

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

2104

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken over *grensoverschrijdend vervoer* (ingezonden 1 maart 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken (ontvangen 4 april 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat de Provinciale Staten van Limburg een tweetal moties hebben aangenomen over concrete afspraken met Duitsland en België over de aanleg van infrastructuur voor grensoverschrijdende verbindingen en financiering van de ombouw van treinstellen, om zo station Eijsden op korte termijn weer te bedienen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bereid uw medewerking te geven aan de uitvoering van deze moties voor zover dit binnen de bevoegdheden van de Rijksoverheid valt?

Antwoord 2

Wat betreft de motie inzake grensoverschrijdende aanbesteding regionale spoorconcessie merk ik op dat het hoofdzakelijk om regionale bevoegdheden gaat. In mijn voortgangsbrief van 7 maart 2011 heb ik aangegeven een inspanningsverplichting te zullen opnemen in de nieuwe vervoerconcessie vanaf 2015 voor het aanbieden van treindiensten op grensoverschrijdende trajecten (Kamerstuk 31553-7).

De motie spreekt ook over het toevoegen van de stoptreindiensten tussen Heerlen en Sittard en ten zuiden van Roermond aan de regionale concessie. Deze diensten vallen onder de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Momenteel laat ik een onderzoek uitvoeren naar de effecten van het veranderen van de reikwijdte van het hoofdrailnet. Mede op basis daarvan neem ik een besluit over de reikwijdte van het hoofdrailnet vanaf 2015. De Kamer wordt over dit onderzoek geïnformeerd in samenhang met het beleidsvoornemen over de vervoerconcessie.

Wat betreft de motie inzake bediening station Eijsden en verder volg ik de lijn van mijn ambtsvoorganger. Ik ben niet tegen de bediening van station

Eijsden. Daarom blijft de infrastructuur van station Eijsden op orde, zodat bediening van het station in de toekomst mogelijk blijft. Mijn ministerie heeft samen met de provincie Limburg en de gemeente Eijsden de mogelijkheden voor de bediening van station Eijsden onderzocht en dit heeft geleid tot de gezamenlijke conclusie dat er geen mogelijkheid was om de bediening van het station tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te exploiteren. Naar aanleiding van de motie Anker/Mastwijk (Kamerstuk 32 351, nr. 9) heb ik de regio laten weten dat ik altijd open sta voor een gesprek wanneer men op basis van nieuwe inzichten wél mogelijkheden ziet om het station op een financieel verantwoorde manier weer te bedienen. Het initiatief is dus aan de regio.

Vraag 3

Deelt u de opvatting dat een verbinding met de HSL-steden Aken en Luik de hele Euregio met zijn 3,5 miljoen inwoners aantrekkelijker maakt voor het internationale bedrijfsleven en kennisnetwerken?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Houdt u bij de voorbereidingen voor de concessieverlening voor het hoofdrailnet rekening met het feit dat er in diverse regio's, zoals Limburg, maatwerk geboden kan worden met betrekking tot grensoverschrijdend vervoer? Zo ja op welke wijze? Wilt u bij de beantwoording van deze vraag concreet ingaan op de eerder door de Kamer aangenomen motie-Mastwijk/Anker (Kamerstuk 32 351, nr. 3, 22 april 2010) waarin wordt opgeroepen om in toekomstige concessies nadrukkelijk aandacht te besteden aan verbindingen tussen buitenlandse steden en Nederland? Wilt u bij de beantwoording van deze vraag ingaan op de gedachte om een grensoverschrijdende vervoersautoriteit te vormen waarbinnen overleg gevoerd kan worden tussen de verschillende betrokken overheden en (rail)vervoerders om te komen tot een zo efficiënt mogelijk OV-systeem in de Euregio?

Antwoord 4

Conform de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling tussen rijk en regio, verleen ik de concessie voor het nationale spoornet en zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor het regionale verkeer en vervoer. In mijn voortgangsbrief grensoverschrijdend spoorvervoer¹, ben ik onder meer ingegaan op de bediening van de HSL-stations net over de grens. Door deze bediening zou het nationale net gekoppeld worden aan het HSL-netwerk net over de grens. Voor het regionale maatwerk ligt de bevoegdheid bij de decentrale overheden en haar collega's over de grens. Voor grensoverschrijdende lijnen, zowel bus als gedecentraliseerd spoor, vindt uiteraard afstemming met de bevoegde buitenlandse autoriteiten plaats. Het is aan de regio's om te overwegen om hun bevoegdheden te bundelen in een grensoverschrijdende vervoersautoriteit indien zij menen zo tot een efficiënter regionaal aanbod te kunnen komen voor de reiziger.

Vraag 5

Zijn er tussen uw ministerie en de ministeries in Duitsland en België contacten over investeringstrajecten Heerlen-Herzogenrath, de Avantislijn en de lijn Hasselt-Maastricht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, in welke fase is de besluitvorming rond deze trajecten?

Antwoord 5

Tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de relevante autoriteiten in de buurlanden vindt geregeld overleg plaats over de door u genoemde projecten. Ik verwijs u voor de stand van zaken rond deze projecten naar mijn voortgangsbrief over grensoverschrijdend spoorvervoer van 7 maart 2011.

¹ kenmerk lenM/BSK-2011/10130

Vraag 6

Zijn er op dit moment businesscases ontwikkeld voor de lijnen Eindhoven–Venlo–Duisburg, en Eindhoven–Heerlen–Aken? Wat is de stand van zaken?

Antwoord 6

Ja. Zoals vermeld in de kamerbrief over treinverbindingen naar Duitsland van 28 januari 2010 (kenmerk VenW/DGMO-2010/153) heeft de NS businesscases ontwikkeld en besproken met Eindhoven en Limburg. Sindsdien is er gestudeerd op mogelijkheden om de verbindingen aantrekkelijker te maken. Op 13 april 2011 wordt een stakeholders bijeenkomst georganiseerd door de werkgroep van de projectorganisatie van de Regions of Connected Knowledge (RoCK) naar aanleiding van recent onderzoek naar de verbeter mogelijkheden voor het vervoer tussen Eindhoven – Düsseldorf. Zie voor wat betreft de stand van zaken ook mijn voortgangsbrief van 7 maart 2011.