

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 810

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 21 december 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 november 2018 over het conceptprogramma van eisen ten behoeve van de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 799).

De vragen en opmerkingen zijn op 27 november 2018 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 20 december 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Algemeen	2
ERTMS en PHS	3
Concessie	3
Internationale afspraken	4
Kwaliteitsniveau en planning	5
Goederenvervoer	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het conceptprogramma van eisen inzake de treinverbinding Eindhoven–Düsseldorf. De leden juichen nieuwe internationale treinverbindingen toe. Zij hebben nog enkele verhelderende vragen over het programma.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het programma van eisen inzake de internationale treinverbinding Eindhoven–Düsseldorf. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben verheugd kennisgenomen van het conceptprogramma van eisen op hoofdlijnen voor de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf. Het conceptprogramma, zoals het nu voorligt, biedt mooie kansen voor reizigers waarbij internationaal reizen met de trein weer aantrekkelijker wordt. De leden van de D66-fractie hebben echter nog wat vragen omtrent dit conceptprogramma.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het programma en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het programma en hebben hierbij enkele vragen.

Algemeen

De leden van de D66-fractie zien dat in het conceptprogramma wordt gesproken over de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Deze leden vragen hoe deze ambities passen bij de provincie Noord-Brabant en de gemeente Den Haag om deze treindienst door te trekken, aan Nederlandse zijde, richting de Randstad. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij daar in het genoemde bestek rekening mee heeft gehouden?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn groot voorstander van meer en betere internationale treinverbindingen. De bereikbaarheid van Nederland verbetert en goede treinverbindingen kunnen een alternatief zijn voor korte vliegreizen. Deze leden vinden dat Eindhoven goed is ontsloten met de rest van het Nederlandse hoofdrailnet en Düsseldorf is aangesloten op het Duitse ICE-net, wat de waarde en het potentieel van deze verbinding nog groter maakt.

De leden van de SP-fractie merken op dat het goed is dat met deze verbinding Nederland en Duitsland beter met elkaar verbonden worden via het spoor. Wel vragen deze leden waarom de treindienst al stopt in Eindhoven en niet doorrijdt naar Breda, waar de IC Brussel op dit moment ook rijdt. Daarmee kunnen internationale intercitydiensten met elkaar verbonden worden, waardoor de aantrekkelijkheid vergroot wordt.

Daarnaast heeft de stad Den Haag zich tijdens een werkbezoek samen met Düsseldorf uitgesproken voor een rechtstreekse verbinding tussen de twee steden. Deze leden vragen de Staatssecretaris toe te lichten waarom op dit moment gekozen wordt voor een traject dat slechts voor een klein deel op Nederlands grondgebied ligt en of zij bereid is tot een verdere uitbreiding van de lijn op Nederlands grondgebied. De leden van de SP-fractie zien dat in de begeleidende brief bij het conceptprogramma van eisen wordt verwezen naar de reactie van consumentenorganisaties en ProRail. De reactie van ProRail is echter niet als bijlage aan deze voorhang toegevoegd. Deze leden vragen de Staatssecretaris om alsnog deze reactie aan de Kamer toe te zenden.

ERTMS en PHS

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het de beste oplossing is om de reguliere intercity naar Venlo (deels) te laten vervangen de lijn naar Düsseldorf. Zou, tegen de tijd dat het European Rail Traffic Management System (ERTMS) uitgerold is, een extra trein niet handiger zijn? Wat is nu afgesproken over het aanleggen van ERTMS op dit traject? Wanneer en welke variant van ERTMS wordt toegepast en wat heeft dit voor gevolgen voor de mogelijke verdere doortrekking van deze dienst naar de Randstad?

Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie hoe een aparte trein binnen de dienstregeling past in de verdere ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) op dit traject. Als de gewone intercity straks om de tien minuten gaat, maar eens per uur zit daar de trein naar Düsseldorf tussen, geeft dat dan geen problemen? Geeft dat geen onnodig gedoe voor reizigers?

Deze leden vragen of er een risico op conflicten ontstaat tussen diensten op dit traject? Is er een risico op conflicten en capaciteitsproblemen op de stations, met de beschikbaarheid van perrons, opstelcapaciteit en andere schaarse infrastructuur? Wat is hierover afgesproken met NS en andere, regionale, vervoerders?

