

Vergaderjaar 2017–2018

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 736**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2017

Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik de toezegging gedaan om u te informeren over de stand van zaken rond de directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Met deze brief geef ik daar invulling aan.

In opeenvolgende regeerakkoorden (o.a. 2012, 2017) is aangegeven dat het de wens is van de regering om belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer waar mogelijk weg te nemen en te bezien hoe de verbinding vanuit Eindhoven naar Duitsland kan worden verbeterd. Ook vanuit uw Kamer wordt al jaren aandacht gevraagd voor het verbeteren van het grensoverschrijdend personenvervoer tussen Nederland en Duitsland in het algemeen en Eindhoven-Düsseldorf in het bijzonder, daarbij gesteund door bestuurders uit de zuidelijke regio's.

Ik ben daarom verheugd te kunnen melden dat er belangrijke stappen zijn gezet naar de realisatie van deze verbinding. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT heb ik met de Provincie Brabant afspraken gemaakt over de co-financiering van kleine infrastructurele maatregelen rond station Eindhoven die nodig zijn voor een directe trein naar Düsseldorf. Daarnaast is lenW in overleg met de Duitse verkeersautoriteit Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) over het verder invullen van de voorwaarden om te komen tot een rechtstreekse treindienst.

*Huidige concessieperiode HRN*

De NS heeft op grond van de huidige vervoerconcessie voor het HRN de inspanningsverplichting om in overleg met de relevante binnenlandse en buitenlandse partijen een nieuwe grensoverschrijdende verbinding van Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf te realiseren. NS verkent momenteel de mogelijkheden voor een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf in de huidige concessieperiode. De ruimte voor een dergelijke vervoersdienst is beperkt vanwege de beschikbare capaciteit op het spoor in Duitsland. Daarnaast speelt het feit dat het vervoer tussen Venlo en Düsseldorf door de verkeersautoriteit VRR openbaar is aanbesteed. Voor

de periode tot 2025 is al een andere vervoerder gecontracteerd. De verplichting van NS heeft vooralsnog geen haalbare variant opgeleverd.

#### *Periode vanaf 2025*

In de afgelopen twee jaar is door Rijk en regio (provincies Brabant en Limburg) onder leiding van een gezamenlijke stuurgroep met een aantal Duitse partijen (DB Netz, VRR) onderzoek gedaan naar een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf voor de periode na afloop van de huidige HRN-vervoerconcessie (vanaf 2025). Met het oog op mogelijke deelname aan toekomstige aanbesteding heeft NS zich in overleg met de stuurgroep vroegtijdig uit dit onderzoek teruggetrokken.

Op basis van het gezamenlijke onderzoek tekent zich een duidelijke, door alle partijen gedragen, voorkeursvariant af die tot stand komt door integratie van de bestaande IC Eindhoven-Venlo en de huidige Duitse treindienst van Venlo naar Düsseldorf (RE 13) tot één directe trein. Deze variant levert een rechtstreekse verbinding op met circa een kwartier reistijdwinst tussen Eindhoven en Düsseldorf ten opzichte van de huidige situatie. De prognose is dat er dagelijks 600 mensen extra gebruik gaan maken van deze verbinding naar Duitsland. Een verbinding die past in de ambitie van het regeerakkoord. Wel zijn er nog enkele aandachtspunten. Zo zijn er een tweetal kleine infrastructurele maatregelen nodig rond station Eindhoven. Daarnaast moet nog nader overleg plaatsvinden met verkeersautoriteit VRR over de eisen en voorwaarden met betrekking tot de exploitatie van deze verbinding.

#### *Vormgeving in een aparte concessie*

Het gezamenlijk onderzoek van Rijk en regio heeft uitgewezen dat een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf alleen kansrijk is door integratie van twee bestaande nationale treindiensten. Het is voor vervoerders naar verwachting onvoldoende interessant om zonder concessie (op basis van open toegang) en voor eigen rekening en risico een internationale treindienst aan te bieden. Op dit moment is er te weinig marktvraag naast de reeds bestaande nationale treindiensten. Dat betekent dat het grensoverschrijdend vervoer alleen met ondersteuning van overheden aan weerszijde van de grens tot stand kan komen. Daarom is samenwerking met de concessieverlener aan Duitse zijde (verkeersautoriteit VRR) noodzakelijk. VRR deelt de ambitie voor een directe verbinding en zet zich in voor een actieve samenwerking. De voorliggende variant gaat uit van een openbare aanbesteding van de treindienst Eindhoven-Düsseldorf. In de eerste plaats vanwege de plicht tot openbare aanbesteding in Duitsland. Maar ook omdat het grootste deel (driekwart) van het traject wordt gereden in Duitsland. Elke vervoerder (dus ook NS of haar dochteronderneming) kan zich hiervoor inschrijven. VRR heeft bereidheid getoond om deze treindienst, in nauwe samenwerking met lenW, aan te besteden. Daartoe moeten VRR en lenW in komende periode nadere afspraken maken over het programma van eisen, de contractuele voorwaarden en kostenverdeling. Uiteraard dient een en ander vervolgens, ook aan Duitse zijde, formeel bekrachtigd te worden. Bij deze afspraken wordt aangesloten op de kwaliteitseisen van de HRN-diensten. Ook moet vastgelegd worden wat de uitgangspunten zijn voor sturing tijdens de uitvoering van de concessie en op welke wijze tussentijds kan worden bijgestuurd. Als extra borging van de onderlinge afstemming en het voorkomen van concurrentie tussen de hoofdrailnet treindienst Eindhoven-Venlo en de internationale treindienst die ook tussen Eindhoven en Venlo reizigers vervoert, kan worden afgesproken dat opbrengsten van de reizigers in de internationale trein die op het Nederlandse deel reizen worden toebedeeld aan de hoofdrailnetconcessieverlener.

### *Voortzetten gesprek VRR*

Dat ik in dit specifieke geval kies voor een openbare aanbesteding door een Duitse vervoersautoriteit, doe ik voor de reiziger. Dat wil niet zeggen dat ik hiermee een voorschot neem op de brede orderingsdiscussie over het hoofdrailnet als geheel. Voor dit soort specifieke internationale verbindingen geldt een ander afwegingskader. Op dit moment doet zich een concrete kans voor om in samenwerking met het Verkeersverbund vanaf 2025 een directe verbinding naar Düsseldorf te realiseren. Aangezien men in Duitsland op korte termijn start met de voorbereiding van deze aanbesteding, heeft VRR aangegeven graag in het voorjaar van 2018 uitsluitel te krijgen van IenW. Wanneer deze kans niet benut wordt, zal zich vanwege de duur van de nieuwe concessie in Duitsland naar verwachting niet eerder dan na 2035 een vergelijkbare kans voordoen.

Met het totstandbrengen van deze verbinding naar Duitsland ontstaat tussen Eindhoven en Venlo samenloop tussen een IC-dienst op het hoofdrailnet en een internationale treindienst die ook de binnenlandse markt bedient. Er is sprake van samenloop als verschillende vervoerders dezelfde stationsrelatie bedienen. De hoofdrailnetconcessiehouder voor de periode vanaf 2025 moet, als definitief gekozen wordt voor de voorkeursvariant, toestaan dat 1x per uur een andere vervoerder de stations tussen Eindhoven en Venlo bedient. Bij de samenloop tussen Eindhoven en Venlo is IenW zowel concessieverlener voor het hoofdrailnet als (mede)opdrachtgever (samen met VRR) van de internationale treindienst. Door vooraf goede afspraken te maken over de invulling van de gezamenlijke treindienst, blijven de gevolgen voor de nieuwe HRN concessie vanaf 2025 beperkt.

### *Vervolgproces*

Ik zal op korte termijn vervolggesprekken starten met VRR om tot overeenstemming te komen over de eisen en randvoorwaarden voor de gezamenlijke verbinding. Voor een goede oordeelsvorming zal ik mijn voornemen voor deze verbinding samen met VRR ter consultatie voorleggen aan de consumentenorganisaties en de verschillende vervoerders in Nederland en Duitsland. Uiteraard zal ik uw Kamer op de hoogte houden van de vorderingen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer