

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

### 1515

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Ronnes** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *problemen op de Maaslijn* (ingezonden 18 januari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 februari 2019).

Vraag 1

Kent u het bericht «Reiziger op Maaslijn moet wachten op hopeloos verdeelde provincies»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het u bekend dat de provincies Limburg en Gelderland onderling in conflict zijn over een nieuw miljoenentekort voor de Maaslijn? Zo ja, wat is uw mening hierover?

Antwoord 2

De provincie Limburg heeft mij in november 2018 mede namens de provincies Noord-Brabant en Gelderland verzocht deel te nemen aan overleg over het regionale project «Opwaardering Maaslijn». In dit overleg komen ook de financiële situatie en de planning van dit regionale project aan de orde. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het project en de afgesproken maatregelen ligt bij de drie provincies, waarbij de provincie Limburg het eerste aanspreekpunt is. In het overleg is mij niet gebleken van een conflict tussen de provincies Limburg en Gelderland.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoe de financiële afspraken en verantwoordelijkheden thans luiden tussen de verschillende provincies en de rijksoverheid? Wilt u daarbij aangeven welke bedragen (harde) infrastructuur dan wel materiaal betreffen en hoe de verhouding van financiën en kwaliteit is? Hoe liggen deze

<sup>1</sup> De Gelderlander, 14 januari 2019, «Reiziger op Maaslijn moet wachten op hopeloos verdeelde provincies» (<https://www.gelderlander.nl/cuijk/reiziger-op-maaslijn-moet-wachten-op-hopeloos-verdeelde-provincies~a53d43ca/>)

afspraken voor de huidige situatie en hoe voor de nieuwe situatie (elektrificatie, extra spoor etc.)?

Antwoord 3

De verantwoordelijkheid voor de opwaardering van de Maaslijn door middel van elektrificatie en versnellingsmaatregelen ligt bij de drie provincies. Het Rijk heeft Rijksbijdragen toegezegd voor de kosten van de elektrificatie en de versnellingsmaatregelen. Zo is een Rijksbijdrage van € 25 miljoen exclusief btw toegezegd voor de elektrificatie en Rijksbijdragen van respectievelijk € 16,1 miljoen en € 9,1 miljoen, beide inclusief btw, voor de versnellingsmaatregelen op de Zuidelijke en de Noordelijke Maaslijn. In 2014 is bij de verlening van de Rijksbijdrage voor de elektrificatie expliciet vermeld dat de risico's voor het project bij de provincies liggen. Ten aanzien van de exploitatie geldt dat dit een zaak is tussen de betrokken provincies als concessieverlener en Arriva, als vervoerder. De rijksoverheid speelt hier geen rol in.

Vraag 4

Kunt u specificeren wat de rol van de vervoersmaatschappij in deze is en of partijen (concessieverleners en -nemers) de gemaakte afspraken nakomen? Welke maatregelen zijn er genomen om de inzet van materieel op het «oude» niveau terug te brengen, dat wil zeggen voor de brand en de aanrijding?

Antwoord 4

Ik heb hierover informatie opgevraagd bij de verantwoordelijke provincies. De provincie Limburg heeft, mede namens de andere concessieverleners en vervoerder Arriva, aangegeven dat de kwaliteitseisen die zijn afgesproken in de concessieovereenkomst op dit moment niet worden gehaald. De provincie Limburg is in gesprek met Arriva over verbeteringen op korte termijn. Bij dit gesprek is ook ProRail betrokken als spoorbeheerder. Afgesproken is dat Arriva extra personeel inzet om bij verstoring van de dienstregeling in de ochtend sneller te kunnen reageren. Ook heeft Arriva een analyse gemaakt van mogelijke verbeterpunten ten aanzien van het materieel. Deze punten worden uitgewerkt tot maatregelen. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over verbeterde informatievoorziening aan reizigers. Voor het herstel van de beschadigde treinstellen is Arriva afhankelijk van leverancier Stadler. Eén treinstel is vanaf begin december 2018 weer ingezet; het tweede treinstel is naar verwachting medio 2019 opnieuw inzetbaar.

Vraag 5

Kunt u aantonen welke groepen van reizigers het meest geraakt worden door de nieuwe situatie en daarbij expliciet in te gaan op de positie van scholieren en studenten? Wilt u ook aangeven welk perspectief geboden kan worden aan die reizigers?

Antwoord 5

Het uitgangspunt voor alle reizigers op de Maaslijn is een betrouwbare dienstregeling. In de praktijk zal moeten blijken wat het effect is van de maatregelen die tussen de concessieverleners en Arriva zijn afgesproken. Het grootste deel van de reizigers op de Maaslijn is scholier of student. Vanwege de aanvangstijden van lessen en colleges en beperkt alternatief vervoer ondervindt deze groep relatief veel hinder. Een eerdere proef van onderwijsinstellingen in Nijmegen met gespreide aanvangstijden van een kwartier laat volgens betrokken organisaties zien dat de effecten groot zijn; de eerste resultaten heb ik vorige maand ontvangen. De belangrijkste conclusies van het onderzoek, zoals ik uit Nijmegen heb vernomen, zijn dat met deze relatief kleine aanpassing in aanvangstijden tot op heden de hyperspits in de trein in de ochtend (8:15 uur) op de Maaslijn met 41% fors is afgenomen. Dit betekent een vermindering van 41% van de bezetting van de drukste trein naar Nijmegen Heyendaal, het grootste knelpunt op de Maaslijn. Daarnaast is de hyperspits in de trein in de ochtend naar Nijmegen van Arriva en NS tezamen met 22% afgenomen (dit is meer dan vooraf werd ingeschat). Op de buslijnen naar de Campus is de hyperspits in de ochtend met 10% afgenomen. Er zijn inmiddels tussen de onderwijsinstellingen afspraken gemaakt om de verschuiving van de onderwijstijden te continueren; ook de gebiedsgebonden aanpak, waar deze actie onderdeel van uitmaakt, zal worden gecontinuu-

eerd met de inbreng vanuit mijn departement. Mede naar aanleiding van de motie Amhaouch (Kamerstuk 35 000 A, nr. 15) blijf ik deze effecten monitoren.

Vraag 6

Bent u bereid om zelf een bemiddelende rol te spelen dan wel een mediator aan te wijzen opdat verdere vertraging van besluitvorming en escalatie van het conflict wordt voorkomen en waarbij wordt aangedrongen op maximale inspanning van alle betrokken partijen om de huidige problemen op te lossen?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 2. Ik ben in overleg met de provincies over de situatie op de Maaslijn. Het streven is de afgesproken verbetermaatregelen zo snel als mogelijk te realiseren.

Vraag 7

Deelt u de mening dat de huidige situatie onacceptabel is voor het imago van de trein in de regio als betrouwbaar alternatief?

Antwoord 7

Ik ben van mening dat er sprake moet zijn van een betrouwbare dienstregeling op de Maaslijn. Het overleg dat ik voer met de drie provincies en ProRail is er op gericht verbetermaatregelen te treffen zodat de exploitatie van de Maaslijn op een goede en betrouwbare wijze kan plaatsvinden.