of contractuele aard.

Het Platform overweegt de verdere ontwikkeling van deze online diensten als een belangrijke stap voorwaarts voor reizigers en hun mogelijkheden om toegang tot deze diensten te verkrijgen. Verder lijkt het belangrijk te zijn dat de marktgedreven aanpak bij

. . .

de ontwikkeling van deze online diensten wordt behouden om ervoor te zorgen dat het gedrag van marktspelers niet-discriminerend en interoperabel is.

Personen met beperkte mobiliteit hebben bijkomende uitdagingen te overwinnen wanneer ze toegang tot het spoorvervoer willen. Het Platform is ervan overtuigd dat vroegere en huidige ontwikkelingen op dit vlak, met inbegrip van de implementatie van de EU TSI PRM (ten behoeve van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit met betrekking tot de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem van de Unie), de meeste van deze uitdagingen hebben weggenomen, zowel in verband met stations, voertuigen en online diensten. Er is echter nog ruimte voor verbetering en dit aspect moet worden gevolgd bij de bespreking van ideeën voor verdere ontwikkelingen.

Afgezien daarvan benadrukt het Platform het belang van een goede en alomvattende klantendienst, die via verschillende middelen diensten kan verlenen en even belangrijk is als de verbetering van het incidentele gebrek aan toegankelijkheid van spoorvervoerdiensten.

We hebben er vertrouwen in dat de hier vastgestelde en voorgestelde problemen kunnen worden aangepakt door het leveren van een redelijke inspanning of tegen een redelijke prijs voor de verantwoordelijke partijen. De oplossing ervan zou het Europese personenvervoer per spoor veel gemakkelijker oftewel gebruiksvriendelijker maken. Hiermee zouden de reizigers op de eerste plaats worden gezet, wat een van de hoofddoelen was tijdens de TEN-T-dagen in Rotterdam in juni 2016.

Aanbevelingen

- Alle relevante informatie voor internationale reizigers via de gepaste internetdiensten en informatiediensten ter plaatse beschikbaar maken.
- De spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, informatieverstrekkers en iedereen die ermee samenhangende diensten verleent, ervan bewust maken dat het internationale spoorvervoer niet aan de grens begint of stopt.
- De beschikbare klantenondersteuning onderzoeken en bestaande tekortkomingen aanpakken, met inbegrip van de aspecten met betrekking tot personen met beperkte mobiliteit.

B - Hoe toegang tot internationaal personenvervoer per spoor te verbeteren door passend gebruik te maken van anderszins concurrerende vervoerswijzen?

Het eerste beeld dat ons in vele gevallen te binnen schiet is dat de verschillende wijzen van personenvervoer onderling hevig concurreren en een of/of-situatie doen ontstaan - bij elkeen wordt er een reis gemaakt met het vliegtuig, de trein, de bus of de auto. Bij het dieper ingaan op de details van een reisweg wordt vaak over het hoofd gezien dat iedere reis waarschijnlijk niet in een treinstation, luchthaventerminal of aan een bushalte begint,

maar aan de deur van de reiziger, de werkplaats, een hotel, een recreatieve locatie of ergens in de binnenstad, en – wat internationaal vervoer betreft – altijd in een ander land.

Het Platform heeft de huidige situatie onderzocht en stelde vast dat er vandaag de dag al een uitgebreide waaier aan mogelijkheden bestaat om andere vervoerswijzen voorafgaand aan of aansluitend op internationaal spoorvervoer te gebruiken. Internationaal spoorvervoer wordt als aansluiting op luchtvervoer gebruikt, tenminste daar waar treinstations in de luchthavens zelf liggen. Wagens zijn met spoorvervoer verbonden via park-and-ridelocaties, die soms buiten de stad liggen en met aangrenzende treinstations zijn verbonden. De “first” of “last mile” van een reisweg wordt met de bus, tram of zelfs te voet of met de fiets afgelegd. Internationaal spoorvervoer is dus niet geïsoleerd, maar wordt in zekere mate duidelijk verweven met alle andere vervoerswijzen.

