
Vereniging voor Innovatief Euregionaal (rail-) Vervoer

VIEV – Th. Repkesstraat 18 – 6551 BT Weurt – Postgiro 7533517 – www.viev.nl – Tel 06-50600456 / 024-3230070

De Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. de fracties van CDA en CU
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Nijmegen, 8 oktober 2008

Betreeft: **Grenzeloos Genoeg(en), visie op het grensoverschrijdend regionaal personenverkeer**

Bijlagen: geen

Geachte dames en heren,

Op maandag 11 augustus jl. is bovengenoemde initiatiefnota van de kamerleden Koopmans en Cramer gepresenteerd op station Enschede. Graag willen wij als vereniging, die zich sinds 1995 inzet voor het grensoverschrijdend railvervoer, onze reactie hierop geven.

VIEV is verheugd met deze initiatiefnota. Het geeft aan dat de problematiek van het grensoverschrijdende railvervoer door de Tweede Kamer ter harte wordt genomen. De nota is een goed startpunt voor nadere analyse en visievorming op dit beleidsterrein. Blij zijn wij met de positieve recensies in NRC Handelsblad en Tubantia.

Echter dit rapport is nog verre van compleet en volledig:

- De inventarisatie van de grensoverschrijdende railverbindingen is onvoldoende en verdient een herziening.
- De vraagstellingen uit hoofdstuk 2 worden niet of onvoldoende beantwoord. Met name de vraag welke knelpunten zich voordoen bij reactivering, wordt niet beantwoord.
- Graag stelt VIEV de bestuurlijke effectiviteit en democratische legitimiteit van de vervoersautoriteiten ter discussie. Waarom zijn de regio's Groningen, Twente en Maastricht wel succesvol op dit beleidsterrein, maar zijn Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Midden-Limburg dat niet? Dit rapport kan niet anders vaststellen dan dat er sprake is van versnippering in de aansturing van het OV. Deze vaststelling pleit voor het instellen van eenvormige vervoersregio's met dezelfde taken, financiering, verantwoordelijkheden en democratische legitimiteit.
- Dit rapport is nagenoeg gebaseerd op eenzijdige informatie van de vervoersautoriteiten en bestuurders (zie de lijst van geïnterviewden). Van een rapport dat geschreven wordt door volksvertegenwoordigers mag worden verwacht dat zij het bestuur controleren en de noden van hun kiezers ter harte nemen. De indruk wordt gewekt dat dit rapport vooral niet tegen de haren in mag strijken van de CDA-bestuurders in de grensregio's.
- VIEV is teleurgesteld dat zowel de heren Koopmans als Cramer geen beroep hebben gedaan op onze visie en expertise. Tijdens een politieke avond van het CDA in De Windhond in Soest (23 januari 2008) heeft VIEV-voorzitter Walraven gesproken met de heer Koopmans. Daarnaast zijn er ten tijde van het symposium Grensoverschrijdend openbaar vervoer van reizigervereniging Rover (september 2006) betrekkingen aangeknoopt tussen VIEV en CU Tweede Kamerlid Slob. Meerdere malen heeft VIEV de CU Tweede Kamerfractie geïnformeerd over ontwikkelingen in de grensregio's. Inmiddels heeft de CU beleidsmedewerker zijn excuses hiervoor aangeboden.

Graag geven wij ons commentaar op bovengenoemde nota als aanzet tot verdere discussie over dit beleidsterrein.

Algemene indruk

Alhoewel deze nota bedoeld is om een visie te geven op het grensoverschrijdend personenvervoer, wordt onvoldoende duidelijk gemaakt waarom dit een zorg van de overheid moet zijn. Ook wordt niet opgegeven wat de ideologische beweegredenen zijn van CDA en CU om zich hiervoor willen inzetten. Tussen de regels kan men dit wel in het rapport teruglezen, maar het is niet opgegeven als centraal uitgangspunt.

