

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 816**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 februari 2019

Tijdens het algemeen overleg over internationaal spoorvervoer van 6 februari jl. heeft uw Kamer een aantal aanvullende vragen gesteld naar aanleiding van het concept Programma van Eisen voor de treindienst Eindhoven-Düsseldorf. Ik heb toegezegd u hierover voor het VAO dat naar aanleiding van dit debat is aangevraagd te informeren. Ik wil nogmaals benadrukken dat het voorliggende voorkeursalternatief een breed gedragen besluit is, dat tot stand is gekomen door een intensieve samenwerking tussen IenW, het Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) en de provincies Noord-Brabant en Limburg.

### **Gelijk speelveld**

Tijdens het algemeen overleg stelde het lid Ziengs (VVD) de vraag of er sprake is van een gelijk speelveld bij de nieuwe treindienst Eindhoven-Düsseldorf. Er is een aantal belangrijke waarborgen in het proces en de inhoud van de aanbesteding ingebouwd om een gelijk speelveld te borgen. De treindienst Eindhoven-Düsseldorf is een nieuwe aanbesteding van een bestaande Duitse treindienst (RE13) en de treindienst één maal per uur tussen Eindhoven en Venlo v.v. Deze treindienst zal starten na afloop van de huidige HRN-concessie. Er is dus geen sprake van eventuele compensatie aan de huidige hoofdrailnetvervoerder. Daarnaast wordt aan Nederlandse zijde in de nieuwe HRN-concessie na 2025 expliciet ruimte geboden voor één treindienst per uur tussen Eindhoven-Venlo en verder. Hiermee ontstaat tussen Eindhoven en Venlo samenloop tussen een IC-dienst op het hoofdrailnet en een internationale treindienst die ook de binnenlandse markt bedient. Met deze constructie is er geen sprake van een open toegang treindienst waarvoor de ACM zou moeten beoordelen of met de treindienst het economische evenwicht van een bestaande concessie zou worden aangetast. Ook in de toekomst zal er dus geen sprake zijn van eventuele compensatie.

Zoals in het concept programma van eisen wordt gemeld, zal de treindienst worden aanbesteed door de Duitse regionale vervoersautoriteit Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR). In beginsel kan iedere (trein)vervoerder zich inschrijven voor deze aanbesteding. Op voorhand is er dus sprake van een gelijk speelveld. Het resultaat van de aanbesteding staat zoals gebruikelijk open voor bezwaar- en beroep bij ACM als een vervoerder daar aanleiding toe ziet. Op die manier is er ook achteraf een waarborg op het goed verlopen van de aanbesteding met gelijk speelveld voor de vervoerders die een bod doen.

De vervoerder richt zich op het uitvoeren van de concessieafspraken tegen zo laag mogelijke kosten en baseert het bod bij de aanbesteding daarop. Dit is een model dat ook bij verschillende regionale vervoerconcessies in Nederland wordt gehanteerd. De opbrengsten vallen toe aan de concessieverlenende overheden aan beide kanten van de grens. Ik ben voornemens om de opbrengsten van de reizigers in de internationale trein die op het Nederlandse deel reizen toe te delen aan het hoofdrailnet. Hiermee worden prikkels weggenomen, zodat zowel de (toekomstige) vervoerder op het hoofdrailnet als de (toekomstige) vervoerder van de internationale treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf worden gestimuleerd om de treindiensten op het traject tussen Eindhoven en Venlo zo veel mogelijk complementair aan elkaar uit te voeren. Het is een borging voor afstemming tussen de verschillende treindiensten. De concessiehouder van het hoofdrailnet heeft immers ook een belang bij goed presteren van de directe trein tussen Eindhoven en Venlo. Daardoor zal rekening worden gehouden met o.a. de aansluiting van de dienstregeling van de internationale trein op die van het HRN en waar nodig afstemming worden gezocht. Een minder goede aansluiting betekent immers minder reizigers en daarmee minder opbrengsten. Kortom; ook de gekozen systematiek ten aanzien van de toedeling van de opbrengsten staat een gelijk speelveld niet in de weg.

### **Vervolgstappen**

Het lid Laçin vroeg naar het advies van ProRail over het concept programma van eisen. Dit advies is abusievelijk niet meegestuurd met de beantwoording van het schriftelijk overleg, hoewel dit wel mijn bedoeling was. Ik heb het advies van ProRail als bijlage aan deze brief alsnog toegevoegd<sup>1</sup>. Zoals ik in mijn beantwoording op uw inbreng op het schriftelijk overleg (Kamerstuk 29 984, nr. 810) heb aangegeven is bij de planvorming rond Eindhoven-Düsseldorf waaraan ProRail heeft meegewerkt, rekening gehouden met de op dat moment bekende autonome ontwikkelingen op het spoor. Op basis van deze informatie is met inachtneming van een aantal beheersbare risico's een maakbare treindienst ontworpen. Echter de ontwikkelingen rond de toekomstige dienstregelingen en de daarvoor benodigde capaciteit zijn dynamisch. Zo zijn bijvoorbeeld met het Toekomstbeeld OV nadere ontwikkelrichtingen geschetst. Hierin herken ik de zorg die ProRail in haar advies uitspreekt. Daarover heb ik goed contact met ProRail. Ik heb ProRail naar aanleiding van het advies gevraagd om de benodigde maatregelen verder uit te werken en daarbij ook te duiden op welke wijze de treindienst kan worden geïntegreerd. In het BO MIRT van najaar 2017 zijn hier, zoals ook gemeld in het algemeen overleg van woensdag 6 februari, middelen gereserveerd van zowel Rijk als regio.

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

### **Ten slotte**

Zoals ik tijdens het debat heb aangegeven wil ik u nogmaals attenderen op het belang van een spoedige besluitvorming. Voor de treindienst Eindhoven-Düsseldorf werk ik samen met VRR, dat concessiehouder is voor de verbinding Düsseldorf tot aan de grens met Nederland. Een samenwerking die noodzakelijk is voor een directe treindienst vanuit Eindhoven naar Düsseldorf waarmee voor de internationale reiziger een kwaliteitsverbetering wordt gerealiseerd. VRR neemt de verantwoordelijkheid voor het aanbestedingsproces voor deze treindienst op zich, maar moet hier wel tijdig mee starten. Hiervoor wachten zij op groen licht vanuit Nederland. Wanneer een akkoord vanuit Nederland uit blijft, komt de kans om binnen de VRR concessie vanaf 2025 een directe verbinding te realiseren te vervallen.

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