De leden van de GroenLinks-fractie benadrukken dat deze trein ook gebruikt moet kunnen worden als een normale trein tussen Nederlandse stations. Zeker ook omdat deze deels een normale intercity vervangt. Het mag ook in de toekomst niet zo zijn dat reizigers tussen Venlo en Eindhoven deze trein moeten overslaan of met extra handelingen worden geconfronteerd omdat er apart moet worden ingecheckt of dat er een reserveringsplicht komt. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft moet het normaal blijven om de eerste trein te kunnen pakken die de juiste kant op rijdt ongeacht de kleur van de trein of de eindbestemming.

De leden van de SP-fractie merken op dat vanwege PHS de ambities verder worden uitgebreid. Zo wordt er al gesproken over een 7,5-minuten trein op de PHS-corridors Amsterdam–Eindhoven. De leden van de SP-fractie willen graag weten of de verbinding Eindhoven–Düsseldorf daarop invloed zal hebben en hoe de Staatssecretaris dat garandeert.

Concessie

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel invloed Nederland heeft op de eisen die aan de concessie worden gesteld, aangezien deze concessie door Verkeersverbund Rhein Ruhr (hierna: VRR) wordt aanbesteed. Wat betekent het verschuiven van het Nederlandse deel van de verbinding Eindhoven–Düsseldorf van het hoofdrailnet naar de concessie van de VRR voor de inspraak die Nederland heeft op dit traject? Hoe kan de concessie in de toekomst uitgebreid worden met andere Nederlandse steden, zonder dat deze trajecten van het hoofdrailnet afvallen?

Internationale afspraken

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Staatssecretaris ervoor kan zorgen dat aan Duitse zijde de juiste stappen gezet worden zodat de trein zonder bestuurlijke vertraging kan gaan rijden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat hier net als bij de hogesnelheidslijn-zuid en de Betuweroute sprake is van een sterke wens vanuit Nederland voor een goede treinverbinding. Deze leden wijzen erop dat indien het betreffende buurland die wens niet in diezelfde mate deelt, het risico bestaat dat Nederlandse investeringen over de grens niet goed aansluiten. De leden van de CDA-fractie zien dat er is gekozen voor een juridische verankering van afspraken tussen drie partijen: de Nederlandse Staat, de provincie Noord-Brabant en het VRR. Graag vernemen deze leden waarom de Duitse Staat geen contractpartner is.

De leden van de CDA-fractie zien graag toegelicht wat de Duitse wensen, belangen en omstandigheden zijn ten aanzien van deze treinverbinding. Ook vernemen zij graag op welke wijze afspraken over vervoersprestaties en doelstellingen, financiële verdelingen en technische aspecten (zoals het programma ERTMS) zonder open eindes worden vastgelegd.

De leden van de CDA-fractie vragen of ook verbindingen tussen Düsseldorf en Nederlandse stations dieper in het Nederlandse hoofd-railnet, zoals op termijn Breda, zijn overwogen.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag waarom het Duitse Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) op 9 oktober 2018 zijn plannen voor de toekomst tot en met 2030 presenteerde, zonder daarbij de integratie tussen de intercity Eindhoven–Venlo en de Maas–Wupper-Express (RE13) te noemen. Graag vernemen deze leden of het klopt dat de intercity Eindhoven–Venlo–Düsseldorf volgens de Duitse toekomstplannen als aparte intercity gaat rijden en na Düsseldorf zal doorrijden naar Oberhausen (en niet naar Hamm zoals opgenomen in het programma van eisen).

De leden van de CDA-fractie vragen of er afspraken gemaakt zijn met Duitse partners om de intercity Eindhoven–Venlo–Düsseldorf aan te passen op de Duitse toekomstplannen.

De leden van de CDA-fractie vragen of er tussen de Duitse en Nederlandse partners een gemeenschappelijk beeld over een dusdanig ticketing-systeem bestaat dat de reiziger daadwerkelijk ontzorgd wordt.

De leden van de D66-fractie vragen of er al zicht is op een tijdframe waarin de spoorverdubbeling aan Duitse zijde tussen Dülken en Kaldenkirchen gerealiseerd is. Op dit moment, constateren deze leden, is de Duitse Staat namelijk geen contractpartner in de juridische verankering van afspraken. Deze leden vragen hoe toegezien wordt op de toezeggingen die nu zijn gemaakt door Duitsland. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

De leden van de GroenLinks-fractie zien wel een aantal risico's. Zo is er een belofte dat het spoor aan de Duitse kant wordt verdubbeld, maar de procedures hiervoor moeten nog beginnen, waardoor het onzeker is of, en zo ja, wanneer de spoorverdubbeling gereed zal zijn. De leden van de Betuweroute was toch wel dat een niet-bindende afspraak niet zo heel veel waard is gebleken. Zeker als men verwacht dat de Duitsers de meeste kosten moeten maken en de Nederlanders hier het meeste van zullen profiteren. De leden van de GroenLinks-fractie vragen daarom of de afspraken met Duitsland niet beter moeten worden geborgd. Moet de federale regering, die deze investering in het spoor moet bekostigen, niet als partij aansluiten en mee tekenen? Hoe houdt de Staatssecretaris Duitsland aan de gemaakte afspraken?

Kwaliteitsniveau en planning

De leden van de CDA-fractie vernemen graag welk kwaliteitsniveau wordt gehanteerd als uitgangspunt tussen Eindhoven en Venlo en wat de genoemde referentievariant op deze verbinding inhoudt (qua tijdligging, te bedienen stations en rijtijden). Deze leden zijn benieuwd naar de negatieve gevolgen voor de reizigersaantallen ten opzichte van de referentievariant en ten opzichte van de gewenste variant als er in Nederland extra stops aan de intercitty Eindhoven–Düsseldorf worden toegevoegd.

De leden van de CDA-fractie vragen ten aanzien van het keren in Eindhoven of de aanpassingen aan het station tijdig gereed zullen zijn. Wat is de planning?

Goederenvervoer

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat op hetzelfde traject ook meer goederen over het spoor vervoerd moeten gaan worden (in plaats van over de weg). Is het spoor hier robuust genoeg voor? Deze leden vragen of, indien men vanuit de goederencorridor de knooppunten (zoals Venlo) wil verbeteren, dit niet beter zo spoedig mogelijk kan gebeuren. Deze leden wijzen op het mogelijk maken van de binnen de Europese Unie gekozen infrastructurele aanpassingen voor de 740 meter lange goederentreinen.

II Reactie van de Staatssecretaris

Algemeen

Door verschillende fracties zijn vragen gesteld over waarom er voor Eindhoven als startpunt is gekozen en niet voor bijvoorbeeld Breda of Den Haag.

De keuze voor het startpunt is het resultaat van gezamenlijk onderzoek dat onder meer met de provincie Noord-Brabant is uitgevoerd. In dit onderzoek naar een directe treindienst naar Düsseldorf zijn diverse varianten bestudeerd, waaronder varianten die voorbij Eindhoven richting Breda en de (zuidelijke) Randstad rijden. De belangrijkste uitgangspunten hierbij waren de autonome ontwikkelingen op het spoor in zowel Nederland en Duitsland. Zoals in de Nota Voorkeursalternatief¹ beschreven, is duidelijk geworden dat een doortrekking naar Breda en de Zuidelijke Randstad gegeven de huidige mogelijkheden geen betrouwbare en maakbare treindienst oplevert. Zo nemen de exploitatiekosten sterk toe en zal sprake zijn van een lagere punctualiteit en betrouwbaarheid als gevolg van de lange grensoverschrijdende lijnvoering en het hybride karakter van de lijn.

Indien een mogelijke spoorverdubbeling tussen Kalderkirchen en Dülken in Duitsland is gerealiseerd, kunnen wel nieuwe kansen ontstaan voor een zogenoemde on-top trein vanuit de zuidelijke Randstad (Den Haag, Rotterdam) naar Düsseldorf. Een dergelijke treindienst zou dan een aanvulling zijn op de treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf die nu voorligt. Over de termijn waarop deze spoorverdubbeling gerealiseerd wordt, zal vanuit Duitsland nog duidelijkheid moeten komen. Tot dat moment is de treinreis naar Düsseldorf vanuit Den Haag en Rotterdam het snelst met de ICE via Utrecht. Dit geldt ook voor het geval dat de treindienst vanuit Düsseldorf via Eindhoven wel doorgetrokken zou worden naar Rotterdam en Den Haag.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/20/eurekarail-nota-voorkeursalternatief-internationale-treindienst-eindhoven---dusseldorf>.

