

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 927

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2021

In de brief over de Bestuurlijke Overleggen MIRT van afgelopen najaar (Kamerstuk 35 570 A, nr. 45) informeerde ik uw Kamer over de tussentijdse uitkomsten van de nadere verkenning van ProRail t.b.v. een intercityverbinding naar Aken. Tijdens het Notaoverleg (Kamerstuk 35 570 A, nr. 44) MIRT (d.d. 7 december 2020) is de motie van de leden Amhaouch en Laçin aangenomen over een keuzebesluit over de intercityverbinding naar Aken voor 1 april (Kamerstuk 35 570 A, nr. 26).

Om goed aan de genoemde motie te beantwoorden, heeft ProRail de afgelopen tijd, in een zorgvuldig ingericht en breed gedragen proces, op basis van de alternatieve plannen van NS en Arriva in de nadere verkenning mogelijkheden uitgewerkt om een intercityverbinding op korte termijn (2025) mogelijk te maken. ProRail is gevraagd de consequenties van intercityverbindingen uit de voorstellen van NS en Arriva (resp. vanuit Den Haag en Eindhoven) te toetsen op logistieke inpasbaarheid en vervoerwaarde. De logistieke toets is uitgevoerd in samenwerking met beide vervoerders voor zowel 2026 als voor de situatie in 2030. Met deze brief informeer ik uw Kamer over de uitkomsten van de nadere verkenning (bijlage)¹.

Tijdens de stuurgroep van 25 maart jl. zijn de uitgewerkte resultaten van de verkenning van ProRail met provincies Limburg, Noord-Brabant, NS en Arriva besproken. Alle partijen onderschrijven de inhoudelijke conclusies en aanbevelingen uit het rapport. Dit heeft geleid tot de gedeelde conclusie dat een intercityverbinding naar Aken per 2025 niet mogelijk blijkt. De voornaamste conclusie van ProRail is dat beide varianten niet inpasbaar zijn binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen, zonder aanvullende maatregelen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Naast voorziene knelpunten in Aken en Heerlen, is er op emplacement Eindhoven nauwelijks ruimte meer voor het toevoegen van treindiensten. Een intercity naar Aken vraagt daarom aanzienlijke infrastructurele maatregelen om de capaciteit op station Eindhoven Centraal te vergroten, maatregelen die tevens nodig worden voor verschillende opgaven in Zuidoost-Nederland. Deze maatregelen brengen hoge kosten met zich mee, in de orde van honderden miljoenen euro's, en zijn niet realiseerbaar voor 2030. Naar aanleiding van uitgewerkte resultaten van de nadere verkenning van ProRail is door de stuurgroep geconcludeerd dat dit niets afdoet aan het eerder genomen besluit met betrokken Nederlandse en Duitse partijen om de verbinding naar Aken gefaseerd te verbeteren.

Op 12 juni 2020 informeerde ik uw Kamer over deze gefaseerde verbetering van de verbinding naar Aken (Kamerstuk 29 984, nr. 897), die in de Nederlandse stuurgroep op 12 maart 2020 en met Duitse partijen op 3 juni 2020 is overeengekomen. De gefaseerde aanpak gaat uit van verbetering van de verbinding Heerlen-Aken op korte termijn door na het gereedkomen van infrastructuur aan Nederlandse en Duitse zijde een tweede regionale sneltrein te rijden van Maastricht en Heerlen naar Herzogenrath (2023) en Aken (2025). Uitgangspunt daarbij is dat deze sneltrein zonder extra kosten kan worden gerealiseerd. Door gelijktijdig de verbinding Maastricht-Luik mogelijk te maken, wordt hierdoor tweemaal per uur een Drielandentrein gerealiseerd die past bij zowel de regionale als de internationale vervoersvraag. Vanuit de gezamenlijke wens om op termijn perspectief te houden op een intercityverbinding naar Aken, is het de ambitie van betrokken partijen om in lijn met het eerdere besluit over de gefaseerde aanpak een IC verbinding voor de langere termijn verder uit te werken. Het gaat hierbij zowel om het inpasbaar maken van de intercity op het Nederlandse en Duitse spoor als om het daadwerkelijk aanbieden van de verbinding door een spoorvervoerder. Op basis van de uitkomsten van de lopende marktverkenning internationale verbindingen in open toegang wordt bekeken hoe dit laatste georganiseerd kan worden en welke tussenstappen daarvoor nodig zijn.

Ten opzichte van een tweede regionale sneltrein van Maastricht naar Heerlen en Aken welke per 2025 is voorzien, is in de onderzochte alternatieven de reistijdwinst van intercityverbindingen vanuit Den Haag en in mindere mate vanuit Eindhoven beperkt, zo blijkt uit het rapport van ProRail, doordat de beoogde reistijdverkortings niet te realiseren blijkt. Reizigers blijken sneller per trein naar Aken kunnen reizen via andere verbindingen. Lange en complexe intercityverbindingen vanuit de Randstad brengen bovendien betrouwbaarheids- en punctualiteitsrisico's met zich mee, vanuit Den Haag krijgt een intercity ook te maken met lange halteer- en keertijden in Eindhoven en Aken van dertig minuten of langer.

De verkenning van ProRail toont eveneens aan dat het aantal reizigers beperkt is voor Randstad-Eindhoven en met name een regionale vervoerswaarde vanuit Eindhoven en Limburg bedient². Dit is ook terug te zien in het verwachte aantal extra internationale reizigers (400–700 per dag) en het verwachte effect op binnenlandse reizigers (–100 tot 200 per dag) ten opzichte van een tweede regionale sneltrein (2.450 reizigers in totaal per dag). Dit resulteert in een verwacht jaarlijks exploitatietekort van € 6–€ 7,5 mln. (variant Eindhoven) tot € 10–€ 15 mln. (variant Den Haag) per jaar.

De uitkomsten van de nadere verkenning van ProRail benadrukken nogmaals de noodzaak voor maatregelen rond station Eindhoven om dit station als (internationale) knoep verder te kunnen ontwikkelen.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Dit sluit aan bij de inzichten in de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV en de reeds gemaakte afspraken in het BO MIRT van afgelopen najaar. In de lopende MIRT-studie toekomstvast emplacement Eindhoven, waar ik reeds € 50 mln. voor beschikbaar heb gesteld, zullen naast de urgente opgaven ook de internationale ambities zoals een intercityverbinding met Aken worden betrokken. In het NO MIRT van dit najaar zal ik u over de voortgang informeren.

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