

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

In de kaders van de internationale bereikbaarheid per spoor vanuit het Noorden naar Amsterdam en haar Metropoolregio Amsterdam. Is de eerste versnelling via het project Wunderline 'Groningen - Bremen' in 1 uur 23 minuten tussen deze steden zeer van belang. Daarbij is de factor 'Fernverkehr' een hele belangrijke aan het worden in de te volgen stappen. De casus Eindhoven - Düsseldorf laat tevens zien wat het belang is van een internationaal doorgaande trein naast de regionale treinen. Wat opviel in de brief aan de Tweede Kamer dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat blijkbaar niet op de hoogte is van een actuele wijziging bij de Bund die voordelig uitpakt voor de casus Rotterdam - Eindhoven - Düsseldorf. Citaat op pagina 1 van deze brief:

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

Aangezien op 6 november via dit persbericht van het Bundesverkehrsministerium het volgende werd gezegd over de het Bundesverkehrswegeplan

2030: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/086-zusaetzliche-schienenprojekte.html?nn=14462> Met daarbij een interessant rapport van 32

MB: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/bewertung-schienenwegeausbau-des-potentiellen-bedarfs-bvwp-2030.pdf?__blob=publicationFile Maar het leukste detail was te vinden in de

samenvatting die u als bijlage vindt. Onder nummer 9 ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen

Daarom is het in gemeenschappelijk belang dat in 2025 beide delen over de grens bij Bad Nieuweschanz zijnde de trajecten **Bad Neuschanz - Ihrhove** en **Leer - Oldenburg** met voorrang in het Bundesverkehrswegeplan2030 komen. Dit vanwege de Duitse planning procedures voor infrastructuur. Ook voor de Wunderline spreken we over de zeer belangrijke on-top trein die rechtstreeks Amsterdam Hamburg doet via Groningen. Waarbij het infrastructurele knelpunt ook zich tussen Groningen - Bad Nieuweschanz bevindt. Deze spoorlijn zal ook moeten voldoen aan de voorwaarden zoals andere hoogwaardiger grens spoorlijnen zijn. Dit vraagt een andere blik op de technische staat van de benodigde infrastructuur.

Hoop dat u alleen gaat samenwerken om de internationale spoorontsluiting via Noord-Nederland op orde te krijgen, want dit is in gemeenschappelijk belang van de gemeente Amsterdam tot en met de gemeente Oldambt.

Met vriendelijke groet,



06.11.2018

Kurzbericht über die Bewertungsergebnisse für die Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Der Deutsche Bundestag hat am 02.12.2016 das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen, das am 30.12.2016 in Kraft getreten ist. Dieses Gesetz umfasst als Anhang auch den geltenden Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes. Dieser wiederum enthält Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf (PB), die in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufsteigen, sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind.

Der Bedarfsplan enthält auf Wunsch des Gesetzgebers in Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 eine ausdrückliche Regelung zur automatischen Aufnahme dieser Projekte in den Vordringlichen Bedarf nach erfolgtem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit: „Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“ Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterrichtet den Deutschen Bundestag über die Ergebnisse der Bewertungen der Projekte des PB.

Nunmehr liegen für die Projekte des PB die folgenden Bewertungsergebnisse vor:

Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf

Die folgenden Projekte, deren Nummern den laufenden Nummern von Abschnitt 2, Unterabschnitt 2 (PB) entsprechen, erreichten in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Sie erfüllen damit die Kriterien für die Aufnahme in den VB und steigen deshalb nach dem BSWAG auf:

- 3 ABS München– Mühldorf – Freilassing (inkl. Walpertskirchner Spange für Verkehre Flughafen MUC – Salzburg und zweigleisigem Ausbau Tüßling – Freilassing)
- 4 ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1, inkl. Maßnahmen zur weiteren Fahrzeitverkürzung und Tunnel Fürth)
- 6 ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
- 9 ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen
- 10 ABS Augsburg – Donauwörth
- 13 ABS Gotha – Leinefelde

- 15 ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg
- 16 ABS Kehl – Appenweier
- 17 ABS Landshut – Plattling
- 18 ABS Lübeck – Schwerin
- 20 ABS Weimar – Gera – Gößnitz
- 21 ABS Regensburg – Mühldorf
- 22 ABS Niebüll – Klanxbüll
- 24 NBS Studernheimer Kurve (Teil des Knotens Mannheim)
- 25 ABS Hamburg – Ahrensburg (Teil des Knotens Hamburg)
- 26 NBS Dresden – Prag
- 27 ABS Lehrte/Hamelndorf – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau
- 28 ABS Cuxhaven – Stade
- 30 ABS Münster – Lünen
- 31 ABS Leipzig – Chemnitz
- 32 ABS Wilster – Brunsbüttel
- 33 ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund
- 37 Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (Maßnahmen zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge)
- 38 Knoten Frankfurt (inkl. Nordmainische S-Bahn)
- 39 Knoten Hamburg (inkl. S4 Ost und West)
- 40 Knoten Hannover
- 41 Knoten Köln (inkl. Westspange und Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim)
- 42 Knoten Mannheim
- 43 Knoten München

Die Aufnahme in den VB bedeutet angesichts des erweiterten Gesamtumfangs des VB nicht, dass für alle Maßnahmen die Planungen unmittelbar aufgenommen werden können.

Die Bewertungen für den Ausbau der Knoten enthalten keine Aussage hinsichtlich der Finanzierungsaufteilung BSWAG / Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der enthaltenen Nahverkehrsmaßnahmen. Diese Aufteilung ist im Nachgang überschneidungsfrei zu ermitteln. Die Berücksichtigung in der Knotenbewertung ersetzt damit nicht die Standardisierte Bewertung für die Nahverkehrsmaßnahmen. Ebenso müssen der Nahverkehrsnutzen wie die Kosten der für eventuell von den Ländern gewünschte

Mehrleistungen erforderlichen zusätzlichen Infrastruktur, die nicht Bestandteil der Knotenuntersuchung sein kann, für eine Finanzierung außerhalb des Bedarfsplans bewertet werden.

Die Knotenplanfälle sind Ergebnis mehrerer Expertenworkshops unter Teilnahme der DB Netz AG. Sie enthalten für alle Knoten einen gesamtwirtschaftlich rentablen Vorschlag für die Auflösung der Engpässe. Eine weitere Optimierung erfolgt gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern. Im Rahmen der Untersuchung von Planungsalternativen wird jeweils die wirtschaftliche Lösung zur Erfüllung des verkehrlichen Bedarfs in den Knoten ermittelt.

Maßnahmen zur Aufnahme des Güterverkehrswachstums

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den VB. Gleichwohl handelt es sich um Vorhaben, die eine besonders hohe Bedeutung für das Wachstum des Güterverkehrs besitzen. Nach Eintreten der genannten Bedingungen besteht hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Kriterien zur Aufnahme in den VB erfüllt werden:

1 ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden

Ein Ausbau der Strecke zwischen Bremerhaven, Bremervörde, Rotenburg und Verden weist derzeit noch keinen relevanten Nutzen auf. Die Elektrifizierung zwischen Bremerhaven und Rotenburg ist jedoch zur Gewährleistung einer Redundanz in der Schienenanbindung des Seehafens Bremerhaven und zur Umfahrung des Knotens Bremen wichtig. Sofern die Kapazitäten des Knotens Bremen überschritten werden, erlangt das Projekt als Umfahrungsstrecke größeren Nutzen.

2 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (umfasst unter anderem NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim)

Das Vorhaben erlangt erst nach deutlicher Steigerung der im nördlichen Mittelrheinkorridor (Teil des wichtigen europäischen Korridors Rhein – Alpen) transportierten Gütermenge die Schwelle der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität. Aufgrund der hohen Belastung der Eisenbahnstrecken im Mittelrheintal und der zu erwartenden außergewöhnlich langen Planungs- und Realisierungszeiten für das Vorhaben sollte unabhängig von der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der zeitnahe Beginn einer Machbarkeitsstudie in Betracht gezogen werden.

Maßnahmen für den Deutschland-Takt

Der Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt wurde am 09.10.2018 vorgestellt. Die Bewertung des zugehörigen Planfalls kann erst erfolgen, wenn die Fahrpläne zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert und daraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet sind. Anschließend wird dieser Planfall unter Berücksichtigung des Reisezeitnutzens gesamtwirtschaftlich bewertet:

29 ABS Köln – Aachen

Die Maßnahme wird noch für den Deutschland-Takt betrachtet, um die Taktknoten Köln und Aachen aufeinander abzustimmen.

44 Deutschland-Takt

Maßnahmen für das Elektrifizierungsprogramm

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den VB. Es ist zu prüfen, ob eine Umsetzung im Kontext des neuen Elektrifizierungsprogramms des Bundes möglich wird.

7 ABS Nürnberg– Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ

8 ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg

11 ABS Cottbus – Görlitz

12 ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL

36 ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL(– Zary)

Kein Bedarf

Für die folgenden Projekte besteht auch nach intensiver Optimierung keine Aussicht auf Erfüllung der Kriterien für die Aufnahme in den VB.

5 ABS Grenze D/NL– Bad Bentheim – Löhne

Aufgrund der ungünstigen Trassierung der Strecke Löhne – Bad Bentheim konnten nur geringe Potenziale für eine Fahrzeitverkürzung von insgesamt sechs Minuten ermittelt werden, die alleine keinen Ausbau rechtfertigen.

14 ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm

In den bisherigen Untersuchungen konnte kein Engpass in diesem Bereich festgestellt werden, weshalb kein gesamtwirtschaftlich rentabler Ausbauvorschlag ermittelt wurde.

19 ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F

Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (ETCS-Ausrüstung für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan keine sinnvolle Wirkung.

23 NBS Rheydter Kurve

Das Projekt ABS Grenze D/NL– Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen (PB lfd. Nr. 9) erfüllt effektiver die Verkehrsbedürfnisse.

34 ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)

Die gegenüber den laufenden Ausbauvorhaben (Geschwindigkeitserhöhung zwischen Berlin und Neustrelitz) zusätzlich möglichen geringen Fahrzeitgewinne in diesem Bereich entfalten auch in einem Taktfahrplan nur geringe Wirkung.

35 ABS Koblenz – Mainz (Tunnelertüchtigung)

Das Projekt Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (PB lfd. Nr. 2) erfüllt effektiver die Bedürfnisse nach Lärmschutz im Mittelrheintal.

Detaillierte Angaben zu den Bewertungsergebnissen werden in Kürze im webbasierten Projektinformationssystem PRINS unter der Adresse <http://www.bvwp-projekte.de/> veröffentlicht.

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-2018/270375

Bijlage(n)

-

Datum

Betreft Beantwoording Inbreng Schriftelijk Overleg Eindhoven-
Düsseldorf

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de beantwoording op de inbreng van uw Kamer naar aanleiding van het schriftelijk overleg over het programma van eisen Eindhoven-Düsseldorf.

Ik vertrouw erop dat ik hiermee al uw vragen naar tevredenheid heb beantwoord en het schriftelijk overleg en de Kamerbehandeling, waar u met uw brief (29984-799/2018D55971) om gevraagd heeft, is afgerond.

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

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

doorgetrokken zou worden naar Rotterdam en Den Haag.

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/270375

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/270375

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 langeafstandsverkeer ("Fernverkehr") en regionaal verkeer ("Schienenpersonennahverkehr"). Het lange afstandsverkeer is vrij toegankelijk voor vervoerders. Het regionale verkeer is aanbestedingsplichting 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/270375

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 comfortniveau) 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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 reizigersaantallen 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.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/270375