Geachte heer Sistenich,

Veel dank voor uw brief van 23 september jongstleden.

U informeert in uw brief naar de stand van zaken omtrent de door u gewenste IC-bediening van Aken en concludeert dat u alle noodzakelijke voorwaarden heeft geschapen om de IC naar Aken als resultaatsverplichting in de ‘Hoofdrailnetconcessie’ op te nemen. Ik voorzie u graag van nadere informatie.

Grensoverschrijdend spoorbeleid

Zoals door mijn Minister met de Tweede Kamer en de regio is besproken neemt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een inspanningsverplichting op in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet voor de bediening van bepaalde ‘eerste’ HSL-stations net over de grens, zoals Aken. Dit echter altijd in samenspraak en goed overleg met de grensregio’s en het buitenland, want de hoofdrailnetvervoerder is voor het daadwerkelijke vervoer afhankelijk van buitenlandse partijen. Als noodzakelijke voorwaarden stelt de minister dat de grensoverschrijdende infrastructuur geschikt moet zijn en dat de vervoersautoriteiten en/of de vervoerders aan beide zijden van de grens samenwerken en goede afspraken hebben gemaakt over de financiering van de exploitatie. Zij zal zich daar zelf ook voor inzetten.

Infrastructurele aanpassingen Heerlen-Aken

Om uit Nederland met een IC op Aken te rijden dient allereerst de infrastructuur geschikt te zijn. In uw brief stelt u dat de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur aan Duitse zijde momenteel zijn gepland maar nog niet uitgevoerd. De Nederlandse infrabeheerder, ProRail, heeft zoals u weet op verzoek van de Minister een studie uitgevoerd naar spoorverdubbeling en elektrificatie voor het baanvak Heerlen-Herzogenrath op basis van een met de regio overeengekomen wensenpakket.

Uw organisatie en de betrokken overheden in Limburg zijn nauw betrokken geweest bij dit onderzoek naar de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur om een extra treindienst naar Aken mogelijk te maken. Deze noodzakelijkheid is in een ander daglicht komen te staan nu u met de regio besloten heeft de huidige stoptrein te laten vervallen. Prorail onderzoekt momenteel de consequenties hiervan op de conclusies van de bovenstaande verkenningen aan Nederlandse zijde en staat daarbij ook in contact met DB Netz ondermeer in verband met de consequenties voor al dan niet noodzakelijke investeringen in Herzogenrath. De minister zal, zoals afgesproken met de regio, op bestuurlijk niveau de infrastructurele aanpassingen bespreken tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

Financiering exploitatie Heerlen-Aken

In uw brief geeft u aan dat de exploitatiekosten van de verbinding geheel door Nederland worden gedragen Ik vind het belangrijk dat naast de opbrengsten ook de kosten worden gedeeld, zoals thans ook bij de Euregiobahn gebeurt. Een deling van de kosten op de grens ligt daarbij voor de hand. Ik verneem daarom gaarne van u een bevestiging dat uw organisatie de gesprekken over een redelijke kostenverdeling van de exploitatie weer wenst op te pakken.

Overigens lijkt het niet reëel om in te zetten op uw gehele wens om naast de IC op Aken ook twee keer per uur een stoptrein te willen rijden tussen Heerlen en Aken over de nog aan te leggen Avantislijn. Het lijkt realistischer om op Heerlen-Aken te prioriteren, zowel wat betreft de infrastructurele aanleg als wat betreft het aan te bieden vervoer. Voor de Nederlandse overheid ligt de prioriteit op de verbinding Heerlen-Herzogenrath-Aken. Met alle betrokkenen willen wij de komende jaren hard werken om deze grensoverschrijdende verbinding te verbeteren.

Zodra de aanvullende analyses van ProRail gereed zijn zal ik op zeer korte termijn het initiatief nemen voor een bijeenkomst met alle betrokkenen. Het is van belang voor de toekomstperspectieven van de spoorverbindingen naar Aken dat de wensen van de provincie Limburg, AVV, IenM en de vervoerders goed op elkaar passen en financieel haalbaar zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

namens deze,

DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,