Maar zijn er andere, nieuwe opportuniteiten en concepten waarbij de afstemming van de verschillende vervoerswijzen op elkaar verder kan gaan dan vandaag de dag al het geval is om internationaal spoorvervoer nog toegankelijker te maken?

Verbazingwekkend genoeg is er ruimte ter verbetering op het vlak van nationaal spoorvervoer. Het Platform stelde de mogelijkheid vast om het internationale spoorvervoer nauwer in de nationale dienstverlening te integreren, met het oog op een aanbod met betere en minder tijdrovende aansluitingen van en naar deze vervoerswijze en om bijgevolg ononderbroken, grensoverschrijdende aansluitingen te kunnen aanbieden. Wat het grensoverschrijdende personenvervoer betreft, moet het idee van de grensoverschrijdende park-and-ridediensten, in het bijzonder aan de rand van stedelijke gebieden, in aanmerking worden genomen om een betere toegang tot spoorvervoer te verschaffen en om de haalbaarheid van het gebruik van dit vervoer te vergroten. Het Platform heeft dan ook het idee om langeafstandsbussen met het internationale spoorvervoer te verbinden besproken om ontbrekende verbindingen op te vangen of om seizoensaanbiedingen te verschaffen naar bestemmingen waar de uitbreiding van het spoorvervoer op zich niet haalbaar zou zijn, maar aan de bestaande doeltreffendheid zou bijdragen.

Voorbeeld

In samenwerking met verschillende autoverhuurbedrijven kunt u via de website van Deutsche Bahn een wagen huren in combinatie met een treinreis en dit om een vorm van ononderbroken vervoer aan te bieden wanneer het openbaar vervoer geen haalbaar aanbod biedt.

Aanbevelingen

- Het internationale spoorvervoer beter integreren in de nationale dienstregeling om ze gemakkelijk te kunnen combineren en het gebruik ervan te vergemakkelijken.

- Andere vervoerswijzen voorafgaand aan of aansluitend op internationaal spoorvervoer integreren, in het bijzonder in internationale langeafstandstreinen, alsook het aanbod ervan uitbreiden.

2.3 Toegang tot en uitwisseling van informatie

Het is belangrijk om meer reizigers het openbaar vervoer te doen gebruiken om onder andere het wegverkeer te doen afnemen. Om dit doel te bereiken en om een duurzamer vervoer aan te bieden, is het zeer belangrijk om reizigers en in het bijzonder grensoverschrijdende reizigers te informeren. Reizigers moeten er zeker van zijn dat de informatie die ze krijgen correct, betrouwbaar en geschikt is. Om de meest geschikte informatie aan de reizigers te verstrekken, is het belangrijk dat alle actoren hun informatie aan weerszijden van de grens delen. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders spelen hierbij een sleutelrol.

Dienstregelingen

Dienstregelingen zijn belangrijk voor reizigers. Daarom is het niet aanvaardbaar dat dienstregelingen stoppen bij de grens en dat reizigers naar een andere website moeten gaan om hun reisweg verder te zetten.
Er bestaan al verschillende initiatieven. Verschillende spoorwegondernemingen bieden dienstregelingen voor langeafstandstreinen aan. Partnerregio's bieden dienstregelingen aan weerszijden van de grens aan voor slechts enkele bus- of treintrajecten. Maar vaak is er geen website met alle grensoverschrijdende trein- en bustrajecten van het langeafstands- en streekvervoer. Op de websites van de meeste vervoersondernemingen vindt u de dienstregelingen van bussen en treinen. Vaak is er geen informatie beschikbaar over het vervoer aan de andere zijde van de grens.
Reizigers willen een deur-tot-deuraanbod wat het openbaar vervoer betreft.

Voorbeeld

Een reiziger wil van het Ruhrgebied in Duitsland naar het stadsdeel Kirchberg in Luxemburg gaan. Om een volledige reisroute, met inbegrip van de dienstregeling en de prijs van het vervoerbewijs, te verkrijgen, moet hij vandaag meer dan één website raadplegen. Eerst moet hij de website van de geïntegreerde vervoersonderneming van het Rijn-Ruhrgebied (het "Verkehrsverbund Rhein-Ruhr") raadplegen om een busverbinding te vinden met informatie over de prijs voor het traject van zijn woonplaats naar het dichtstbijzijnde treinstation. Daarna moet hij naar de website van Deutsche Bahn AG (DB) gaan om informatie te krijgen over een verbinding naar Luxemburg via Aken – Luik of via Koblenz – Trier. Tot slot moet hij op de website van de stad Luxemburg (de "Verkéiersverbond") kijken om te weten welke bus hij moet nemen om het stadsdeel Kirchberg in Luxemburg te bereiken, alsook wanneer deze bus aan het treinstation vertrekt. Voor de klant zou het gemakkelijker zijn om al deze informatie op één website of app te hebben. Het reeds bestaande aanbod van derden geeft vaak geen belangrijke details of is gewoonweg niet de eerste keuze voor eventuele reizigers die op zoek zijn naar informatie en advies van bestaande vervoersaanbieders, zelfs wanneer ze via technische oplossingen met slechts één klik informatie kunnen krijgen.

Er zijn al zulke initiatieven geweest die alle informatie over de dienstregeling van bussen en treinen in verschillende grensoverschrijdende gebieden integreren, o.a. een project van Luxemburg, Rijnland-Palts, het Waalse Gewest in België en Lotharingen in Frankrijk. Helaas zijn deze projecten hier nog niet in geslaagd, aangezien het slagen ervan afhankelijk is van de bereidheid van de partners om hun informatie te delen, wat nog niet volledig het geval was. Om de reiziger een geïntegreerd systeem met een dienstregeling aan weerszijden van de grens aan te bieden, is het dus belangrijk dat elke betrokken partner zijn informatie deelt zonder een onderscheid te maken tussen de operatoren op de verschillende verbindingen en rekening houdend met de relevante normen voor de uitwisselingen van deze gegevens.

Aanbeveling

Het Platform beveelt aan om geïntegreerde websites te maken en te beheren, waarop dienstregelingen en bij voorkeur ook de prijs van vervoerbewijzen voor treinen en bussen aan weerszijden van de grens worden getoond. Uiteindelijk zullen bestaande vervoersondernemingen of andere geschikte organisaties dit werk ook kunnen coördineren.

Coördinatie van de informatie over het onderhoud van spoorinfrastructuur

Het spoorwegnet moet worden onderhouden en soms moeten er werken worden uitgevoerd om het net te moderniseren. Deze werken kunnen vele gevolgen hebben voor de treinen op die spoorlijn. De commerciële snelheid ervan moet worden verlaagd en de treinen verliezen tijd. Ze kunnen hun eindstation dus niet op tijd bereiken. Voor andere werken moet de spoorlijn worden afgesloten en rijden de treinen dus niet tot aan hun eindstation. Treinen kunnen via andere spoorlijnen worden omgeleid of door bussen worden vervangen. Beide oplossingen hebben een grote impact op reizigers die op de volledige spoorlijn reizen.
Aangezien het belangrijk is om treinverbindingen tussen verschillende landen te hebben, werken infrastructuurbeheerders samen wat spoorwegcorridors voor het goederenvervoer betreft. Aangezien deze samenwerking er al is, moet er informatie over de werken aan weerszijden van de grenzen beschikbaar zijn. Maar internationaal personenvervoer maakt niet enkel gebruik van de spoorlijnen van spoorwegcorridors voor het goederenvervoer, maar ook van andere spoorlijnen. Daarom is het belangrijk om de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders in het algemeen te vergroten.
Aangezien werken een grote impact op reistijden kunnen hebben, kan het interessant zijn om reizigers al in de beginfase over de werken te informeren en hen aan te raden om indien mogelijk een ander traject te nemen. Onlangs hebben de European Rail Freight Corridors gemeenschappelijke omleidingsscenario’s uitgestippeld wanneer een bepaalde spoorlijn niet kan worden gebruikt.
Er bestaan systemen die hierover informatie aan de relevante belanghebbenden zoals infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen zouden moeten verstrekken. In de praktijk gebeurt het echter vaak dat zulke systemen alleen voor interne doeleinden worden gebruikt en dat ze niet worden toegepast om de reiziger in realtime te informeren en/of andere informatie mee te delen. Deze systemen worden uitsluitend intern gebruikt o.a. omdat er technische verschillen bestaan die de procedureovereenkomsten beperken en omdat de

betrokken landen verschillende verwachtingen hebben. Dit probleem moet worden opgelost zodat aan de behoeften en verwachtingen van de reizigers kan worden voldaan.

Voorbeeld 1

Wegens bouwkundige werken in de omgeving van Trier, rijden alle treinen komende van Luxemburg maar tot Karthaus aan de Duitse zijde van de Luxemburgs-Duitse grens, waar reizigers op een andere trein komende van Saarbrücken moeten overstappen om in Trier of Koblenz te geraken. Toch is er één trein komende van Luxemburg die verder rijdt naar Trier en Koblenz en waarvoor reizigers dus niet in Karthaus moeten overstappen. Er kan aan de reizigers, en in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit of personen met veel bagage, worden aangeraden om deze trein te nemen. Langeafstandsreizigers kunnen bovendien een andere manier gebruiken om de omgeving van Trier te vermijden. Het is belangrijk dat geschikte informatie hierover niet enkel aan de Duitse zijde van de grens, maar ook aan de Luxemburgse zijde van de grens en zelfs daarbuiten beschikbaar is.

Voorbeeld 2

In de zomervakantie van 2018 werden er op de spoorlijn Luxemburg – Brussel infrastructuurwerken tussen Luxemburg en Kleinbettingen uitgevoerd. Deze spoorlijn werd voor een periode van acht weken afgesloten. Aangezien de informatie aan de Belgische zijde beschikbaar was, werd reizigers die naar het noordelijke deel van Luxemburg wilden gaan, aangeraden om via Luik te reizen. Ook was het belangrijk om te weten dat het zuidelijke deel van de spoorlijn Luxemburg – Luik in augustus voor enkele weken werd afgesloten. Door via Luik te reizen, vermeden reizigers komende van Brussel en gaande richting het noordelijke deel van Luxemburg deze stukken waar de werken werden uitgevoerd en waarop vervangbussen zonder gegarandeerde aansluiting in Luxemburg werden ingezet. Het was belangrijk dat deze informatie over de lopende werken, bijvoorbeeld tussen Luik en Maastricht, aan weerszijden van de grens was gekend en dat alle klanten werden geïnformeerd of in Maastricht de aansluiting naar Amsterdam al dan niet kon worden gegarandeerd.

Aanbevelingen

- Het Platform stelt voor dat de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders op elke spoorlijn wordt voortgezet, en dus niet alleen op spoorlijnen van de zogeheten spoorwegcorridors voor het goederenvervoer. Het is van essentieel belang dat de geplande werken aan weerszijden van de grens aan elke operator en aan alle reizigers aan weerszijden van de grens worden gemeld. Dit is vandaag de dag niet het geval. Reizigers willen ook informatie over de alternatieve vervoerswijzen en de bijkomende tijd die hiermee samenhangt.
- Spoorwegondernemingen moeten meer werk maken van de uitwisseling van informatie die relevant is voor reizigers en deze informatie ook met andere spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders delen.

<u>Realtime dienstregelingen</u>

Als een trein vertraging heeft, is het belangrijk om optimale informatie aan de reizigers te verstrekken om hen in een dergelijke situatie te helpen (bv. van vervoerswijze wisselen of andere beslissingen nemen). Door een vertraagde trein kunnen reizigers de volgende aansluiting aan de andere zijde van de grens missen. Getroffen reizigers moeten zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht. Om na te gaan of reizigers aansluitingen kunnen halen of missen, is het belangrijk om de dienstregeling van de vertraagde trein in realtime te kunnen raadplegen.
Er is geen probleem wanneer de aansluitende trein aan de andere zijde van de grens ook is vertraagd. Maar dat moet aan weerszijden van de grens zijn gekend om de juiste informatie aan de klant te geven. Dat is alleen mogelijk wanneer er een realtime dienstregeling van beide treinen aan weerszijden van de grens bestaat en wanneer de informatie tussen de verschillende operatoren aan weerszijden van de grens wordt gedeeld.
Het blijkt dat de informatie die door reeds bestaande systemen wordt verstrekt echter vrij vaak niet aan de eisen en verwachtingen van de reizigers voldoet, in het bijzonder met betrekking tot de interpretatie van het begrip ‘realtime’. Het lijkt erop dat ‘realtime’ niet altijd ‘werkelijke tijd’ is, maar ‘ergens in de tijd’. Ook is de informatie die met de reizigers wordt gedeeld niet altijd uitvoerig en toereikend genoeg.

Aanbeveling

Het Platform beveelt aan om een grenzeloze dienstregeling in realtime in te voeren om de klanten de juiste informatie te verstrekken. Afhankelijk van de functie en bevoegdheden zal dit een andere soort acties van de belanghebbenden vereisen. Bovendien moet de coördinatie tussen de betrokken spoorwegondernemingen worden versterkt. Er moet aandacht worden besteed aan de volledigheid van de gedeelde informatie, in het bijzonder aan het feit dat realtime informatie wel degelijk in realtime is en niet onbruikbaar wordt omdat het pas lang na het desbetreffende geval beschikbaar wordt gemaakt.

Hoe voor goede communicatie met de reizigers te zorgen?
Luidsprekers waardoor raadselachtige mededelingen worden aangekondigd, een trein die niet te bespeuren is, geen enkele aanwijzing wat er is gebeurd of wanneer de trein werkelijk zal aankomen, niet weten wie men moet aanspreken of contacteren, de smartphone die niet kan helpen aangezien er geen online informatie in een geschikte taal beschikbaar is, en een gevoel van eenzaamheid en radeloosheid. Dit is een situatie die vele treinreizigers over heel Europa hoogstwaarschijnlijk al minstens één keer in hun leven hebben meegemaakt. Uiteraard is dit niet-werkende communicatie (in één richting in dit geval) die een belangrijke reden vormt waarom reizigers verdwaald raken en waardoor ze een negatieve beleving ervaren.

Om te begrijpen wat er hier moet worden gedaan om voor goede communicatie te zorgen opdat zulke negatieve ervaringen niet meer voorkomen, heeft het Platform de meest voorkomende en belangrijke manieren van informatie-uitwisseling binnen het internationale

spoorvervoer vastgesteld, alsook de ermee samenhangende methoden om met reizigers via de onderstaande voorzieningen te communiceren:

- bewegwijzering in de stations;
- beschikbaar personeel ter plaatse;
- informatiediensten op het internet;
- kaartjesautomaten en vervoerbewijzen;
- informatiebalies of hulppunten.

Dit zijn allemaal belangrijke communicatiemiddelen, ook al gaat het, met uitzondering van het aanwezige personeel of internetdiensten met feedbackmogelijkheden, grotendeels om eenrichtingscommunicatie.

De meeste stations of andere dienstverleningen hebben vrij gelijkaardige basisvoorzieningen: statische of dynamische bewegwijzering met een reeks internationaal geharmoniseerde symbolen, aankondigingen via luidsprekers en openbare schermen met dienstregelingen, informatie over vervoerbewijzen en plattegronden van de netwerken. Veel hiervan wordt ook in andere talen aangeboden, vaak met enige voorkeur voor het Engels, Frans en Duits. Bovendien vindt u in veel stations ook voorzieningen om in twee richtingen mondeling te kunnen communiceren: ofwel aan hulppunten met personeel dat niet fysiek aanwezig is, ofwel aan bemande informatiebalies in grote stations.

Maar waarom ondervinden reizigers nog altijd dagelijks beperkingen, zoals het niet kunnen vinden van aansluitende treinen, het niet kunnen kopen van vervoerbewijzen voor aansluitingen of het niet kunnen verlaten van het station? Zoals eerder vermeld zijn internationale reizigers vaak ofwel gewend aan hun thuisomgeving – waaronder de gekende bewegwijzering, de plattegronden van de netwerken, de werkwijzen, de aanduiding van vertragingen of omleidingen - ofwel zijn ze helemaal geen regelmatige gebruikers van internationaal spoorvervoer of überhaupt van spoorvervoer en missen ze bijgevolg een grondige ervaring met spoorvervoer, terwijl ze mogelijk wel vertrouwd zijn met luchthavens of langeafstandsbussen. Ook een gebrek aan kennis van de plaatselijke taal kan een grote drempel worden wanneer de reiziger bijkomende informatie of hulp nodig heeft en wanneer er geen geschikte informatie beschikbaar of toegankelijk is.

Aanbevelingen

- Een geharmoniseerde omgeving met gestandaardiseerde communicatie creëren, bv. doorgedreven eengemaakte ontwerpen van bewegwijzering, plattegronden van de netwerken, dienstregelingen en terminologie.
- De huidige communicatie beoordelen om na te gaan of er voldoende rekening wordt gehouden met mogelijk nieuwe reizigers en de noodzaak onderzoeken om de middelen, de informatie of de hoeveelheid informatie te verbeteren.
- Nagaan of de huidig beschikbare informatie en communicatiemiddelen nog op de behoeften van de markt en dus op die van de reizigers zijn afgestemd.

. . .

3. Conclusie, volgende stappen en een blik op de toekomst

Uit het verslag blijkt duidelijk dat er al een aanzienlijk aanbod aan internationaal grensoverschrijdend personenvervoer actief is, tenminste tussen de vier betrokken landen in dit Vierlandenplatform.

Toch blijkt uit de dagelijkse praktijk en uit de feedback van reizigers dat er nog wat problemen zijn die moeten worden aangepakt om grensoverschrijdend spoorvervoer verder te stimuleren en om een modal shift verder aan te moedigen, namelijk naar de milieuvriendelijkste wijze van personenvervoer: het spoor.

Zoals in de Verklaring van Rotterdam van 2016 duidelijk wordt aangetoond, is er ook op politiek niveau een grote belangstelling om grensoverschrijdend personenvervoer per spoor te ondersteunen. De oprichting van het Vierlandenplatform om grensoverschrijdend spoorvervoer te onderzoeken, om zo de dringendste onderwerpen vast te stellen en passende aanbevelingen te doen, vormt een belangrijke springplank naar een beter, efficiënter en milieuvriendelijker grensoverschrijdend personenvervoer.

Uiteraard kan er niets worden gedaan zonder de relevante belanghebbenden: spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, overheidsinstanties die verantwoordelijk zijn voor openbaredienstverplichtingen hebben hun eigen bevoegdheden en verplichtingen, en dit verslag en de aanbevelingen ervan houden er naar behoren rekening mee.

Dit verslag begon met een korte samenvatting van de achtergrond, ging verder met een bespreking van de drie belangrijkste onderwerpen die door het Vierlandenplatform werden vastgesteld, keek naar de huidige initiatieven van de Europese Unie op het vlak van internationale kaartverkoop, en sluit af met een uitnodiging aan de belanghebbenden om dit verslag en de aanbevelingen ervan te bespreken. Dit verslag kijkt ook naar de toekomst, niet zozeer door dingen te voorspellen, maar eerder door verwachtingen en bijkomende ideeën uit te drukken.

Wat de ontwikkelingen in Europa en in de Europese Unie betreft, zullen we in 2019 opnieuw een belangrijke ontwikkeling hebben, aangezien alle nationale markten voor personenvervoer per spoor overeenkomstig de Europese bepalingen voor de Single European Railway Area (één Europese spoorwegruimte) voor concurrentie zullen worden opengesteld. Dit is de laatste stap naar een volledig open spoorwegmarkt in de Europese Unie en hopelijk leidt deze liberalisering tot nieuwe, positieve ontwikkelingen en in het bijzonder tot een klantgericht aanbod. Een niet-discriminerende aanpak van nieuwe diensten en belanghebbenden is in deze context een belangrijk onderdeel.

