

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

29 september 2006

Ons kenmerk

DGP/SPO/U.06.02483

Onderwerp

kamervragen

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

2050619300

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over station Eijsden.

1. Is het waar dat het station Eijsden behoort bij het Hoofdrailnet? Gelden voor dit station dan ook de voorschriften voor de minimumbediening die behoren bij de stations aan het Hoofdrailnet? Kunt u uw antwoord toelichten?
1. Station Eijsden is opgenomen in het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet en behoort dus tot het hoofdrailnet. Het hoofdrailnet bestaat uit de binnenlandse openbaarvervoerdiensten voor het personenvervoer per trein over de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven op de kaart in de bij het Besluit Hoofdrailnet behorende bijlage. Op deze kaart is ook station Eijsden opgenomen. De voorschriften voor de minimumbediening gelden echter alleen als een station is opgenomen in de bijlagen A en B in artikel 13 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Station Eijsden is daarin niet opgenomen zodat voor station Eijsden niet de voorschriften over de minimale bediening gelden.
2. Kunt u aangeven wat de plannen zijn voor het traject Luik - Maastricht? Heeft u deze plannen ook voorgelegd aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov)? Zo nee, bent u voornemens deze plannen voor te leggen aan het Locov en er alsnog voor te zorgen dat de plannen verduidelijkt worden? Kunt u uw antwoord toelichten?

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 6591
E-mail jelle.landa@minvenw.nl

2. Over de plannen voor het traject Luik - Maastricht heb ik van de gemeente Maastricht en de provincie Limburg de volgende informatie ontvangen.

Op dit moment wordt station Eijsden eenmaal per uur bediend door de stoptrein Maastricht – Eijsden – Visé - Luik. Op station Eijsden is historisch een uitzonderlijke situatie gegroeid: het heeft een Belgische spanning qua elektriciteit. Het is daardoor technisch onmogelijk om een Nederlandse trein van Maastricht naar Eijsden te laten rijden. Belgische treinen kunnen wel op een lager voltage doorrijden in Nederland, maar omgekeerd kunnen NS-treinen niet op Belgisch spanningsniveau vanuit Maastricht doorrijden naar Eijsden. Daarom hebben NS en NMBS de afgelopen jaren gezamenlijk de internationale stoptreindienst Maastricht – Luik geëxploiteerd, waarbij de NMBS de treinen inbracht en beide bedrijven gezamenlijk voor de bemensing zorgden.

In verschillende opzichten is de huidige treindienst weinig florissant:

- *Het aantal reizigers is beperkt*
- *De sociale veiligheid laat te wensen over*
- *De reistijd Maastricht – Luik/Brussel is erg onaantrekkelijk*
- *Er is een relatief hoog grenstarief, dat door de reguliere reizigers vanuit Nederland vaak wordt omzeild door in België op te stappen of twee aparte kaartjes te kopen*
- *De exploitatie van de treindienst is zeer onrendabel*

De regionale overheden willen graag een kwalitatief hoogwaardige verbinding om een verdere teloorgang te voorkomen, de vervoerders willen graag meer reizigers trekken c.q. het rendement van de treindienst verbeteren. Sinds twee jaar werken de steden Maastricht en Luik daarom samen met de provincie Limburg en met financiële steun van de Europese Commissie aan een proef om de Belgische NMBS Hoge Snelheidsintercitytrein van Brussel naar Luik door te laten rijden naar Maastricht. Door invoering van een nieuwe dienstregeling in België en doordat de Belgische federale overheid bereid is 70% van het exploitatierisico voor haar rekening te nemen, wordt dit mogelijk per 10 december 2006. Dan willen de provincie Limburg, de gemeente Maastricht, NS en NMBS een proef starten die leidt tot grote verbeteringen in de dienstregeling. Zo gaat de reistijd Maastricht – Brussel v.v. omlaag van 2 uur nu naar 1:20 uur en Maastricht – Parijs van 4 uur naar 3 uur. Verder zijn NS en NMBS bereid passagiers van en naar Maastricht te behandelen als reguliere NMBS-reizigers. Daardoor vervalt het grenstarief. En tot slot gaan partijen zich inspannen om de sociale veiligheid te verbeteren.

