

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het conceptprogramma van eisen ten behoeve van de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf (Kamerstuk 29 984, nr. 799).

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 vliegvluchten. 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 einden 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 intercity 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.