



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00659787
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 4 juni 2024
Verzonden 4 juni 2024

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : Vaessen
Fractie : D66
Inzake : intercity Eindhoven-Aachen

Voorafgaand aan de beantwoording van uw vragen hechten wij er aan de feitelijke informatie over dit onderwerp in samenhang te beschrijven. Dit omdat het dossier een lange geschiedenis kent en sommige berichtgeving niet altijd de juiste informatie bevatte.

Voor het verbeteren van de internationale treinverbinding met Aachen wordt door de provincie Limburg en andere stakeholders waaronder de regio Parkstad al vele jaren gelobbyd. Bij de aanbesteding van de huidige Limburgse OV-concessie heeft de provincie Limburg daarbij verantwoordelijkheid genomen door de inzet van multi-courante treinen voor te schrijven (treinen die in meerdere landen met meerdere spannings- en beveiligingssystemen kunnen rijden). Daarnaast heeft de regio fors geïnvesteerd in het gedeeltelijk verdubbelen en elektrificeren van het spoor vanuit Heerlen via Landgraaf naar Herzogenrath in Duitsland. Door deze inspanningen kan vervoerder Arriva nu tweemaal per uur een rechtstreekse sneltreinverbinding tussen Maastricht, Heerlen en Aachen aanbieden, en die vanaf 9 juni a.s. ook eenmaal per uur Luik bedient.

Sinds de introductie van de tweede trein per uur naar Aachen afgelopen december blijkt dat de betrouwbaarheid van deze halfuurs treindienst geen vanzelfsprekendheid is. Daaraan liggen drie problemen ten grondslag die ook doorwerken naar het IC-dossier:

1. De druk op het Duitse spoor, en de invloed van veel (vaak vertraagde) treinen op het traject tussen Herzogenrath en Aachen blijkt groot. Daarbij heeft station Aachen weinig ruimte. Dat betekent dat de sneltreinen Maastricht-Heerlen-Aachen op dit moment in Duitsland relatief vaak en veel vertraging oplopen. Dit is een complex probleem waarvan nog niet duidelijk is op welke termijn dit voldoende opgelost kan worden;
2. Arriva beschikt weliswaar over (net) voldoende machinisten, maar niet over voldoende machinisten met alle bevoegdheden om in Duitsland te rijden. Daardoor vallen soms treinen uit als gevolg van personeelsgebrek. Dit is een tijdelijk probleem dat door Arriva momenteel wordt opgelost;



3. ProRail is verplicht om internationale goederentreinen af te wikkelen. Hoewel dit aantal beperkt is, komen deze treinen vanuit Duitsland vaak op momenten die afwijken van de dienstregeling, waardoor er op dat moment geen ruimte is om een reguliere personentrein naar Aachen te laten rijden. Die treindienst valt op dat moment dan uit. ProRail heeft daarom een overbelastverklaring afgegeven voor het baanvak tussen Heerlen en Herzogenrath-grens, en onderzoekt oplossingsrichtingen. De vervoerders en infrastructuurbeheerders dienen gezamenlijk tot afspraken en aanpak van deze problematiek te komen.

Bovenstaande aandachtspunten staan formeel los van de voortgang intercity Eindhoven-Aachen (IC Aachen), maar het is wel van belang voor het IC-dossier om deze problemen tijdig opgelost te hebben.

De ambitie van ons college is er op gericht om na de gerealiseerde sneltrein Luik/Maastricht-Heerlen-Aachen ook een rechtstreekse IC-verbinding tussen (Amsterdam -) Eindhoven en Aachen tot stand te brengen. Uit onderzoek blijkt dat alle lijnvoeringsmogelijkheden (dat wil zeggen de mogelijkheden om een trein van punt A naar punt B heen en weer te laten rijden op gezette tijden) ingewikkeld zijn om te realiseren, vanwege de inpassing in zowel het Duitse als het Nederlandse spoornet en de eisen die dit met zich meebrengt (qua personeel, bovenleidingsspanning en treinbeveiliging). Alle lijnvoeringsmogelijkheden vergen daarom onder andere nieuw (aangepast) treinmaterieel. Daarnaast vergen alle varianten een financiële overheidsbijdrage in eenmalige investeringen en/of in jaarlijkse exploitatie. Het meest haalbaar lijkt momenteel een structurele treindienst Eindhoven-Aachen die - zeker als het gaat om een extra trein bovenop de tweede bestaande IC's tussen Eindhoven en Heerlen - pas structureel kan worden ingepast na vergroting van de capaciteit van spoorknoop Eindhoven conform de ambities van gemeente Eindhoven en provincie Noord-Brabant. Deze capaciteitsvergroting op het spoor maakt geen onderdeel uit van de recente afspraken tussen het Rijk en Noord-Brabant over 'Beethoven' waarbij er fors wordt geïnvesteerd in de regio Eindhoven, gericht op behoud en faciliteren van de kennisindustrie (ASML). Realisatie van de spoorknoop Eindhoven zal pas na 2030 aan de orde zijn. Zowel de Tweede Kamer als uw Staten zijn hierover eerder geïnformeerd (o.m. mededeling portefeuillehouder DOC-00559042 d.d. 5 oktober 2023, beantwoording Kamervragen De Kort en Minhas (VVD) d.d. 7 november 2023). Een alternatieve oplossing is het introduceren van een treindienst Amsterdam-Aachen. Deze dienst vergt veel minder infrastructurele maatregelen, maar verlangt een grote en nieuwe materieelopgave en aanvullende kosten voor exploitatie vanwege het duurdere treinmaterieel. Vanwege de hoge reizigersaantallen tussen Eindhoven en Amsterdam is op deze lijn inzet van dubbeldeks treinmaterieel nodig. De bestaande Nederlandse dubbeldekstreinen zijn niet toegelaten in Duitsland. Introductie van een IC Amsterdam-Aachen vraagt daarom om de inzet van een vloot nieuwe bi-courante dubbeldekstreinen (dubbeldekstreinen die zowel in Nederland als in Duitsland kunnen rijden). De huidige materieelstrategie van NS voorziet daar niet in. Tot slot brengt een lange internationale verbinding risico's met zich mee ten aanzien van de punctualiteit van de binnenlandse functie.

Vanuit deze realiteit hebben we als betrokken opdrachtgevende partners afgesproken om toe te werken naar een variant die al eerder gerealiseerd zou kunnen worden: een rechtstreekse verbinding Eindhoven – Aachen in de dagranden. 's Ochtends vroeg en 's avonds is er namelijk wel ruimte beschikbaar op het spoor. Concreet kan deze 'dagranden'-variant¹ betekenen:

- Eindhoven richting Aachen:
 - twee treinen in de ochtend (waarvan één vanaf Weert i.p.v. Eindhoven) – rond 6:00
 - drie treinen in de avond – tussen circa 21:30 en 23:30
- Aachen richting Eindhoven:
 - zes treinen in de avond (waarvan twee tot Sittard i.p.v. Eindhoven) – vanaf circa 19:00

¹ Genoemde aantallen zijn momenteel de werkvariant, het aantal treinen wijkt in de definitieve variant mogelijk licht af.



Deze variant is geen volwaardige oplossing, maar kan als eerste stap worden beschouwd. De variant kan tijdelijk (tot aan een structurele IC naar Aachen) worden gereden door Arriva met bestaand Drielandentrein-materieel. Dit onder de voorwaarde dat provincie Limburg instemt met inzet van dit materieel, omdat dit resulteert in een afname van reservetreinen voor de drielandenverbinding Aken-Heerlen-Maastricht-Luik. Dat kan gevolgen hebben voor de punctualiteit van die drielandenverbinding.

Over deze 'dagranden-variant' heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Hiervoor is namelijk het decentralisatiekader van het Rijk leidend. In dat kader staan de stappen beschreven die gezet moeten worden voordat met het Rijk tot afspraken kan worden gekomen over deze variant.

Omdat deze trein vooral in de rustige uren rijdt is er sprake van een jaarlijks exploitatietekort van ca. € 3,8 mln. dat door de betrokken overheden gedragen moet worden. Ons college is van mening dat dit naar rato van trajectverantwoordelijkheid (Rijk het Hoofd Rail Net gedeelte Eindhoven-Heerlen, regio het regionale deel Heerlen-grens, en Go Rheinland het Duitse deel grens-Aachen) kan worden ingevuld. Naast de exploitatieopgave brengt ProRail in beeld of er, als gevolg van de toegenomen treinfrequenties in de randen van de dag, aanvullende maatregelen op het gebied van geluid en overwegveiligheid nodig zijn.

Nadat er sprake is van een financieel en technisch gedragen voorstel dient zo'n internationale verbinding ten minste een jaar vooraf bij de Europese Commissie te worden aangemeld. Als gevolg van deze stappen (m.n. technische en financiële overeenstemming, wettelijke vooraankondiging, consultatie consumentenorganisaties) gaan wij er van uit dat, indien aan alle randvoorwaarden is voldaan, een 'dagranden'-variant vanaf 2026 in gebruik zou kunnen worden genomen.

Vraag 1.

Is het college bekend met het genoemde artikel?

Antwoord.

Ja.

Vraag 2.

Heeft het ministerie van I&W ook aan het college laten weten, wat ze aan L1 hebben laten weten? Zo ja, waarom is dat dan nog niet met PS gedeeld?

Antwoord.

De voortgang van het project IC Aachen wordt besproken in een Stuurgroep waarin naast het ministerie van I&W ook de provincies Noord-Brabant en Limburg, alsmede ProRail participeren. Tijdens de laatste Stuurgroepvergadering van 19 april 2024 is geconstateerd dat indienststelling van een rechtstreekse trein Eindhoven – Aachen in de avonduren niet, zoals eerder geambieerd, vanaf december 2024 haalbaar is.

Vraag 3.

Deelt het college de mening van D66 dat de zinsnede over het onderzoek van ProRail naar de staat van infrastructuur over de grens, op z'n zachtst gezegd een gezocht argument is, om weer wat zand in de raderen te strooien? Zo nee, waarom niet? En hoe zou het college het dan willen kwalificeren?

Antwoord.

In het kader van dit project voert ProRail een studie uit naar de effecten op overwegveiligheid en geluid als gevolg van extra treinen. Deze studie is noodzakelijk om een beeld te krijgen van eventueel benodigde compenserende maatregelen op dat vlak. ProRail voert deze studie uit voor het *Nederlandse* deel van het traject waarop het aantal treinen per dag door het project IC Aachen in de dagranden gaat toenemen. De studie van ProRail is voor het Rijk vast onderdeel van een decentralisatiebesluit.

**Vraag 4.**

Deelt het college de mening van D66 dat het laten rijden van een trein tussen Eindhoven en Aachen alleen afhankelijk is van politiek-bestuurlijke keuzes en het vervolgens sturen op opdrachten aan uitvoeringsorganisaties als ProRail en de vervoerders op het spoor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Zoals uit de introductie bij de beantwoording van deze vragen blijkt is het laten rijden van deze treindienst afhankelijk van politieke besluitvorming op basis van financiële afwegingen, technische maatregelen en wettelijke aspecten.

Vraag 5.

Als het college die mening deelt, waarom krijgen we het ministerie dan niet in beweging? De Tweede Kamer wil in grote meerderheid die verbinding, de Provincie Limburg en Duitse partners ook. Kunt u uw analyse op dit punt met ons delen?

Antwoord.

Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 6.

Is het college bekend met het artikel van dhr. Braam?

Antwoord.

Wij hebben kennis genomen van dit artikel.

Vraag 7.

Wilt u een uitgebreide reflectie geven op het artikel van dhr. Braam?

Antwoord.