In het verlengde van bovenstaande stelt de SP de vraag waarom voor deze verhouding in lijnvoering tussen Nederland en Duitsland gekozen is. In het afwegingsproces rond de directe verbinding naar Düsseldorf is al snel gebleken dat integratie van bestaande twee bestaande treindiensten de meest haalbare en betaalbare optie was. De directe treindienst komt tot stand door het samenvoegen van de bestaande IC tussen Eindhoven en Venlo en de bestaande Regional Express 13 (RE13) tussen Venlo en Hamm. Aan deze samenvoeging ligt uitvoerig onderzoek en overleg met de provincies en het Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) ten grondslag. Daarnaast is in het onderzoek ook de koppeling aan andere treindiensten in Duitsland nadrukkelijk aan de orde geweest. Aan het gekozen traject aan Duitse zijde liggen de eisen waaraan VRR moet voldoen voor de bediening van haar Duitse reizigers ten grondslag. Kortere lijnvoering in Duitsland is daarom niet zozeer een keuzeoptie, maar een uitkomst, gegeven de mogelijkheden in Duitsland.

ERTMS/PHS

De leden van GroenLinks vragen of er voldoende rekening is gehouden met de uitrol van ERTMS en vragen of het toevoegen van een extra trein daarvoor de beste optie is. De leden vragen ook of dit geen gevolgen heeft voor verdere doortrekking van deze dienst naar de Randstad. De uitrol van ERTMS is voorzien op het spoor tussen Eindhoven en Venlo voor 2030. Met deze uitrol wordt in de aanbesteding van deze treindienst rekening gehouden. De aanleg van ERTMS heeft geen directe relatie met een eventuele doortrekking van deze treindienst naar de Randstad. De GroenLinks fractie wil ook weten hoe deze treindienst past binnen de PHS dienstregeling en of dit niet leidt tot gedoe voor reizigers. De 10 minutendienstregeling vanuit de Randstad rijdt tot aan Eindhoven en een deel van de treinen verder naar Maastricht/Heerlen. Dus daarop heeft de treindienst Eindhoven–Düsseldorf geen directe invloed. GroenLinks vraagt of er door deze treindienst een risico op conflicten ontstaat tussen diensten en capaciteitsproblemen op stations. De nieuwe treindienst leidt tot extra keerbewegingen op of in de buurt van station Eindhoven, waarvoor extra keercapaciteit nodig is. De extra keercapaciteit voor de internationale trein wordt gecreëerd door het aanpassen van een (reeds bestaand) keerspoor bij Best. Over de exacte dienstregeling en de aansluiting op de binnenlandse dienstregeling gaan de Hoofdrailnetconcessiehouder, ProRail en de uiteindelijke vervoerder van de treindienst Eindhoven–Düsseldorf met elkaar in gesprek met als doel de voor de reiziger meest optimale dienstregeling. Dit is ook vastgelegd in art. 10 van het programma van eisen. De SP fractie refereert aan de toekomstige ambities rond PHS. De leden willen weten of de verbinding Eindhoven–Düsseldorf invloed heeft op deze ambities. De leden van de SP fractie vragen tevens om een nazending van het advies van ProRail ten aanzien van het programma van eisen dat betrekking heeft op de inpassing van de treindienst in relatie tot deze ambities.

Bij de planvorming rond Eindhoven–Düsseldorf is rekening gehouden met de op dat moment bekende autonome ontwikkelingen op het spoor, waar PHS onderdeel van uitmaakt. Op basis van de extra treinen die in PHS gaan rijden is een inpasbare treindienst ontworpen. In het kader van het Toekomstbeeld OV wordt door ProRail gewerkt aan de een verdere uitwerking. In deze studie wordt gekeken naar de robuustheid van het spoor in Brabant op de (middel)lange termijn in relatie tot de toekomstige vraag en ambities. De treindienst Eindhoven–Düsseldorf wordt hierin meegenomen. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze de geïntegreerde treindienst in de dienstregeling kan worden ingepast en

welke mogelijke aanvullende maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn om de verschillende lange termijn ambities rond Eindhoven te kunnen combineren. In het door ProRail opgestelde advies, dat ik bij deze beantwoording bijvoegt verwijst ProRail ook naar de uitwerking in het kader van het Toekomstbeeld OV. De opdracht voor deze uitwerking is aan ProRail verstrekt. Gezien de fase van het onderzoek rond het Toekomstbeeld OV, is het nog niet mogelijk uitspraken te doen over de concrete uitwerking van het netwerk rond Eindhoven in 2030. Wel begrijp ik de zorgen van ProRail en deel ik de risico's. Ik ben echter van mening in de vervolgfase, waarin zaken nader worden uitgewerkt, deze zorgen geadresseerd kunnen worden en de risico's beheerst.

