

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1157

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2023

Op 7 juli jl. heb ik u geïnformeerd over diverse dossiers op het internationaal spoor, zoals ik periodiek doe¹. Met deze brief wil ik u nader informeren over een drietal actualiteiten. Het betreft de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen, de start van de Drielandentrein en de totstandkoming van de IC Aken.

Internationaal personenvervoer tussen Weert – Hamont – Antwerpen

Een goede OV-verbinding tussen economische gebieden in de grensregio's vind ik van groot belang en ik draag graag bij aan de verbetering hiervan. De verbinding Weert – Hamont – Antwerpen is er zo één waarvan ik de kansen goed wil belichten. Vorig jaar heb ik uw Kamer toegezegd een onderzoek te laten uitvoeren naar wat er minimaal nodig is op de infrastructuur om de treinverbinding Weert – Hamont – Antwerpen mogelijk te maken.

De insteek van deze «nieuwe analyse» is dat er scherper is gekeken naar wat echt nodig is om op een veilige wijze reizigersvervoer mogelijk te maken en hierin te zoeken naar een balans tussen het leveren van een kwalitatief goede reizigersverbinding en de kosten die hiermee samenhangen. Het advies is tot stand gekomen door input vanuit provincie Limburg, gemeente Weert, ProRail, NMBS, Infrabel en reizigersverenigingen. Zo zijn we gekomen tot een realistisch en gedragen beeld. Bijgevoegd zend ik u het rapport met de meest kansrijke oplossingsrichting voor de infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn tussen Weert en Hamont om een directe trein tussen Antwerpen – Hamont – Weert mogelijk te maken.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1124

De enige realistische oplossing om een directe treinverbinding tussen Antwerpen-Hamont-Weert mogelijk te maken (en met de laagste kosten) is een variant met de aanleg van volledig Belgisch spoorstelsel, zoals tractie en beveiliging, tot en met station Weert. De kosten hiervoor zijn geraamd tussen de € 47 en € 88 miljoen (inclusief btw). Deze kosten zijn exclusief eventuele inpassingsmaatregelen zoals tegen geluid- en trillinghinder of voor instandhouding van het Natura2000 gebied. Er is nog geen actuele raming van die kosten beschikbaar.

Een kostbare maatregel is de aanleg van een nieuwe spoorbrug. Dit blijkt noodzakelijk om de dienst Antwerpen – Hamont – Weert in te passen in de dienstregeling. Door het bouwen van separaat spoor hoeft de internationale trein niet te wachten op andere treinen en vice versa. Daarmee is er voldoende tijd om op Weert te keren en worden geen andere goederen- of persontreinen gehinderd. Daartegenover staat dat de aanleg van spoor met het Belgisch spoorstelsel voordeliger is dan om na de grens over te schakelen naar het Nederlandse spoorstelsel. De totale bandbreedte van de raming is hiermee naar beneden bijgesteld ten opzichte van eerdere inschattingen, maar het mogelijk maken van de verbinding Weert Hamont-Antwerpen gaat nog steeds gepaard met flinke kosten.

Naast investeringen in de infrastructuur is ook een exploitatiebijdrage noodzakelijk. Het exploitatietekort is eerder door de Belgische vervoerder NMBS ingeschat op € 1 miljoen per jaar. Hierbij is de inschatting dat het overgrote deel van het reizigerspotentieel vanuit Vlaanderen richting de Brainportregio reist.

Met provincie Limburg en gemeente Weert heb ik afgesproken om gezamenlijk de uitkomsten te bespreken met de Belgische stakeholders. Dit om het belang van de Vlaamse reiziger voor dit project te benadrukken. Ondanks de demissionaire status van het kabinet en het ontbreken van financiële middelen vind ik het van belang om dit gesprek te voeren. Het is dan aan het nieuwe kabinet en uw Kamer om de brede afweging te maken in de mogelijke vervolgstappen voor de OV-verbinding Weert-Hamont-Antwerpen.

