



Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Eijsden
Postbus 39
6245 ZG EIJSDEN

Afdeling MOB
Ons kenmerk 2007/20597
Faxnummer (043) 389 76 84
Bijlage(n) 4

Behandeld F. Span?
Uw kenmerk
Doorkiesnummer (043) 389 75 46
Maastricht 15 mei 2007

VERZONDEN 15 MEI 2007

Onderwerp
Treindienst Maastricht – Eijsden

Geacht college,

Met u constateer ik dat het (voorlopig) niet meer bedienen van station Eijsden bij zowel de gemeenteraad als delen van de inwoners van Eijsden, gemengde gevoelens oproept. De tijdelijke sluiting voor twee jaar en mogelijk zelfs langer, heeft inmiddels geleid tot discussies in uw gemeenteraad met als resultaat een motie die vraagt om een zo spoedig mogelijk besluit over het herstel van de bedieningsplicht voor station Eijsden. Ook het platform 'Trein terug in Eijsden' heeft hierom gevraagd.

Naar aanleiding van het interview op TV-Eijsden met het hoofd van de afdeling Mobiliteit hebben wij een kleine 200 reacties ontvangen van inwoners die de acties van het platform ondersteunen, maar ook ingaan op een aantal andere problemen/vragen over het openbaar vervoer in en rond Eijsden en Maastricht.

Alvorens inhoudelijk in te gaan op uw vragen hecht ik eraan u nogmaals aan te geven wat de verantwoordelijkheden van de verschillende overheden en vervoersbedrijven zijn ten aanzien van de bediening van het station Eijsden.

070508-0116

Praat mee over Limburg! www.limburg.nl/burgerforum

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99 Bankrekening ING
Fax + 31 (0)43 361 80 99 67.94.11.372
www.limburg.nl Postbank nr. 1060741

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)
Lijn 53 (richting Gulpen)

- De Nederlandse Spoorwegen

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in Nederland is door de Minister van Verkeer en Waterstaat gegund aan de Nederlandse Spoorwegen en heeft betrekking op de binnenlandse openbaar vervoerdiensten voor het personenvervoer per trein over de spoorwegverbindingen zoals aangegeven op de kaart in het Koninklijk besluit Hoofdrailnet¹. De vervoerconcessie heeft een looptijd tot 1 januari 2015. Het KB Hoofdrailnet beschrijft welke vervoerdiensten tot het hoofdrailnet behoren.

- Veolia Transport Nederland BV

De vervoerconcessies voor de 'contractsectorlijnen' in Limburg (Maaslijn en Heuvellandlijn) zijn door Gedeputeerde Staten gegund aan Veolia Transport Nederland BV tot 10 december 2017. Ook de vervoerconcessies voor de openbare busdiensten en Regiotaxi OV in Limburg zijn door Gedeputeerde Staten gegund aan Veolia Transport Nederland BV.

- Status van station Eijsden

Station Eijsden is opgenomen in het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet en behoort daarmee tot het Hoofdrailnet. Station Eijsden is niet opgenomen in de bijlagen A en B van de vervoerconcessie Hoofdrailnet. Daarom gelden voor station Eijsden niet de voorschriften over de minimale bediening zoals opgenomen in artikel 13 van de concessie (zie bijlage 1). Zie hierover ook de brief van V&W (bijlage 2).

- Baanvak Maastricht – Eijsden – Belgische grens

Het baanvak Maastricht – Eijsden – Belgische grens bestaat in feite uit twee delen. Het traject Maastricht – Eijsden dat valt onder het binnenlandse hoofdrailnet en het traject Eijsden – Belgische grens dat beschouwd wordt als internationaal baanvak. De spoorverbinding Maastricht – Luik in zijn geheel behoort tot het zogenaamde Trans Europese Netwerk.

Voor het personenvervoer op het hoofdrailnet geldt de vervoersconcessie van de Nederlandse spoorwegen en voor het internationale baanvak is door Verkeer & Waterstaat gekozen voor de spelregels zoals vastgelegd in de Europese richtlijn 91/440. Dat wil zeggen dat de markt voor internationale openbare vervoersdiensten vrij toegankelijk is voor internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen. Naast het personenvervoer is er ook frequent goederenvervoer.

- Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens tot 10 december 2006

Het baanvak Maastricht en Luik wordt voor het reizigersverkeer slechts één maal per uur via een stoptrein gebruikt (exploitant NS/NMBS). De exploitatie is gericht op de het verbinden van twee steden en het bedienen van tussenliggende stations- Maastricht Randwijck, Eijsden, Visé en Bressoux-. De kwaliteit en uitstraling van het materieel dat wordt ingezet is pover. De betrouwbaarheid en punctualiteit van de treindienst is beneden de maat en de aansluitijden op doorgaande internationale treinen in Luik (Thalys International op het TGV-traject Keulen – Brussel) zeer slecht (de reiziger moet één uur wachten in Luik).

¹ Besluit Hoofdrailnet, bijlage behorende bij artikel 1, Staatsblad 2004 742

Uit tellingen van de Nederlandse spoorwegen blijkt dat dagelijks ca. 410 in- en uitstappers (210 reizigers) gebruik maken van station Eijsden. Mede door dit beperkte gebruik, maar ook door de meerkosten die te maken hebben met de bediening van het internationale baanvak, heeft de Nederlandse Spoorwegen altijd verlies geleden op deze treindienst. Gezien dit verlies heeft de directie van de Nederlandse Spoorwegen aangegeven dat zij zich herbezint op verdere exploitatie van deze treindienst.

- Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens na 10 december 2006

In het kader van het Europese programma Interreg IIIb heeft de gemeente Maastricht, samen met een aantal partners uit Engeland, België, Frankrijk en Nederland, het project 'HST-connect' geïnitieerd. Met dit project wordt beoogd, via verschillende deelprojecten, de verbinding van HST-stations met hun stedelijke of regionale omgeving te verbeteren.

Naast de gemeente Maastricht en de Provincie Limburg hebben onder andere de NMBS, NS en Thalys Internationaal, samengewerkt om het treinverkeer tussen Luik en Maastricht te verbeteren. De doortrek van een trein van Thalys Internationaal, de reguliere NMBS IC Brussel Luik en/of een verbeterde stopdienst en/of shuttle tussen Luik en Maastricht zijn allen mogelijkheden die zijn bestudeerd. Uiteindelijk is gekozen voor om de reguliere IC Brussel – Luik door te trekken naar Maastricht. Onderhandelingen tussen de NMBS en NS hebben geleid tot een uitwerking waarbij deze vervoerders voor een periode van één jaar, met een optie voor een tweede jaar, een proef houden waarbij er een rechtstreekse verbinding tussen Maastricht en Brussel wordt gecreëerd. Een belangrijke voorwaarde is dat het financiële resultaat van deze verbinding zodanig is dat tenminste de meerkosten van de inzet van het hoge snelheid IC-materieel moet worden terugverdiend. Met het houden van de proef hebben alle direct betrokken overheden, Provincie en de gemeenten Maastricht en Eijsden, als ook de consumentenorganisatie ROVER, ingestemd.

Vanaf 10 december 2006 verzorgt de NS/NMBS in de daguren een snelle IC-verbinding met Brussel Noord. In de avonduren en de weekends is er een minder snelle verbinding met Luik. Als gevolg van dit proefproject wordt station Eijsden gedurende de proefperiode niet meer bediend en indien de proef slaagt, zal een alternatieve bediening moeten worden gezocht.

Gedurende de proefperiode verzorgt Veolia in opdracht van de Provincie en de gemeente Maastricht, in aanvulling op het al bestaande openbaar vervoer, extra openbaar busvervoer. Omdat er met de stoptrein vanuit Eijsden ook een directe verbinding was met Visé en Maastricht Randwijck, zijn deze stops in de extra busdiensten opgenomen. Het kaartassortiment dat de Nederlandse Spoorwegen aanbiedt, blijft gedurende de proeftijd geldig (ook het gebruik van de kaartautomaat op het station). Hierdoor wordt voorkomen dat de reis station Eijsden – station Maastricht per bus duurder uitvalt dan met de trein.

Bij de Tripool-gemeenten, de Provincie Limburg, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de minister van Verkeer en Waterstaat aan te dringen op:

- Door het Platform 'Trein terug in Eijsden' zijn oplossingsrichtingen aangedragen zoals 'De trein die nu stilstaat van Veolia te Randwijck door te laten rijden naar Eijsden', 'Op het traject in Zuid-Limburg een dieseltrein te laten rijden' en de 'De voltgelus te verplaatsen naar station Eijsden'. Deze oplossingsrichtingen worden in deze brief behandeld.

Bij de instemming van de gemeente Eijsden met het houden van de proef heeft de gemeente bedongen dat de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht zich maximaal zouden inspannen om de bediening van station Eijsden te herstellen. Hiervoor zijn een aantal opties onderzocht.

- De hoge snelheids-IC van de NMBS heeft een zodanige lengte dat stoppen in Station Eijsden met perrons van beperkte lengte, vanuit veiligheidsoverwegingen niet is toegestaan. De suggestie om specifieke wagons aan te wijzen voor reizigers die in Eijsden willen in- of uitstappen is om dezelfde reden niet mogelijk.

In de huidige situatie is het baanvak Maastricht-Randwijck tot de Belgische grens een baanvak dat is ingericht volgens de Belgische normen. Dat wil zeggen bovenleidingspanning van 3000 V DC en het Belgische beveiligingssysteem. Wil het materieel dat in Nederland wordt ingezet op dit baanvak gaan rijden dan zal tenminste het traject Maastricht-Randwijck – Eijsden moeten worden aangepast aan de Nederlandse normen. Dit betekent dat er fors geïnvesteerd moet worden.

Het adviesbureau Arcadis² heeft dit globaal doorerekend en komt tot een kostenschatting van ca. € 13 mln. (ATB, bovenleiding, bovenleidingsluis etc.).

Indien er een partij gevonden kan worden die deze investering wil doen, dan is het nog onduidelijk of het doortrekken van de stoptrein Roermond – Maastricht Randwijck, Kerkrade – Maastricht Randwijck of een extra trein Maastricht – Eijsden in te passen is in de dienstregeling. Ook zal er een vervoerder bereid moeten zijn de exploitatie op zich te nemen.

Ad 3. **Inzet light railmaterieel dat geschikt is voor zowel het Nederlandse als het Belgische spoorsysteem**

Inzet van treinmaterieel dat zowel geschikt is voor het Nederlands als het Belgische spoorsysteem is een mogelijkheid om station Eijsden te bedienen zonder vergaande investeringen in de spoorinfrastructuur. Dit behoort tot de mogelijkheden als één van de vervoerders in de regio, Nederlandse Spoorwegen of Veolia, zou willen investeren in daarvoor geschikt materieel. Omdat Veolia op de Heuvellandlijn nieuw light trainmaterieel gaat inzetten is onderzocht of Veolia hiertoe bereid is.

Alhoewel Veolia op zich bereid is om de treindienst Maastricht – Eijsden als onderdeel van de Heuvellandlijn, te exploiteren, zijn er wel vier belangrijke voorwaarden waaraan voldaan moet worden. Als eerste moet de Nederlandse Spoorwegen als concessiehouder voor dit baanvak Veolia toestemming geven voor de bediening. De vraag is of NS dat wil en tegen welke prijs. Ten tweede moeten de extra investeringen betaald dan wel binnen een redelijke termijn terugverdiend worden. Ten derde mag er geen vertraging optreden in de aflevering van treinstellen voor de Heuvellandlijn en ten vierde moet de treindienst dienstregelingstechnisch inpasbaar zijn.

Voor de bediening van de treindienst Kerkrade – Maastricht zijn door Veolia acht treinstellen EMU Stadlers GTW besteld. Deze zijn geschikt voor 1500 V DC en uitgerust met het Nederlandse veiligheidssysteem 'ATB eerste generatie'. Voor de bediening van een treindienst Kerkrade – Maastricht – Eijsden zijn negen à tien treinstellen EMU Stadlers GTW nodig. Deze treinstellen moeten geschikt zijn voor 1500 V DC en 3000 V DC en uitgerust met zowel het Nederlandse veiligheidssysteem (ATB eerste generatie) als het Belgische veiligheidssysteem. Indien zowel aan de Nederlandse als Belgische condities moet worden voldaan dan zal de lopende order moeten worden aangepast. Dit betekent dat de afleverdatum door o.a. aanpassing bestelling, aanpassing ontwerp en nieuwe toelatingsprocedure aanzienlijk later zal zijn. De extra investeringen (extra treinstellen, ombouw en toelating) worden geraamd op tenminste € 7 mln. De extra exploitatiekosten zijn nog onbekend. Daarbij is het nog onduidelijk of het aanwezige Belgische veiligheidssysteem negatieve effecten veroorzaakt bij het gekozen materieel.

