

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 799

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 november 2018

Hierbij bied ik u het concept-programma van eisen op hoofdlijnen aan (bijlage 1)¹ dat het Ministerie van IenW samen met de Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) heeft opgesteld ten behoeve van de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf. Het programma van eisen vormt onderdeel van een set aan afspraken tussen Rijk, provincie Noord-Brabant en VRR om de directe treindienst vanaf 2025 te laten rijden.

Met dit programma van eisen scheppen we de kaders om tot een verbetering te komen van de treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf vanaf 2025. Deze geïntegreerde oplossing maakt optimaal gebruik van de huidige krappe capaciteit op het spoor in Duitsland, maar laat genoeg ruimte voor verdere verbeteringen wanneer die capaciteit vergroot wordt na spoorverdubbeling tussen Dülken en Kaldenkirchen cf. de plannen die Duitsland daarvoor heeft.

In lijn met artikel 66a van de Wet personenvervoer leg ik hierbij het programma van eisen aan uw Kamer voor alvorens ik het definitief vaststel. Gegeven de tijd die nodig is voor de openbare aanbesteding, de gunning van het contract en de bestelling en levering van benodigde nieuwe treinen die grensoverschrijdend kunnen rijden, is het van belang dat ik uiterlijk in december 2018 de afspraken kan ondertekenen. Ik vraag u hiermee rekening te houden in de behandeling van deze brief en bijlage. Een voorstel van NS om in het kader van de huidige concessie al vóór 2025 een directe verbinding met Düsseldorf te realiseren bespreek ik op korte termijn tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van Zuid-Nederland.

Voorkeursvariant

In 2015 heeft mijn voorgangster tijdens het BO MIRT met de regio (Limburg en Brabant) afspraken gemaakt om mogelijke treinverbindingen

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

met Duitsland te onderzoeken. In mijn brieven van 19 december 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 427) en 21 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 736) heb ik u geïnformeerd over de uitkomsten van dit door Rijk, regio, ProRail en de Duitse partijen VRR en DB Netz uitgevoerde onderzoek naar een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf voor de periode na afloop van de huidige HRN-vervoerconcessie (vanaf 2025).

Het gezamenlijke onderzoek heeft geleid tot een door alle partijen gedragen voorkeursvariant 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 voorkeursvariant bestaat uit twee stappen. Een eerste stap waarbij vanaf 2025 gedurende een concessieperiode van 14 jaar één keer per uur integratie plaatsvindt tussen de intercity-dienst Eindhoven-Venlo en de Duitse Regional Express naar Düsseldorf e.v. Deze stap levert een reistijdwinst op van 13 à 14 minuten ten opzichte van de referentiesituatie en leidt op de grens tot een verwachte toename van 250.000 reizigers per jaar (+40%). Het betekent ook dat de huidige reguliere binnenlandse intercity van Utrecht naar Venlo één keer per uur «geknipt wordt» op Eindhoven, waardoor doorgaande reizigers naar Venlo moet overstappen op een andere trein. Dit is nadelig voor deze reizigers, echter dit negatieve effect is kleiner dan het positieve effect (grotere reistijdwinst voor reizigers door directe verbinding naar Düsseldorf, kortere reistijd tussen Eindhoven en Venlo) dat wordt bereikt met de internationale trein.

De tweede stap van deze voorkeursvariant is geformuleerd als een ambitie en behelst een versnelling van de directe treindienst vanaf het moment dat de spoorverdubbeling aan Duitse zijde tussen Dülken en Kaldenkirchen gerealiseerd is. Hoewel dit project in Duitsland als prioriteit is aangemerkt, heeft over het moment van deze capaciteitsuitbreiding in Duitsland nog geen besluitvorming plaats gevonden. De extra spoorcapaciteit die hiermee op termijn in Duitsland ontstaat, biedt nieuwe mogelijkheden voor verbetering van de dienstverlening.

Relatie tot binnenlandse treindiensten tussen Eindhoven en Venlo

Met het tot stand brengen 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 stations relatie bedienen. De hoofdrailnetconcessiehouder voor de periode vanaf 2025 moet toestaan dat 1x per uur een andere vervoerder de stations tussen Eindhoven en Venlo bedient. Deze bepaling zal ik opnemen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet vanaf 2025.

Bij het opstellen van het programma van eisen is zoveel als mogelijk aangesloten bij de kwaliteitseisen zoals die nu aan het hoofdrailnet gesteld worden. 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, is afgesproken dat opbrengsten van de reizigers in de internationale trein die op het Nederlandse deel reizen worden toebedeeld aan het hoofdrailnet. Daarmee heeft de concessiehouder van het hoofdrailnet ook een belang bij goed presteren van de directe trein tussen Eindhoven en Venlo.

Openbare aanbesteding door VRR

Het concept-programma van eisen beschrijft de eisen die aan de nieuwe treindienst gesteld gaan worden in termen van dienstregeling, betrouw-

baarheid en kwaliteit. De treindienst zal, zoals in Duitsland verplicht is, openbaar aanbesteed worden door VRR. Maar ook omdat het grootste deel (driekwart) van het traject wordt gereden in Duitsland. VRR is dus ook de primaire concessieverlener.

Het programma van eisen vormt input voor de aanbestedingsdocumenten die VRR zal opstellen voor de aanbestedingsprocedure. De vervoerder die deze aanbesteding wint zal de lijn vervolgens gaan rijden.

Doordat het Nederlandse deel van de verbinding Eindhoven-Düsseldorf verschuift van de Hoofdrailnet (HRN) concessie naar de concessie van de VRR (namelijk één Intercity per uur tussen Eindhoven en Venlo) verschuiven ook de hiermee gemoeide kosten. VRR wordt door Nederland voor deze kostenverschuiving gecompenseerd door middel van een subsidie. Op basis van kengetallen is de hoogte van de te verwachte kosten voor het Nederlandse deel van de lijn bepaald en is een maximum bedrag afgesproken met VRR. De uiteindelijke kosten worden bepaald door het winnende bod in de aanbesteding van VRR. Nadat de uitkomst van de aanbesteding bekend is, zullen nadere financiële afspraken met VRR worden vastgesteld. De vermeden kosten in de toekomstige HRN concessie en de extra opbrengsten die door de reizigersgroei vanwege de verbeterde verbinding verwacht wordt zullen voor de dekking hiervan worden ingezet. Op basis van huidige inzichten kan de verbinding Eindhoven-Düsseldorf op deze wijze kostenneutraal gerealiseerd worden. Echter, pas op het moment dat de financiële afspraken van beide concessies definitief zijn (in 2024), is dit met volledige zekerheid te zeggen. Aangezien de voordelen belangrijk zijn en de risico's beperkt, ben ik bereid op deze basis een overeenkomst met VRR te sluiten in het belang van de reiziger.

Advies consumentenorganisaties en ProRail

De consumentenorganisaties verenigd in het Landelijk Overleg Consumentenorganisaties in het Openbaar Vervoer (Locov) en ProRail heb ik om advies gevraagd op het programma van eisen. Bij het afronden van het concept-programma van eisen heb ik de adviezen zoveel mogelijk verwerkt. Mijn reactie op de adviezen heb ik in de bijlage bij deze brief opgenomen (bijlage 2²).

Juridische verankering afspraken

Zoals eerder met u gedeeld in mijn brief van 21 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 783) is het VRR niet toegestaan om rechtstreeks afspraken te maken met het Koninkrijk der Nederlanden (vertegenwoordigd door het Ministerie van I&W). VRR mag wel afspraken maken met de provincie. Er is daarom gekozen voor een juridische verankering van de afspraken tussen drie partijen.

De provincie Noord-Brabant is bereid om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met VRR op basis waarvan VRR de treindienst kan aanbesteden en contracteren. Het Rijk sluit tegelijkertijd een bestuursovereenkomst met de provincie Noord-Brabant waarin de financiële verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor het Nederlandse deel van de verbinding volledig door het Ministerie van IenW wordt aanvaard en waarin wordt vastgelegd dat IenW voor de provincie zal optreden als verantwoordelijke partij jegens VRR. Deze constructie is positief beoordeeld door de Landsadvocaat.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Vervolg

Na vaststelling van het programma van eisen door uw Kamer streef ik ernaar om voor het eind van 2018 samen met de provincie Noord-Brabant en VRR de overeenkomsten te ondertekenen, zodat VRR kan beginnen met het aanbestedingsproces. Dit is in de eerste plaats een belangrijke mijlpaal voor de door velen lang gekoesterde wens voor een directe en snelle verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Maar vooral ook een heel mooi resultaat van grensoverschrijdende samenwerking tussen Rijk, regio, Prorail en de Duitse partners.

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