

Plan Trein Terug in Eijsden

Doel:

Korte termijn: herstel van treinverbinding Eijsden-Maastricht

Lange termijn: duurzame opname van station Eijsden in Euregionaal spoornetwerk

Meest haalbare optie korte termijn: Inzet Belgisch stoptreinmaterieel.

(zie bijlage met afweging)

In de praktijk betekent dit het laten stoppen in Eijsden van de trein Maastricht-Luik in de daluren, en inzet van dit zelfde materieel tijdens de uren dat de MBE rijdt. Dit kan met onmiddellijk ingang gebeuren omdat er geen belemmeringen hiervoor zijn (in feite gedeeltelijk herstel oude situatie).

Mogelijkheden op langere termijn:

Hierbij zijn enkele opties:

1. Opname in lightrailnet Zuid-Limburg
2. Verlengen stoptrein Roermond-Maastricht Randwyck naar Eijsden
3. Opname in lightrail Hasselt-Maastricht (verlengen tot Eijsden)
4. Tramnet Maastricht (Karlsruhe-model)
5. Herstel stoptrein Maastricht-Luik (herstel oude situatie na mogelijk mislukken pilot MBE)

Deze opties moeten nader onderzocht worden op hun technische en financiële haalbaarheid. Belangrijkste speler in deze is Provincie Limburg. Tijdspanne is vooralsnog ingeschat op realisatie in 2012. Hierbij is het evident dat Eijsden wordt opgenomen als halteplaats in een groter (Euregionaal) netwerk.

Pilot MBE

Het mag en moet niet de bedoeling zijn om de pilot van de MBE te ondermijnen. Deze trein is een aanwinst voor de regio Zuid-Limburg en draagt bij aan het nader tot elkaar komen in Europa. Duidelijk gesteld moet worden dat de terugkeer van een stoptrein in Eijsden (al dan niet verlengd naar Visé) géén concurrentie is voor de MBE. Sowieso is een stoptrein nooit een concurrent van een lange afstandssneltrein.

Spoorbeveiliging ATB

Dit is geen belemmering voor terugkeer van de trein in Eijsden. In de huidige situatie is er immers ook geen ATB (en ook geen Belgisch beïnvloedingssysteem!), en dit kan dus niet als eis gesteld worden voor terugkeer van de trein in Eijsden. Eisen aan materieel en technische aanpassingen aan spoorlijn kunnen dus niet hiermee in verband worden gebracht.

Station Eijsden

Het station blijft vooralsnog een prima accommodatie. Parkeergelegenheid zou kunnen worden uitgebreid. De ligging is weliswaar decentraal, maar dit is in veel plaatsen zo. Indien lightrail/tram tot de mogelijkheid behoort kan er in Eijsden Noord ook nog een halteplaats geopend worden. Met het oog om de kans "toerisme" volledig te benutten (oude kern, fietsveer, Voeren) is de huidige locatie gunstiger.

Kansen/sterktes:

Toeristisch:	Wandelen en fietsen rondom Eijsden, St.Pietersberg, Maas, Albertkanaal, Voerstreek/Zuidelijk Heuvelland. Samenwerking met Voeren
Mobiliteit:	Bereikbaarheid Maastricht (dichtslibben/A2) Toenemende mobiliteit Euregio/Maastricht
Openbaar vervoer Concessie	Ontwikkeling grensoverschrijden regionaal vervoer Hernoemen station Eijsden in Eijsden/Voeren leidt mogelijk tot bedienplicht door Belgische concessiehouder
Milieu:	Fijnstofprobleem Maasdal/Maastricht Broeikasteffect
Infrastructuur:	Aanleg nieuwe infrastructuur is niet nodig Station Eijsden is goed bereikbaar Gratis parkeren

Bedreigingen/zwaktes:

Organisatorisch:	Afhankelijk van politieke wil en inzet Veel betrokken partijen Kans op betrekken in groter geheel (politieke ruil)
Financieel:	Het sec bekijken van losstaande verbinding legt de lat hoger voor rentabiliteit Internationale ligging is niet bevorderlijk voor uniforme prijspolitiek
Ligging station:	Geen optimale ligging ten opzichte van nieuwbouwwijken Ligging aan einde van Nederland
Infrastructuur:	Bovenleidingsysteem niet sec Nederlands

Te bieden kwaliteit

Om er zeker van te zijn dat de trein aanslaat als vorm van snel openbaar vervoer met Maastricht en de rest van Nederland, moet er aandacht zijn voor een aantal aspecten:

aantrekkelijke bediening

Een hoge frequentie is altijd beter, maar niet altijd reëel. Daarom zal in eerste instantie een hogere frequentie in spitsuren wenselijk zijn, en minder in de daluren. Uiteraard in beschouwing nemen dat stilstaande uren vaak meer kosten dan rijdende uren. Met andere woorden indien de trein een half uur wachttijd heeft, kan hij net zo goed nog een keer extra rijden.

goede aansluiting

Met name voor het verder reizen dan Maastricht is aansluiting met een overstaptijd van 5 à 10 minuten gewenst richting Sittard/Eindhoven en richting Heerlen. Dit laatste zal niet zo moeilijk zijn met 4 treinen per uur.

Richting Sittard zijn er twee stoptreinen per uur en twee IC's. Hier moet goed op worden aangesloten, zowel heen als terug.

kwaliteit materieel

De laatste jaren was dit bedroevend, alhoewel de gereviseerde versie van het Belgische materieel zeer zeker als voldoende kan worden beschouwd. Inzet was echter maar sporadisch. Hier moet dus aandacht aan worden besteed.

Voorstel wijziging en financiering

Om herstel van het bedienen van station Eijsden mogelijk te maken, zal er compensatie gezocht moeten worden in de huidige openbaar vervoer voorziening. Dit ook om de bussen natuurlijk minder concurrent te laten zijn van de teruggekeerde trein. De huidige buslijnen voorzien in bediening van trajecten en frequenties waarbij de bussen niet of nauwelijks zijn bezet.

Samenvatting voorstel:

- Schrappen busdienst Withuis-Visé (er is al een busdienst op dit traject door De Lijn);
- Halveren frequentie busdienst lijn 10 ma-vr tussen Oost-Maarland en Withuis (over dit traject van 2x/uur naar 1x/uur);
- Halveren frequentie busdienst lijn 6 tussen Rijckholt en Eijsden (over dit traject van 2x/uur naar 1x/uur);
- Totale besparing: 115 mens- en busuur;
- Gewenst: treinverbinding tussen 7 en 19 uur (overige tijden rijdt de MBE niet, en kan de dan rijdende stoptrein Maastricht-Luik gewoon stoppen in Eijsden). Controle conform vliegende controles Veolia;
- Benodigd hiervoor 30 mensuur voor uurdienst, of 60 mensuur voor halfuursdienst. Tussenoctie kan zijn uurdienst met extra ritten in ochtend/avondspits (ca. 40 uur);
- Bediening in weekeinde/avond door dalurentrein MBE levert geen extra kosten/inzet mensen en materieel op.

Uitgebreide berekening is in de bijlage opgenomen.

Kenmerken van dit voorstel:

- Kernen Oost-Maarland en Gronsveld/Rijckholt behouden hun huidige busfrequentie;
- De kern Eijsden krijgt in plaats van 4 langzame bussen per uur, 2 bussen per uur en één snelle treinverbinding (mogelijk in de spits 2x/uur);
- Inwoners Eijsden behouden toch de bus die voor de deur stopt;
- Eventuele kortsluiten van de lijnen 6 en 10 via kern Oost-Maarland is mogelijk (dit kan afhankelijk van reizigersbehoefte);
- Mesch/Withuis kan weer een goede busverbinding krijgen zonder overstap;
- Kosten businzet en huur treinmaterieel moet nog nader bekeken worden.

Wethouder Van de Weert van gemeente Eijsden heeft in het overleg van 19 november 2007 verklaard tegen deze optie geen bezwaar te hebben.

Betrokken partijen:

Platform Trein Terug In Eijsden	Burgerinitiatief om trein weer in Eijsden te laten stoppen.
Gemeente Eijsden	Plaatstelijke overheid en verantwoordelijk voor belangen gemeente Eijsden en haar inwoners.
Gemeente Maastricht	Initiatiefnemer van Maastricht-Brussel Expres en indirect veroorzaker van stopleggen treindienst in Eijsden. Heeft schriftelijk toegezegd te zullen meewerken aan herstel treindienst. Doch is nog niet duidelijk hoever of de gemeente wilt gaan.
Provincie Limburg	Verantwoordelijke overheid voor de regionale openbaar vervoersconcessie. Denkt mee, doch is nog niet duidelijk hoever of de provincie wilt gaan.
Veolia	Uitvoerder van regionale openbaar vervoersconcessie tot 2017. Veolia neemt deel aan overleg en geeft ook adviezen.
NS	Uitvoerder van de openbaar vervoersconcessie op het hoofdrailnet van Nederland. Ondanks het feit dat de spoorlijn door Eijsden onderdeel is van het hoofdrailnet, is er volgens NS geen bedienplicht voor Eijsden tot 2015. Ook blijkt dat NS helemaal geen zin meer heeft om station Eijsden te bedienen. Deze gang van zaken is elders in Nederland vaker voorgekomen waarna lijnen/stations bediend werden door regionale vervoerders. Per december 2008 moet NS motiveren waarom zij station Eijsden niet meer wil bedienen. Dit is dan ter beoordeling van de minister van Verkeer en Waterstaat.
Prorail	Beheer van de spoorlijnen in Nederland. Kan spoorvervoer alleen weigeren op grond van veiligheidsaspecten of samenvallende rijpaden.
Arcadis	Onafhankelijk adviesbureau van Prorail.
NMBS	Uitvoerder van openbaar vervoerconcessie van gehele Belgische spoornet. Rijdt in samenwerking met NS de MBE met Belgisch materieel.
De Lijn	Uitvoerder van openbaar vervoersconcessie van geheel Vlaanderen exclusief spoorvervoer, maar wel tram.
Rover	Vereniging van gebruikers openbaar vervoer. Heeft zich verklaart in te zetten voor terugkeer trein in Eijsden.
Belgisch Bureau voor Toerisme	Heeft zich verklaart in te zetten voor de trein terug in Eijsden in relatie tot toerisme in Voerstreek.

Afweging mogelijkheden korte termijn		
Mogelijkheid	Voordeel	Nadeel
Laten stoppen MBE (ma-vr 7.00-19.00)	Geen extra trein nodig	Perron moet verlengd worden (kosten) (*) Bouwtijd voor perronverlenging (niet op korte termijn mogelijk) Negatief imago MBE
Laten stoppen daltrein MBE (ma-vr na 19.00 uur + za + zo)	Onmiddellijk realiseerbaar (herstel oude situatie) Geen extra kosten	Alleen deze optie kan verwarrend zijn voor gebruiker
Inzet elektrisch materieel NMBS	Onmiddellijk realiseerbaar (gebeurde ook in oude situatie)	Beschikbaarheid Huurkosten
Inzet elektrisch materieel NS	Herkenbaarheid Nederlandse treinen	Nederlands materieel niet mogelijk ivm bovenleidingspanning Aanpassing Nederlands materieel nodig (kosten) NS heeft tekort aan materieel Huurkosten
Inzet dieselmaterieel	Onmiddellijk realiseerbaar	Beschikbaarheid treinmaterieel vanuit Nederland (of België) Huurkosten
Verplaatsen spanningsluis	Inzet Nederlands treinmaterieel mogelijk Opname mogelijk in Limburgs OV-net	Bouw/aanpassingskosten (ca. € 4 miljoen) Bouwtijd (niet korte termijn mogelijk) Verminderd vermogen voor (ouder) Belgisch spoormaterieel over langere afstand
Inzet lightrailmaterieel	Zie inzet diesel/elect. materieel	Beschikbaarheid materieel Toelating op baanvak

(*) alleen openen enkele wagons is veiligheidstechnisch in NL niet toegestaan.

Berekening diensturen bus en trein

wat/wanneer	aantal ritten	minder/meer	subtotaal (uren)	totaal (uren)
lijn 10: Withuis-Visé vv. ma-vr za+zo	32x5=160 17+16=33	193 ritten à 20 min	64 uur	
lijn 10: Oost Maarland- Withuis vv. 1 rit/uur ipv 2 ritten/uur ma-vr za+zo	14x5=70 -	70 ritten à 20 min	23 uur	
lijn 6: Rijkholt-Eijsden vv. 1 rit/uur ipv 2 ritten/uur ma-vr za+zo	19x5=95 18+17=35	130 ritten à 13 min	28 uur	115 uur
Trein: Maastricht- Randwyck-Eijsden vv. rijdt 2x10 min=20 min, afgerond 30 minuten ma-vr 1x/uur 7-19 uur Spitsuur ochtend/avond	12x5=60 5x5=25	60 ritten à 30 min 25 ritten à 30 min	30 uur 12,5 uur	42,5 uur
Verskil:			over aan uren	72,5 uur

Buslijn 10: Maastricht-Oost Maarland-Eijsden-Withuis-Visé
 Buslijn 6: Maastricht-Gronsveld-Rijkholt-Eijsden
 Rittijden volgens busboekje Veolia (24 juni 2007) en oud NS-spoorboekje (dienstregeling 2006/2007)