VIEV zet zich hiervoor in, en merkt op:

- Overall in Europa vallen de grenzen weg, maar de oude landsgrenzen zijn inmiddels obstakels geworden voor het openbaar vervoer in de Euregio's.
- Beter gebruik van bestaande of gesloten railinfrastructuur is gewenst ter verbetering van de euregionale bereikbaarheid. Ook in de grensregio's treedt een verkeersinfarct op.
- Er is bij het publiek een latente behoefte aan goed grensoverschrijdend openbaar vervoer. Denk aan de reizigersaantallen die alle prognoses overtreffen zoals de railverbinding tussen Enschede en Gronau of de busverbinding tussen Nijmegen en Kleve.
- Het gaat om de keuzevrijheid van de reiziger. Deze is al jaren in het geding.
- De reiziger heeft het recht om zonder dure grenstoelagen, verplichte zitplaatsreserveringen, minimaal elk uur, per trein de grens over te kunnen gaan;
- Goed grensoverschrijdend personenvervoer bevordert de Europese integratie;
- Goed grensoverschrijdend personenvervoer versterkt de economische, sociale en culturele relaties in de grensregio's; ofwel het bevordert samenwerken met onze Duitse en Belgische vrienden van over de grens.
- Goed euregionaal railvervoer heeft ook een meerwaarde voor alle (langeafstands) reizigers. Indien een HSL of ICE verbinding uitvalt of vertraging heeft, kan de reiziger terug vallen op een grensoverschrijdende regionale stoptreinverbinding.

VIEV signaleert ook dat alle initiatieven voor reactivering en verbetering van het grensoverschrijdende OV vanuit Vlaanderen (denk aan het Spartacusplan) en Duitsland komen. Vanuit Nederland worden nauwelijks initiatieven genomen (uitgezonderd Twente en Maastricht). Deze constatering ontbreekt in dit rapport.

VIEV signaleert een versnippering in de aansturing van het regionale OV. Er zijn teveel concessieverlenende overheden actief voor relatief te kleine gebiedsdelen zoals provincies en kaderwetgebieden. Deze overheden verschillen in aanpak, beleid, slagkracht, ambitie, leervermogen, geldmiddelen, reizigersinvloed en democratische legitimiteit. Voor de Randstad zijn zelfs zes regionale vervoersautoriteiten actief! Provincies hebben de beschikking over veel meer middelen (opcenten, dividenden energiebedrijven, etc) dan de stadsregio's die slechts beschikking hebben over BDU-gelden. Deze versnippering komt de kwaliteit van het OV niet ten goede. Gevolgen zijn onsamenhangende vervoersnetwerken, bestuurlijke drukte, regionale overheden die alle opnieuw het wiel uitvinden op het gebied van aanbesteding, problemen bij de concessiegrenzen, etc. VIEV streeft dan ook naar de vorming van eenvormige concessieverlenende vervoersautoriteiten met gelijkvormige manieren van financiering en reizigersinvloed. Deze concessieverlenende vervoersautoriteit is verantwoordelijk voor het OV in grotere, samenhangende regio's dan nu het geval is. Zo ontstaat gelijkwaardigheid voor het OV in alle delen van Nederland. Hierbij kan men zich laten inspireren door de Verkehrsverbünde in Duitsland en de Communautés Urbaines in Frankrijk.

Tenslotte citeren wij graag uit het op 21 juni 2008 verschenen Euregionaal Mobiliteitsplan Rijn-Waal van de EUregio Rhein-Waal welke de problematiek treffend samenvat:

Grensoverschrijdende projecten zijn lastig te realiseren, omdat juist bij grensoverschrijdende projecten duidelijk wordt dat besluitvorming en financiering in Nederland en Duitsland geheel anders geregeld zijn. Ook de prioritering van nationale projecten onderling is eenvoudiger dan een grensoverschrijdende afweging van projecten waarbij baten aan de andere zijde van de grens soms moeten prevaleren boven baten in eigen land. Bij grensoverschrijdende projecten is het ook niet mogelijk één probleemeigenaar en trekker van het (potentiële) project te benoemen.

Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 stelt de juiste onderzoeksvragen en lijkt alle vertrouwen te geven in een succesvolle afronding van het onderzoek.

Dit hoofdstuk opent met een citaat van de Minister van Binnenlandse Zaken en oud-burgemeester Ter Horst over de railverbinding Nijmegen-Kleve. Dit citaat is ons uit het hart gegrepen. Guusje, zo noemen wij haar in Nijmegen nog steeds liefkozend, heeft een belangrijke rol gespeeld om deze railverbinding, als toenmalige burgemeester, op de politieke agenda te zetten. Het is dan wel vreemd dat CDA en CU vervolgens in dit rapport concluderen dat er geen perspectief is voor deze verbinding.

De scopeafbakening kent een eigenaardige aanname. Wanneer een regio initiatieven neemt, dan wordt aangenomen dat er voldoende draagvlak en vervoersomvang is. Deze aanname heeft vergaande gevolgen voor dit rapport. Deze aanname impliceert een politieke legitimatie van het CDA en CU voor de besturen van landsdelen en regio's die weinig doen aan het grensoverschrijdend openbaar vervoer. Daarmee worden met name de bewoners in Gelderland, Midden Limburg en ten dele van Noord-Brabant in de kou gezet. Is deze nota niet bedoeld om een visie neer te zetten? En op basis hiervan ook de regio's te beoordelen? Het moge duidelijk zijn dat er slechts drie vervoersregio's zijn die het "goed" doen en initiatieven nemen. Dat zijn de provincie Groningen, de stadsregio Twente en de Zuid-Limburgse regio met name Maastricht onder leiding van burgemeester Leers.

Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 is interessant omdat een overzicht wordt gegeven van beleidsdocumenten. De Europese richtlijn 91/440/EEG is nieuw voor VIEV. Deze richtlijn – die het grensoverschrijdende personenverkeer vrij geeft per 1-1-2010 – biedt nieuwe kansen. Echter ook hoofdstuk 3 is niet compleet.

Recentelijk heeft Goudappel Coffeng onderzoek uitgevoerd voor herstel van de railverbinding Neerpelt-Eindhoven in het kader van het Spartacusplan. Het moge duidelijk zijn dat vanuit Vlaanderen meer initiatieven komen om Vlaanderen met Nederland te verbinden dan vanuit Nederland!

Waarom wordt in paragraaf 3.3. niet geconcludeerd dat de opvatting van NS één van de verklaringen is waarom het grensoverschrijdende regionale personenverkeer in het slop is geraakt. Een van de aanbevelingen moet dan ook zijn: de hoofdrailconcessie van NS geldt niet voor de grensoverschrijdende trajecten!

Paragraaf 3.7 is niet compleet. De motie Slob (29 644 nr. 33) ontbreekt. Deze motie verzoekt de regering een bijdrage te leveren aan onderzoek naar de mogelijkheid om oude spoorverbindingen te reactiveren en draagt zonedig bij aan de kosten van revitalisering. De railverbinding Nijmegen-Kleve wordt expliciet in deze motie genoemd!!!

Hoofdstuk 4

Tabel 1 dient enige correcties te ondergaan:

- Gaarne de verbinding Groesbeek-Kranenburg veranderen in Nijmegen-Kleve. De verbinding maakt onderdeel uit van de verbinding Nijmegen – Krefeld – Düsseldorf. Voor de goede orde: de gehele verbinding tussen Nijmegen en Kleve is buiten dienst gesteld. Vanaf Kleve is er wel treinverkeer; elk half uur rijdt de Regional Express RE10 naar de Landeshauptstadt Düsseldorf.
- Gaarne de verbinding Lanaken-Maastricht wijzigen in de railverbinding Bilzen-Maastricht. Deze verbinding hoort niet onder de rubriek nieuw, maar is een bestaande verbinding (sinds 1856).

Paragraaf 4.2 is teleurstellend. VIEV kan niet anders concluderen dan dat CDA en CU de bewoners in grensregio's met vervoersautoriteiten die geen initiatieven ontplooiën, op een koud, leeg perron laat staan. Juist deze regio's (Gelderland, Arnhem-Nijmegen, Midden-Limburg en Zuid-Oost Brabant) verdienen de aandacht. In deze regio's blijft

Europa ver weg. Uit de inventarisatie lijkt Weert-Neerpelt toch ook kansrijk? Het is een kwestie van de trein door laten rijden; de rails en beveiliging liggen er al.

Over Hengelo-Rheine kan het volgende medegedeeld worden. Uit alle haalbaarheidsonderzoeken blijkt dat er geen rendabele exploitatie mogelijk is. Dat ligt niet aan te weinig vervoerpotentieel, maar aan de (te) hoge Trassenbenutzungsgebühren die DB Netz in rekening brengt. Ook een treintje dat slechts een paar kilometer op DB-spoor rijdt, moet het volle pond betalen. Hier is een rol voor de (Europese) politiek weggelegd om dit monopolie te doorbreken. Dit verklaart ook waarom in Duitsland reactiveringsinitiatieven succesvol zijn zo gauw DB Netz buiten beeld is. Denk aan de successtory van de Haller Willem in de Kreis Osnabrück.

Hoofdstuk 5

VIEV stelt voor de eerste aanbeveling te wijzigen in: geen grenslandtoeslagen.

Ook ProRail heeft hier een rol als beheerder van het transfereerdeel van de stations.

De aanbeveling over toelating van treinen zonder de objectieve veiligheid te verslechteren, ondersteunt VIEV van harte! Realiseer wel dat dit kan betekenen dat er ontheffing wordt verleend om geen ATB toe te passen indien kan worden volstaan met Belgische of Duitse treinbeïnvloedingssystemen.

De aanbeveling over BDU gaat niet ver genoeg. Realiseer wel dat bij het vaststellen van de hoogte van de BDU vele grensoverschrijdende railverbindingen al gesloten waren. De exploitatiesubsidies die voor deze grenstrajecten nodig zijn, zijn nooit meegenomen in het vaststellen van de BDU-gelden.

Een aanbeveling ontbreekt; in hoeverre in het MIRT extra middelen kunnen worden gereserveerd. Graag memoreren wij de motie Slob (29 644 nr. 33).

Graag ook aandacht voor Europese subsidies waar Nederland onvoldoende gebruik van maakt. In het kader van Interreg IV kan Europa wel 20% van de kosten bij kunnen dragen. Helaas maakt Nederland veel te weinig gebruik van deze regelingen. Nederland laat dus geld liggen.

Zevenaar –Emmerich – (Oberhausen)

Laatste nieuws is dat in het 25 juni 2008 verschijnen van het Euregionaal Mobiliteitsplan Rijn-Waal van de EUregio Rhein-Waal de railverbinding Arnhem-Emmerich de status prioriteitsproject heeft gekregen. Dit plan is opgesteld onder leiding van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland in samenwerking met de Industrie- und Handelskammer (IHK).

De grootste bedreiging is het opheffen van het zogenaamde “1500V spanningseiland” tussen de Betuweroute (geëlektrificeerd met 25 kV) en het Duitse net (geëlektrificeerd met 15 kV). Tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat van Nederland en Duitsland is op 22 januari 2007¹ afgesproken dat het Duitse 15 kV-bovenleidingsstelsel wordt doorgetrokken tot aan de Betuweroute. Dit betekent dat Nederlandse stoptreinen en interciti's nooit meer kunnen doorrijden naar Emmerich. Immers tot aan station Emmerich geldt nu het Nederlandse 1500V-bovenleidingsstelsel en treinbeveiligingssysteem ATB.

Indien dit wordt omgebouwd naar het Duitse systeem van 15 kV stelt VIEV voor dit systeem (met het treinbeveiligingssysteem Indusi) door te trekken naar het station van Zevenaar. Dan kunnen de Duitse Regionaal Expresstreinen uit Oberhausen en de RegionalBahn uit Koblenz doorrijden naar Zevenaar. Zo wordt Zevenaar een euregionaal spoorwegknooppunt waar hopelijk ooit overgestapt kan worden op de Stadsregiorail waar al circa 15 jaar over gesproken en geschreven wordt. Een optie is om het derde spoor, dat extra aangelegd moet worden, te elektrificeren met 1500V.

¹ Gemeenschappelijke intentieverklaring van het Ministerie van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling van de Bondsrepubliek Duitsland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland inzake uitbreiding van de spoorverbinding tussen Zevenaar, Duits-Nederlandse grens Emmerich en Oberhausen d.d. 22 januari 2007.

