

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3473

Vragen van de leden **Haverkamp** en **Koopmans** (beiden CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de treinverbinding tussen Maastricht, Luik en Brussel* (ingezonden 20 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 augustus 2011).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht in Dagblad de Limburger van 19 juli jl. inzake het voornemen van de Belgische spoorvervoerder NMBS om de directe treinverbinding tussen Maastricht, Luik en Brussel op te heffen? Klopt dit bericht?

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van dit bericht en dit bericht klopt. Zie mijn antwoord op vraag 2 van de leden Monasch en Smeets (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 3472).

Vraag 2

Klopt het dat een onenigheid over de verdeling van opbrengsten met de NS een rol heeft gespeeld in het schrappen van de verbinding? Zo ja, wat is uw oordeel hierover? Zo nee, wat heeft er dan voor gezorgd dat de verbinding wordt geschrapt?

Antwoord 2

Nee, het klopt niet dat de reden voor het besluit van de NMBS gelegen is in onenigheid over de verdeling van opbrengsten. De redenen van de NMBS staan vermeld in mijn antwoord op vraag 2 van de leden Monasch en Smeets.

Vraag 3

Klopt het dat de punctualiteit van de treinverbinding (of het gebrek eraan) eveneens heeft bijgedragen aan het schrappen van de verbinding? Zo ja, wat is uw oordeel hierover?

Antwoord 3

Ja, dit klopt. Zie mijn antwoord op vraag 2 van de leden Monasch en Smeets. Ik heb hier geen oordeel over. Maar ik kan me voorstellen dat een treindienst die structureel last heeft van dispunctualiteit en uitval noch voor reizigers noch voor vervoerders aantrekkelijk is.

Vraag 4

Welke acties heeft u tot op heden ondernomen en welke acties bent u bereid te ondernemen om het schrappen van deze lijn te voorkomen?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord op vraag 3 van de leden Monasch en Smeets.

Vraag 5

Heeft u inzicht in welke acties het College van Gedeputeerde Staten van Limburg en het College van Burgemeester en Wethouders van Maastricht tot op heden hebben ondernomen en welke acties zij bereid zijn te ondernemen om het schrappen van deze lijn te voorkomen?

Antwoord 5

Het College van Gedeputeerde Staten van Limburg en het College van Burgemeester en Wethouders van Maastricht willen over het stoppen van de MBE en over de alternatieve treindienst in overleg gaan met de NMBS.

Vraag 6

Deelt u de opvatting dat een snelle verbinding met het (nieuwe) HSL-station in Luik, en daarmee steden als Brussel en Parijs, van groot belang is voor de regio Zuid-Limburg?

Antwoord 6

Ja. Daarom ben ik blij dat de NMBS de mogelijkheden onderzoekt om een snelle stoptreindienst Maastricht–Luik te gaan rijden. Zie mijn antwoorden op de vragen 2 en 4 van de leden Monasch en Smeets.

Vraag 7

Staat u nog steeds onverkort voor de conclusies die Kamer en kabinet hebben getrokken uit de initiatiefnota Grenzeloos Genoeg(en) van 12 augustus 2008?¹

Antwoord 7

Ja. Zie mijn antwoorden op de vragen 2 en 4 van de leden Monasch en Smeets en mijn voortgangsbrief grensoverschrijdend personenvervoer per trein van 7 maart 2011 (Kamerstuk 31 553 nr. 7).

Vraag 8

Bent u bekend met het feit dat de NMBS voornemens is om de stoptrein tussen Luik en Maastricht, die per 11 november 2011 zal gaan rijden, wel nieuw leven in te blazen?

Antwoord 8

Ja, met dien verstande dat de NMBS de mogelijkheden onderzoekt om vanaf december 2011 een stoptrein tussen Luik en Maastricht te gaan rijden.

Vraag 9

Zou dit niet als positief effect inhouden dat station Eijsden hier ook opnieuw op wordt aangesloten? Zo ja, waarom is hier dan geen sprake meer van in de huidige plannen van de NMBS?

Antwoord 9

Op basis van de huidige concessies en contracten is noch de NMBS, noch NS verplicht om station Eijsden te bedienen. Zowel in de huidige situatie met de MBE als in een eventuele situatie zonder de MBE is het dus aan de vervoerders om station Eijsden wel of niet te bedienen. NS meldt dat het opnemen van kleine stopstations niet past in het streven van de vervoerders om een

¹ 31 553.

snelle verbinding tussen Maastricht en Luik te realiseren, met goede aansluitingen aan beide zijden. Daarom hebben de NMBS en NS geen belangstelling om station Eijsden in de toekomst weer te gaan bedienen. Dit heeft er eerder toe geleid dat de regio heeft gekozen voor een kwalitatief goede kwartierbusdienst tussen Eijsden en Maastricht. In de ogen van veel klanten is dit ook een beter product dan de uurtreindienst (zie ook de brief van mijn ambtsvoorganger, Kamerstuk 29 984 nr. 198). Ik heb nog geen signaal dat de regio inmiddels de voorkeur zou geven aan een treinverbinding Eijsden–Maastricht (met de bijbehorende kosten) boven een busverbinding.

Vraag 10

Bent u bekend met het feit dat verschillende instanties en burgerinitiatieven, meer dan 2500 steunbetuigingen, pleiten vóór de reactivering van station Eijsden?

Antwoord 10

Ja. Ik ben tevens bekend met het feit dat overheden en vervoerders nog geen voor alle partijen aantrekkelijke oplossing hebben gevonden voor de kosten van het per trein bedienen van station Eijsden. En ik ben bekend met het feit dat veel reizigers tevreden zijn met de extra busverbinding Eijsden–Maastricht die in de plaats is gekomen van de treinverbinding.

Vraag 11

Wat wordt de reistijd van Maastricht naar Luik, alsmede naar Brussel, met deze nieuwe verbinding? Bent u bereid om samen met de provincie en (regionale) vervoersbedrijven alles in het werk te stellen om de verbinding met de HSL in Luik, en daarmee andere internationale steden, tot hoge prioriteit te maken? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer concrete resultaten verwachten?

Antwoord 11

Zoals gezegd onderzoekt de NMBS de mogelijkheden om vanaf december 2011 een treindienst Maastricht–Luik te gaan aanbieden. Hierbij worden verschillende opties bekeken en spelen ook aansluitingen een rol. De NMBS verwacht op korte termijn hierover een besluit te kunnen nemen. Dan worden ook de details duidelijk, zoals de reistijd, overstaptijden, etc.

Vraag 12

Bent u bereid om andere snelle verbindingen met de HSL in Luik en/of Aken te bevorderen zodat de regio Zuid-Limburg goed toegankelijk is vanuit het Europese achterland?

Antwoord 12

Als de NMBS vanaf december 2011 een snelle stoptreindienst Maastricht–Luik gaat rijden, is het niet nodig om een snelle verbinding met de HSL in Luik te bevorderen. Zie verder mijn antwoord op vraag 3 van de leden Monasch en Smeets.

Vraag 13

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de grensoverschrijdende treinverbindingen met Duitsland? Bent u reeds in gesprek geweest met uw Duitse en Noordrijn-Westfaalse collega's over dit onderwerp en wat zijn de resultaten hiervan? Zo ja, kunt u de Kamer informeren over deze resultaten? Zo nee, bent u bereid om in de nabije toekomst met uw Duitse en Noordrijn-Westfaalse collega's in gesprek te treden en de Kamer na afloop hierover te informeren?

Antwoord 13

Ik spreek in de komende maanden op ministerieel niveau mijn Duitse en Noordrijn-Westfaalse collega's. Grensoverschrijdende treinverbindingen staan daarbij hoog op de agenda. Ik zal uw Kamer informeren wanneer er concrete ontwikkelingen zijn te melden. In mijn brief van 18 mei 2011 (Kamerstuk 32500-XII nr. 72, zie vraag 18) heb ik toegelicht dat het mijn bedoeling is grensoverschrijdende aspecten integraal onderdeel uit te laten maken van de nationale dossiers (bijvoorbeeld de

mogelijke opnemng van buitenlandse stations in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet). Langs die lijn zal ik uw Kamer ook informeren over de voortgang op de diverse punten die in deze brief aan de orde zijn gekomen.