



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

De consumentenorganisaties in het LOCOV  
T.a.v. de heer P. Jansen  
Postbus 20905  
2500 EX Den Haag

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

Den Haag  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

**Contactpersoon**

J.H.J. Peters  
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-46835992  
jacco.peters@minienm.nl

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2018/203693

Datum 1 oktober 2018  
Betreft Locov consultatie programma van eisen Eindhoven-  
Düsseldorf

Geachte heer Jansen, *beste Paulus,*

Op 7 september 2018 heeft u advies uitgebracht over het programma van eisen voor de treindienst Eindhoven-Düsseldorf. Met deze brief wil ik u allereerst bedanken voor uw uitgebreide advies. Daarnaast wil ik met u delen hoe ik uw advies heb meegenomen in het programma van eisen.

Uw advies bestaat uit een aantal algemene overwegingen en adviezen ten aanzien van specifieke eisen.

**Advies over specifieke onderdelen van het concept programma van eisen**

U adviseert de mogelijkheid van het verlengen van de RE8 – na realisatie spoorverdubbeling aan Duitse zijde – niet op voorhand uit te sluiten. Ik onderschrijf dit, maar er moet dan wel sprake zijn van een toegevoegde waarde ten opzichte van bestaande diensten en niet meer van hetzelfde.

U adviseert de zitplaatskans als eis op te nemen en niet als streven. Ik deel uw wens om een goede zitplaatskans in deze toekomstige verbinding te kunnen garanderen. Bij het opstellen van het programma van eisen is zorgvuldig bezien hoe dit binnen de systematiek van dit contract is te borgen. Het systeem van zitplaatskans en het percentage reizigers dat een zitplaats heeft, komt uit de hoofdrailnetconcessie. Doordat dit gezamenlijke contract een andere opzet kent dan de hoofdrailnetconcessie zijn niet alle sturingsprincipes 1 op 1 te kopiëren in het vervoercontract dat VRR na openbare aanbesteding sluit. Dat betekent dat in het onderzoek gekeken is naar het aantal benodigde stoelen, waarbij de zitplaatskans zoals die nu geldt op het hoofdrailnet maatgevend is geweest. De vervoersanalyse en-prognose voor de komende decennia laat zien dat het minimaal geëiste aantal zitplaatsen op trajectdelen en dagdelen voldoende is.



U geeft aan dat bij het stellen van de eis aan toegankelijkheid zekerheid moet zijn over de perronhoogte aan Nederlandse zijde. Die zekerheid is er voor de te bedienen station Eindhoven, Helmond en Venlo. Voor drie tussenliggende stations (die niet bediend worden door de treindienst Eindhoven-Düsseldorf) geldt dat deze op dit moment nog niet op hoogte zijn, maar in de planning van ProRail voor 2025 gerealiseerd zijn. Uw advies om bij één loket assistentie aan te vragen voor de stations tussen Eindhoven en Venlo neem ik graag over. Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet deze verplichting meenemen.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Datum**  
1 oktober 2018

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2018/203693

U geeft in overweging de meetmethode van klantoordelen aan Nederlandse zijde aan te laten sluiten bij de Nederlandse OV Klantenbarometer. Ik heb dit overgenomen in het programma van eisen en laat de waardering en specificaties aansluiten bij het Nederlandse systeem.

Net als u vind ik het van belang om de reizigerspunctualiteit op het Nederlandse traject te kunnen berekenen en vergelijken met andere trajecten. Om die reden wordt met VRR afgesproken dat (al dan niet door de vervoerder aangeleverde) data wordt gedeeld om de reizigerspunctualiteit te berekenen. Uw advies om op het gehele traject te werken met reizigerspunctualiteit en niet met treinpunctualiteit kan ik niet overnemen. Zonder OV-chipkaartdata is het meten van reizigerspunctualiteit niet realiseerbaar. Logischerwijs zijn deze data niet beschikbaar in Duitsland. Daarom is afgesproken aan te sluiten bij het Duitse en internationaal breed geaccepteerde systeem van het meten van treinpunctualiteit. Het risico dat u schetst van een sterk vertraagde trein in Duitsland die keert op Venlo in plaats van door te rijden naar Eindhoven is niet groter dan op het hoofdrailnet. Bij andere concessies van VRR is een gelijke systematiek en deze werkt naar behoren. Dus ook op de overeengekomen wijze van meten en afrekenen, hebben we voldoende waarborgen dat de vervoerder zo betrouwbaar mogelijk zijn treindiensten exploiteert.

U adviseert de verplichting tot kosteloze levering van actuele reisinformatie conform publicatiedocument NDOV in het programma van eisen op te nemen. Dit advies heb ik overgenomen.

U adviseert acceptatie door de vervoerder van de dragers en reisproducten zoals die op het hoofdrailnet gelden. Dit principe hebben VRR en ik gehanteerd bij het formuleren van de bepalingen, maar uw formulering is beter en heb ik overgenomen.

U advies dat reizigers kunnen in- en uitchecken bij dezelfde paaltjes en poortjes als de HRN-vervoerder heb ik ook overgenomen.

U adviseert toepassing van de HRN-tarieven op het Nederlandse trajectdeel, geen berekening van dubbelopstaptarief en toepassing van langeafstandskorting. Hiervan zijn VRR en ik uitgegaan bij het formuleren van de bepalingen, maar ik heb ook hier uw strengere formulering overgenomen.