ProRail daarentegen heeft tijdens een lezing over de Betuweroute op 4 juni 2008 van de ingenieursvereniging KIVI NIRIA een voorzichtige voorkeur uitgesproken voor het doortrekken van haar 25 kV bovenleidingsysteem naar Emmerich. Dat laatste moet voorkomen worden! Dan kunnen reguliere Nederlandse treinen en Duitse treinen nooit meer over de grens, op een dieseltreintje na. Graag memoreren wij de recente problemen op station Emmerich in de zomer van 2008 toen reizigers op bussen moesten overstappen omdat de ICE-treinen ter reparatie waren teruggeroepen. Na kritiek van Rover liet NS HiSpeed de reguliere NS-intercity doorrijden naar Emmerich. Waarom rijdt de intercity niet altijd door?

Het argument dat er geen treinpaden beschikbaar zijn, gaat niet op. Het betekent alleen dat er meer treinbeveiligingssecties (à 700 meter) gerealiseerd moeten worden. En ruimte is hiervoor genoeg. Nu zijn er bij ons weten slechts twee secties tussen Zevenaar en Emmerich over een afstand van 7 km. Ruimte genoeg, dus.

Nijmegen – Kleve – (Krefeld – Düsseldorf)

De status van deze railverbinding is uitvoerig gedocumenteerd op www.viev.nl en met onze publicatie *Fakten und Kennziffern der euregionalen Schienenverbindung Nijmegen – Kleve*. Er is zelfs een film “Slapend Spoor” verschenen.

De haalbaarheid van revitalisering van de railverbinding Nijmegen-Kleve is in 1997 aangetoond in een haalbaarheidsstudie die in opdracht van de EUregio Rhein-Waal is uitgevoerd. Een kostendekkingsgraad van meer dan 50% (minimumniveau volgens de Rijksoverheid) wordt behaald. Sinds 1997 is de vervoersvraag alleen maar toegenomen. Steeds meer Nederlanders wonen inmiddels in de Kreis Kleve (meer dan 17.000!). Steeds meer Duitsers werken en studeren in Nijmegen. De grensoverschrijdende buslijn S57 tussen Nijmegen en Kleve is niet voor niets een succes sinds er een uurverbinding is.

Er is maar een gemeente die bezwaar maakt tegen reactivering; dat is de gemeente Groesbeek. Aan haar bezwaren kan zondermeer tegemoet worden gekomen: geen goederentreinen; geen verslechtering van het openbaar vervoer.

Laatste nieuws. In het op 25 juni 2008 verschenen Euregionaal Mobiliteitsplan Rijn-Waal van de EUregio Rhein-Waal krijgt de railverbinding Nijmegen-Kleve de status van prioriteitsproject. Dit plan is opgesteld onder leiding van de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland in samenwerking met de Industrie- und Handelskammer (IHK). Ook de burgemeesters van Kranenburg en Kleve spraken zich uit voor heropening (zie het vakblad OVmagazine van mei 2008).

Het klopt dat reactivering door Nordrhein-Westfalen is uitgesteld tot na 2020. Inderdaad is de komst van een CDU-deelstaatregering debet aan dit uitstel, terwijl de vorige SPD-regering wachtte op initiatieven vanuit Nederland. Schrijnend is dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen – die tot dan toe voorstander was en samen met VIEV en de gemeente Nijmegen protesteerde toen de Stadt Kleve een stuk spoor weghaalde – na dit uitstel direct de handdoek in de ring heeft geworpen. Helaas is dit besluit genomen op verkeerde argumenten. Volgens de Stadsregio zijn er andere prioriteiten zoals het tweesporig maken van de Maasbrug bij Ravenstein (ProRail noch NS noemen dit een knelpunt) en reactivering zou te duur zijn (130 miljoen euro) terwijl voorheen de stadsregio uitging van 30 miljoen euro. In Duitsland kan men het veel goedkoper, namelijk voor 17 miljoen euro!

Het verdient dan ook te onderzoeken waarom reactivering kennelijk steeds niet lukt. Dan blijkt reactivering met name een bestuurlijk probleem te zijn i.c. het functioneren van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

- Ten eerste heeft deze vervoersautoriteit slechts de beschikking over BDU-gelden terwijl de provincie Gelderland naast BDU ook provinciale opcenten en NUON-dividenden krijgt. Deze gelden worden opgebracht door de bewoners van de Stadsregio Arnhem en Nijmegen, maar worden gebruikt voor initiatieven buiten de stadsregio.
- Ten tweede is het bestuur van de Stadsregio niet democratisch gelegitimeerd. De gemeenten maken hier de dienst uit. Aan de bewoners wordt niets gevraagd. En dat moet gezegd worden, de gemeente Groesbeek onder leiding van PvdA-burgemeester Prick weet het verzet tegen reactivering succesvol te mobiliseren door angst te zaaien met de Betuweroute. Zo wordt VIEV zelfs uitgemaakt als treinjehova! Dat de stad Nijmegen deze dorpse weerstand accepteert, zegt iets over de bestuurlijke slapte van het Nijmeegse gemeentebestuur na het vertrek van Guusje ter

Horst. Ondertussen werkt de Stadsregio wel aan een weg over het natuurgebied de Mookerheide omdat Groesbeek klaagt over haar geïsoleerde ligging. En wil het CDA Nijmegen een nieuwe weg door een uniek poldergebied naar Kleve, terwijl een spoorweg wegroest.

Roermond – Dalheim – (Mönchengladbach)

Inderdaad is dit een politiek gevoelig dossier. Uitlatingen van provincies, gemeenten, ministeries en milieuorganisaties dienen slechts één doel: geen railverbinding. De Europese gedachte is in Midden Limburg dan ook ver weg. Men wil hier de samenwerking met Vlaanderen en Duitsland zo veel mogelijk traineren. Hoezo Europese integratie? Op uitlatingen van deze bestuurders moet u uw rapport dan ook niet baseren.

Helaas verzuimt u te vermelden dat tot aan Dalheim (250 meter voor de Nederlandse grens) er regulier personenverkeer is. Nota bene wordt deze uitgevoerd door de allereerste lichte trein, de Regio Sprinter. Dit treintype luidde in de negentiger jaren van de vorige eeuw de renaissance in van het regionaal treinvervoer in de Duitse Kreis Düren (bij Aachen). In het IGVP-Plan van Nordrhein-Westfalen heeft deze verbinding wel topprioriteit.

Hoezo geen reizigersvraag? Er wordt wel een snelweg aangelegd tussen Roermond en Mönchengladbach. De economie van Venlo drijft op Duitse Kunden, voor Roermond (Designer Outlet Centre) kan hetzelfde gelden, maar was tot kort slecht ontsloten op het Duitse wegennet, laat staan per spoor.

VIEV wil herstel van de huidige spoorlijn door De Meinweg voor het personenvervoer! Deze lijn ligt er immers al, rijdt rechtstreeks naar het centrum van Roermond en kan de schadelijke auto- en parkeerdruk op het natuurgebied De Meinweg ontlasten.

Maastricht – Bilzen – (Hasselt)

Deze spoorverbinding is geen nieuw initiatief, maar bestaat al sinds 1856! Na WOII is deze verbinding gesloten voor de reizigersdienst, in 1991 reed de laatste goederentrein. Inmiddels wordt het spoor opgeknapt door ProRail voor hervatting van het rijden van de goederentreinen naar Lanaken.

Het initiatief voor heropening van de verbinding met TramTreinen komt vanuit Vlaanderen met het zogenaamde Spartacusplan.

De actuele bedreiging van dit plan is het opknappen van het spoor voor goederentreinen waarmee in 2007 is gestart door ProRail. Pas de plannen dan ook zo aan dat er een tweede spoor aangelegd kan worden voor TramTreinen uit Hasselt. Gaarne verzoeken wij dit in uw korte termijn aanbevelingen op te nemen.

