

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 978

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 april 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij 6 april jl. gevraagd om voorafgaand aan het notaoverleg MIRT van 11 april te reageren op een brief die zij van de provincie Limburg, de gemeente Heerlen en enkele werkgeversorganisaties hebben ontvangen, met betrekking tot de IC Randstad-Aken. Dit doe ik natuurlijk graag.

Het verbeteren van de internationale treinverbindingen en het goed aansluiten op HSL knooppunten over de grens is opgenomen in het coalitieakkoord en staat hoog op mijn agenda. Het appèl van de schrijvende partijen om hier in de komende jaren met elkaar werk van te maken ondersteun ik dan ook van harte.

Naar het verder verbeteren van de verbinding naar Aken op kortere en langere termijn is in de afgelopen jaren al veel onderzoek verricht met de provincie Limburg, provincie Brabant en de Duitse vervoersautoriteit NVR. Daarbij is de conclusie geweest dat voor een frequente IC-verbinding tussen Amsterdam-Heerlen-Aken een zeer forse exploitatiesubsidie nodig is en grote uitdagingen met zich meebrengt op punctualiteit en betrouwbaarheid. Op basis van deze uitkomsten heeft mijn ambtsvoorganger met de Nederlands Duitse stuurgroep de gefaseerde aanpak afgesproken¹. Om invulling te geven aan deze afspraak en aan de motie van de leden Boulakjar en Alkaya² zet ik met de provincie Limburg, provincie Brabant en de Duitse vervoersautoriteit NVR gezamenlijk stappen op de realisatie van deze gefaseerde aanpak.

De eerste stap is het verhogen van de frequentie met een tweede sneltrein tussen (Luik-) Maastricht-Aken per uur. In Landgraaf wordt op dit moment hard gewerkt om de infrastructuur in Nederland gereed te maken. Deze tweede sneltrein is voorzien om eind dit jaar tot Herzogenrath te rijden en

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 897.

² Kamerstuk 29 984, nr. 934.

na het gereedkomen van infrastructuur in Duitsland, voorzien vanaf 2025, verder te rijden naar Aken.

De tweede stap is het realiseren van de ambitie van een directe intercityverbinding naar Aken. Vervolgonderzoek³ leert ons dat de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken beter past bij de reizigersbehoefte en minder nadelen kent ten aanzien van punctualiteit en betrouwbaarheid dan de variant door naar de Randstad. Wel is een grootschalige aanpassing van het spoor en het station Eindhoven daarvoor noodzakelijk. Eindhoven Centraal kan naast de grote en sterk groeiende vervoervraag op regionaal, nationaal en internationaal niveau onvoldoende plaats bieden aan nieuwe verbindingen.

Om ruimte te maken op het spoor voor deze IC verbinding Eindhoven-Aken en Eindhoven als (internationale) knoop verder te ontwikkelen, is de studie Toekomstvast spoor zuidoost Nederland gestart. Voor dit project is reeds € 50 miljoen gereserveerd in het Mobiliteitsfonds⁴. Bij deze studie wordt vanuit een breder perspectief gekeken naar de benodigde aanpassingen om de urgente opgaven om het spoorvervoer op regionaal, nationaal en internationaal niveau verder te laten doorgroeien. Ik streef ernaar om de uitkomsten van deze studie met de regionale partners in het BO MIRT dit najaar te bespreken.

De uitwerking op de motie Geurts-Minhas⁵ naar kansen op de korte termijn voor een verbinding Eindhoven-Aken is in een afrondende fase. Ik verwacht uw Kamer hierover spoedig te informeren.

In de brief van Heerlen en andere organisaties wordt tevens de link gelegd tussen de nieuwe vervoerconcessie van het hoofdrailnet (HRN) en de verbinding naar Aken. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan het Programma van Eisen van de HRN-concessie en kan ik niet vooruitlopen op de omvang van de concessie. Conform verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, zal ik uw Kamer binnenkort nader informeren over de voortgang van het werkproces richting de nieuwe HRN-concessie.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

³ Kamerstuk 29 984, nr. 927.

⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 45.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 933.