

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 98

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 april 2013

Op uw verzoek hierbij mijn reactie op de brief van het Duitse vervoersverbond NVR–AVV over de spoorlijn Heerlen–Aken (zie bijlage)¹. Tevens betrek ik hierbij de recente communicatie die met Duitsland heeft plaatsgevonden.

De brief van NVR–AVV bevat een steunbetuiging voor de Limburgse wens tot extra investeringen in het spoor tussen Heerlen en Landgraaf. De brief gaat niet in op de lopende gesprekken over het voorloopbedrijf, een diesel-IC tussen Heerlen en Aken voor de periode 2013–2018 zonder noodzakelijke infrastructurele investeringen. Er is daarom contact gelegd met de afzender om nadere afspraken te kunnen maken.

Momenteel wordt tussen Aken en Heerlen *de Euregiobahn*, een stoptrein, gereden door DB Regio in samenwerking met NS. NS heeft mij geïnformeerd de vervoerdersrol aan Nederlandse zijde te vervullen en hiervoor jaarlijks kosten te dragen.

Bij regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen heeft in Nederland allereerst de grensregio de taak tot afspraken te komen over de verbinding met de betrokken partijen. Daarbij is er een mogelijkheid dat mijn Ministerie een financiële bijdrage levert om deze verbinding tot stand te brengen.

ProRail heeft in september 2011 een rapport opgeleverd over de regionale wens van 2 grensoverschrijdende treinen per uur tussen Aken en Heerlen over Herzogenrath (1 stoptrein en 1 IC). In deze periode informeerde vervoersverbond NVR–AVV de Nederlandse partijen echter met ingang van december 2013 de stoptrein (de Euregiobahn) niet langer naar

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Heerlen te laten rijden. De regio streefde als vervanger op de korte termijn naar een voorloopbedrijf waarmee een alternatief zou worden geboden als eerste stap op weg naar een IC-verbinding. Dit initiatief van de regio is als afspraak verankerd in de BO MIRT 2011.

Onder leiding van de Provincie Limburg wordt sinds januari 2012 gewerkt aan de zogenaamde eerste fase, i.c. afspraken over het voorloopbedrijf. Zoals ik tijdens het MIRT-overleg heb aangegeven hoop ik dat alle betrokken partijen voor de zomer tot afspraken kunnen komen over het voorloopbedrijf. Inmiddels is vanuit NVR kenbaar gemaakt dat het voortzetten van de Euregiobahn ook een serieus te overwegen optie is. Ook de provincie Limburg heeft aangegeven dat zij zich er in kunnen vinden dat dit alternatief wordt meegenomen bij het uitwerken van de afspraken voor de eerste fase. Dit wel onder de voorwaarde dat indien besloten wordt tot voortzetting van de Euregiobahn er zo spoedig mogelijk vervolg wordt gegeven aan de uitwerking van en afspraken over de tweede fase, de beoogde toekomstige IC-verbinding.

Op korte termijn zal in overleg met alle betrokken partijen worden bepaald welke informatie beschikbaar is en aanvullend beschikbaar moet komen voor het maken van deze afspraken. Daarbij gaat het onder meer om het vaststellen van de vervoersvraag passend bij de beoogde verbinding en dienstregeling (en voor de eventuele verschillende opties die daarvoor bestaan), de inpasbaarheid op het bestaande spoor en de eventueel benodigde infrastructurele investeringen, de exploitatiekosten en de wijze waarop deze kunnen worden gedragen.

Naar aanleiding van de brief van NVR–AVV is er met hen contact gelegd om helderheid te krijgen over hun positie ten aanzien van het voorloopbedrijf (de eerste fase) en de relatie tot de tweede fase (een geëlektrificeerde verbinding). Hieruit kwam naar voren dat NVR–AVV de wens van de provincie Limburg ondersteunt om te investeren in de infrastructuur tussen Landgraaf en Heerlen. NVR–AVV gaf aan eind dit jaar inzicht te willen hebben in de noodzakelijke investeringen aan beide zijden van de grens zodat er tijdig een besluit kan worden genomen.

Afgesproken is dat samen met alle partners aan beide zijden van de grens het komende jaar wordt gebruikt om:

- duidelijke afspraken te maken over de eerste fase (een diesel IC Heerlen–Aken danwel de voortzetting van de Euregiobahn. Planning zomer 2013).
- en aansluitend afspraken te maken over de tweede fase. Planning eind 2013 waarbij eerst helderheid moet ontstaan over het gewenste treinproduct (onder andere de scope, frequentie, financiering exploitatie) voor (Eindhoven)–Heerlen–Aken alvorens afspraken kunnen worden gemaakt over de benodigde infrastructurele investeringen aan beide zijden van de grens.

Hiervoor zal ik in ieder geval de gereserveerde middelen (23,8 mln. plus de mogelijkheid om de 9 mln. voor de Avantislijn te realloceren) beschikbaar houden.

Met deze afspraken is er een duidelijke route uitgestippeld waarlangs de besluitvorming over de grensoverschrijdende verbinding Heerlen–Aken tot stand kan komen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld