

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 502

Vragen van het lid **Aptroot** aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de gewenste Intercityverbinding Eindhoven–Heerlen–Aachen* (ingezonden 16 september 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 oktober 2011).

#### Vraag 1

Bent u ermee bekend dat in Duitsland de plannen om de spoorinfrastructuur (grensstation Herzogenrath) uit te bouwen, zodat de geplande Intercityverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken mogelijk wordt, zijn vastgesteld en financieel gedekt en dat alle procedures voor de start van de werkzaamheden zijn doorlopen?

#### Antwoord 1

Ja. Dit is mij per brief van 23 september 2011 door het Aachener Verkehrsverbund medegedeeld.

#### Vraag 2

Is het u bovendien bekend dat de verantwoordelijke Duitse vervoersautoriteit (de Akener Verkehrsverbund/Nahverkehr Rheinland) heeft toegezegd de bovengenoemde Intercity contractueel te integreren waardoor cabotage op het binnenlandse traject Herzogenrath–Aken is toegestaan en de desbetreffende vervoerder volledige partner is bij de verdeling van de inkomsten op het genoemde traject?

#### Antwoord 2

Ja.

#### Vraag 3

Deelt u de mening dat daarmee voor deze Intercityverbinding aan alle eisen is voldaan om haar vanaf 2015 op te kunnen nemen in de nieuwe concessie voor het Nederlandse hoofdrailnet?

#### Antwoord 3

Zoals met de Kamer besproken neem ik een inspanningsverplichting op in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet voor de bediening van de eerste HSL-stations net over de grens, zoals Aken. Dit echter altijd in samenspraak en goed overleg met de grensregio's en het buitenland.

De bediening van Aken heb ik dan ook besproken met minister Voigtsberger van Noordrijn-Westfalen tijdens diens bezoek aan Nederland op 30 augustus jl. Ook voer ik intensief overleg met de grensregio en het Aachener Verkehrsverbund over de verbindingen tussen Heerlen en Aken. Naast vervanging van de huidige Euregiobahn tussen Heerlen-Herzogenrath-Aken door een IC heeft de regio bovendien de wens voor een nieuwe verbinding Heerlen-Kerkrade-Aken (de zogeheten Avantislijn). Er spelen veel belangen (nationaal en regionaal) aan beide zijden van de grens. Daarom is goede afstemming belangrijk.

Overigens, een stop op Herzogenrath maakt een mogelijke IC naar Aken niet sneller. De vervoerders aan beide zijden van de grens moeten hierover van gedachten wisselen en de voordelen tegen de nadelen afzetten. Het is een goed gebruik dat naast de opbrengsten ook de kosten worden gedeeld. Bovendien dient ook aan Nederlandse zijde de infrastructuur te worden aangepast. Op mijn verzoek heeft ProRail een studie uitgevoerd naar gefaseerde spoor-verdubbeling en electrificatie voor het baanvak Heerlen-Herzogenrath op basis van een met de regio overeengekomen wenspakket. Naar aanleiding van het recent aangepaste voorstel van het Aachener Verkehrsverbund (brief d.d. 23 september 2011) heb ik ProRail gevraagd de consequenties hiervan voor de conclusies van de studie te duiden en aan te geven of en, zo ja, welke aanvullende analyses nodig zijn. Ik verwacht hier op korte termijn inzicht in te hebben.

De regio en ik hebben afgesproken om tijdens de BO MIRT-overleggen op 8 en 9 november a.s. te spreken over de mogelijke infrastructurele aanpassingen tussen Heerlen en Aken en met uw Kamer is afgesproken dat ik u daarna informeer over de uitkomsten van dit overleg. Ik wil nu niet vooruitlopen op deze afgesproken overlegmomenten.

#### Vraag 4

Bent u bereid, gezien het belang van deze grensoverschrijdende verbinding voor vooral Parkstad Limburg, deze Intercityverbinding als verplichting in de concessie voor het hoofdrailnet op te nemen?

#### Antwoord 4

Zie antwoord 3.

#### Vraag 5

Wat is de stand van zaken op het gebied van infrastructuur en exploitatie inzake deze Intercityverbinding aan de Nederlandse zijde? Zijn per december 2013 tussen Heerlen en de grens de nodige infrastructurele maatregelen afgerond, net als aan de Duitse zijde de planning is?

#### Antwoord 5

Ik verwijs u naar antwoord 3.

#### Vraag 6

Is het waar dat de regio bereid is om de exploitatiekosten van de bovengenoemde Intercityverbinding op het traject tussen Heerlen en Aken tussen december 2013 en de ingang van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet in 2015 te betalen?

#### Antwoord 6

Dit is nog niet duidelijk. Ik ben schriftelijk door de provincie Limburg en Parkstad Limburg geïnformeerd dat over de wijze waarop moet worden omgegaan met een mogelijk exploitatietekort van de treindienst nog overleg wordt gevoerd met betrokken partijen.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat dit een uitstekende kans is om nu snel de bovengenoemde Intercityverbinding op de rails te zetten en wilt u daartoe de nodige stappen zetten?

#### Antwoord 7

Zie antwoorden 3 en 6.

Tot slot, in het Algemeen Overleg Spoor van 11 oktober jongstleden heb ik u toegezegd u een afschrift te sturen van de antwoordbrief aan het Aachener

Verkersverbund inzake de spoorverbinding Eindhoven – Heerlen – Aken (zie ook het antwoord op vraag 3). Bijgevoegd vindt u het gevraagde afschrift.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.