

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/108766

**Uw kenmerk**  
2011Z15667

Datum 30 augustus 2011  
Betreft treinverbinding Maastricht-Luik-Brussel

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van de leden Monasch en Smeets (beiden PvdA) en de aanvullende vragen van de leden Haverkamp en Koopmans (beiden CDA) over de treinverbinding Maastricht-Luik-Brussel.

#### Vragen Monasch en Smeets

1. Kent u het bericht: «Trein Maastricht–Brussel stopt per december»? (L1, 18 juli 2011)

1. Ja.

2. Klopt het dat er een besluit is genomen om de rechtstreekse trein van Maastricht via Luik naar Brussel aan het eind van 2011 op te heffen? Zo ja, deelt u dan de mening dat dit onwenselijk is?

Ja, dit klopt. De "Maastricht-Brussel-Express" (hierna: MBE) rijdt op basis van een contract tussen NMBS en NS, zonder overheidssubsidie. Het contract loopt af in december 2011. Op 1 juni 2011 heeft de NMBS aan NS laten weten dat de Raad van Bestuur van de NMBS onlangs heeft besloten om de MBE vanaf december 2011 niet te continueren. Redenen hiervoor zijn onder andere het niet kunnen bieden van een betrouwbaar product (dienstregelingstechnisch) en noodzakelijke bezuinigingen binnen de NMBS. Met ingang van de dienstregeling 2012 zal de NMBS de MBE niet langer doorrijden naar Maastricht en zal de trein vanuit Brussel en Luik keren in Visé.

Op basis van de huidige Belgische concessie moet de NMBS een verbinding met Maastricht verzorgen. De NMBS onderzoekt daarom momenteel de mogelijkheden om vanaf december 2011 een snelle stoptreindienst Luik - Maastricht (die niet stopt op alle tussengelegen stations) als alternatief aan te bieden. De NMBS meldt mij dat deze verbinding kan rijden als de noodzakelijke rijpadcapaciteiten ter beschikking worden gesteld door de Nederlandse en Belgische capaciteitsverdelers en de nodige overeenkomsten worden

afgesloten met de betrokken stakeholders. NS wil graag meewerken aan de nieuwe verbinding en daarover afspraken maken met de NMBS.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

In lijn met het Regeerakkoord en mijn recente Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur streef ik naar adequate verbindingen met grote HSL-stations over de grens, zoals Luik, mits er voldoende vraag naar is om op termijn de exploitatiekosten te dekken. Een goede verbinding naar Luik (in welke vorm dan ook) vind ik dus zeker wenselijk. Daarom ben ik blij dat de NMBS de mogelijkheden onderzoekt om vanaf december 2011 een snelle stoptreindienst Maastricht-Luik te gaan rijden.

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/108766

3. Welke stappen gaat u ondernemen richting de Belgische regering om aan te geven dat Nederland groot voorstander is van het behouden van deze treindienst?
3. Ik vind een snelle verbinding Maastricht-Luik belangrijk (zie mijn antwoord op vraag 2). Of die geboden wordt met de MBE of op een andere manier vind ik van minder belang. Ik ben dan ook blij dat de NMBS waarschijnlijk vanaf december 2011 een snelle stoptreindienst Maastricht-Luik gaat rijden. Mocht dat onverhoopt toch niet gebeuren, dan zal ik deze verbinding meenemen in mijn besprekingen met de Belgische regering.
4. Deelt u de mening dat er juist meer grensoverschrijdende treindiensten van de grond moeten komen? Zo nee, waarom niet?
4. Ja, zie mijn antwoord op vraag 2. Ik zet mij binnen mijn mogelijkheden in voor meer en betere grensoverschrijdende verbindingen, met als voorwaarde dat deze redelijkerwijs passen in de dienstregeling en bedrijfseconomisch haalbaar zijn.

Zoals bekend is het wettelijk mogelijk gemaakt om grensoverschrijdende trajecten en bediening van stations in het buitenland in de nieuwe hoofd-railnetconcessie op te nemen, als daar afspraken met desbetreffende landen onder liggen. Ik heb toegezegd dat ik in de vervoerconcessie die ingaat op 1 januari 2015 een inspanningsverplichting zal opnemen voor het aanbieden van treindiensten op grensoverschrijdende verbindingen. De precieze invulling krijgt vorm in het kader van de verlening van deze concessie en de bredere context die daarbij speelt.

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 opnemings van buitenlandse stations in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofd-railnet). 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.

## Vragen Haverkamp en Koopmans

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/108766

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?
1. Ja, ik heb kennisgenomen van dit bericht en dit bericht klopt. Zie mijn antwoord op vraag 2 van de leden Monasch en Smeets.
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?
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.
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?
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.
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?
4. Zie mijn antwoord op vraag 3 van de leden Monasch en Smeets.
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?
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.
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?

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.
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?
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 31553 nr. 7).
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?
8. Ja, met dien verstande dat de NMBS de mogelijkheden onderzoekt om vanaf december 2011 een stoptrein tussen Luik en Maastricht te gaan rijden.
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?
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 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 29984 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.
10. Bent u bekend met het feit dat verschillende instanties en burgerinitiatieven, meer dan 2500 steunbetuigingen, pleiten vóór de reactivering van station Eijsden?
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.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2011/108766

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?
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.
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?
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.
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?
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 opnemings van buitenlandse stations in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofd railnet). 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen