

Belangrijkste noties inzake de bediening van station Eijsden

Mede op basis van het overleg met de provincie Limburg, de gemeente Eijsden en de gemeente Maastricht en ons gezamenlijke overzicht van cijfers en feiten constateer ik samen met de mede-overheden het volgende:

- NS, NMBS, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben bij de start van de proef een belofte gedaan om zich in te spannen om na de proef een treinverbinding met Eijsden tot stand te brengen. Daarbij is door de NS al direct aangegeven dat dit niet zou gebeuren als de verbinding verlieslatend zou zijn.
- De NMBS continueert de Maastricht Brussel Express en ziet daarin geen plaats voor een stop in Eijsden. Ik kan mij daar iets bij voorstellen. Het ligt niet voor de hand dat een HST-treindienst halteert op een klein station als Eijsden (de HSL Amsterdam-Brussel zal immers ook niet stoppen in Lage Zwaluwe). De Maastricht Brussel Express is dus niet de passende trein om station Eijsden eventueel per trein te bedienen.¹
- De Maastricht Brussel Express draagt bij aan de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de gehele regio en is in die zin ook van belang voor de gemeente Eijsden. Het is gewenst dat de Maastricht Brussel Express blijft bestaan.
- Voorheen maakten ongeveer 500 in- en uitstappers per dag gebruik van de treindienst Eijsden – Maastricht. Dat is relatief weinig. (Ter illustratie: bij de besluitvorming over een rijksbijdrage aan de bouw van een nieuw station hanteer ik een minimum van 1000 in- en uitstappers per dag. Deze norm zal overigens binnenkort geëvalueerd worden.)
- Het gebruik van de bus, vooral lijn 10, is aanzienlijk beter dan het vroegere gebruik van de trein.
- De reistijd van Eijsden naar Maastricht is per bus uitsluitend langer dan per trein voor wie van station naar station reist. Maar niemand heeft zijn herkomst op het ene station en zijn bestemming op het andere. Er is altijd sprake van voor- en natransport. De bus bedient veel meer bestemmingen dan de trein. Kijkend naar deur tot deur vervoer (= reis inclusief voor- en natransport) dan lijkt alleen als de eindbestemming station Maastricht is, afhankelijk van de herkomst binnen de kern Eijsden, dat de reistijd met de trein (voortransport: lopend 5 – 9 minuten) sneller kan zijn dan met de bus. Indien de bestemming bijvoorbeeld AZM of Markt is dan is de bus sneller. Uit onderzoek is gebleken dat ca. 40% van de instappers op lijn 10 station Maastricht als eindbestemming heeft.
- De mogelijkheid om 4 maal per uur gebruik te kunnen maken van de bus (buslijn 6 en 10) is aanzienlijk beter dan het oorspronkelijke treinaanbod (1 maal per uur).
- De provincie heeft ook de mening van de reizigers gevraagd. De meeste reizigers zijn tevreden met de aangeboden busdiensten en geven de voorkeur voor de bus boven de trein.
- Gelet op de tevredenheid van de reizigers over de huidige busdiensten is te verwachten dat een aanzienlijk deel van de 500 voormalige in- en uitstappers nu niet opnieuw voor de trein zou kiezen, waarmee het economische draagvlak voor een treindienst nog kleiner wordt.
- Het busvervoer wordt als goed beoordeeld, maar is niettemin verlieslatend en een treinverbinding daarbovenop zal dat zeker ook zijn. De busverbinding van vier maal per uur is ook profijtelijk voor andere kernen in de regio.
- Het gaat erom wat de meest doelmatige keuze is. Daarbij gaat het er primair om wat het totaal is van baten en kosten (exploitatiekosten, kosten ombouw materieel, kosten aanpassing infrastructuur); hierbij moeten we er rekening mee houden dat het aanpassen van infrastructuur meestal meer tijd kost dan het aanpassen van dienstregelingen en/of materieel. De vraag hoe de kosten over partijen verdeeld

¹ Overigens is de Maastricht Brussel Express ook letterlijk geen passende trein om Eijsden te bedienen. Aangezien de trein langer is dan het perron, is het fysiek onmogelijk om in Eijsden te stoppen.

worden, is secundair. Het is niet per definitie zo dat de vervoerder aanpassing van het materieel betaalt en VenW aanpassing van de infrastructuur.

- De gemeente Eijsden heeft mij gevraagd op te treden indachtig de inspanningsverplichting van bovengenoemde partijen. De enige manier voor mij om daarin dwingend te opereren is door Eijsden op te nemen in bijlage A van de vervoerconcessie waarin stations staan opgesomd waarvoor een bedieningsplicht geldt. Daarvoor zou de concessie moeten worden gewijzigd.
- Het verzoek van de gemeente Eijsden betekent echter niet dat zij de huidige busverbinding wil vervangen door een hernieuwde treindienst; de geïntensiverde busverbinding zou naast de treindienst gehandhaafd moeten blijven. Beide diensten zijn onrendabel en beide zouden een (overheids)bijdrage in de exploitatie vergen.
- Twee van de vier partijen namelijk NS en NMBS hebben zelf klaarblijkelijk geoordeeld dat er voldoende inhoud is gegeven aan de inspanningsverplichting die er lag. Zoals gezegd heeft NS bij de start van de proef duidelijk gemaakt uitsluitend bereid te zijn station Eijsden eventueel weer per trein te bedienen als dit voor NS niet verlieslatend zal zijn. NS heeft inmiddels geconcludeerd dat een hernieuwde treindienst vanwege het beperkte aantal reizigers onvermijdelijk een exploitatietekort met zich mee zou brengen. NS heeft geen partijen bereid gevonden om dit tekort te dekken. Daarom heeft NS al enige tijd geleden besloten de bediening van station Eijsden niet te hervatten, ongeacht de al of niet voortzetting van de Maastricht Brussel Express.
- Voor de andere twee partijen bestaan er desgewenst mogelijkheden om de haalbaarheid van een regionale trein-, lightrail- of tramverbinding te onderzoeken.
- Uit het overzicht blijkt dat alle denkbare scenario's om Eijsden weer per trein te bedienen grote tot zeer grote exploitatietekorten inhouden en in een aantal gevallen ook forse investeringen in de infrastructuur vergen. Daar zou dus een overheidsbijdrage voor nodig zijn, naast de financiële bijdrage van de provincie aan de huidige busdiensten.
- Tot nu toe heeft geen enkele overheid zich bereid verklaard (een deel van) deze kosten voor haar rekening te nemen.