

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

2920

Vragen van het lid **Wiegman-Van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van de infrastructuuraanpassingen van de spoorlijn Heerlen-Aachen en de realisatie van een intercityverbinding op dit traject* (ingezonden 11 juni 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 juli 2012).

Vraag 1

Kent u de brief van de Duitse vervoersautoriteit NVR/AVV van 30 maart 2012 waarin wordt aangegeven dat:

- a. de infrastructuur in het grensstation Herzogenrath tot 2014 zodanig wordt uitgebreid (inclusief elektrificatie) dat er aan Duitse kant niet langer infrastructurele knelpunten bestaan voor de realisatie van de intercityverbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen;
- b. NVR/AVV heeft besloten (besluit NVR-Verbandsversammlung van 22 maart 2012) een exploitatiebijdrage voor het Duitse deel van de intercity Heerlen-Aachen voor haar rekening te nemen; en
- c. NVR/AVV een contract wil sluiten met NS over de exploitatie aan Duitse zijde in het kader van de bediening binnen de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u ermee bekend dat sinds april 2012 ook daadwerkelijk door de aannemer aan genoemde uitbreiding wordt gewerkt voor € 8 mln. zonder dat er van Nederlandse zijde een duidelijke bevestiging is dat de intercityverbinding binnen de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet überhaupt gaat rijden?

Antwoord 2

Mij is bekend dat momenteel gewerkt wordt aan een tweetal nieuwe wisselverbindingen nabij Herzogenrath. Voor zover mijn informatie strekt voorzien die verbindingen in de behoefte die voortvloeit uit de keuzes voor de toekomstige lijnvoering van de Duitse regionale treinen en is er geen direct verband met de IC verbinding Nederland – Aken.

Vraag 3

Deelt u de mening dat hiermee van Duitse zijde aan alle randvoorwaarden, zoals door u gesteld in uw brieven van 18 november 2011 (beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015)¹ en 25 november 2011 (uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT, najaar 2011)² is voldaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Neen, die mening deel ik niet. Samen met provincie Limburg, Parkstad Limburg, NVR/AVV, ProRail, DB Netz en NS wordt constructief overlegd over de toekomstige verbinding naar Aken. ProRail en DB Netz werken momenteel samen een variantenstudie uit om vast te stellen of en zo ja welke infrastructuur maatregelen aan Nederlandse en Duitse zijde nodig zijn. Op verzoek van de regio wordt deze vraag beantwoord voor meerdere varianten voor het toekomstige grensoverschrijdende treinproduct. Eerst wordt per variant gekeken naar de infrastructurele consequenties en hoe de dienstregeling van elke variant er exact uitziet. Vervolgstap zal zijn dat op basis van die uitkomsten per variant de exploitatieve consequenties (benodigd materieel, opbrengsten en kosten) in beeld worden gebracht.

Daarnaast wordt nu ook gesproken over de wijze waarop de exploitatie organisatorisch vorm wordt gegeven. Uitgangspunt hierbij is dat NS de treindienst samen met een Duitse vervoerder exploiteert en dat het eventuele exploitatietekort in Duitsland gedurende de looptijd van de concessie wordt afgedekt door de Duitse vervoersautoriteit.

Pas als het bovenstaande proces zorgvuldig is doorlopen en de definitieve keus uit de varianten is gemaakt en partijen zich daaraan (ook wat betreft financiële consequenties) hebben verbonden, kan gestart worden met de realisatie.

Vraag 4

Waarom is nog steeds niet besloten welke infrastructurele maatregelen aan Nederlandse zijde tussen Heerlen en de grens zullen worden uitgevoerd en wanneer deze afgerond zullen zijn? Bent u bereid, teneinde het proces niet langer te vertragen, om vóór het algemeen overleg MIRT d.d. 28 juni 2012 het plan van aanpak voor de uitbouw aan Nederlandse zijde aan de Kamer voor te leggen?

Antwoord 4

Zie antwoord 3. Er is nog geen eenduidig en gedragen beeld over het toekomstig treinproduct. Het resultaat van de variantenstudie is invoer bij de besluitvorming en onderhandeling over de voorkeursvariant. Zodra het proces is doorlopen is duidelijke welke aanpassingen in Nederland en Duitsland noodzakelijk zijn en welke financiële dekking hiervoor benodigd is. Ik verwacht in juli 2012, op basis van het Plan van Aanpak van Prorail en DB Netz, zicht te hebben op de planning.

Vraag 5

Kunt u uitleggen op welke manier u de regierol in de onderhandelingen over de grensoverschrijdende intercityverbindingen, waarvoor een «zware inspanningsverplichting» zal gelden, invult in het algemeen, en specifiek voor Heerlen-Aachen?

Antwoord 5

Ik wil dat alle betrokken partijen geprikkeld blijven om zich in te zetten voor het realiseren of verbeteren van deze grensoverschrijdende verbindingen. Daarom heb ik gekozen voor een zware inspanningsverplichting voor NS. De zware inspanningsverplichting geldt voor enkele HSL-stations net over de grens (Aken, Luik, Düsseldorf en Antwerpen). De NS zal op transparante en constructieve wijze overleggen over de gewenste invulling van de grensoverschrijdende verbinding met de betrokken regio's, zoekt overeenstemming met het buitenland over samenwerking met de buitenlandse vervoerder en verdeling van de kosten en opbrengsten. NS is hierbij wel afhankelijk van de medewerking die zij vanuit het buitenland (van regionale overheden en van

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 343.

² Kamerstuk 33 000-A, nr. 20.

vervoerder) krijgt. Ik en mijn ambtenaren zullen waar nodig proactief contact zoeken met relevante overheden, vervoerders en infrabeheerders in binnen en buitenland.

Daarnaast is van belang dat de infrastructuur toereikend is zodat er een goede verbinding kan worden geboden. Daar waar de buitenlandse infra niet op orde is zal ik contact opnemen met mijn buitenlandse collega om het belang van aanpassing te onderstrepen. Daar waar de spoorinfrastructuur op Nederlands grondgebied niet op orde is zal ik ProRail opdracht geven te onderzoeken wat er moet gebeuren.

Specifiek voor de verbinding naar Aken geldt dat er mogelijk een concurrerende verbinding van Heerlen naar Aken via het bedrijventerrein Avantis aangelegd wordt. Bij de beoordeling of de infrastructurele aanpassingen tussen Heerlen en Herzogenrath kosteneffectief zijn zal ook de aanleg van de aanspalende spoorlijn worden beschouwd.

Vraag 6

Welke rol moet NS volgens u in de genoemde onderhandelingen hebben – een volgende of een bepalende? Welke rol ziet NS zelf voor zich in dit proces? Komt dit overeen met wat u voor ogen heeft om tot een aantrekkelijk en toekomstvast nieuw product te komen?

Antwoord 6

Zowel IenM als NS zien het als een gezamenlijk project van de betrokken partijen. Afhankelijk van het onderwerp is NS soms een meer volgende partij (bijvoorbeeld bij het bepalen van de benodigde infrastructuur) of een meer bepalende partij (bijvoorbeeld bij het doorrekenen van de exploitatieve consequenties per variant).

Vraag 7

Wat verstaat u onder een goede invulling van de «zware inspanningsverplichting» op de grensoverschrijdende intercityverbindingen en wat verstaat NS daaronder?

Antwoord 7

Zie antwoord 5. NS ziet dit ook als de invulling van het begrip zware inspanningsverplichting en handelt hiernaar in het beschreven proces.

Vraag 8

Kunt u toelichten, welke concrete voorstellen er vanuit NS in genoemde onderhandelingen zijn gedaan, om de «zware inspanningsverplichting» op de diverse grensoverschrijdende trajecten vorm te geven en specifiek voor Heerlen-Aachen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals beschreven bij antwoord 3 loopt het proces nog en ook de komende tijd zal NS hier concreet aan bijdragen. Tot nu toe heeft NS o.a. concreet meegewerkt aan het vaststellen van de te onderzoeken treindiensten, de wijze waarop deze onderzocht worden, en voorstellen gedaan voor de samenwerking met een Duitse partner.

Vraag 9

Delen u en NS de mening dat het exploiteren van een grensoverschrijdende intercitydienst door NS als onderdeel van de hoofdrailnetconcessie in opdracht van de verantwoordelijke vervoersautoriteit(en) zonder wettelijke of juridische belemmeringen mogelijk is en ook veruit de eenvoudigste en meest efficiënte optie is? Is dit ook uw inzet en die van NS? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het uitwerken van de wijze waarop de exploitatie organisatorisch vorm krijgt, is onderdeel van het in antwoord 3 geschetste proces. Hierbij zal ook naar de wettelijke en juridische randvoorwaarden gekeken worden. Pas na deze uitwerking kan een uitspraak worden gedaan wat de meest wenselijke vorm is. Uitgangspunt voor mij en NS is dat de exploitatie zal plaatsvinden met een Duitse vervoerder op Duits grondgebied en met een Belgische vervoerder op Belgisch grondgebied.

Vraag 10

Bent u bereid het ertoe te leiden dat NS als beoogd concessiehouder de volledige verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de intercityverbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen op zich zal nemen?

Antwoord 10

Nee, zie ook mijn voorgaande antwoorden. Ik wil dat alle betrokken partijen geprikkeld blijven om zich in te zetten voor het realiseren of verbeteren van deze grensoverschrijdende verbindingen. Daarom heb ik gekozen voor een zware inspanningsverplichting voor NS en niet voor een resultaatsverplichting. Bij een resultaatsverplichting zou ik de onderhandelpositie van NS richting buitenlandse partijen ondermijnen wat ten koste gaat van de maakbaarheid.

Vraag 11

Bent u, nu aan alle voorwaarden is voldaan, bereid om in ieder geval de intercityverbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen als duidelijk geformuleerde resultaatsverplichting op te nemen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet?

Antwoord 11

Nee, zie antwoord 10

Vraag 12

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór het notaoverleg over de concessie voor het hoofdrailnet op 2 juli 2012?

Antwoord 12

Ja.