



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	MOB	Behandeld	M.M.J.C. Lückers
Ons kenmerk	DOC-00346213	Telefoon	+31 6 21 51 83 02
Uw kenmerk	-	Maastricht	11 oktober 2022
Bijlage(n)	1	Verzonden	14 oktober 2022

Onderwerp Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen.

Van het lid : de heer L. Vaessen
Fractie : D66
Inzake : Vragen trein Eindhoven-Heerlen irt motie 2606

Vraag 1.

Kan het College al meer inzicht geven in de genoemde dagranden? Op welke momenten gaat de trein van Eindhoven naar Aachen rijden vanaf december 2023?

Antwoord.

Op 21 juni 2022 is de "Inpassingstudie IC Randstad – Aken Vervolgstudie: Mogelijkheden korte termijn verbinding op bestaande infra" opgeleverd en voorgelegd aan de Tweede kamer. In deze studie is de optie Eindhoven - Aken in de randen van de dag (vroeg ochtend en avonden) onderzocht, gebruikmakend van de thans aanwezige infrastructuur voor de verbinding tussen Eindhoven en Aken. Het leidt tot een verbetering voor de internationale reiziger. De verbinding zal gaan rijden in de bedrijfsuren in de ochtend met een vertrek vóór 8:08 uur uit Eindhoven en vanaf ongeveer 20:00 uur tot 24:00 uur.

Vraag 2.

Blijft het College zich onverminderd inzetten voor een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen per 2025?



Antwoord.

Ja, wij blijven ons inzetten voor een volwaardige verbinding tussen Eindhoven en Aachen.

Op 27 september 2022 hebben wij ook ingesproken bij de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (zie ook de mededeling portefeuillehouder IC-verbinding naar Aken met het kenmerk DOC-00343049 van 30 september jongstleden). Ter informatie hebben wij de position paper toegevoegd die is ingebracht tijdens het rondetafelgesprek over het Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN).

Vraag 3.

Deelt het College de opvatting dat de nieuwe HRN-concessieperiode belangrijke kansen biedt voor de borging van een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen (in uursfrequentie)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Ja, de nieuwe HRN-concessieperiode biedt belangrijke kansen voor deze verbinding onder de voorwaarde dat het Ministerie bereid is deze ook te verankeren in het programma van eisen waarbij samenloop niet mag worden uitgesloten.

Vraag 4.

Zo ja, gaat het College dat ook delen met de Vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat zodat dit kan worden betrokken bij de discussie omtrent het PvE hoofdrailnetconcessie op 11 oktober?

Antwoord.

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5.

Heeft het College al een opvatting over de hoe er in de kosten van deze verbinding kan worden voorzien of doet het College hier al eigenstandig onderzoek naar?

Antwoord.

Wij zijn van mening dat de kosten voor de exploitatie van een volwaardige IC-verbinding in eerste instantie bij het Rijk ligt. De kosten voor het regionale deel van de huidige Arriva bediening maken onderdeel uit van de regionale concessie en zijn gelegen bij de provincie Limburg. Met Nahverkeer Rheinland moeten nog financiële afspraken worden gemaakt over het deel tussen de grens en Aachen als de tweede verbinding naar Aken gaat rijden.

Vraag 6.

Deelt het College de mening van D66 dat we in Limburg hebben laten zien dat samenloop op het spoor in Nederland uitstekend georganiseerd kan worden?

Antwoord.

Wij delen deze mening en een mooi voorbeeld is de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf die eind 2026 gaat rijden.



Vraag 7.

Deelt het College de mening van D66 dat samenloop op het traject Eindhoven-Heerlen, waarbij 1 van de bestaande 2 uurlijkse dienstregelingpaden voor een doorgetrokken (regionale snel)trein vanuit Aachen gebruikt kan worden, een cruciale randvoorwaarde is voor de realisatie van een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Wij delen deze mening en wij hebben dat ook destijds ook zo vastgelegd in de Letter of Intent die in oktober 2018 getekend is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Nahverkehr Rheinland en de Provincie Limburg.

Vraag 8.

Zoja, hoe gaat het College hierop inzetten in de lobby en de bestuurlijke overleggen MIRT?

Antwoord.

De intercityverbinding naar Aken is een agendapunt voor het aankomende bestuurlijke overleg MIRT. Ook zullen wij contact blijven leggen met leden van de tweede kamer maar ook de Staatssecretaris over het belang van de verbinding voor de regio maar vooral voor de BV Nederland. Dit doen wij niet alleen vanuit de Provincie maar ook met steun van zowel Nederlandse als Duitse kennis- en onderwijsinstellingen, vervoersautoriteiten en het bedrijfsleven.

Gedeputeerde staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Reactie op PvE Hoofdrailnetconcessie 2025 – 2035; een instrument op weg naar duurzame internationale mobiliteit

Opmerking vooraf. Over dit PvE HRN 2025-2035 wil ik in algemene zin aangeven dat we op hoofdlijnen best positief zijn. Er worden meer eisen gesteld aan de vervoerder op dit Hoofdrailnet, die de kwaliteit van het geboden product en dienstverlening voor de reiziger moeten verbeteren. Vanuit de decentrale overheden is er echter ook een aantal punten waarop wij graag aanpassing van het PvE zien of waar wij zorg hebben (over recente ontwikkelingen), zodat er **1. Eén OV ontstaat voor reizigers** zonder de huidige drempels **en 2. dat de publieke belangen beter geborgd worden.**

Deze position paper spitst zich toe op het internationale aspect van de HRN 2025-2035.

Om deze position paper niet puur theoretisch te maken is er voor gekozen om deze aan een casus te koppelen, zodat het in de meest duidelijke bewoordingen expliciet gemaakt kan worden.

1. Er is inmiddels een breed gedragen opvatting dat binnen Europa vlieguren tot ca 700 kilometer moeten worden voorkomen door verbeteren van internationaal treinreizen. Dat kan natuurlijk door vanuit Nederland snelle treinen via een directe verbinding naar Europese bestemmingen te laten rijden, zoals Amsterdam-Berlijn, of Amsterdam-Brussel-Londen. Maar vooral kan dat door Nederland beter en frequenter te verbinden met HSL stations in België en Duitsland.
2. Een kort uitstapje is even van belang om de focus van het nationale naar het internationale te brengen. Vanuit Limburg, gelegen in de directe nabijheid van het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit, wonen en werken ruim 30 miljoen mensen op korte afstand. In de HRN dient ook die oriëntatie goed geladen te worden.
3. Provincie Limburg is via het zelf opgezette EurekaRail programma al een groot aantal jaren bezig de 'missing links' voor personentreinverbindingen weg te nemen. Samenwerking met de partners in België en Duitsland en met de Nederlandse partners is daarin cruciaal. Limburg heeft daarin alle partners bijeen gebracht en per verbinding een gerichte aanpak ontwikkeld.
4. Voor Limburg zijn de HSL stations in Düsseldorf, Aken, Luik en Antwerpen/Leuven van groot belang. De onderstaande resultaten zijn hiermee bereikt:
 - a. Voor Eindhoven-Düsseldorf is inmiddels via een aanbesteding een vervoerder geselecteerd die eind 2026 een directe IC verbinding start.
 - b. Voor de verbinding naar Luik heeft Limburg via haar regionale concessie 2016-2031 bij inschrijving multicourante treinen vereist, zodat Arriva als geselecteerde vervoerder het materieel heeft om in Duitsland, België en Nederland te kunnen rijden. Inmiddels zijn de randvoorwaarden gecreëerd waardoor rijden per december 2023 tot de mogelijkheden behoort. Dit zal overigens in eerste instantie plaatsvinden binnen de HRN concessie.
 - c. Voor de verbinding via Weert en Hamont naar Antwerpen en Leuven heeft Limburg partners bijeen gebracht. De Belgische partners hebben een Europese subsidie aangevraagd en gekregen voor de elektrificatie op hun grondgebied die reeds is opgeleverd. Het ministerie gaf aan hiervoor nog niet gereed te zijn. Vanuit de regio is



6 miljoen cofinanciering beschikbaar gesteld voor de elektrificatie van deze 10 kilometer spoor. Thans ligt het verzoek voor om een geactualiseerde aanpak voor te bereiden zodat hierover een besluit kan worden genomen. De NMBS heeft zich bereid verklaard serieus te kijken naar het rijden van deze verbinding.

- d. Voor de snelle verbinding vanuit Eindhoven naar Aken diende eerst elektrificatie en spoorverdubbeling gerealiseerd te zijn. Limburg heeft hiervoor alle voorbereidingen getroffen en EU subsidie aangevraagd en gekregen. Inmiddels is ook dat werk opgeleverd. In de Limburgse aanvraag waren ook verbetermaatregelen opgenomen op Duits grondgebied, die in goede samenwerking waren voorbereid. Al deze maatregelen zagen toe op het wegnemen van de randvoorwaarde uit de HRN 2015-2025 waarin de huidige vervoerder NS een IC naar Aken zou gaan rijden als de infrastructuur dat toeliet (artikel 46.3 HRN). Limburg heeft direct twee maatregelen genomen: 1) via de Limburgse concessie wordt Aken vanuit Nederland minimaal 1 keer per uur bediend en eind 2022 zal de tweede regionale trein vanuit Maastricht via Heerlen ook grensoverschrijdend gaan rijden en 2) alle inzet om wél een IC product mogelijk te maken.

Voor een volwaardige IC (gedurende de gehele dag 1 keer/uur) dienen aanpassingen in en rondom station Eindhoven plaats te vinden. Voor een 'aanloop-IC' kan een verbinding in de ochtenden en avonden en weekends worden gereden zonder aanvullende maatregelen bij Eindhoven, een mooi groeimodel.

5. Interessant is het te constateren dat er voor de verbindingen naar Düsseldorf en Luik voorafgaand geen infrastructurele aanpassingen noodzakelijk meer zijn. De IC naar Düsseldorf gaat eind 2026 rijden en de verbinding uit Maastricht naar Luik zal naar verwachting eind 2023 gaan rijden. Hierdoor ontstaat een directe lijn tussen Luik-Maastricht Heerlen en Aken (de Drielandentrein)
6. De provincie Limburg heeft aan deze inspanningen inmiddels zo'n 30 miljoen euro besteed. Inspanningen die de regionale belangen veelal overstijgen. Vanuit Brussel zijn ook subsidiebijdragen voor studies en 'works' ontvangen van ca 30 miljoen en ook het ministerie van I&W heeft ongeveer 15 a 20 miljoen bijgedragen. Daarnaast heeft de provincie Limburg haar regionale concessie 2016-2031 verzwakt door bij inschrijving te vereisen dat minimaal 8 treinstellen multicourant dienden te zijn, waardoor zij in DU, BE en Nld kunnen rijden. Zonder die inspanningen onder de Eurekarail-vlag waren deze stappen naar verwachting (nog) niet gezet.
7. Artikel 46.3 van de HRN 2015-2025 luidt:
"NS verbetert de volgende grensoverschrijdende verbindingen als volgt:
a. de verbinding met Luik, door middel van een intercityverbinding of een stoptreinverbinding;
b. de verbinding met Aken, door middel van een intercityverbinding, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is;
.....".
8. In deze position paper kan ook niet voorbij gegaan worden aan het belangrijke onderwerp "ticketing" en "tarieven". Daarvoor dient nog aanvullende aandacht te zijn.
Naast dat aanbieders van internationale mobiliteit binnenlandse reisproducten verkopen, zal ook de verplichting opgenomen moeten worden voor de concessiehouder om zelf als aanbieder van reisproducten voor internationale mobiliteit te fungeren; dat wil zeggen handelend en acterend vanuit de reisbestemmingen van de reiziger!
9. Geconstateerd wordt dat voor wat betreft het **internationaal spoorvervoer** onvoldoende duidelijk wordt hoe de grote maatschappelijke ambities voor vliegtuigvervangende treindiensten én kort grensoverschrijdende verbindingen concreet gestalte krijgen, terwijl de (politieke) belangstelling hiervoor groot is en de organisatie en opgaven complex zijn.