Voor de intercity-dienstregeling Maastricht – Luik e.v. is een stop op station Eijsden om diverse redenen niet wenselijk. De keertijd in Maastricht wordt krapper met een mogelijk negatief effect op de punctualiteit en bovendien is de combinatie van de nieuwe HSL intercity van de NMBS veel te lang voor station Eijsden. Daarom zal station Eijsden als onderdeel van de proef niet meer per trein bediend worden. De initiatiefnemers voor de proef hebben dit alles in het afgelopen jaar meermaals besproken met de gemeente Eijsden. Partijen hebben in gemeenschappelijkheid

geconcludeerd dat ook Eijsden er in de nieuwe situatie op vooruit zou moeten gaan. Daar is de volgende oplossing voor gevonden. Het overgrote deel van de reizigers vanuit Eijsden gaat naar Maastricht of andere plaatsen in Limburg; slechts een beperkt deel van de reizigers vanuit Eijsden heeft bestemming België. Op dit moment rijdt er tussen Eijsden en Maastricht niet alleen eenmaal per uur een trein, maar ook tweemaal per uur een bus. Als met de proef de trein niet meer in Eijsden stopt, gaat er tweemaal per uur een extra bus rijden (waardoor Eijsden viermaal per uur een verbinding met Maastricht krijgt). Ook zal deze bus tweemaal per uur naar het station Visé in Wallonië rijden. Daar stopt de HSL-intercity wel en kunnen reizigers vanuit Eijsden op de trein stappen. De frequenties in Eijsden gaan dus omhoog. Eijsden - Maastricht gaat van 1 trein + 2 bussen per uur naar 4 bussen per uur, Eijsden Visé gaat van 1 trein naar 2 bussen per uur. Bovendien stoppen de bussen, in tegenstelling tot de trein, niet alleen op de stations, maar ook in het centrum van Maastricht en in de dorpskern van Eijsden. De reistijd Eijsden – Maastricht per bus is wat langer dan per trein. Hoeveel minuten het verschil precies bedraagt, is afhankelijk van de route die de bus zal rijden¹. Gelet op dit alles heeft het (top)overleg dat in de regio is gevoerd tot de conclusie geleid dat Eijsden er met de proef vervoerstechnisch op vooruit gaat.

De provincie en de gemeente Maastricht hebben over de proef overlegd met ROVER. Dit heeft geleid tot een gezamenlijke verklaring/stellingname (zie de bijlage bij deze brief).

De proef duurt twee jaar. Partijen hopen dat na deze periode een zelfstandige – financieel sluitende – exploitatie van de treindienst mogelijk is. Tijdens de proef zullen partijen gezamenlijk elke zes maanden de voortgang van de proef en de reactie van de reizigers evalueren. Omdat de nieuwe situatie een spectaculaire verbetering inhoudt, verwachten ze een grote stijging van het gebruik.

Tot zover de informatie die ik van de gemeente Maastricht en de provincie Limburg heb gekregen over de plannen voor Maastricht - Luik. De gemeente Eijsden ondersteunt expliciet de proef, inclusief de busverbinding.

Wat mij betreft is het niet nodig dat de plannen nog verder verduidelijkt worden.

Ik heb de plannen voor Maastricht - Eijsden niet voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov. Dat is niet aan mij. Het gaat immers om een wijziging van de dienstregeling en daarover moet NS het advies van de consumentenorganisaties vragen. Ik neem aan dat NS dit op korte termijn zal doen. En gelet op de bijgevoegde verklaring en op het feit dat het gaat om een verbetering van het openbaar vervoer in de regio, neem ik aan dat de consumentenorganisaties positief zullen reageren.

¹ De trein rijdt in 10 minuten over van station Eijsden naar station Maastricht. De huidige busdienst, die via drie kerkdorpen rijdt, doet er 25 minuten over. Een snelbus zou het in 13 minuten kunnen.

3. Kunt u garanderen dat het station Eijsden ook per ingang van de nieuwe dienstregeling minimaal eenmaal per uur bediend zal worden? Hoe gaat u zich hier hard voor maken?
3. Voor de gegarandeerde minimale bediening verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 1. Overigens blijkt uit mijn antwoord op vraag 2 dat station Eijsden in de nieuwe dienstregeling niet slechts eenmaal per uur bediend zal worden, maar twee- (naar Visé) tot viermaal (naar Maastricht), zij het niet per trein maar met een bus.
4. Bent u bereid deze vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden vanwege de naderende deadline voor de capaciteitsaanvragen?
4. Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

Verklaring/stellingname

inzake pilot Maastricht – Brussel en bediening station

Eijsden:

door Rover, Provincie Limburg en gemeente Maastricht:

- 1) De voorgestelde pilot aansluiting Maastricht op het hoge snelheidsrelnet België moet koste wat het kost door gaan;
- 2) Gedurende de pilot moet zekerheid bestaan dat de extra busverbindingen van Eijsden naar respectievelijk Maastricht en Visé ook daadwerkelijk blijven bestaan. De Limburgse reizigersorganisaties (ROVER) hebben instemmingsrecht over de dienstregeling c.a. van de busdienst, waarbij met name een snelle verbinding tussen Maastricht en Eijsden van groot belang is;
- 3) Er kan geen sprake zijn van definitieve sluiting van station Eijsden alvorens de pilot is afgerond en de resultaten zijn geëvalueerd. Doel van de pilot is dat alle partijen er op vooruit gaan. Alle partijen zullen alles zetten om station Eijsden weer per trein bediend te krijgen. Dat kan evt. per lightrail.