

## Beantwoording technische vragen PvdD Memo Eindhoven Düsseldorf

**Van:** Marcel Brok

**Verzonden:** vrijdag 23 november 2018

**Aan:** Marco van der Wel; Bart Kuijer

**CC:** STATENGRIFFIE; Erik Schoone

**Onderwerp:** Technische vragen Memo Eindhoven Düsseldorf

Geachte heren Van der Wel en Kuijer,

Onderstaande in blauwe tekst de beantwoording van de vanuit uw fractie gestelde gestelde technische vragen over de memo van Gedeputeerde van der Maat over de verbinding Eindhoven - Düsseldorf per trein van 19 november.

In de memo van gedeputeerde Van der Maat over Verbinding Eindhoven - Düsseldorf per trein (d.d. 19 november) staat:

*"Het voorkeursalternatief leidt per saldo tot een verwachte toename van 2.400 reizigers per etmaal. Per jaar neemt daarmee het aantal reizigers over de grens bij Venlo toe met 250.000 reizigers per jaar, een groei van ca. 40%."*

2.400 reizigers per etmaal, keer 5 werkdagen per week, keer 40 werkweken per jaar, is een kleine half miljoen (480.000) extra reizigers per jaar over het gehele traject.

1. Betreft dit reizigers die anders níet zouden reizen, of betreft het reizigers die zonder dit voorkeursalternatief op andere wijze hun reis zouden maken?

Het betreft per dag ca. +600 reizigers bij de grensovergang bij Venlo. Voor het merendeel betreft het nieuwe reizigers. Bijna de helft van de toename betreft bestaande reizigers die zich via de nieuwe route zullen gaan verplaatsen omdat het voorkeursalternatief een betere reismogelijkheid biedt. Deze reizigers zullen hoofdzakelijk reizigers zijn die momenteel de route via Zevenaar nemen.

2. Met welk doel zullen de te verwachten reizigers, die zonder dit voorkeursalternatief de reis niet zouden maken, vanwege het voorkeursalternatief wèl op reis gaan?

Het reisdoel en daarmee de bestemmingen van reizigers zijn in beeld gebracht in een vervoersanalyse, waarbij een modelstudie is uitgevoerd om de toekomstige situatie in beeld te brengen. Ook is via een enquête in beeld gebracht welke bestemmingen huidige reizigers via Venlo naar Duitsland hebben. Dit blijkt divers, zo is er naast woon-werk verkeer een behoorlijk aantal reizigers in het weekend met een recreatief doel.

De modelstudie die is uitgevoerd is uiteraard een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Dit geeft daarmee een globaal beeld. We verwachten dat er dus nog een extra potentie bestaat in relatie tot bijzondere en specifieke bestemmingen zoals luchthavens, winkelcentra en onderwijsinstellingen die niet concreet in het model konden worden meegenomen.

3. Met welk vervoersmiddel zouden de reizigers, die zonder dit voorkeursalternatief op andere wijze hun reis zouden maken, zich verplaatsen zonder realisatie van dit voorkeursalternatief?

Voor een deel gaat het hier om reizigers die zonder het voorkeursalternatief zouden reizen met de ICE (grensovergang Zevenaar), zie het antwoord bij vraag 1.

Een klein aandeel van de reizigers zouden wellicht anders de bus nemen vanuit Eindhoven of in Limburg, echter ligt het voor de hand dat het voornamelijk automobilisten betreft.

In de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat staat:

*"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."*

4. Welke invloed heeft deze 'knip', naar verwachting, op het aantal reizigers tussen Utrecht en Venlo?

Uit analyses van de reizigersstromen blijkt dat dit tot gevolg heeft dat per saldo rond 300 reizigers minder per etmaal 'over' Eindhoven zullen reizen.

Met vriendelijke groeten,  
Marcel Brok