

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

360

Vragen van de leden **De Kort** en **Minhas** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Intercity Eindhoven-Aken loopt mogelijk vertraging op 2025 zeer ambitieus»* (ingezonden 25 oktober 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 november 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Intercity Eindhoven-Aken loopt mogelijk vertraging op 2025 zeer ambitieus»?¹

Antwoord 1

Ja, dit artikel heb ik kunnen lezen.

Vraag 2

Bent u van mening dat het realiseren van een directe IC-verbinding op het traject tussen Eindhoven en Aken een belangrijk speerpunt moet zijn, gezien de economische en academische meerwaarde van beide regio's en het feit dat Duitsland onze belangrijkste handelspartner is?

Antwoord 2

Ik vind het van belang om gebieden, ook over de grens, goed met elkaar te verbinden. Daarom is al in 2020 een aanpak afgesproken om de verbinding in fases te verbeteren, te beginnen met een tweede sneltrein Maastricht-Aken per 2025. Samen met de verschillende betrokken partners zet ik stappen op verbetering van de verbinding Eindhoven-Aken.

Vraag 3

Klopt het dat u in de Kamerbrief van 21 april jl. aangeeft dat in lijn met de motie Geurts/Minhas (Kamerstuk 29 984, nr. 933) op korte termijn onderzocht zal worden of per december 2024 de mogelijkheid is voor een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken op dagranden en/of weekenden? Zo ja, hoe rijmt u

¹ Studio040, 5 oktober 2023, «Intercity Eindhoven – Aken loopt waarschijnlijk vertraging op: «2025 zeer ambitieus,»» <https://studio040.nl/nieuws/artikel/intercity-eindhoven-aken-loopt-mogelijk-vertraging-op-2025-zeer-ambitieuus>.

dit met de Kamerbrief van 5 oktober jl. waarin u twijfelt over de haalbaarheid per 2025?

Antwoord 3

Het klopt dat in de Kamerbrief van 21 april jl. wordt uitgegaan van een beoogde introductie (en decentralisatie) van de directe IC Eindhoven-Aken in de dagranden per december 2024. Dat is onveranderd. Wel is inmiddels meer zicht op welke stappen doorlopen moeten worden en welke afspraken er te maken zijn. Dit maakt dat ik in de brief aan de Tweede Kamer op 5 oktober jl. heb aangegeven dat het streven naar introductie per december 2024 zeer ambitieus is. In antwoorden aan de fracties van VOLT en BBB van de Eerste Kamer licht ik de verschillende stappen toe die doorlopen moeten worden: bijvoorbeeld een studie naar de staat van de infrastructuur door ProRail, een juridische toets op de wijze van concessiesturing, operationele afspraken tussen vervoerders en natuurlijk afspraken tussen de overheden. Dit moet allemaal gereed zijn voor de start van de voorbereiding van de dienstregeling van 1 april 2024.

Limburg heeft het voortouw in het uitwerken van de optie in de dagranden en/of het weekend, vanzelfsprekend in nauwe samenwerking met mijn ministerie en andere betrokken stakeholders.

In de bijlage vindt u de brief die ik in antwoord op vragen van de fracties van VOLT en BBB aan de Eerste Kamer heb gestuurd.

Vraag 4

Welke mogelijkheden heeft u reeds onderzocht om de IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken mogelijk te maken in de dagranden? Wat waren uw belangrijkste conclusies?

Antwoord 4

In de afgelopen jaren is veel onderzoek verricht. Over de voortgang en de uitkomsten heb ik uw Kamer op de hoogte gehouden middels brieven die in de zomer 2022², april 2023³ en oktober 2023⁴ zijn verstuurd. De belangrijkste conclusies die ik uit de gezamenlijke onderzoeken heb getrokken zijn:

(1) De IC Eindhoven – Aken in de dagranden is een muizengaatje dat ProRail samen met betrokken vervoerders (NS en Arriva) op het spoor heeft gevonden. Omdat vervoerders aan de randen van de dag minder rijden ontstaat er ruimte op het spoor. Dit gaat ten koste van enkele treinen van NS.

(2) Na het vinden van een plekje op het spoor zijn er nog veel vragen die uitgewerkt dienen te worden voordat een trein kan rijden. De wijze van sturing is complex: het decentraliseren van de verbinding in de dagranden lijkt een mogelijke oplossing hiervoor. Tevens is er een financieel besluit nodig over het jaarlijks benodigde exploitatieverlies van € 3,8 miljoen (exclusief btw).

(3) Het decentraliseren van een dienst in de dagranden én welke raakt aan drie concessiegebieden is complex. Er zijn veel verschillende stakeholders waarmee afgestemd moet worden en veel puntjes op de «i» die uitgezocht moeten worden voordat een juridisch en financieel besluit genomen kan worden. Hier wordt momenteel met de provincie Limburg hard aan gewerkt.

Vraag 5

Op welke wijze heeft u met de medeoverheden, de spoorbeheerder en vervoerders in Limburg gekeken naar de mogelijkheden die het bestaande spoor biedt om de IC-verbinding in te passen?

Antwoord 5

Al meerdere jaren wordt er in opdracht van de provincie Limburg, provincie Brabant en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de vervoerders, ProRail en onderzoeksbureaus gebouwd aan het perspectief voor introductie van de IC-dienst naar Aken. Zeker na het vinden van de dagrandenvariant denk ik dat alle opties zijn bekeken.

² Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1098.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1157.

Voor de opties van een IC Aken op de bestaande infrastructuur verwijs ik u graag naar het onderzoek van ProRail dat ik in 2022 aan de Tweede Kamer heb verzonden⁵. De dagrandenvariant is hier als beste uit de bus gekomen vanuit het perspectief voor de reiziger.

Op de lange termijn lijkt een structurele IC-variant mogelijk op de Nederlandse infrastructuur, namelijk tussen Enkhuizen – Amsterdam – Eindhoven – Aken. Deze variant kent ook flinke nadelen, zoals hoge jaarlijkse exploitatiekosten en het hogere risico op verstoringen voor de binnenlandse reizigers. Daarom wordt op dit moment deze variant – in aspecten zoals kosten, punctualiteit en reizigersbaten – afgezet tegen andere mogelijk interessante IC-verbindingen die in het verleden zijn onderzocht: de IC Den Haag – Aken en de IC Eindhoven – Aken. Ik verwacht uw Kamer hierover begin 2024 te kunnen informeren.

Vraag 6

Weet u in welke mate de reeds vrijgemaakte € 125 miljoen tijdens het BO MIRT van 2022 te verhogen ontoereikend zijn om het project te realiseren? Hoeveel geld is er nog meer nodig en welke mogelijkheden ziet u om het budget alsnog toereikend te maken, bijvoorbeeld door cofinanciering en EU-gelden uit de TEN-T-verordening.

Antwoord 6

Ik ben erg blij met de € 125 miljoen die in het BO-MIRT 2022 is vrijgemaakt voor de spoorse opgave in de MIRT-verkenning «OV-Knoop Brainport Eindhoven».

Het klopt dat daarmee nog niet alle opgaven kunnen worden opgelost. Om de spoorse bereikbaarheid van de Brainportregio te vergroten en doorgroei van het spoor mogelijk te maken, bijvoorbeeld vanuit Aken maar ook vanuit Helmond en Zuid-Limburg, zijn aanpassingen op en rond station Eindhoven noodzakelijk. Het gaat daarbij onder andere om extra perronsporen en een vrije kruising ten oosten van Eindhoven zodat treinen elkaar onafhankelijk(er) kunnen passeren en de capaciteit op het spoor toeneemt. Bovenop de reeds gereserveerde middelen, en rekening houdend met het huidige prijspeil, is een extra budget van ongeveer € 920 miljoen nodig voor deze spoorse uitbreidingen op en rond Eindhoven centraal.

In deze middelen is nu niet voorzien. Daarbij wordt de mogelijkheid bekeken van Europese subsidies, maar dit zal zeker niet afdoende zijn om deze ingrepen te betalen. Voorlopig zorg ik dat in de MIRT-verkenning de benodigde maatregelen inhoudelijk worden uitgewerkt en alle benodigde beslisinformatie op tafel komt.

Vraag 7

Welke negatieve (economische, sociale en maatschappelijke) gevolgen heeft de vertraging van het realiseren van een directe treinverbinding op het traject tussen Eindhoven en Aken? Kunt u in het antwoord de gevolgen meenemen voor de Brainportregio, de stad Eindhoven, de Technische Universiteit Eindhoven, evenals de bereikbaarheid en doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland?

Antwoord 7

De IC Eindhoven – Aken in de dagranden vind ik een belangrijke stap om de eerste optie te benutten om een directe trein tussen deze twee gebieden te laten rijden. Wel wil ik de dagrandenvariant in perspectief plaatsen van een andere belangrijke stap op dit dossier in december 2024: introductie van de tweede sneltrein per uur tussen Maastricht – Heerlen – Aken. Reizigers tussen Aken en Eindhoven kunnen dan met een comfortabele overstap gedurende de hele dag 2x per uur een trein nemen. In de dagranden⁶ kunnen reizigers een keer per uur tussen Eindhoven en Aken kiezen voor een directe trein. Ondertussen bereid ik samen met de Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr de introductie van de verbinding Eindhoven – Düsseldorf voor, welke is voorzien in 2026.

⁵ Kamerstuk 35 925 A, nr. 76.

⁶ Doordeweeks tot ca. 8u 's ochtends en vanaf 20u 's avonds. In de weekenden in de ochtend tot ca. 9.30 op zaterdag en ca. 11.30 op zondag.

De doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland koppel ik aan de vervolgstappen die in de MIRT-verkenning «OV-knoop Brainport Eindhoven» worden onderzocht. Dat betekent echt een schaal-sprong qua bereikbaarheid van Zuid-Nederland en in het bijzonder de Brainportregio Eindhoven met al haar bedrijvigheid. In de MIRT-verkenning wordt een Maatschappelijke Kosten en Baten analyse gedaan naar de mogelijke (positieve) effecten op sociale, economische en maatschappelijke effecten.

Vraag 8

Welke andere stappen gaat u zetten om de realisatie van de IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken te versnellen?

Antwoord 8

Als demissionair Staatssecretaris zie ik het nu als mijn opdracht om het huiswerk op orde te maken voor het nieuwe kabinet, zodat zij kunnen besluiten over de vervolgstappen. Onder leiding van Limburg geven we gezamenlijk uitwerking aan de IC Eindhoven – Aken in de dagranden. Ondertussen gaat ook de MIRT-verkenning voor de spoorse maatregelen rond Eindhoven onverminderd door. Ten slotte zorg ik er ook voor dat de variantenstudie van de structurele IC op de lange termijn wordt afgerond. Zoals bij vraag 5 vermeld, zal ik uw Kamer in het begin van het nieuwe jaar hierover informeren.