

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 198

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2009

Inleiding

Naar aanleiding van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heb ik u onlangs geïnformeerd over de stand van zaken in de discussie rond de eventuele bediening van station Eijsden.¹ Ik had toen nog niet alle informatie die nodig was om een besluit te kunnen nemen. Inmiddels is die informatie er wel en heb ik uitvoerig overlegd met de provincie Limburg, de gemeente Eijsden en de gemeente Maastricht. Op basis daarvan zijn de betrokken overheden elk tot de conclusie gekomen om geen opdracht te geven aan NS of een andere vervoerder om station Eijsden weer per trein te bedienen. Ik volg deze conclusie. In deze brief zal ik dit nader toelichten.

Voorgeschiedenis

De gemeente Maastricht en de provincie Limburg hebben in 2004 samen met de NMBS, NS en Thalys Internationaal het initiatief genomen om de treindienst tussen Maastricht en Luik te verbeteren. Met dit initiatief, als onderdeel van het Europese project «HST-connect», beogen de betrokken partijen Maastricht, via een hoogwaardige verbinding per spoor, beter aan te laten sluiten op het Europese HSL-netwerk. Partijen hebben een aantal opties daarvoor bestudeerd. Uiteindelijk hebben ze ervoor gekozen om de reguliere Intercity Brussel–Luik door te trekken naar Maastricht. De nieuwe HST-verbinding werd de Maastricht Brussel Express genoemd. De bediening van station Eijsden kwam met de komst van de Maastricht Brussel Express (eind 2006) te vervallen.

Als compensatie van het wegvallen van de stoptreindienst heeft de Provincie Limburg aan Veolia Transport Limburg gevraagd het busvervoer Maastricht–Eijsden zodanig vorm te geven dat het wegvallen van de stoptreindienst wordt gecompenseerd. Dit heeft er toe geleid dat vanaf begin tot het eind van de proef met de Maastricht Brussel Express vanuit

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 171.

Eijsden in de richting van Maastricht vier bussen per uur en in de richting van Visé twee bussen worden aangeboden.

In maart 2007¹ en februari 2008² zijn reizigersonderzoeken uitgevoerd. De belangrijkste conclusie is dat de bezetting van vooral lijn 10 (659 reizigers) goed is en dat de respondenten nog meer tevreden zijn met het huidige vervoeraanbod dan in 2007. De onderzoekers bevelen dan ook aan dit aanbod te continueren.

Na een proefperiode van twee jaar hebben de NMBS en NS eind 2008 besloten de Maastricht Brussel Express tot 2012 te continueren. Hiervoor zijn aan de infrastructuur van het baanvak Maastricht Randwijck–Belgische grens³ aanpassingen gedaan⁴. Het voortzetten van de Maastricht Brussel Express betekent dat station Eijsden ook na de proefperiode niet meer per trein wordt bediend. De provincie continueert de bestaande busdiensten.

De afgelopen jaren is door de verschillende betrokken overheden en het platform platform «Trein Terug in Eijsden» (TTIE) uitgebreid gediscussieerd over mogelijke oplossingsrichtingen om het station weer te bedienen. Daartoe zijn er enkele conferenties geweest en heeft de provincie Limburg een rapport laten opstellen door een externe deskundige (Arcadis). Naar aanleiding van het verzoek van de commissie, gedaan tijdens het Algemeen Overleg van 20 mei jl. (kamerstuk 29 984, nr. 182), voeg ik het rapport als bijlage 3 bij deze brief (met toestemming van de provincie).⁵

Het opnieuw bedienen van station Eijsden is mogelijk, maar vraagt door de inrichting van het baanvak Maastricht Randwijck (volgens Belgische normen) en de continuering van de Maastricht Brussel Express, om extra investeringen aan de railinfrastructuur en/of aangepaste inzet van materieel (diesel of bi-courant treinmaterieel dan wel tram). Hierdoor kunnen ook de exploitatiekosten hoger uitvallen dan in het geval dat een vergelijkbaar binnenlands traject wordt gereden. Of dan ook weer tot bediening van het station zal worden overgegaan, is steeds sterk afhankelijk geweest van:

- de bereidheid van (regionale) overheden om te investeren in infrastructuur
- de bereidheid van een vervoerder om een treindienst Maastricht–Eijsden op te zetten en daarvoor de benodigde investeringen te doen
- de bereidheid van overheden om (als nodig) een bijdrage te leveren in de exploitatiekosten die voortkomen uit de bediening van station Eijsden
- de gevolgen voor bestaande buslijnen (m.n. buslijn 10) van Eijsden naar Maastricht

Het gaat vooral om de vragen:

- maken de te verwachte reizigersaantallen een rendabele exploitatie mogelijk?
- zijn de investeringsniveaus per optie maatschappelijk verantwoord en kosteneffectief gezien het potentieel aan reizigers?

Bij de beantwoording van deze vragen moet rekening gehouden worden met het feit dat iedere partij (overheid, railbeheerder of vervoerder) een eigen positie en verantwoordelijkheid heeft.

Op 4 maart jl. hebben VenW, de gemeente Eijsden, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht gezamenlijk en eensgezind geconcludeerd en afgesproken:

- dat het erom gaat hoe Eijsden (en de dorpen eromheen) zo goed mogelijk openbaar vervoer heeft
- dat OV per trein niet op voorhand beter is dan OV per bus

¹ Reizigersonderzoek Maastricht–Eijsden–Visé (lijn 4 en 6) ROMA marktonderzoek; Hengelo 26 april 2007.

² Reizigersonderzoek Maastricht–Eijsden–Visé (lijn 6 en 10) ROMA marktonderzoek; Hengelo 29 februari 2008. In dit onderzoek is ook aan de reizigers gevraagd of zij een voorkeur hebben voor twee treinverbindingen per uur of voor vier busverbindingen per uur. Een ruime meerderheid van de respondenten spreekt een voorkeur uit voor vier busverbindingen per uur.

³ Het gaat hier om een dubbelsporig baanvak. Bij normale exploitatie wordt op linkerspoor gereden. Het baanvak is gedeeltelijk voorzien van ATB-eg. Het traject Maastricht–Eijsden valt onder het Nederlandse hoofdrailnet en het traject Eijsden–Belgische grens wordt als internationaal baanvak gezien. Tussen Maastricht–Randwijck en Eijsden ligt een spanningsluis voor de overgang van de in Nederland toegepaste voltage (1500 V) naar het in België toegepaste voltage (3000 V).

⁴ Recent is besloten (na zeer veel studeren en overleggen) om het Belgische beveiligingssysteem «krokodil» aan te leggen. Uiteraard is het mogelijk de infrastructuur opnieuw aan te passen (zowel beveiliging als bovenleidingspanning) zodat het technisch mogelijk wordt station Eijsden met Nederlandse treinen te bedienen. Dit zou echter haaks staan op de aanleg van «krokodil». ProRail zal dit alleen doen als ik de investeringskosten zal afdekken. Gezien het relatief beperkte aantal in- en uitstappers en de substantiële kosten die gemoeid zijn met een omschakeling van de Belgische systemen naar de Nederlandse (naar schatting minimaal € 8 mln.) lijkt dit vooralsnog een moeilijk te onderbouwen en ondoelmatige investering.

⁵ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- 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 zouden zetten; op basis daarvan kunnen alle partijen dan hun eigen conclusies trekken

Het betreffende overzicht is nu beschikbaar. Het is onder meer gebaseerd op een rapport dat de provincie Limburg heeft laten opstellen en op informatie van NS en Veolia. U treft het overzicht als bijlage 1 bij deze brief aan.

Conclusies

Op basis van het gezamenlijk feitenoverzicht en de belangrijkste noties over de bediening van station Eijsden (zie de bijlagen 1 en 2 bij deze brief) hebben de betrokken overheden hun conclusies getrokken.¹

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben inmiddels de volgende eindconclusie aan Provinciale Staten voorgelegd:

- Herstel van de treindienst Eijsden–Maastricht is goed mogelijk, maar vraagt om forse investeringen in railinfrastructuur en/of materieel en zal altijd verliesgevend zijn.
- Een busdienst kan het aanbod van reizigers goed verwerken, heeft de meeste potentie en is de meest kosteneffectieve modaliteit (investering én exploitatie).

B&W van Eijsden stellen de gemeenteraad voor om geen budget beschikbaar te stellen voor een treindienst omdat het maatschappelijk onverantwoord is om € 500 000 per jaar te betalen terwijl er een goed alternatief is dat de gemeente niets kost.

Vanuit de analyse van de regio ontstaat aldus het beeld:

- dat Eijsden met de huidige busdiensten goed openbaar vervoer heeft waarover de meeste reizigers tevreden zijn;
- dat een investering in de railinfrastructuur om station Eijsden weer per trein te kunnen laten bedienen gezien het relatief beperkt aantal in- en uitstappers en de substantiële kosten die gemoeid zijn met een omschakeling van de Belgische naar de Nederlandse systeem, vooralsnog een moeilijk te onderbouwen en een ondoelmatige investering lijkt. Bovendien staat dit haaks op het recente besluit om juist het Belgische beveiligingssysteem «Krokodil» aan te leggen;
- dat het (door een overheid af te dekken) exploitatietekort van een treindienst groter zal zijn dan het (door de provincie afgedekte) exploitatietekort van de huidige busdiensten;
- dat het aantal te verwachten reizigers onvoldoende is om maatschappelijk verantwoord financiële middelen beschikbaar te kunnen stellen om station Eijsden weer per trein te laten bedienen.

Eindafweging

Op basis van de objectieve feiten en cijfers concluderen de provincie Limburg en de gemeente Eijsden dat de maatschappelijke kosten van een treindienst te hoog zijn in vergelijking met het aantal reizigers dat ermee geholpen zou zijn, en dat een busdienst de beste oplossing is voor de OV-bediening van Eijsden.

Tegen deze achtergrond zie ik geen aanleiding om opdracht te geven aan NS of een andere vervoerder om station Eijsden weer per trein te bedienen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Dit betekent niet dat het onmogelijk wordt dat station Eijsden nog per trein bediend zal worden. Als zich op enig moment een mogelijkheid voordoet om tegen maatschappelijk verantwoorde kosten een treindienst te bieden, dan staat de infrastructuur dit toe. Er wordt voorlopig niets afgebroken.

Tot slot

Ik meen met deze en mijn vorige brief aan alle verzoeken van de commissie voldaan te hebben en ik neem aan dat de commissie met deze toelichting mijn afweging kan volgen.

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