

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 171

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 april 2009

Eind 2006 hebben NS, NMBS, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht gezamenlijk een proef gestart waarbij ze de stoptrein Maastricht–Luik vervingen door de HST-Connect Intercity Maastricht–Luik–Brussel: de Maastricht Brussel Express. Deze proef houdt onder meer in dat station Eijsden niet meer bediend wordt per trein; in plaats daarvan heeft de provincie de bediening per bus geïntensiveerd.¹

De gemeente Eijsden heeft ingestemd met de proef met de Maastricht Brussel Express en met het feit dat station Eijsden in elk geval tijdens deze proef niet per trein bediend zou worden.² Sinds de start van de proef heb ik diverse brieven van de gemeente Eijsden ontvangen met vragen over de status en de toekomst van station Eijsden en met verzoeken om de bediening van het station tijdens of na de proef te hervatten. In mijn antwoorden heb ik steeds geprobeerd om over al deze aspecten duidelijkheid te geven.

De meest recente brief van de gemeente is van 16 september 2008. Zij vraagt mij daarin ervoor te zorgen dat station Eijsden weer per trein bediend wordt. Op 6 oktober 2008 heb ik deze brief beantwoord.

Naar aanleiding van mijn antwoord aan de gemeente Eijsden heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van uw Kamer mij gevraagd om:

- een nadere toelichting te geven op mijn conclusie dat er niet voldoende reden is om het verzoek van de gemeente Eijsden te honoreren om een bedieningsplicht te creëren voor station Eijsden
- in te gaan op alle mogelijke scenario's die zouden kunnen leiden tot een herziening van de bedieningsplicht
- ook de uitkomsten van de evaluatie van de Maastricht Brussel Express te betrekken in de besluitvorming over de bediening van station Eijsden
- geen onomkeerbare besluiten te nemen ten aanzien van de bediening van station Eijsden

¹ In 2006 heeft mijn ambtsvoorganger u in antwoord op Kamervragen uitvoerig geïnformeerd over de proef en de gevolgen voor Eijsden: zie Aangangsel der Handelingen, vergaderjaar 2006–2007, nr. 85.

² Tijdens de voorbereiding van de proef hebben de vier initiatiefnemers (zoals gezegd zijn dat NS, NMBS, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht) meermaals gesproken met de gemeente Eijsden. Op 22 september 2006 is de gemeenteraad van Eijsden akkoord gegaan met de proef, onder de voorwaarde dat de betrokken partijen zich tot het uiterste inspannen om na de proef weer een duurzame treinverbinding voor de gemeente Eijsden te realiseren. Het betrof hier dus een inspanningsverplichting waarbij de NS duidelijk heeft gemaakt uitsluitend bereid te zijn Eijsden te bedienen als dit voor de NS niet verlieslatend zou zijn. Een (top)overleg dat indertijd in de regio is gevoerd, heeft tot de conclusie geleid dat Eijsden er met de proef (incl. de extra bussen) vervoertechisch op vooruit gaat.

Alvorens te voldoen aan de verzoeken van de commissie, heb ik, zoals ik u al eerder meldde, overleg laten voeren met de gemeente Eijsden, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht. In het vervolg van deze brief kom ik daarop terug. Ik zal eerst ingaan op de formele vraag of er sprake is van een bedieningsplicht van station Eijsden. Daarna beschrijf ik de feitelijke bediening van station Eijsden op dit moment. Dan geef ik de uitkomsten weer van de evaluatie van de proef met de Maastricht Brussel Express. Vervolgens noem ik een aantal mogelijke scenario's voor de bediening van station Eijsden in de toekomst en schets ik u de uitkomsten van het overleg met de regio. En tot slot licht ik u toe op welke termijn ik, mede op basis van het overleg met de regio, een definitieve afweging over de bediening van station Eijsden zal maken.

Huidige bedieningsplicht

Voor de bedieningsplicht geldt op basis van juridische gronden het volgende.

- Het feit dat de proef met de Maastricht Brussel Express mede inhield dat station Eijsden niet per trein bediend zou worden, was aanleiding om te bezien wat de formele status was van station Eijsden. Was/is er een formele plicht voor NS om station Eijsden te bedienen?
- Station Eijsden was niet opgenomen in de Lijst van 195 hoofdrailnetstations die als bijlage D is opgenomen in het Overgangscontract II dat inging op 1-1-2001. Dit privaatrechtelijke contract is per 1-1-2005 beleidsneutraal omgezet in een publiekrechtelijke concessie. Daarmee is Station Eijsden dus niet opgenomen in bijlage A van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.
- Op basis van een juridische analyse heb ik op 17 april 2007 aan de gemeente Eijsden geschreven dat er binnen of buiten de vervoerconcessie geen voorschriften of bepalingen zijn die NS als vervoerder op het hoofdrailnet verplichten station Eijsden te bedienen.
- Dit was in elk geval al vanaf 1-1-2001 het geval. Maar omdat het station jarenlang ook zonder verplichting bediend werd, is tot 2006 niet gekeken naar de juridische situatie.
- De uitkomsten van de evaluatie van de Maastricht Brussel Express (ik ga daar later in deze brief op in) hebben uiteraard geen invloed op het juridische feit dat er geen bedieningsplicht is voor station Eijsden.
- Het is natuurlijk mogelijk om station Eijsden alsnog op te nemen in bijlage A van de vervoerconcessie. Dan ontstaat alsnog een bedieningsplicht. Dit vergt echter een wijziging van de concessie, die door NS aanvaard moet worden. NS zal dit alleen doen als het exploitatietekort wordt afgedekt. (Deze optie zou tevens aanpassing van de infrastructuur vergen; ik kom daar verderop op terug.)

Conclusie: juridisch gezien is er nu geen sprake van een bedieningsplicht.

Feitelijke bediening

- Station Eijsden ligt weliswaar op Nederlands grondgebied, maar is in technische zin een Belgisch station. Door de technische specificaties van de infrastructuur (energie- en veiligheidssystemen) kunnen de meeste Nederlandse treinen vanuit Maastricht niet in Eijsden komen. De grens tussen de Nederlandse en de Belgische infrastructuur systemen, ligt tussen Maastricht Randwijck en Eijsden.¹
- Daarom werd station Eijsden tot eind 2006 bediend met de stoptrein Maastricht-Luik, uitgevoerd door de NMBS, op Nederlands grondgebied onder verantwoordelijkheid van NS.
- Deze treindienst was onrendabel. Dat was één van de redenen voor de proef met de Maastricht Brussel Express. Als onderdeel van deze proef is station Eijsden twee jaar lang niet bediend. In plaats van de treindienst kwam er een intensivering van de busdienst die niet alleen de

¹ Deze situatie staat al genoemd in een brief van mijn ambtsvoorganger aan uw Kamer d.d. 29 september 2006 (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2006-2007, nr. 85). Afgelopen zomer heb ik u geïnformeerd over een verbetering van de beveiliging op het baanvak Maastricht – grens: zie mijn brief kamerstuk 29 893, nr. 72. Ik meldde toen dat ProRail besloten heeft om het traject Maastricht-Visé tussen Maastricht Randwijck en de Belgische grens uit te rusten met het Belgische treinbeïnvloedingssysteem krokodil. Dit zal gebeuren in 2010. ProRail heeft uiteindelijk gekozen voor dit Belgische systeem omdat er over dit baanvak vooral treinen rijden van de NMBS en Nederlandse treinen die doorrijden in België, en daarom al geschikt zijn om te kunnen rijden over baanvakken die uitgerust zijn met het krokodil-systeem. Verder heeft ProRail recent de spoorstroomlopen op het traject Maastricht – grens vervangen, zodat de Belgische trein daar op korte termijn ook met ingeschakelde elektro-dynamische rem kan rijden.

kern van Eijsden maar ook de kernen Withuis, Mesch, Mariadorp en Oost-Maarland met Maastricht verbindt. Waar de treindienst uitsluitend de stations van Eijsden en Maastricht bediende, doet de busdienst meer herkomsten en bestemmingen aan en is dus voor meer reizigers een optie.

- De provincie Limburg en Veolia hebben in maart 2007 en februari 2008 laten onderzoeken hoe de reizigers denken over de verbinding Eijsden-Maastricht. De provincie meldt dat een ruime meerderheid van de busgebruikers een voorkeur uitspreekt voor vier busverbindingen per uur in plaats van twee treinverbindingen per uur (de vroegere treindienst reed overigens 1 x per uur).¹ Bovendien blijkt dat meer mensen gebruik maken van de busdienst dan in het verleden gebruik werd gemaakt van de treindienst.
- Voorts hebben, zoals hierboven gemeld, meerdere kernen profijt van de busverbinding.

Conclusie: Eijsden en omgeving hebben een adequate, door de reizigers gewaardeerde verbinding met Maastricht.²

Evaluatie en vervolg Maastricht Brussel Express

- De tweejarige proef met de Maastricht Brussel Express liep van december 2006 tot december 2008.
- De evaluatie van deze proef is afgerond. Op 24 november 2008 hebben de initiatiefnemers hun bevindingen gepresenteerd. Ze zijn tevreden over de ontwikkeling van de Maastricht Brussel Express.
- De kaartverkoop stijgt gestaag en heeft het voor dit stadium beoogde niveau bereikt.
- Ook op financieel vlak heeft men de doelstellingen gehaald
- NMBS en NS hebben op 24 november 2008 een contract afgesloten over de voortzetting van deze grensoverschrijdende IC verbinding voor een periode van drie jaar. Dit gebeurt door en voor rekening en risico van de NMBS.³ NS verzekert in Maastricht ieder uur de aansluiting met een IC-trein naar Eindhoven (en van daar richting Amsterdam en Utrecht).
- Ook in de komende jaren zal de Maastricht Brussel Express station Eijsden niet bedienen.

Conclusie: de uitkomsten van de evaluatie van de proef met de Maastricht Brussel Express hebben ertoe geleid dat NS en NMBS overeenstemming hebben bereikt over het voortzetten van de grensoverschrijdende IC door NMBS.

Scenario's inzake toekomstige bediening

- Voor het opnieuw bedienen van station Eijsden zijn diverse scenario's denkbaar. Het eerste is bediening met de Maastricht Brussel Express (door de NMBS). In de praktijk is dit echter redelijkerwijs niet mogelijk. Dit zowel vanwege de kosten (een stop in Eijsden vergt Nederlands personeel en, vanwege veiligheidseisen van ProRail/IWV bij haltingen in Nederland, extra personeelinzet i.v.m. de lengte van de trein ten opzichte van de lengte van het perron) als vanwege de opbrengsten (de omvang van het internationaal verkeer van en naar Eijsden is gering en een stop in Eijsden brengt de aansluiting in Maastricht op de intercity naar Eindhoven in gevaar). Daarnaast kan gedacht worden aan bediening van station Eijsden met:
 - een treindienst Sittard-Maastricht-Eijsden
 - een treindienst Kerkrade-Maastricht-Eijsden
 - een treindienst Heerlen-Maastricht-Eijsden
 - een treindienst Aken-Heerlen-Maastricht-Eijsden
- Elk van deze varianten zou gereden kunnen worden met drie typen materieel:

¹ De provincie verwijst hierbij naar twee onderzoeksrapporten van ROMA marktonderzoek: Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 4 en 6), Hengelo 26 april 2007 en Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 6 en 10), Hengelo 29 februari 2008.

² Dit is recent bevestigd in het herindelingsontwerp voor samenvoeging van de gemeenten Eijsden en Margraten, dat onlangs door beide gemeenteraden is vastgesteld. Op pag. 10 is daarin te lezen: «Eijsden ligt centraal in de Euregio. Zowel de bereikbaarheid als de ontsluiting van de gemeente zijn goed, zeker voor een landelijke gemeente. (...) Vier keer per uur rijdt een bus richting Maastricht, twee keer per uur naar Visé.»

³ Er gaat vanaf 2009 geen subsidie naar de Maastricht Brussel Express. De bijdrage vanuit de regio is in 2007 en 2008 € 455 000 per jaar geweest.

- materieel dat geschikt is voor 1500 V; hiervoor is aanpassing van de infrastructuur nodig
- bi-courant materieel dat geschikt is voor 1500 V en 3 kV
- diesel-materieel

Overleg met Eijsden, Limburg en Maastricht

Op 4 maart jl. was er een zeer constructief overleg tussen VenW, Eijsden, Limburg en Maastricht¹. Alle partijen hebben gezamenlijk en eensgezind geconcludeerd en afgesproken:

- dat het erom gaat hoe Eijsden zo goed mogelijk openbaar vervoer heeft
- dat OV per trein niet op voorhand beter is dan OV per bus
- dat er diverse opties denkbaar zijn voor de OV-ontsluiting van Eijsden
- dat een analyse van de maatschappelijke kosten en maatschappelijke baten zou moeten bepalen wat de beste optie is
- dat partijen daartoe binnen enkele weken gezamenlijk alle relevante feiten en cijfers robuust, transparant en onbetwistbaar op een rijtje zullen zetten; op basis daarvan kunnen alle partijen dan hun eigen conclusies trekken.

Zodra het gezamenlijke overzicht van feiten en cijfers beschikbaar is, zal ik u dit overzicht en de conclusies die ik eruit trek doen toekomen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Aanwezig waren de directeur Spoorvervoer van VenW, burgemeester Pelzer en wethouder Van de Weert van Eijsden, gedeputeerde Kerstens van Limburg en wethouder Hazen van Maastricht.