Uw opmerking over de standaard voor internationale tickets heb ik eveneens verwerkt.

U stelt dat de verplichting tot overleg en vragen van advies onverkort geldt voor de nieuwe treindienst Eindhoven-Düsseldorf. Ik deel het principe dat consumentenorganisaties betrokken moeten zijn tijdens de uitvoering van het vervoerscontract. IenW zal mede namens VRR die rol vervullen en daarbij de nieuwe vervoerder betrekken.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Datum**  
1 oktober 2018

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2018/203693

### **Algemene overwegingen en advies**

In uw algemene overwegingen geeft u aan dat de toegevoegde waarde van de verbinding vooral ligt op het interregionale niveau. U spreekt van een waardevolle en wenselijke verbetering, maar vraagt aandacht voor een rechtstreekse verbinding tussen de zuidvleugel van de Randstad en Duitsland via Venlo op IC-niveau. In het gezamenlijke onderzoek van Rijk, regio, ProRail en Duitse partners is ook gekeken naar een verbinding van de zuidvleugel en Duitsland. Na grondig onderzoek hebben alle betrokken partijen geconcludeerd dat aan het doortrekken van de treindienst naar Den Haag/Rotterdam te veel onzekerheden kleven en nadelen zijn verbonden. De exploitatiekosten nemen toe, er is – gelet op het hybride karakter van de lijn - sprake van aanzienlijke risico's met betrekking tot de tijdige beschikbaarheid van toegelaten materieel en zal er naar verwachting sprake zijn van een lagere punctualiteit en betrouwbaarheid als gevolg van de lange grensoverschrijdende lijnvoering.

U vraagt in uw advies aandacht voor ongewenste ontwikkelingen voor de huidige dienstregeling als gevolg van de geïntegreerde treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf, zoals het verdwijnen van een tweede IC-dienst naar Venlo en de ongelijke verdeling van de dienstregeling over het uur. U adviseert eerst een contextanalyse uit te voeren aan Nederlandse zijde en een integraal ontwerp na te streven waarin een optimum voor alle reizigers bereikt wordt.

In reactie hierop het volgende. In het gezamenlijk onderzoek zijn verschillende varianten onderzocht en in een gefundeerd proces getrechterd naar één gedragen én realiseerbare voorkeursvariant. Partijen hebben gezien wat op zo kort mogelijke termijn een realistische en betaalbare optie is. Een on top variant zoals u voorstelt, is daarom afgefallen is vanwege hoge kosten in relatie tot verwachte vervoersvraag. Voor de langere termijn geldt dat er ook andere varianten mogelijk blijven, maar dat zal op z'n vroegst aan de orde zijn na realisatie van de spoorverdubbeling aan Duitse zijde.

Het voorstel afzetten tegen de huidige dienstregeling is niet logisch, omdat de binnenlandse dienstregelingen er in 2025 (deels) anders uit zullen zien. In het onderzoek zijn daarom alle lijnvoeringen uit PHS meegenomen. Voor de overige treindiensten is niet altijd zeker hoe de dienstregeling er vanaf 2025 uitziet. Er is rekening gehouden met deze onzekerheid door flexibiliteit in acht te nemen tussen de grens en Eindhoven. In de studie is dus zo integraal mogelijk gekeken naar mogelijkheden en effecten binnen het totaal aan nationale dienstregelingen.



Daarnaast zal de nieuwe vervoerder op de treindienst Eindhoven-Düsseldorf jaarlijks zijn dienstregeling vaststellen en capaciteit aanvragen bij de beheerders. Hierin is de vervoerder verplicht samen te werken met de vervoerder op het hoofdrailnet. Hierover zijn bepalingen opgenomen in het programma van eisen. Tenslotte is de afspraak gemaakt dat de opbrengsten van de reizen op het Nederlandse deel van het traject toevallen aan het hoofdrailnet. Daarmee heeft de vervoerder op het hoofdrailnet ook een extra prikkel om een voor de reizigers zo goed mogelijke dienstregeling te ontwerpen.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Datum**  
1 oktober 2018

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2018/203693

### **Tenslotte**

Het – mede op basis van uw advies – aangepast programma van eisen wordt voorgehangen in de Tweede Kamer. Na de formele voorhang en eventuele behandeling in de Tweede Kamer, wordt het definitieve programma van eisen vastgesteld. Het programma van eisen vormt dan belangrijke input voor de aanbestedingsdocumenten die het Verkeersverbund Rhein Rhur (VRR) gaat opstellen als start van de openbare aanbesteding die uiteindelijk moet leiden tot de selectie van een vervoerder en de bestelling van het benodigde treinmaterieel.

VRR zal – in samenspraak met IenW - dan de aanbestedingsprocedure starten. Gedurende het verloop van de aanbestedingsprocedure is er ruimte om bepaalde zaken aan te passen als gevolg van nieuwe inzichten en/of suggesties van de markt. Wanneer er sprake is van wezenlijke wijzigingen, zal ik u hierover informeren en indien nodig om advies vragen.

Ik ben uiteraard bereid tot een nadere toelichting van deze reactie op uw advies.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink