

2012Z11607

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).

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?

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?

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?

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 343.

² Kamerstuk 33 000-A, nr. 20.

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?

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?

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?

Vraag 7

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

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?

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?

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?

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?

Vraag 12

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