

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

1783

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de intercityverbinding Eindhoven – Aken, minder intercity's rondom Weert en de algemene bereikbaarheid met en binnen Limburg* (ingezonden 4 maart 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 maart 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Plan NS: Intercity rijdt station Weert in weekend twee keer per uur voorbij»¹, en «Beperkt plan intercity Aken ook op lange baan»²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met de vergaande gevolgen van deze plannen voor de bereikbaarheid van de provincie Limburg?

Antwoord 2

Ik ben bekend met de plannen. De werkzaamheden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het programma hoogfrequent spoor (PHS) en leiden op termijn tot verbetering van de bereikbaarheid in onder andere de provincie Limburg. Gedurende de werkzaamheden vermindert de bereikbaarheid iets. NS beperkt de gevolgen voor de bereikbaarheid waar mogelijk, onder meer door te borgen dat aansluitingen met regionale spoorvervoerders behouden blijven, en heeft daarbij aandacht voor een betrouwbare treindienst (robuustheid) en vervoerscapaciteit.

Het eventuele rijden in de randen van de dag voor de IC Aken draagt zeer beperkt bij aan de bereikbaarheid. Dit was vooral als opstap voor een meer volwaardige Intercity op langere termijn.

¹ De Limburger, 12 februari 2025, «Plan NS: Intercity rijdt station Weert in weekend twee keer per uur voorbij,» www.limburcher.nl/regio/weert/plan-ns-intercity-rijdt-station-weert-in-weekend-twee-keer-per-uur-voorbij/40419997.html

² L1 Nieuws, 4 mei 2024, «Beperkt plan intercity Aken ook op de lange baan,» www.l1nieuws.nl/nieuws/2649568/beperkt-plan-intercity-aken-ook-op-lange-baan

Vraag 3

Is er met NS gesproken over alternatieve mogelijkheden wat betreft de werkzaamheden rondom Vught? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke alternatieve mogelijkheden zijn besproken en waarom zijn die wel of niet uitvoerbaar?

Antwoord 3

NS is verantwoordelijk voor het maken van een dienstregeling en maakt hierin dus zelf keuzes. Dit doet zij binnen de kaders die ik met de concessie stel. NS informeert mij hier vroegtijdig over. NS heeft in dit geval alternatieven overwogen. Alternatieven voor de gekozen oplossing leiden tot het verbreken van regionale spooraansluiting op andere stations in Limburg, met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de provincie. De gekozen oplossing zorgt voor de minste hinder voor reizigers, behoudt de regionale spooraansluitingen en biedt de meest robuuste dienstregeling. Met het oog op de werkzaamheden blijft dit echter een compromis. De gekozen oplossing betekent dus dat de bereikbaarheid binnen de beperkingen als gevolg van de werkzaamheden op peil blijft.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat de intercityverbinding Eindhoven–Aken breed wordt gesteund door de Provincie Limburg en Duitse partners? Zo ja, welke stappen onderneemt u vanuit uw ministerie om deze verbinding te realiseren?

Antwoord 4

Binnen de stuurgroep IC Aken, waar ook de provincie Limburg en Noord-Brabant aan deelnemen, is er draagvlak voor een IC Aken. De Duitse partners geven aan dat ook zij graag een intercityverbinding zien tussen Eindhoven en Aken. Zoals vastgelegd tijdens het BO MIRT afgelopen najaar is «op voorspraak van de provincie Limburg in de stuurgroep IC Aken besloten om de aandacht primair te richten op een volwaardige IC-verbinding, in lijn met het eerdere besluit in 2020 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 29 984, nr. 897).» Dit jaar onderzoeken we samen met de provincies en ProRail wat daarvoor nodig is, passend bij de afspraak tijdens het afgelopen BO MIRT. Hierover is afgesproken dat tijdens het BO MIRT 2025 wordt geagendeerd wat de stand van zaken is en wat de mogelijkheden en termijnen zijn om maatregelen te nemen die een volwaardige IC naar Aken mogelijk maken.

Vraag 5

Wat vindt u ervan dat ProRail nog een aanvullende studie gaat doen naar de staat van de infrastructuur over de grens, terwijl Arriva al jaren met materieel tussen Heerlen en Aken rijdt? Acht u het wenselijk dat dit onderzoek opnieuw tot vertraging leiden?

Antwoord 5

ProRail heeft in 2024 een onderzoek gedaan naar welke overweg- en geluidmaatregelen op het Nederlandse traject gerealiseerd moeten worden voor een eventuele dagrandenvariant IC Aken. Omdat de dagrandenvariant nu niet verder wordt onderzocht, is deze studie niet afgerond. Voor de volwaardige IC Aken is nader onderzoek nodig naar onder andere lijnvoering, overwegmaatregelen en geluid. De doorlooptijd van die studie is niet bepalend voor de termijn waarop de IC Aken kan rijden; het realiseren van maatregelen in de spoorknoop Eindhoven zijn daarin leidend.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de realisatie van deze verbinding in essentie een politiek-bestuurlijke keuze is, en dat verdere vertraging niet te rechtvaardigen is gezien de gemaakte afspraken en investeringen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Voor het realiseren van de verbinding zijn er diverse maatregelen noodzakelijk, (zie antwoord op vraag 7), waardoor het op korte termijn niet mogelijk is de IC Aken te rijden. Dit staat dus los van het bestuurlijke draagvlak voor de IC Aken, die in de stuurgroep IC Aken uitgesproken is.

Vraag 7

Welke concrete belemmeringen ziet u voor de invoering van de intercity Eindhoven–Aken en welke mogelijkheden ziet u om deze op korte termijn weg te nemen?

Antwoord 7

Belangrijkste belemmering is dat de spoorknoop Eindhoven op dit moment onvoldoende capaciteit heeft voor een IC naar Aken. Dit vraagt extra perrons op Eindhoven Centraal en een ongelijkvloerse kruising bij Tongelre. Daarnaast zijn er maatregelen noodzakelijk voor overwegveiligheid en mogelijk ook geluid, baanstabiliteit en tractie. Verder moeten keuzes gemaakt worden over lijnvoering en hoe de IC in de markt te zetten, ook met het oog op een mogelijk exploitatietekort. Op korte termijn zijn de aanpassingen aan de spoorknoop Eindhoven niet te realiseren; dit vraagt financiële middelen en vervolgens meerdere jaren planuitwerking en realisatie. Eerder dan 2031 is in ieder geval niet haalbaar.

Vraag 8

Bent u bereid om in samenwerking met de Provincie Limburg en Duitse partners een definitief tijdspad vast te stellen voor de start van deze intercity? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Zoals aangegeven bij vraag 4 onderzoeken we dit jaar wat er nodig is voor een IC Aken en welke kosten daaraan verbonden zijn. Op basis daarvan bepalen we de te nemen stappen inclusief een mogelijk tijdspad. Voorwaarde om een realistisch tijdspad op te stellen is dat er (zicht op) financiering is.