Concessie

De leden van de VVD-fractie vragen of de afspraken met VRR van invloed zijn op de inspraak die Nederland heeft op dit traject.

Deze treindienst rijdt in Nederland nog steeds over een traject van het HRN, maar is geen onderdeel van de HRN-concessie. De treindienst Eindhoven–Düsseldorf wordt aanbesteed door VRR in overleg met IenW. Hierover worden afspraken gemaakt in de Samenwerkingsovereenkomst. Onderdeel hiervan is het gezamenlijk geformuleerde programma van eisen. De kwaliteitseisen voor de HRN-concessie hebben als belangrijkste leidraad voor het programma van eisen gediend, onder andere voor ticketing, punctualiteit en sanctionering. Ook zijn met VRR afspraken gemaakt over governance en een bijbehorend escalatiemodel voor de dagelijkse aansturing en kwaliteitscontrole van de treindienst. Uiteindelijk zijn de voorwaarden die IenW stelt aan deze verbinding vastgelegd in het programma van eisen dat ter consultatie is aangeboden aan de consumentenorganisaties. Dit heeft geleid tot het programma van eisen wat nu aan u voorligt. Op deze manier heeft IenW haar invloed op de treindienst geborgd.

Ook wil de VVD-fractie weten of de concessie van deze treindienst uitgebreid kan worden met andere steden. De afspraken die vastgelegd zijn, gelden alleen voor de treindienst Eindhoven–Düsseldorf. Na sluiting van het contract is het niet mogelijk om de scope verruimen naar andere trajecten. Daarover zouden dan nieuwe afspraken gemaakt moeten worden, waarbij de voorliggende afspraken als voorbeeld kunnen dienen.

Internationale afspraken

Verschillende fracties stellen vragen over de afspraken die rond de treindienst zijn gemaakt met de partners in Duitsland. Zo vragen de leden van het CDA waarom de Duitse Staat geen contractpartner is. In Duitsland wordt voor het spoor een formeel onderscheid gemaakt tussen lange-afstandsverkeer («Fernverkehr») en regionaal verkeer («Schienenpersonennahverkehr»). Het lange afstandsverkeer is vrij toegankelijk voor vervoerders. Het regionale verkeer is aanbestedingsplichtig en valt onder de verantwoordelijkheid van regionale verkeersverbanden als VRR waarin lokale overheden samenwerken. De RE13 trein van Düsseldorf naar Venlo is in Duitsland onderdeel van het regionale verkeer («Schienenpersonennahverkehr»). Het regionale verkeer valt dus niet onder het mandaat van de Duitse Staat. Daarmee is de Duitse Staat geen (noodzakelijke) contractpartner in deze situatie, maar moeten afspraken worden gemaakt met de concessieverlener VRR.

De VVD vraagt of bestuurlijke vertraging in Duitsland kan worden voorkomen. Zoals hierboven gemeld wordt over de treindienst Eindhoven–Düsseldorf alleen met de Duitse vervoersautoriteit VRR afspraken gemaakt. Het bestuur van VRR heeft in oktober haar goedkeuring gegeven voor de plannen en het programma van eisen voor deze treindienst. Er is verder geen aanleiding om bestuurlijke vertraging

aan Duitse zijde te verwachten. De Duitse partijen zijn er immers ook op aangewezen dat de treindienst daadwerkelijk in 2025 gaat rijden aangezien de huidige concessie op die lijn dan afloopt.

De leden van de CDA-fractie zien graag toegelicht wat de Duitse wensen, belangen en omstandigheden zijn en op welke wijze deze in afspraken zijn vastgelegd.

Het programma van eisen dat aan u voorligt maakt onderdeel uit van de samenwerkingsafspraken tussen Rijk, regio en VRR en is het product van een gezamenlijk proces. De samenwerkingsovereenkomst en het bijbehorende programma van eisen bevatten onder andere afspraken over vervoersprestaties en doelstellingen, financiële verdelingen, technische aspecten en aansturing en verantwoording. Deze afspraken worden juridisch bindend na het tekenen van de overeenkomsten. Binnen dit kader dienen partijen zich aan afspraken te houden en hun verantwoordelijkheden in te vullen.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de voorgenomen treindienst niet is opgenomen in de plannen van het Duitse Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) voor de toekomst tot en met 2030 en of dit niets alsnog kan gebeuren. Zoals eerder is vermeld, vallen de plannen van het Duitse Bondsministerie onder het «Fernverkehr». De RE13 is onderdeel van het regionaal verkeer en is daarom niet terug te vinden in de plannen van de Bondsregering. Daarnaast betreft het ambities en toekomstbeelden (in het kader van «Deutschland-Takt»), waarvan de realisatie met name afhankelijk is van de keuzes van vervoerders, aangezien voor dergelijke IC-verbindingen in Duitsland geen concessies worden uitgegeven.

Omdat de Duitse staat geen contractpartner is voor deze verbinding, vraagt D66 wat dit betekent voor de spoorverdubbeling tussen Kalderkirchen en Dülken. Ook GroenLinks stelt de vraag hoe Duitsland wordt gehouden aan deze ambitie. Voor de geïntegreerde treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf is geen spoorverdubbeling nodig en is er dus geen afhankelijkheid van de Duitse Staat.

Ticketing

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening het normaal moet blijven om de eerste trein te kunnen pakken die de juiste kant op rijdt ongeacht de kleur van de trein of de eindbestemming. Ook de CDA-fractie dringt aan op ontzorgen van de reiziger door de juiste vorm van ticketing. Ik onderschrijf dit uitgangspunt helemaal en streef met het programma van eisen na dat de treindienst Eindhoven–Düsseldorf (o.a. qua comfort-niveau) vergelijkbaar is met de Nederlandse Intercity. Voor de treindienst van Eindhoven naar Düsseldorf is «seamless traveling» de ambitie. Op dit moment spelen er zowel in Nederland als in Duitsland verschillende innovatieve ontwikkelingen ten aanzien van ticketing, die we nu nog niet kunnen en willen vastpinnen aan allerlei vormvereisten aangezien deze treindienst vanaf eind 2025 operationeel zal zijn. In het programma van eisen zijn in art. 8 over ticketing verschillende voorwaarden vastgelegd.

Kwaliteitsniveau en planning

De leden van de CDA-fractie vragen welk kwaliteitsniveau wordt gehanteerd als uitgangspunt tussen Eindhoven en Venlo en wat de genoemde referentievariant op deze verbinding inhoudt (qua tijdligging, te bedienen stations en rijtijden). Deze leden zijn benieuwd naar de negatieve gevolgen voor de reizigers aantallen bij verschillende varianten.

Op het traject Eindhoven–Venlo zal het vervoerproduct t.o.v. de autonome situatie wijzigen. Zoals vastgelegd in artikel 10 van het programma van eisen, zullen de vervoerders op dit traject zich jaarlijks gezamenlijk inspannen een conflictvrije dienstregeling in het belang van de reizigers op te stellen. Ten opzichte van de referentiesituatie leidt de directe treindienst Eindhoven–Düsseldorf tot ca. 600 extra reizigers op de grens bij Venlo. Omdat de bestaande verbinding niet eindigt in Eindhoven, maar in Venlo vraagt het voor doorgaande reizigers van en naar Venlo een extra overstap. Dat is in beginsel nadelig. Het negatieve effect is naar verwachting echter kleiner dan het positieve effect dat wordt bereikt met de internationale trein.

Het CDA vraagt om de planning voor de genoemde keermaatregelen bij Eindhoven. Het Ministerie van IenW geeft ProRail tijdig de opdracht om de kleine maatregelen bij Eindhoven te realiseren, zodat ze gereed zijn voor de dienstregeling vanaf eind 2025.

Goederenvervoer

De leden van de CDA-fractie vragen of het spoor robuust genoeg is voor deze treindienst en de mogelijke toename van het goederenvervoer en of er een aanleiding is om de 740 m. goederentreinen in Venlo mogelijk te maken. Op beide punten kan ik positief antwoorden. In de onderzoeken naar de treindienst Eindhoven–Düsseldorf is aangenomen dat deze treindienst gebruik maakt van bestaande treinpaden, zoals deze zijn meegenomen in de NMCA. Ook is er rekening mee gehouden dat in het kader van PHS op het emplacement te Venlo twee sporen geschikt worden gemaakt voor treinen met een lengte van 740 meter.