Overlaten van deze verbindingen aan open toegang heeft het gevaar in zich dat nieuwe aanbieders zich concentreren op de drukst bereiden verbindingen, waardoor het vervoeraanbod overdag verschaalt en de verbinding minder aantrekkelijk/betrouwbaar wordt als alternatief voor de auto of vliegtuig. Een (afzonderlijke) concessie verlenen voor enkel die treinen die niet in open toegang worden aangeboden, scheept de concessieverlener en -houder op met de minst rendabele treinen. Voordat tot een eventuele decentralisatie van kort grensoverschrijdende verbindingen gekomen kan worden, dient daarover overeenstemming te komen tussen de betreffende concessieverleners over de voorwaarden. Daarnaast is het belangrijk te expliciteren dat de huidige IC verbindingen Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Brussel vooralsnog niet uit de HRN-concessie gehaald moet worden.

Cruciaal voor een goede ontwikkeling van internationaal treinreizen is vanuit de optiek van de reiziger bovendien gemakkelijk boeken van dergelijke (multimodale) reizen. Gefragmenteerde reisinformatie en onduidelijkheid in de ticketprijs zijn voor de reiziger een ergernis en een obstakel.

10. Afsluitend:

Om een goed samenspel tussen opdrachtgevend ministerie en vervoerder tot stand te brengen, waarbij recht wordt gedaan aan de nationale belangen om de trein binnen Europa voor bestemmingen tot ca 700 kilometer een goed alternatief te laten zijn ten opzichte van vliegen dient de HRN 2025-2035 hiervoor de passende kaders te bieden. Dat is op dit moment nog niet afdoende geborgd. Aandacht dient hierbij ook te bestaan voor samenloop. Als casus is hier de verbinding naar Aken opgevoerd, waarbij een toevoeging op de HRN nodig is.

Vanuit de in het bovenstaande aangehaalde belangen dient de HRN 2025 – 2035 te worden uitgebreid met het onderstaande:

Er dient een resultaatverplichting in de HRN 2025-2035 toegevoegd te worden dat er een IC product wordt ontwikkeld van en naar het HSL station in Aken (resultaatverplichting) waarbij samenloop niet mag worden uitgesloten

Ten behoeve van een duidelijke positionering is de EurekaRail brochure bijgevoegd die de provincie heeft opgesteld in samenwerking met haar partners en laatst is bijgewerkt voorjaar 2022.



Sittard-Geleen, 27-09-2022

Betreft: trein Eindhoven-Heerlen-Aachen i.r.t. motie 2606

Geacht College,

Op 15 september 2022 vergaderde de vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat. In de Limburger lezen we dat de staatssecretaris wel overtuigd is van het belang van de volwaardige intercityverbinding tussen Eindhoven, Heerlen en Aachen, maar dat een echt structurele invulling er nog lang niet zou kunnen komen.¹ Wat D66 betreft is het nu tijd voor actie, er staan heel veel seinen op groen. Deze verbinding kan worden gerealiseerd, dus dat moeten we doen!

Op 26 juni 2020 hebben Provinciale Staten unaniem motie 2606 'Vaart achter de IC naar Aachen' aangenomen.² Provinciale Staten hebben daarin het belang van de directe verbinding tussen Eindhoven en Aachen nog eens onderstreept. Ook hebben Provinciale Staten hierin aangegeven de komst van deze directe verbinding prioritair te stellen aan het eindpunt van de verbinding, of het nu Eindhoven, Amsterdam of Den Haag is.

Het college werd verzocht zich onverminderd in te zetten voor de komst van deze directe volwaardige verbinding per 2025, wanneer de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet in gaat.

Op 12 september heeft het College bij de motie een stand van zaken opgenomen.

We lezen dat de eerder door NS & Arriva voorgelegde modellen niet inpasbaar waren binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen. Maar we lezen ook dat het streven is dat in december 2023 een rechtstreekse verbinding in de dagranden gaat rijden tussen Eindhoven, Heerlen en Aachen. Dat is wat D66 betreft een fraaie eerste stap, maar er is meer nodig.