Het artikel van de heer Braam gaat in op het opnemen van de verplichting van de verbinding Eindhoven-Aachen in de hoofdrailnetconcessie (HRN). De provincie is al geruime tijd in overleg met het ministerie over de opties voor een verbinding tussen Eindhoven en Aachen. De rol van de afspraken in de hoofdrailnetconcessie is onderdeel geweest van deze gesprekken. Ook bij het opnemen van een verplichting in de HRN-concessie spelen de infrastructurele beperkingen m.n. in Eindhoven een rol. Op station Eindhoven is momenteel overdag onvoldoende perroncapaciteit voor een extra trein. Het doortrekken van treindiensten uit Amsterdam naar Aachen past infrastructureel wel, maar kent hoge materieelkosten (behoeft veel bi-courante dubbeldekstreinen). Om die reden heeft het ministerie er niet voor gekozen om een verplichting Amsterdam-Aachen in de HRN-concessie op te nemen. Om een verbinding in de randen van de dag (uitgevoerd door Arriva) niet onmogelijk te maken, is door het ministerie in de concessie opgenomen “... werkt NS, binnen de wettelijke mogelijkheden, mee aan een mogelijke oplossing voor de dagranden ...”.

Het artikel van de heer Braam gaat ook in op samenloop. De verbinding tussen Eindhoven en Aachen zal in de meeste gevallen waarbij Arriva de treindienst uitvoert een vorm van samenloop kennen. Zo zal er op een deel van het traject altijd samenloop zijn met de intercity naar Maastricht. Samenloop is op zichzelf niet de uitdaging; dat gebeurt in Limburg al vele jaren.

**Vraag 8.**

Wat is er door het college ondernomen in het proces van totstandkoming van de concessie hoofdrailnet om samenloop op het traject Eindhoven-Heerlen opgenomen te krijgen in de concessie hoofdrailnet?

Antwoord.

Dit is onderdeel van de gesprekken die zijn gevoerd met het ministerie over het dossier IC Aken. Daarbij zijn partijen in beginsel overeen gekomen dat er, indien nodig, voor de dagranden-variant toegewerkt zal worden naar gedeeltelijke decentralisatie en/of samenloop.

Voor de structurele verbinding Eindhoven – Aachen heeft het Rijk in de nieuwe Hoofdrailnet Concessie 2025-2033 met NS opgenomen *“NS voert een intercitydienst uit tussen Eindhoven en Aken, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is en overeenstemming is over onder meer de lijnvoering en financiering. NS en de Concessieverlener treden in overleg over de frequentie en bediening van deze treindienst”*.

Vraag 9.

Waar schort het op dit moment aan, wanneer er overal zoveel politiek-bestuurlijke wil wordt uitgesproken, waarom wordt die niet omgezet in politiek-bestuurlijke keuzes en bijbehorende uitvoeringsafspraken? Is de wil er dan stiekem niet?

Antwoord.

Zie beantwoording van voorgaande vragen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Fuschl am See (AT), 05 mei 2024

Betreft: intercity Eindhoven-Aachen

Geacht College,

Met verontwaardiging heeft de fractie van D66 Limburg kennis genomen van dit nieuwsbericht:
<https://www.l1nieuws.nl/nieuws/2649568/beperkt-plan-intercity-aken-ook-op-lange-baan>

We komen al tien jaar geen stap verder in dit dossier, ondanks alle inzet van de Provincie Limburg en ondanks verschillende kamermoties. De Provincie heeft flink geïnvesteerd in de infrastructuur tussen Heerlen en de grens. In de concessie-afspraken is vastgelegd dat onze vervoerder materieel moet hebben dat ook op het Duitse (en Belgische) net moet kunnen rijden. Alle jaren voorbereiding hebben geleid tot een spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en elektrificatie van Landgraaf-grens. Onze vervoerder rijdt al een tijd met tri-courant materieel tussen Maastricht, Heerlen en Aachen.

En dan lezen we het hierboven genoemde nieuwsbericht, met onder andere deze zinsnede:

“Zo moet bijvoorbeeld Prorail een studie doen naar de staat van de infrastructuur over de grens.”

Dat is die infrastructuur waarover Arriva nu al een hele tijd van Maastricht, via Heerlen naar Aachen rijdt..

In dit kader een aantal vragen:

1. Is het college bekend met het genoemde artikel?
2. Heeft het ministerie van I&W ook aan het college laten weten, wat ze aan L1 hebben laten weten? Zo ja, waarom is dat dan nog niet met PS gedeeld?

D66 Limburg kan bijna niet anders dan vaststellen dat niet alleen de NS niet op deze verbinding zit te wachten, maar dat ook het ministerie van I&W er alles aan doet om steeds nieuwe beren op de weg te slepen en verder uitstel (dat uiteindelijk afstel zal opleveren) te bewerkstelligen. We stapelen al 18 jaar onderzoeken op elkaar. De lijst van kamermoties, statenmoties, letters of intent,

samenwerkingsovereenkomsten, business case onderzoeken en infrastructuur-onderzoeken is ellenlang en we komen ondanks de forse infrastructuur investeringen niet eens tot rijden in de randen van de dag? En dat terwijl er op het spoor ruimte is om te rijden in de randen van de dag, en elke twee uur in het weekend. En dan komt I&W en verzint dat ProRail nog iets over de grens moet bestuderen? Als het niet zo triest was, moesten we erom lachen. Op de eerste plaats gaat ProRail niet over infrastructuur aan de andere kant van de grens en is hun werk voor dit traject afgerond met de infrastructurele aanpassingen tussen Heerlen en de grens. En op de tweede plaats rijdt Arriva al jaren over deze infrastructuur, hoe kan I&W nu dit soort beweringen doen? Of die trein nu naar Maastricht of naar Eindhoven rijdt vanaf Heerlen, daar heeft de Duitse infrastructuur geen invloed op!

3. Deelt het college de mening van D66 dat de zinsnede over het onderzoek van ProRail naar de staat van infrastructuur over de grens, op z'n zachtst gezegd een gezocht argument is, om weer wat zand in de raderen te strooien? Zo nee, waarom niet? En hoe zou het college het dan willen kwalificeren?
4. Deelt het college de mening van D66 dat het laten rijden van een trein tussen Eindhoven en Aachen alleen afhankelijk is van politiek-bestuurlijke keuzes en het vervolgens sturen op opdrachten aan uitvoeringsorganisaties als ProRail en de vervoerders op het spoor? Zo nee, waarom niet?
5. Als het college die mening deelt, waarom krijgen we het ministerie dan niet in beweging? De Tweede Kamer wil in grote meerderheid die verbinding, de Provincie Limburg en Duitse partners ook. Kunt u uw analyse op dit punt met ons delen?

Kees Braam van Reizigersvereniging Rover afdeling Limburg schreef na de laatste statenvergadering, waarin we over mobiliteit spraken het volgende artikel op de site van Rover.

<https://www.rover.nl/nieuws-uit-limburg/item/intercity-eindhoven-heerlen-aken-pas-na-2032> Het gaat over wat er in de interrupties van collega Berghorst en ondergetekende werd gewisseld over de verbinding Eindhoven-Aachen.

6. Is het college bekend met het artikel van dhr. Braam?
7. Wilt u een uitgebreide reflectie geven op het artikel van dhr. Braam?

Dhr. Braam stelt (net zoals ondergetekende bij interruptie) dat er wel degelijk gereden kan worden als er een van de bestaande intercity's ruimte zou maken, dit komt aan op regelen van samenloop en/of (gedeeltelijke) decentralisatie.

8. Wat is er door het college ondernomen in het proces van totstandkoming van de concessie hoofdrailnet om samenloop op het traject Eindhoven-Heerlen opgenomen te krijgen in de concessie hoofdrailnet?
9. Waar schort het op dit moment aan, wanneer er overal zoveel politiek-bestuurlijke wil wordt uitgesproken, waarom wordt die niet omgezet in politiek-bestuurlijke keuzes en bijbehorende uitvoeringsafspraken? Is de wil er dan stiekem niet?

We vertrouwen erop de beantwoording op onze vragen binnen de gestelde termijn tegemoet te kunnen zien.

Met vriendelijke groeten,

Leon Vaessen

D66 Limburg