



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 kamer moties. 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 kamer moties, staten moties, 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