

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

3472

Vragen van de leden **Monasch** en **Smeets** (beiden PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de rechtstreekse trein van Maastricht naar Brussel verdwijnt* (ingezonden 20 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 augustus 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht: «Trein Maastricht–Brussel stopt per december»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 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?

Antwoord 2

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 (dienstregelingtechnisch) 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.

¹ L1, 18 juli 2011.

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.

Vraag 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?

Antwoord 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.

Vraag 4

Deelt u de mening dat er juist meer grensoverschrijdende treindiensten van de grond moeten komen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 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 hoofdrailnetconcessie 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 hoofdrailnet). 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.