De verwachting is dat de treindienst alleen rendabel te exploiteren is als er tweemaal per uur een trein tussen Maastricht en Eijsden kan rijden en er stevig gesneden wordt in de huidige busvoorziening.

Op basis van het bovenstaande hebben Veolia en de Provincie geconstateerd dat het niet realistisch is om nu de exploitatie van de treindienst Maastricht – Eijsden van de Nederlandse Spoorwegen over te nemen.

² Quick scan baanvak Maastricht-Randwijck-Eijsden-Belgische grens Arcadis september 2006

Ad 4. Inzet van dieselmaterieel op het traject Maastricht – Eijsden

In het verlengde van optie 4 kan worden geconcludeerd dat inzet van dieselmaterieel gezien de extra investeringen en dienstregelingstechnische problemen niet realistisch is.

Ad 5. Doortrekken van een toekomstige tramverbinding Hasselt – Maastricht naar Eijsden

Momenteel werkt de Vlaamse busmaatschappij De Lijn de mogelijkheid uit om een tramverbinding aan te leggen tussen Hasselt en Maastricht. Voor het Maastrichtse deel van deze trambaan worden meerdere tracés beoordeeld. Realisatie van het project wordt verwacht rond 2012. Met De Lijn zijn nog geen concrete afspraken gemaakt of en op welke wijze Eijsden kan worden ingepast in de dienstregeling.

Busvervangend vervoer

Als compensatie van het wegvallen van de stoptreindienst hebben de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht Veolia gevraagd aanvullend busvervoer te regelen. Dit is vormgegeven met de buslijnen 4 en 6. Voor wat betreft het vervangend busvervoer heeft de Provincie aangegeven dit steeds weer te zullen evalueren en als nodig aanpassingen te laten doorvoeren. Een eerste evaluatie heeft plaatsgevonden. De resultaten daarvan heb ik bijgevoegd (bijlage 3).

Naast de geuite wens om station Eijsden, liefst per ommegaande, weer te bedienen zijn er ook reacties binnengekomen over de wijze waarop het busvervangend vervoer is vormgegeven. Ook zijn er opmerkingen gemaakt over de toegankelijkheid van bussen, die ten opzichte van de trein minder goed zouden zijn) en het milieuaspect van bus- versus treininzet. De uitgevoerde evaluatie en deze reacties verwerkt Veolia op dit moment in een aantal verbetervoorstellen die op zondag 24 juni in een nieuwe dienstregeling zullen worden ingevoerd. Belangrijk aandachtspunt in deze nieuwe dienstregeling is het betrouwbaarder en robuuster maken van de rijtijden, zodat vertragingen (die op dit moment nog te vaak voorkomen) naar verwachting kunnen worden teruggedrongen.

Lijnvoering buslijn 4 en 6

De Provincie en ook Veolia hebben veel opmerkingen en suggesties ontvangen over de wijze waarop de buslijnen 4 en 6 worden uitgevoerd. Opvallend aan al deze suggesties is, dat de opinie en verwachtingen ten aanzien van beide lijnen uiteenlopen. Binnen deze vaak onderling tegenstrijdige wensen en suggesties heeft Veolia een keuze gemaakt wat betreft de routevoering. Het spreekt voor zich dat met het maken van deze keuze niet tegemoet kan worden gekomen aan alle wensen van alle reizigers uit Eijsden. Dat wat de één immers graag wil, hoeft voor de ander niet noodzakelijkerwijs de beste oplossing te zijn. Met lijn 4 beoogt Veolia vanuit Eijsden een snelle verbinding met Maastricht aan te bieden. Tevens moet lijn 4 in Visé aansluiting geven op de treindienst richting Luik. Dat maakt dat de ruimte om de route in Eijsden aan te passen beperkt is. De constatering dat lijn 4 in Visé vaak lang stilstaat, heeft te maken met de ingebouwde reservetijd om vertragingen op te vangen. Het gebruiken van deze reservetijd ten gunste van een route in Eijsden die een betere bediening van Eijsden mogelijk moet maken, maakt dat de uitvoering van lijn 4 eveneens minder betrouwbaar wordt.

Lijn 6 biedt vanuit Eijsden de verbinding met Gronsveld en de oostkant van Maastricht, waar met name een aantal schoollocaties is gevestigd. Deze keuze heeft tot gevolg dat lijn 6 niet bij het AZM komt. De verbinding met het AZM wordt geboden met behulp van een overstap op lijn 57 in Gronsveld. Ten opzichte van een rechtstreekse verbinding vanuit Eijsden met het AZM is dit de voor reizigers minder gunstige optie, maar het is er wel één. Daarbij dient te worden bedacht dat het niet mogelijk is om voor alle reizigers uit alle windstreken rechtstreekse verbindingen naar verschillende bestemmingen te bieden. Ook hier geldt weer dat de één graag een rechtstreekse verbinding met het AZM wil en de ander een voorkeur heeft voor een rechtstreekse verbinding met winkelvoorzieningen in Heer.

In bijlage 4 is aangegeven hoe de dienstregeling voor de lijnen 4 en 6 er vanaf 24 juni gaan uitzien.

Bediening van Mesch en Oost Maarland

Door een aantal inwoners van Mesch en Oost Maarland is aangegeven dat de keuze van Veolia om de ontsluiting van beide kernen te verzorgen met een vraagafhankelijke lijn niet gewenst is. In de nieuwe dienstregeling biedt Veolia ten behoeve van de kern Mesch een vaste (uur)dienst tussen Gulpen, Reijmerstok, Mesch en Eijsden. Reizigers uit Mesch kunnen met een overstap in Eijsden van en naar Maastricht reizen. De bediening van Oost Maarland zal met ingang van 24 juni geschieden door middel van randbediening met de lijnen 10 (het nieuwe nummer voor lijn 4) en 6. Veolia komt tot deze keuze op basis van het gebruik van de vraagafhankelijke lijn vanuit Oost Maarland: in de periode 10 december 2006 tot en met 31 januari 2007 is slechts 0,8% van het aangeboden aantal vraagafhankelijk ritten daadwerkelijk door reizigers aangevraagd en gereden.

Toegankelijkheid

De bussen die Veolia inzet zijn voorzien van een lage vloer en een oprijplaat (voor reizigers met rolstoel of rollator). Daarmee zijn de bussen vele malen beter toegankelijk dan de stoptrein, omdat reizigers met een functiebeperking zelfstandig in- en uit de bus kunnen stappen. Bij de treindienst was het noodzakelijk om ruim van te voren in- of uitstapassistentie aan te vragen bij NS voordat een reiziger met een rolstoel in- of uit een trein kon stappen.

Milieu

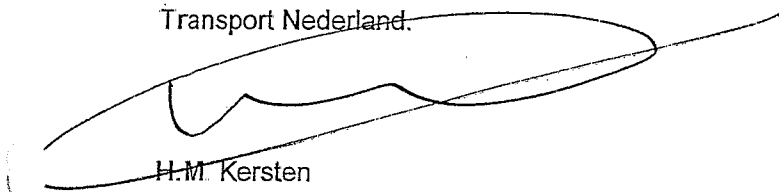
Veolia rijdt met een volledig nieuw wagenpark waarvan de motoren voldoen aan de zogenaamde EEV-norm. Dat betekent dat de emissies van schadelijke stoffen vergelijkbaar zijn aan die van bussen die aardgas als brandstof gebruiken. Het nieuwe wagenpark kenmerkt zich op milieugebied daarnaast door een verbruik 1:4 (tegen 1:2 bij het oudere busmaterieel).

Samenvattend moet ik op dit moment concluderen dat de er geen mogelijkheden zijn om de bediening van station Eijsden per ommegaande te herstellen. Herstel op de (wat) langere termijn zal sterk afhangen van de uitkomsten van de lopende pilot met de hoge snelheids-IC-trein, de discussie met de Nederlandse Spoorwegen over de bedieningsplicht van station Eijsden en of er een partij is die bereid is om te investeren in de infrastructuur of aangepast treinmaterieel.

Een brief met gelijke strekking heb ik gezonden aan het platform 'Trein terug in Eijsden'. Een afschrift aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen, Provinciale Staten en de gemeenteraad van Maastricht.

Ik verzoek u tevens deze brief door te geleiden aan uw raad en het lijkt mij een goede zaak indien u deze brief integraal publiceert op uw website.

Mede namens Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht en de directie van de Veolia Transport Nederland.



H.M. Kersten

Kopie: ja



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer.

eindd 23/5

Provincie Limburg	
Stuknummer: <i>0717434</i>	
Ingek.: <i>24 APR 2007</i>	
Afdeling: <i>MOBGP</i>	Af stuk

Beck

de Gedeputeerde voor openbaar vervoer in Limburg,
de heer H.M. Kersten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Contactpersoon
Jelle Landa
Datum
17 april 2007
Ons kenmerk
DGP/SPO/U.07.01078
Onderwerp
bediening station Eijsden

Doorkiesnummer
070 - 351 6799

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Geachte heer Kersten,

Naar aanleiding van de proef met de Maastricht Brussel Express hebben NS en VenW enkele maanden geleden op de juridische complicatie gestuit dat wet- en regelgeving en de vervoerconcessie niet duidelijk leken te maken wat de status van station Eijsden is en welke verplichtingen ten aanzien van dit station gelden. Inmiddels heb ik een juridische analyse laten doen. De bevindingen zijn als volgt:

- Het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet bepaalt welke vervoerdiensten tot het hoofdrailnet behoren. Artikel 1 van het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet luidt: "Het hoofdrailnet bestaat uit de binnenlandse openbaar vervoerdiensten voor het personenvervoer per trein over de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven op het kaartbeeld in bijlage 1." In deze bijlage is Eijsden expliciet onderdeel van de hoofdrailnetspoorwegverbindingen. Dit betekent dat station Eijsden tot het hoofdrailnet behoort.
- Artikel 2 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bepaalt dat het openbaar vervoer per trein tussen de stations die liggen op de spoorwegverbindingen uit het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet onder deze concessie valt. Dit betekent dat de vervoerconcessie ook van toepassing is op station Eijsden.
- Artikel 9.1 bepaalt dat NS in het jaarlijkse vervoerplan moet laten zien hoe het aangeboden vervoer voldoet aan de vervoervraag. NS moet elke wijziging van het vervoeraanbod in het vervoerplan motiveren. Aangezien er expliciet sprake is van een tijdelijke proef, is na de proef de oude situatie weer de referentie. Als NS daarvan wil afwijken, moeten ze dat in het vervoerplan 2009 onderbouwen en dan zal de minister besluiten om er wel of niet mee in te stemmen.
- Artikel 13 van de vervoerconcessie formuleert de eisen voor de minimale bediening van stations, voor zover deze bediening ook geboden werd in de dienstregeling 2004.

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Spoor
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 6591
E-mail jelle.landa@minvenw.nl
Internet : www.minvenw.nl



Artikel 13 verwijst naar de bijlagen B en A van de concessie, waarin resp. de grote stations en de overige te bedienen stations limitatief worden opgesomd. Station Eijsden is niet in deze bijlagen opgenomen. Dit houdt in dat station Eijsden weliswaar tot het hoofdrailnet behoort en de dat de concessie erop van toepassing is, maar dat de specifieke concessievoorschriften over het minimum voorzieningenniveau uit artikel 13.1.a daarentegen niet van toepassing zijn op dit station. Er zijn in of buiten de concessie geen voorschriften of bepalingen die NS verplichten station Eijsden te bedienen.

Ik informeer hierover ook de gemeente Eijsden, NS en de gemeente Maastricht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR SPOOR,

drs. J.A. Jacobs