Uit dit verslag blijkt dat het Vierlandenplatform voornamelijk grensoverschrijdend spoorvervoer tussen de vier betrokken landen en de desbetreffende structuur bekeek. Worden echter niet buiten beschouwing gelaten: alle positieve voorbeelden en ontwikkelingen in heel

Europa die op de een of andere manier ook ter sprake kwamen en waar het Platform ten minste mee vertrouwd is en die ook een belangrijke input voor ideeën vormden.

Om een meer rechtstreeks verband tussen de bevindingen over de onderwerpen en de aanbevelingen te geven, heeft het Vierlandenplatform ze rechtstreeks in het respectievelijke hoofdstuk ingevoegd, in de hoop een beter overzicht te geven, in plaats van alles op het einde te verzamelen.

We sluiten dit verslag af met vier stellingen, die zowel een herinnering als een oproep tot actie zijn.

- Internationaal spoorvervoer is niet geïsoleerd. Het is verbonden met alle andere wijzen van personenvervoer, die in het algemeen voorafgaand aan of aansluitend op internationaal spoorvervoer worden gebruikt. In verschillende gevallen biedt internationaal spoorvervoer aansluitingen op andere vervoerswijzen, bv. luchtvervoer. Er zijn verschillende bijkomende of nieuwe mogelijkheden voor verdere verbeteringen om het internationale spoorvervoer te versterken, zowel plaatselijk als voor lange afstanden, alsook diverse zakelijke ideeën.
- Een aantal mogelijke reizigers vindt het moeilijk om toegang te krijgen tot spoorgebonden diensten, is van mening dat er onduidelijke regels binnen deze diensten bestaan en ondervindt moeilijkheden om geschikte informatie te verkrijgen. Dit vormt een moeilijk te overkomen drempel. Bij internationaal spoorvervoer is de reiziger vaak alleen nadat hij/zij de trein heeft verlaten en moet hij/zij zelf de “last mile” organiseren. Beschikbare vervoersgerelateerde internetdiensten vormen een belangrijke en handige ondersteuning, maar hebben nog enkele tekortkomingen. De behoeften van personen met beperkte mobiliteit moeten ook worden overwogen.
- In het algemeen worden er verschillende soorten communicatie tussen dienstverleners en treinreizigers voorzien. Enkele tekortkomingen moeten nog worden aangepakt, zowel in het algemeen als meer specifiek. Goede en alomvattende communicatie is van essentieel belang om ervoor te zorgen dat reizigers internationaal spoorvervoer volledig kunnen benutten. Open data is een aspect dat een essentiële rol speelt in de verdere ontwikkeling van de onderwerpen die in dit verslag worden vermeld.
- Een Europese aanpak kan een belangrijke rol spelen met betrekking tot het verdere proces dat tot meer passende diensten kan leiden voor de internationale treinreizigers, ononderbroken reizen en meer bepaald kaartverkoop, die een van de belangrijkste problemen is die moet worden aangepakt. Dit hangt samen met de eerder vermelde problemen in verband met ‘governance’.

<u>Uitnodiging tot bespreking van het verslag</u>

Met dit verslag sluit het Vierlandenplatform zijn taak af. Desalniettemin moet het werk met betrekking tot de in dit verslag vermelde onderwerpen worden voortgezet. Het is nu aan de

ministers en staatssecretarissen om te beslissen over toekomstige acties vanuit de ministeries met betrekking tot de in dit verslag vermelde onderwerpen.

We hebben in dit verslag onder andere aangetoond dat goede communicatie met reizigers en klanten essentieel is om goede en gemakkelijk toegankelijke diensten te kunnen aanbieden. Ook implementatie van feedback valt hieronder. Tijdens de bespreking over de mogelijke publicatie van dit verslag, kwamen we tot de conclusie dat een publicatie deze aanbeveling zou schenden, aangezien een publicatie een eenzijdige wijze van communiceren is.

Daarom nodigen we u uit om dit verslag, de conclusie en de aanbevelingen ervan samen met ons en verschillende belanghebbenden – waaronder overheidsinstanties, vervoersondernemingen, reizigersorganisaties en sectororganisaties – op een geschikt platform te bespreken.

Een blik op de toekomst

Het is altijd verleidelijk om naar de toekomst te kijken, wat soms veel verder gaat dan datgene dat we in ons verslag hebben besproken. Tijdens de opmaak van dit verslag hebben we dit van tijd tot tijd gedaan, en we willen onze ideeën graag delen aan de hand van een lijst met onderwerpen die we in deze context hebben besproken:

- Treinreizigers kunnen een beroep doen op een 360° klantenondersteuning en informatiedienst, die op de hele reiservaring betrekking hebben en niet slechts op één deel van de reisweg zijn gericht.
- Internationaal spoorvervoer is van begin tot eind een geïntegreerde en ondersteunde ervaring die geen onderscheid maakt tussen nationale en internationale diensten en andere vervoerswijzen gebruikt om ononderbroken aansluitingen en dienstuitbreidingen aan te bieden.
- Kaartverkoop is niet langer een apart onderwerp, maar een essentieel onderdeel van de geïntegreerde reiservaring, waarbij de reizigers naargelang hun behoeften de betaalwijze kunnen kiezen en dit zonder nationale grenzen.
- Grensoverschrijdend spoorvervoer is voor internationale reizigers de eerste keuze en trekt klanten aan wegens kwaliteit, gebruiksgemak en permanente beschikbaarheid tegen een redelijke prijs.

4. Bijlage

Deze bijlage verwijst naar de relevante documenten en verstrekt informatie over belanghebbenden en initiatieven in verband met grensoverschrijdend personenvervoer per spoor.

4.1 De Verklaring van Rotterdam

De Verklaring van Rotterdam inzake grensoverschrijdend personenvervoer per spoor (ministeriële verklaring) van 21 juni 2016 is beschikbaar op
http://www.benelux.int/files/4914/6726/5385/spoorttopverklaring.pdf

4.2 Weblinks naar organisaties en ondernemingen in verband met openbaar spoorvervoer

Disclaimer: De schrijvers van dit verslag stellen de onderstaande lijst met websites ter beschikking om voorbeelden van organisaties en ondernemingen die betrekking hebben op aangelegenheden in verband met openbaar spoorvervoer weer te geven. Dit is noch een onderschrijving van de door de auteurs van dit verslag vermelde organisaties en ondernemingen, noch is het een exhaustieve lijst van dergelijke entiteiten. De auteurs van dit verslag zijn evenmin verantwoordelijk voor de inhoud van de websites waarnaar wordt verwezen. De volledige verantwoordelijkheid voor de wettelijke naleving ervan ligt bij de entiteiten die voor deze websites verantwoordelijk zijn.

Reizigersorganisaties voor het openbaar vervoer

Fahrgastverband Pro Bahn e.V. [D]: https://www.pro-bahn.de
Actioun Öffentlechen Transport (AÖT) [L]
Comité des Usagers [L]
ROVER [NL]: https://www.rover.nl

Sectororganisaties voor het openbaar vervoer

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) [D]: https://www.vdv.de

Vervoersondernemingen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) [D]: www.vrr.de
Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) [D]: https://www.vrsinfo.de
Aachener Verkehrsverbund (AVV) [D]: https://avv.de
Verkéiersverbond Lëtzebuerg [L]: www.mobiliteit.lu

Wettelijk kader (EU)

Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (Single European Railway Area)
ODV-verordening 1370/2007/EU
TSI PRM
TSI TAP

Papers

“Voorstel van aanbeveling tot actualisering van de Benelux-railagenda” van het Benelux-parlement van 24 november 2017