Laatste nieuws (10 september 2008) is het onderzoek van Idea Consult. Het Spartacusplan gaat (Belgisch) Limburg 372 miljoen opleveren en voor meer dan 30% reizigers zorgen. De vastgoedprijzen aan de knooppunten zouden met 30 miljoen euro stijgen. Dit onderzoek toont aan dat investeringen in het OV loont en zichzelf terugverdient.

Weert – Neerpelt – (Antwerpen)

Er is slechts één conclusie mogelijk: Er staat weinig in de weg om deze verbinding door te trekken naar Weert. Waarom gebeurt dat dan niet? VIEV kan niet anders concluderen dan dat de Nederlandse regering en de Nederlandse provincie Limburg de samenwerking met Vlaanderen willen frustreren vanwege de IJzeren Rijn.

Gaarne deze verbinding opnemen als “urgent traject”.

Eindhoven – Neerpelt - Hasselt

Ook al is de railverbinding decennialang opgeheven en verwijderd, Vlaanderen noemt herstel van deze voormalige verbinding wel in haar Spartacusplan. Het zijn interessante ontwikkelingen om met name de zuidelijke vleugel van de Stadsregio Eindhoven (Valkenswaard) te ontsluiten.

8. Aanbevelingen

Hieronder geven wij onze reactie op 22 aanbevelingen. Het valt ons op dat vooral gewezen wordt naar het handelen van NS, ProRail i.p.v. naar de eigen actieve rol die Tweede Kamer kan spelen in dit beleidsdossier.

	Korte inhoud aanbeveling	VIEV reactie
1	Technische verschillen	Treffend verwoord, volledig mee eens!
2	Economische en ruimtelijke ontwikkeling	Waarom beperkt deze aanbeveling zich tot het HSL-net? Het gaat om het belang van <u>alle</u> grensoverschrijdende railverbindingen!
3	Verkooppunten	Verkooppunten verplichten is een goede zaak; Ook ProRail heeft hier een verantwoordelijkheid als beheerder. Grenslandtoelagen moet verboden worden! Niet wachten op initiatieven van NS.
4	Definiëren trajecten	Waarom geeft dit rapport hierop geen antwoord?
5	Actief monitoren	Aardige suggestie, maar raakt niet de kern van het probleem
6	Concessie termijnen	Treffend verwoord, volledig mee eens!
7	BDU-gelden	Stel dan ook extra BDU-gelden ter beschikking; dat is rol van Tweede Kamer! In hoeverre kan in het MIRT extra middelen worden gereserveerd. Denk aan de motie Slob c.s.
8	Minister/staatssecretaris als vertegenwoordiger	Aardige suggestie, Versnippering van in de aansturing van het OV is de echte oorzaak van het probleem.
9	Vijf treinstellen	Goede suggestie
10	Rol NS en ProRail	Goede suggestie
11	Veiligheid	Goede suggestie
12	Voorspelbaarheid reizigersaantallen	Het gaat niet om de voorspelbaarheid, maar om achterhaalde normen. Zo verdient de norm van 1000 instappers per station heroverweging!
13	Vlottrekken verstrekking kaartverkoop	Grenslandtoelagen moet verboden worden!
14	Erkenning diploma's	Aardige suggestie, maar raakt niet de kern van het probleem.
15	Vertrektijden	Aardige suggestie, maar raakt niet de kern van het probleem
16	Kaart tonen met regionale verbinding	Aardige suggestie, maar raakt niet de kern van het probleem
17	Spoorkaart	Overbodige suggestie; wordt nu al aangegeven.
18	IR of IC treindienst Roosendaal-Antwerpen	Goede suggestie
19	Werkzaamheden A1	Goede suggestie
20	Eijsden	Goede suggestie
21	Knip bij Enschede	Goede suggestie
22	Avantis	Goede suggestie

Tenslotte

Graag zijn wij bereid de status en argumentatie inzake het dossier spoorontsluiting met Duitsland en België nader toe te lichten en u te adviseren. Ook vertonen wij graag de film Slapend Spoor van de cineast Rob Dekkers. Als U ons wilt ontvangen voor een gesprek terzake, dan zouden wij dat buitengewoon op prijs stellen. Wij wachten uw initiatief af.

Hoogachtend,

Drs. Ing. Marcel S.A. Walraven
Voorzitter VIEV