Gezien het verzoek van Provinciale Staten in motie 2606 voor de inzet op een volwaardige, directe verbinding per 2025, stellen we de volgende vragen aan uw College:

1. Kan het College al meer inzicht geven in de genoemde dagranden? Op welke momenten gaat de trein van Eindhoven naar Aachen rijden vanaf december 2023?
2. Blijft het College zich onverminderd inzetten voor een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen per 2025?

D66 is van mening dat de nieuwe concessieperiode HRN (start per 1-1-2025) mogelijkheden biedt om de deze verbinding volwaardig, in een uursfrequentie te realiseren, niet omdat de beschikbare infrastructuur dan plotseling ruimer is, maar wel omdat dit moment is waarop er andere dienstregelings- en exploitatiemodellen kunnen worden geïmplementeerd, bijv. het gebruiken van 1 van de 2 bestaande uurlijkse dienstregelingpaden tussen Heerlen en Eindhoven voor het doortrekken van de (regionale snel)trein uit Aachen.

¹ https://www.limburger.nl/cnt/dmf20220915_96004939

² <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/c81985a6-6de3-4cad-90be-ecc29fc758ce>

Het nieuwe HRN is ook het moment om randvoorwaarden te creëren voor regionale sturing op de snelle realisatie en borging van deze verbinding - gezien het feit dat na meer dan 10 jaar lobbyen, onderzoeken uitvoeren en de al bestaande verankering in het HRN 2015-25 de gewenste verbinding nog niet is gerealiseerd.

Wat D66 betreft is het College daar kien op, zodat we niet in 2025 na de periode van dagrand-bediening nog tien jaar vastzitten aan die dagranden, of nog erger, de verbinding weer verliezen.

Op 14 september 2022 is er door de Kamerleden van der Molen, van Ginneken en Minhas een motie voorgesteld m.b.t. de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen.³

In de motie wordt het kabinet verzocht in beeld te brengen hoe in de kosten van deze verbinding op het momenteel in de HRN-concessie zittende deeltraject Eindhoven-Heerlen kan worden voorzien en de kamer voor de volgende MIRT bespreking daarover te informeren. Wat D66 betreft houdt de provincie daarbij goed de verantwoordelijkheid van het Rijk in die bekostiging in het oog. Ook wordt het kabinet verzocht in het programma van eisen voor de nieuwe concessie van het hoofdrailnet op te nemen dat, ten behoeve van de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen, het traject Eindhoven-Heerlen vanaf 1 januari 2025 opengesteld wordt voor samenloop. Dat vindt D66 ook een belangrijke randvoorwaarde om de volwaardige verbinding (1x per uur op alle dagen van de week) kansrijker te maken en duidelijk sneller te realiseren.

3. Deelt het College de opvatting dat de nieuwe HRN concessieperiode belangrijke kansen biedt voor de borging van een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen (in uursfrequentie)? Zo nee, waarom niet?
4. Zo ja, gaat het College dat ook delen met de Vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat zodat dit kan worden betrokken bij de discussie omtrent het PvE hoofdrailnetconcessie op 11 oktober?
5. Heeft het College al een opvatting over de hoe er in de kosten van deze verbinding kan worden voorzien of doet het College hier al eigenstandig onderzoek naar?
6. Deelt het College de mening van D66 dat we in Limburg hebben laten zien dat samenloop op het spoor in Nederland uitstekend georganiseerd kan worden?
7. Deelt het College de mening van D66 dat samenloop op het traject Eindhoven-Heerlen, waarbij 1 van de bestaande 2 uurlijkse dienstregelingpaden voor een doorgetrokken (regionale snel)trein vanuit Aachen gebruikt kan worden, een cruciale randvoorwaarde is voor de realisatie van een volwaardige verbinding Eindhoven-Heerlen-Aachen? Zo nee, waarom niet?
8. Zoja, hoe gaat het College hierop inzetten in de lobby en de bestuurlijke overleggen MIRT?

Wij verzoeken het College de vragen voor de vergadering van de Vaste Kamercommissie I&W op 11 oktober, te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

Leon Vaessen
D66 Limburg

³ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022Z16886&did=2022D35529>