Startdatum Drielandentrein

Ik heb uw Kamer 14 maart jl. geïnformeerd over de intentieverklaring voor de Drielandentrein (hierna: 3LT), welke ik met de Belgische Minister Gilkinet en de Limburgse gedeputeerde Van Gaans ondertekend heb². Onze inzet was toen om per december 2023 te kunnen starten met deze nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Luik, Maastricht en Aken. In uitvoering van die intentieverklaring is zowel aan de kant van de betrokken overheden en infrabeheerders als aan de kant van de betrokken vervoerders de afgelopen periode intensief en goed samengewerkt om zo de vooropgestelde verbinding mogelijk te maken.

De rechtstreekse verbinding krijgt vorm binnen lopende concessies en betekent concreet dat vanuit Luik naar Aken en omgekeerd geen overstap meer nodig is in Maastricht. Arriva Limburg stelt hiervoor het materieel beschikbaar, dat in drie landen zal kunnen rijden. Onderdeel van de aanpak is ook de tweede trein vanuit Nederland per uur via Heerlen naar Aken per dienstregeling 2025.

De afgelopen periode kwamen een aantal onvoorziene, technische uitdagingen naar boven om het rollend materieel van Arriva geschikt te maken voor alle beveiligingssystemen die gebruikt worden op de

² Kamerstuk 29 984, nr. 1093

spoornetten in de drie landen. Mede daardoor is de aanvraag voor toelating bij de ERA later dan gepland ingediend, waardoor de startdatum zal verschuiven naar de eerste helft van 2024. In overleg met alle betrokken stakeholders en op basis van de datum voor afsluiting van het toelatingsproces wordt nu gestuurd op start van de Drielandentrein op een nader te bepalen moment in dus de eerste helft van 2024. Arriva, NS en NMBS werken momenteel een nieuwe planning uit. Zodra ik hier meer over weet, zal ik dat met uw Kamer delen. Ik verwacht dat dit eind van dit jaar zal zijn.

Ik betreur deze vertraging zeer, ook omdat alle stakeholders binnen hun mogelijkheden getracht hebben de oorspronkelijke startdatum alsnog te halen en zo te komen tot belangrijke directe verbinding in de regio. Vanzelfsprekend is gegarandeerd dat tot nieuwe startdatum reizigers gewoon gebruik kunnen blijven maken van het huidige aanbod op deze verbinding.

IC Aken

Rijk en regio delen de ambitie voor een intercity naar Aken. Daarom werken we naar het in stappen verbeteren van de verbinding. De eerste stap is in Nederland gerealiseerd: door de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is er ruimte op het spoor om 2x per uur een sneltrein tussen Maastricht – Heerlen – Herzogenrath te laten rijden, die 1x per uur doorrijdt naar Aken. Vanaf 2025, als ook de infrastructuur rond Aken wordt opgeleverd, kan de trein 2x per uur doorrijden naar Aken. De stip op de horizon waar naartoe wordt gewerkt is een volwaardige IC-verbinding naar Aken.

De stip op de horizon is een robuuste verbinding tussen Eindhoven en Aken: hier liggen natuurlijke economische centra waar reizigers naartoe en tussen willen reizen. Ook kan de verbinding op maat voor de internationale reiziger aangeboden worden. Deze verbinding is wel afhankelijk van grote infrastructurele aanpassingen die momenteel in de MIRT-Verkenning Multimodale knoop Brainportregio Eindhoven worden onderzocht. In het BO MIRT van 2022 heb ik € 125 miljoen voor het spoor vrijgemaakt, maar voor de extra schaa sprong zijn meer investeringen nodig. Van deze schaa sprong profiteert niet alleen een IC Aken, maar ook wordt hiermee de doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland mogelijk.

Om toe te groeien naar dit eindbeeld zetten we nu vervolgstappen op een IC Eindhoven – Aken in de randen van de dag door middel van een mogelijke decentralisatie. Limburg heeft hierin het voortouw. Een eerste verkenning naar decentralisatie wordt nu gezamenlijk in beeld gebracht. In het najaar zullen gesprekken plaatsvinden met andere partijen zoals betrokken vervoerders, reizigersvereniging Rover en ProRail. Het te doorlopen tijdspad is wordt nu realisatie per dienstregeling 2025 beoogd; dit is en blijft zeer ambitieus.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen