

Treindienst Maastricht – Eijsden



Inhoudsopgave

0. Samenvatting	1
1. Inleiding	3
2. Reacties en acties naar aanleiding van de (tijdelijke) sluiting van station Eijsden	3
3. Beschrijving baanvak Maastricht – Eijsden – Belgische grens	4
4. Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens tot 10 december 2006	6
5. Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens na 10 december 2006	7
6. De mogelijkheden tot herstel van de bediening van station Eijsden	8
7. Financieringsvoorstellen TTIE	11
8. Conclusies	12

Bijlage 1:	Brief gedeputeerde Kersten dd. 15 mei 2007 aan B&W en Raad van Eijsden en het platform TTIE: de stand van zaken van de (on)mogelijkheden van het bedienen van station Eijsden
Bijlage 2:	Brief gedeputeerde Kersten dd. 12 oktober 2007: reactie op de door B&W van Eijsden (2 juli 2007) gestelde vragen naar aanleiding van zijn brief van 15 mei 2007;
Bijlage 3:	Brief gedeputeerde Kersten dd. 12 oktober 2007: reactie op het rapport van ROVER/TTIE.
Bijlage 4:	Afsprakenlijst 1 ^e Treinconferentie 29 oktober 2007.
Bijlage 5:	Platform TTIE: een eerste proeve van een 'Plan Trein Terug in Eijsden'.
Bijlage 6:	Platform TTIE: inspraak Provinciale Staten (maart 2008).
Bijlage 7:	Voorschriften over de minimale bediening zoals opgenomen in artikel 13 van de concessie van NS
Bijlage 8:	NSR: bevestiging veiligheidsbeperkingen (7 november 2007).
Bijlage 9:	Kaarten busdiensten 6 en 10

0. Samenvatting

De gemeente Maastricht en de Provincie Limburg hebben in 2004 samen met de NMBS, NSR en Thalys Internationaal het initiatief genomen om de treindienst tussen Maastricht en Luik te verbeteren. Gekozen is om de reguliere (hoge snelheids) IC Brussel – Luik (IC-O) door te trekken naar Maastricht.

Onderhandelingen tussen de NMBS en NSR 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. Direct gevolg hiervan is dat station Eijsden gedurende de proefperiode niet meer per trein wordt bediend. Met het houden van de proef hebben alle direct betrokken overheden, Rijk, Provincie en de gemeenten Maastricht en Eijsden, als ook de consumentenorganisatie ROVER, ingestemd. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in dit kader NSR voor twee jaar ontheffing verleend om station Eijsden niet meer te bedienen.

Het (voorlopig) niet meer bedienen van station Eijsden roept bij zowel de gemeenteraad van Eijsden als delen van de inwoners van Eijsden al dan niet verenigd in het Platform 'Trein Terug in Eijsden' (TTIE), gemengde gevoelens op. Het afgelopen anderhalf jaar is tussen betrokkenen uitgebreid gediscussieerd over mogelijke oplossingsrichtingen om station Eijsden zo snel mogelijk weer te bedienen. De mogelijke opties om station Eijsden weer te bedienen zijn samengevat in § 8 tabel 1. Zoals TTIE en ROVER in hun rapport 'Station Eijsden terug van weggeweest?' terecht aangeven, moeten oplossingen ook getoetst worden aan criteria als 'Wat zijn de maatschappelijke kosten en opbrengsten van de maatregelen' en 'Is een economisch verantwoorde exploitatie haalbaar'. Bij die beoordeling moet rekening gehouden worden met het feit dat iedere partij, overheid, railbeheerder of vervoerder, een eigen positie en verantwoordelijkheid heeft. Bij de verschillende opties moet er vooralsnog vanuit gegaan worden dat investeringen in infrastructuur door één of meer regionale overheden gedaan moeten worden. Eventuele investeringen in extra benodigd treinmaterieel en de (hogere) exploitatiekosten ten gevolge van het bedienen van station Eijsden zullen door een vervoerder gedragen moeten worden. Investeringen en (hogere) exploitatiekosten kunnen dus niet op voorhand aan het collectief van overheden en vervoerders worden gerekend.

Conclusies:

Algemeen

- ❏ De Nederlandse Spoorwegen hebben meerdere malen aangegeven de stoptreindienst Maastricht – Luik gezien de verliezen die geleden worden, niet meer te willen continueren.
 - *Onduidelijk is of die verliezen alleen maar voortkomen uit het grensoverschrijdende karakter van de stoptreindienst of dat ook een stoptreindienst Maastricht – Eijsden verliesgevend is.*
- ❏ De Nederlandse Spoorwegen hebben aangegeven nog geen mening te hebben gevormd over de bediening van Station Eijsden vanaf december 2008.
 - *NSR heeft aangegeven pas na de definitieve evaluatie van de proef met de Maastricht Brussel Expresse in augustus 2008, zich een definitief oordeel te vormen. Niet duidelijk is wat dit betekent voor de dienstregeling 2009 (herstel, uitstel of afstel?).*
- ❏ De resultaten van de proef met de Maastricht Brussel Expresse tot nu toe zijn positief. Als een verdere groei van het reizigersaantal doorzet en ook het lange afstandsgebruik zich verder ontwikkelt, is de verwachting dat continuering van de treindienst Maastricht – Luik – Brussel na 2008 aan de orde is.
 - *Resultaten tot en met december 2007: gemiddeld 1000 reizigers per werkdag (gemiddelde afgelegde afstand van ca. 70 km)¹. Doelstelling einde proef: gemiddeld 1400 reizigers per werkdag (gemiddelde afgelegde afstand 100 km).*

¹ opgave NSR (20022008)

- ✚ De gebruikers van de huidige busdiensten lijn 6 en 10 zijn tevreden met het huidige vervoersaanbod.
 - *Kanttekening hierbij is wel dat een dienstregeling met een busaanbod van vier maal per uur nog beter zal worden bij een busaanbod van ieder kwartier. Een ruime meerderheid van de busgebruikers spreekt een voorkeur uit voor vier busverbindingen per uur in plaats van twee treinverbindingen per uur. Veolia Transport streeft naar een strakke 15' dienst tussen Eijsden en Maastricht vanaf 14 december 2008. Lijn 10 biedt naast een snelle verbinding met Maastricht Station een doorgaande verbinding met het centrum van Maastricht.*

Herstel bediening van station Eijsden

- ✚ Er zijn geen mogelijkheden om de bediening van station Eijsden 'per ommekeer' te herstellen.
- ✚ Herstel van de bediening per 2009 is sterk afhankelijk van de mogelijkheden die NSR ziet om de treindienst Maastricht – Eijsden rendabel te exploiteren.
 - *Van belang hierbij zijn de uitkomsten van de lopende proef met de Maastricht Brussel Expres en de mogelijkheden die NSR/NMBS zien om een stoptreindienst opnieuw in te passen.*
- ✚ Indien NSR de stoptreindienst niet wil continueren dan is herstel op (de wat) langere termijn sterk afhankelijk van:
 - de bereidheid van (regionale) overheden om te investeren in infrastructuur;
 - *zijn de investeringsniveaus per optie nog wel maatschappelijk verantwoord en kosteneffectief gezien het potentieel aan reizigers?*
 - de bereidheid van een vervoerder om een treindienst Maastricht - Eijsden op te zetten en daarvoor de benodigde investeringen te doen;
 - *maken de te verwachte reizigers aantallen wel een rendabele exploitatie mogelijk?*
 - de bereidheid van overheden om (als nodig) een bijdrage te leveren in de exploitatiekosten die voortkomen uit de bediening van station Eijsden;
 - *beschikbaarheid van budget voor OV? geld voor busdiensten naar treindiensten? Is de reiziger hier wel mee gediend?*
 - de vraag of de regio accepteert dat het huidige voorzieningenniveau van de busdiensten wordt teruggebracht als een treindienst Maastricht Eijsden wordt gerealiseerd.
- ✚ De Provincie houdt als onderdeel van de verdere optimalisatie van het multimodale vervoersysteem in Zuid-Limburg ('visgraatmodel'), samen met Veolia Transport en andere vervoerders steeds de optie open om station Eijsden weer te bedienen.

1. Inleiding

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 programma Interreg IIIb project 'HST-connect', wordt beoogd Maastricht via een hoogwaardige verbinding per spoor beter aan te laten sluiten op het Europese HSL-netwerk. Een aantal opties is daarvoor bestudeerd. Uiteindelijk is er voor gekozen 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 ten minste de meerkosten van de inzet van het hoge snelheid IC-materieel (IC-O) wordt terugverdiend. Direct gevolg van de proef is dat station Eijsden gedurende de proefperiode niet meer per trein wordt bediend, maar per bus. Met het houden van de proef hebben alle direct betrokken overheden, Provincie en de gemeenten Maastricht en Eijsden, als ook de consumentenorganisatie ROVER, ingestemd. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft met de Nederlandse Spoorwegen afgesproken dat vanaf 12 december 2006 NSR in elk geval voor een periode van twee jaar niet verplicht is station Eijsden te bedienen.

2. Reacties en acties naar aanleiding van de (tijdelijke) sluiting van station Eijsden

Het (voorlopig) niet meer bedienen van station Eijsden roept bij zowel de gemeenteraad van Eijsden als delen van de inwoners van Eijsden al dan niet verenigd in het Platform 'Trein Terug in Eijsden' (TTIE), gemengde gevoelens op. Mede naar aanleiding van de reacties vanuit Eijsden hebben de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht op de besloten raadsconferentie (22 september 2006) in Eijsden over de te houden proef, alternatief openbaar vervoer per bus aangeboden en toegezegd dat zij zich zullen **inspannen** om na afloop van de (tweejarige) proef zorg te dragen voor een duurzame treinverbinding naar Eijsden².

Zowel de raad van de gemeente Eijsden als het Platform TTIE heeft zich de afgelopen anderhalf jaar ingespannen om zo snel mogelijk weer een treindienst naar Eijsden gerealiseerd te krijgen. De raad van de gemeente Eijsden heeft daarvoor op 13 maart 2007 een motie aangenomen waarin onder andere de Tripool-gemeenten, de Provincie Limburg, de N.V. Nederlandse Spoorwegen en de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd worden zo spoedig mogelijk een besluit te nemen voor het herstel van de bedieningsplicht voor station Eijsden en niet te wachten tot het verstrijken van de proefperiode van de HSTConnect aansluiting op 12 december 2008 en station Eijsden mee te nemen bij de ontwikkeling van de lightrail in Zuid-Limburg.

Het Platform 'Trein terug in Eijsden' (TTIE) heeft 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 voltages te verplaatsen naar station Eijsden'. Samen met de consumentenorganisatie ROVER heeft TTIE het rapport 'Station Eijsden terug van weggeweest?'³ opgesteld waarin mogelijkheden worden geschetst om op de korte en lange termijn station Eijsden weer te bedienen. Daarnaast zijn zowel door leden van de Tweede Kamer als Provinciale Staten vragen gesteld aan de Minister van Verkeer & Waterstaat en Gedeputeerde Staten van Limburg.

² Brief gemeente Maastricht aan B&W Eijsden, onderwerp 'Inspanningsverplichting en steunbetuiging' (kenmerk 2006.34405 dd. 2 oktober 2006); Brief gedeputeerde MJH Vestjens aan B&W Eijsden, onderwerp 'Station Eijsden' dd. 22 september 2006.

³ 'Station Eijsden terug van weggeweest?' Platform 'Trein terug in Eijsden' en ROVER afdeling Limburg (20 augustus 2007)

Op 17 april 2007 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de gemeente Eijsden en de provincie Limburg geschreven dat er in of buiten de vervoerconcessie geen voorschriften of bepalingen zijn die NSR verplichten station Eijsden te bedienen. Op 22 oktober 2007 heeft de Minister in een brief aan Eijsden nog eens bevestigd dat er noch voor NSR noch voor enig ander vervoerder sprake is van een verplichting om station Eijsden tijdens of na de proef te bedienen.

In mei 2007 heeft de Provincie (brief gedeputeerde Kersten; 15 mei 2007) B&W en raad van Eijsden als ook het platform TTIE uitgebreid geïnformeerd over de stand van zaken van de (on)mogelijkheden van het bedienen van station Eijsden (bijlage 1). Op 12 oktober 2007 heeft gedeputeerde Kersten gereageerd op zowel de door B&W van Eijsden (2 juli 2007) gestelde vragen naar aanleiding van zijn brief van 15 mei 2007 (bijlage 2) als het rapport van ROVER/TTIE (bijlage 3). Op 29 oktober 2007 is in het gemeentehuis van Eijsden een miniconferentie gehouden met als doelstelling informatie uit te wisselen en afspraken te maken om te komen tot herstel van de treinverbinding (bijlage 4: afsprakenlijst).

Op 8 januari 2008 heeft het Platform TTIE een eerste proeve van een 'Plan Trein Terug in Eijsden' aan de Provincie overlegd (bijlage 5). Het Platform heeft in januari 2008 en in februari 2008 zowel Provinciale Staten als de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeschreven en in maart Provinciale Staten toegesproken (bijlage 6).

In april 2008 zal er opnieuw een miniconferentie worden georganiseerd.

3. Beschrijving 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. Tussen Maastricht Randwijck en Eijsden vindt een overgang plaats van de Nederlandse bovenleidingspanning (1500V) naar de Belgische (3000V). Naast het personenvervoer is er ook frequent goederenvervoer.

Voor het personenvervoer op het hoofdrailnet geldt de vervoersconcessie van de Nederlandse Spoorwegen⁴ 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.

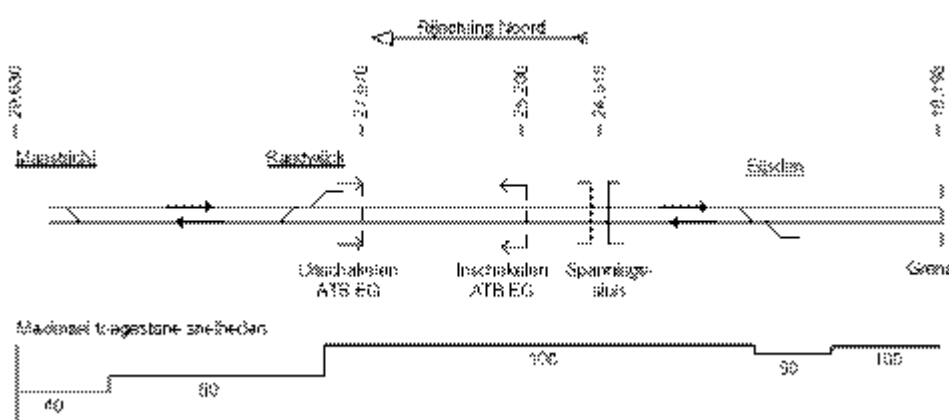
De exploitatiekosten voor internationale treindiensten zijn relatief hoog omdat voldaan moet worden aan de wettelijke en veiligheidsregels van beide landen. De hogere kosten worden in dit geval onder andere bepaald door de inzet van NS conducteurs op het binnenlandse hoofdrailnet en NMBS personeel voor het verdere traject, kosten van extra opleiding machinisten (taal, kennis van wettelijke en veiligheidsregels). Tickets vanuit Nederland zijn duurder door de zgn. grenstoeslag.

⁴ 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 Hoofdrailnet (Besluit Hoofdrailnet, bijlage behorende bij artikel 1, Staatsblad 2004 742). De vervoerconcessie heeft een looptijd tot 1 januari 2015. Het KB Hoofdrailnet beschrijft welke vervoerdiensten tot het hoofdrailnet behoren.

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 7). Zie hierover ook de brief van V&W (bijlage 2).

Station Eijsden heeft een Belgische spanning qua elektriciteit. Het is daardoor technisch onmogelijk om een Nederlandse elektrische trein van Maastricht naar Eijsden te laten rijden. Belgische treinen kunnen wel op een lager voltage doorrijden in Nederland, maar omgekeerd kunnen NS-treinen niet op Belgisch spanningsniveau vanuit Maastricht doorrijden naar Eijsden.

Maastricht – Visé (huidige situatie)



Algemeen

Het baanvak Maastricht - Visé is uitgevoerd als dubbelsporig baanvak voorzien van rijrichtingkering, waar in normale exploitatie op het linkerspoor gereden wordt. Er bestaat de mogelijkheid om beveiligd rechterspoor te rijden. Naast Maastricht bevinden zich op het baanvak twee bediende gebieden, namelijk Randwyck en Eijsden. De maximale snelheid varieert van 40 tot 100 km/h. Het baanvak Maastricht tot aan de grens behoort tot het verantwoordelijkheidsgebied van de Procesleidingspost Maastricht.

De grens ligt op km 18.198, voor de grens op km 18.448 zijn borden geplaatst die de overgang van Nederlands naar Belgisch gebied aangeven. Tussen Randwyck en Eijsden vindt een overgang plaats van bovenleidingspanning bij de spanningssluis op km 24.515.

Beveiliging

Het baanvak is gedeeltelijk voorzien van het treinbeïnvloedingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding Eerste Generatie (ATB EG). In noordelijke rijrichting (van Visé naar Maastricht) wordt deze ATB EG voor beide sporen bij km 25.200 ingeschakeld. In zuidelijke rijrichting (van Maastricht naar Visé) wordt de ATB EG voor beide sporen uitgeschakeld bij km 27.070.

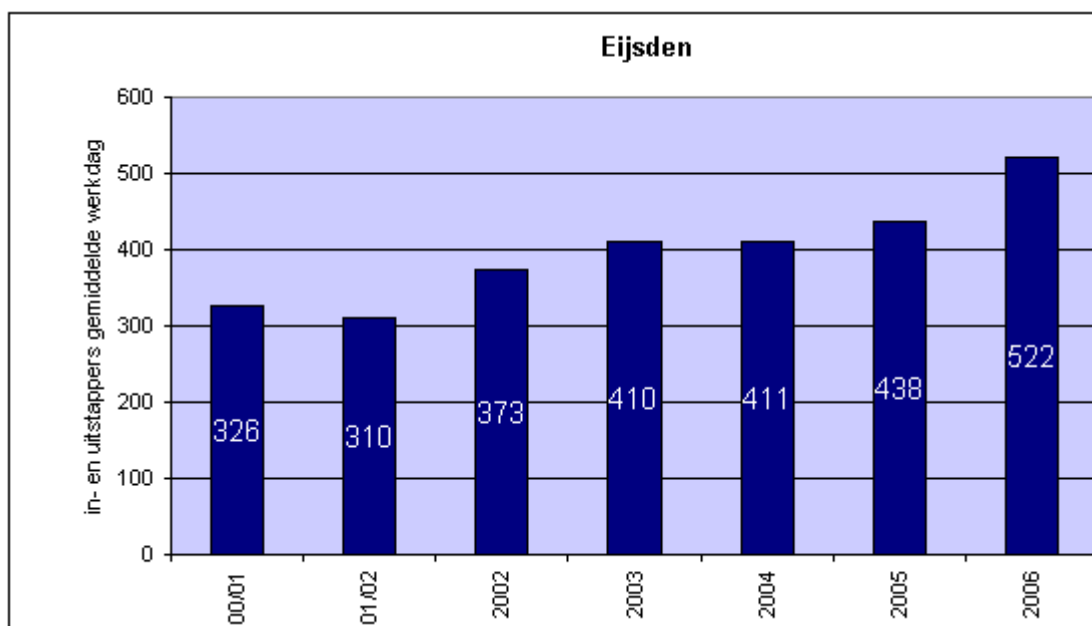
4. Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens tot 10 december 2006

Station Eijsden wordt eenmaal per uur bediend door de stoptrein Maastricht – Luik. Deze treindienst wordt door NS en NMBS gezamenlijk uitgevoerd. De NMBS is de feitelijke exploitant.

De exploitatie is gericht op de het verbinden van twee steden en het bedienen van de tussenliggende stations Maastricht Randwijck, Eijsden, Visé en Bressoux. De kwaliteit en uitstraling van het materieel, elektrische motorstellen AM 62 en AM73 (2 wagenstellen 3000V dc), 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) zijn zeer slecht (de reiziger moet één uur wachten in Luik).



Vanuit Eijsden is het gebruik van de stoptrein in hoofdzaak gericht op Maastricht e.v. Figuur 1 geeft een overzicht van het aantal in- en uitstappers per gemiddelde werkdag in Eijsden.

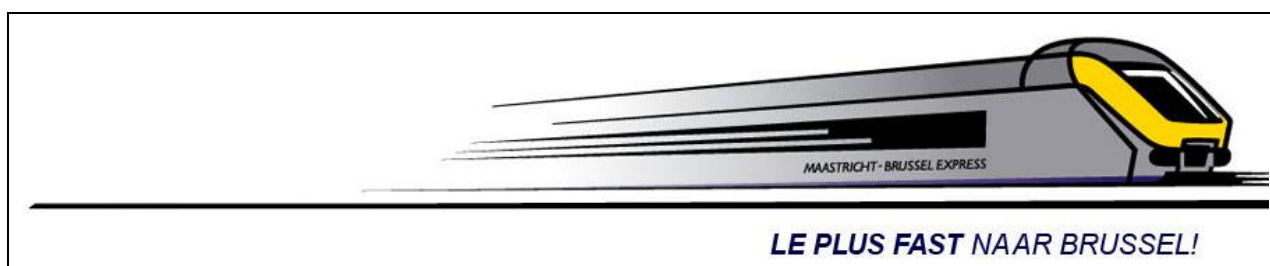


(Bron: stationsrelatiematrices NS/ProRail)
Figuur 1

De Nederlandse Spoorwegen hebben meerdere malen aangegeven de stoptreindienst gezien de verliezen die geleden worden, niet meer te willen continueren⁵. Onduidelijk is of die verliezen alleen maar voortkomen uit het grensoverschrijdende karakter van de stoptreindienst of dat ook een stoptreindienst Maastricht – Eijsden verliesgevend is. De Provincie heeft NSR gevraagd te onderbouwen waarom de stoptreindienst naar Eijsden zodanig verliesgevend is en beperkt qua vervoerswaarde (drie jaar achtereen minder dan 500 in- en uitstappers) dat opheffen van de bediening van Eijsden gerechtvaardigd is.

5. Bediening Maastricht – Eijsden – Belgische grens na 10 december 2006

Vanaf 10 december 2006 verzorgt de NSR/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 (inzet AM62 of AM73-materieel). Als gevolg van dit proefproject wordt station Eijsden gedurende de proefperiode niet meer per trein bediend en indien de proef slaagt, zal een alternatieve bediening moeten worden gezocht. Op basis van de resultaten in het eerste jaar, meer dan 1000 reizigers per dag, hebben NSR en NMBS besloten de proef ook in 2008 door te zetten. De NMBS heeft daarbij wel als voorwaarde gesteld dat de hoge snelheids Intercity (T-13/I-13-materieel) in 2008 definitief door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt toegelaten. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd dat de hiervoor benodigde infrastructurele aanpassingen op het Nederlandse 3.000V baanvak⁶ uiterlijk najaar 2008 zijn gerealiseerd.



Gedurende de proefperiode verzorgt Veolia⁷ in opdracht van de Provincie en de gemeente Maastricht aangepast openbaar busvervoer. Omdat er met de stoptrein vanuit Eijsden ook een verbinding was met Visé en Maastricht Randwijck, zijn deze stops in de busdiensten opgenomen. Zie hiervoor ook § 7. 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.

⁵ NS dd. 22 augustus 2007:

Er rust op de NS geen bedieningsplicht voor Eijsden (art. 13). Als de NS de bediening wil staken moet dat conform artikel 9.1 van de concessie in het Vervoerplan worden beargumenteerd. De minister moet vervolgens instemmen met het desbetreffende deel van het Vervoersplan. De onderbouwing vanuit de ontwikkeling van die vervoervraag en een visie op het vervolg, is pas mogelijk na afloop van de huidige proef. NS kan daar dus niet op vooruitlopen.

⁶ Rapport Maastricht – Visé Onderzoek stroom 75 HZ (Arcadis; 21 december 2007)

⁷ Gedeputeerde Staten hebben twee multimodale vervoersconcessies verleend aan Veolia Transport Limburg BV. Deze concessies lopen tot 10 december 2017 en omvatten de 'contractsectorlijnen' Maaslijn en Heuvellandlijn, de openbare busdiensten en Regiotaxi OV. Een multimodale vervoersconcessie gaat uit van een vergaande integratie van trein-, bus- en Regiotaxidiensten. Nederland BV.

6. De mogelijkheden tot herstel van de bediening van station Eijsden

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 na afloop van de proef met de 'Maastricht Brussel Expresse' te herstellen.

De afgelopen maanden is een groot aantal opties de revue gepasseerd. Het merendeel van de opties betrof het doortrekken van bestaande treindiensten naar Eijsden, die afhankelijk van het verplaatsen van de spanningssluis ter hoogte van Maastricht Vinkenslag, met diesel- of elektrische tractie zou moeten worden uitgevoerd. Iedere partij die betrokken is/wordt bij de bediening van station Eijsden heeft een eigen positie en verantwoordelijkheid. Dit betekent dat investeringen en extra exploitatiekosten niet op voorhand aan het collectief van overheden en vervoerders kunnen worden toebedeeld. Bij de verschillende opties is er dan ook vanuit gegaan dat investeringen in infrastructuur door één of meer regionale partners gedaan moeten worden en eventuele investeringen in extra benodigd treinmaterieel en de (hogere) exploitatiekosten ten gevolge van het bedienen van station Eijsden door een vervoerder gedragen zullen moeten worden.

▣ Bestaande treindiensten stoppen te Eijsden:

1. De hoge snelheids-IC Maastricht – Brussel stopt alsnog in Eijsden;
2. In de avonduren en weekends stopt de trein naar Luik (AM62/AM73-materieel);
3. Na afloop van de proef met de 'Maastricht Brussel Expresse' herstel stoptreindienst Maastricht – Luik door NSR/NMBS (zowel met of zonder continuering van IC);
4. Treindienst Roermond – Maastricht wordt doorgetrokken naar Eijsden (dieselinzet);
5. Treindienst Kerkrade – Maastricht wordt doorgetrokken naar Eijsden (diesel inzet of Light railmaterieel dat geschikt is voor zowel het Nederlandse spoorstelsel als het Belgische);
6. Aanpassing van de huidige infrastructuur zodat (elektrische) stoptreinen vanuit Maastricht kunnen doorrijden naar Eijsden.

▣ Nieuwe treindiensten:

7. Met inzet van dieselmaterieel nieuwe treindienst Maastricht - Eijsden;
8. Met inzet van dieselmaterieel nieuwe treindienst Eijsden Maastricht Schin op Geul Aken;
9. Doortrekken van een toekomstige tramverbinding Hasselt – Maastricht naar Eijsden.

▣ Alternatieven

10. Nog verder geoptimaliseerd busvervoer;
11. Aanleg nieuw station te Eijsden;
12. Hernoemen station Eijsden in Eijsden Voeren.

Ad 1-3. IC stopt alsnog in Eijsden

De IC-O 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 toegestaan. Naar aanleiding van vragen tijdens de miniconferentie op 27 oktober 2007 heeft de Nederlandse Spoorwegen dit op 7 november 2007 schriftelijk bevestigd (bijlage 8).

Verlenging van de perrons is mogelijk. De investeringskosten hiervoor worden geraamd op € 2 mln. (Prorail). Indien de IC-O te Eijsden zal stoppen, zullen de exploitatiekosten van deze treindienst toenemen door onder andere extra inzet personeel van NS en een hogere gebruiksheffing door ProRail. Onduidelijk is het effect van deze extra stop op de betrouwbaarheid van de dienstregeling en aansluitingen in Luik.

Omdat in de avonduren en de weekends niet de IC-O maar het treinmaterieel dat voor de proef werd ingezet voor de stoptreindienst Maastricht – Luik, hebben zowel het platform TTIE als de gemeente Eijsden geopperd om tijdens de avonduren en de weekends de trein weer te laten stoppen. Afgezien dat de meerwaarde door de ligging van station Eijsden beperkt is, heeft NSR desgevraagd aangegeven: Tijdens de proefperiode worden geen wijzigingen van de dienstregeling doorgevoerd om verstoringen van de proef te voorkomen.

Ad 4/5. Inzet van dieselmaterieel op bestaande treindiensten

Inzet van dieselmaterieel vraagt van de potentiële vervoerders een andere kijk op de wijze van exploiteren van bestaande treindiensten. Inzet van dieselmaterieel op baanvakken waar met dieselmaterieel 'onder de draad' gereden wordt, is duurder dan rijden met elektrisch materieel. Exploitatiekosten zullen toenemen doordat elektrisch materieel moet worden vervangen door dieselmaterieel, dieseltractie duurder is dan elektrische tractie en verlengen van bestaande treindiensten door bediening van station Eijsden leidt tot inzet van extra treinen, personeel en gebruiksheffing. De vraag daarbij is of de door TTIE/ROVER genoemde optie om DM90-materieel in te zetten wel realistisch is. Onderzocht zal moeten worden of inzet van de DM90 kan zonder investeringen in het baanvak (assentellers) of zonder extra exploitatiekosten (drie gekoppelde stellen of meer) om te voldoen aan de detectie-eisen.

Inzet van treinmaterieel dat zowel geschikt is voor het Nederlands als het Belgische spoorstelsel 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, De Lijn of Veolia, zou willen investeren in daarvoor geschikt elektrisch materieel of bereid is geschikt dieselmaterieel in te zetten.

Met Veolia Transport Limburg zijn de mogelijkheden onderzocht om het nieuwe materieel voor de Heuvelland (deels) geschikt te maken voor inzet om station Eijsden te bedienen. Geconcludeerd is dat er niet aan de voorwaarden die Veolia terecht heeft gesteld, kan worden voldaan (zie hiervoor bijlage 2).

Ad 6. Infrastructurele aanpassingen

Zoals in § 3 is aangegeven, is het baanvak Maastricht-Randwijck tot de Belgische grens voorzien van Belgische bovenleidingspanning (3000 V DC). Wil het elektrische materieel dat in Nederland wordt ingezet op dit baanvak gaan rijden dan zal het traject Maastricht Randwijck – Eijsden moeten worden aangepast aan de Nederlandse bovenleidingspanning.

Ten behoeve van de besloten raadsvergadering van 22 september 2006 heeft het adviesbureau Arcadis⁸ op verzoek van de gemeente Maastricht een globale raming gemaakt van de daarvoor benodigde investering en kwam tot een kostenschätzung van ca. € 13 mln. (excl. BTW en prijspeil 2006). De suggestie vanuit het platform TTIE dat ProRail een substantieel lager investeringsbedrag heeft aangegeven, hebben wij niet kunnen achterhalen. De Provincie Limburg heeft Arcadis opdracht gegeven een beter onderbouwde kostenraming op te stellen. Deze nieuwe kostenraming varieert afhankelijk van het gekozen beveiligingssysteem (ATB-EG of TBL) € 7,8 mln. - € 8,5 mln. (+/- 15% onzekerheidsmarge, excl. BTW en prijspeil 2007)⁹. Het rapport ligt ter inzage bij de provincie. De suggestie van TTIE dat ProRail in een eerder stadium een substantieel lagere raming heeft opgesteld voor het verplaatsen van de spanningssluis hebben wij niet bevestigd gekregen van ProRail.

Als deze investering zou worden gerealiseerd kunnen de mogelijkheden om de stoptrein Roermond – Maastricht (exploitant NSR), Kerkrade – Maastricht (exploitant Veolia Transport) of wellicht beide door te trekken worden onderzocht. Een vervoerder zal naar verwachting moeten investeren in extra materieel. Ook zullen de exploitatiekosten toenemen door inzet van extra personeel en een hogere gebruiksheffing. Een eerste vingeroefening laat zien dat er dienstregelingstechnisch mogelijkheden zijn.

⁸ Quick scan baanvak Maastricht-Randwijck-Eijsden-Belgische grens Arcadis; 22 september 2006

⁹ Maastricht Randwijck – Eijsden Kostenraming aanpassing infrastructuur Arcadis Infra; 24 januari 2008

Ad 7/8. Inzet van dieselmaterieel op nieuwe treindiensten

Voorgesteld is om een nieuwe treindienst Maastricht – Eijsden en een treindienst Eijsden – Maastricht - Schin op Geul - Aken op te zetten. Voor beide opties geldt dat een vervoerder bereidt moet zijn deze treindienst op te zetten. De optie 'Eijsden – Maastricht' is niet rendabel. Er is sprake van een 'eilandbedrijf' dat een relatief grote technische reserve aan voertuigen vraagt. De optie 'Eijsden – Aken' lijkt door het ontbreken van een deel van het spoor en een wissel bij Richterich (D) niet opportuun. Zeker niet omdat het spoor dat in gebruik is van Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (ZLSM) moet worden gerenoveerd. Geschatte kosten nieuw spoor, wissel en renovatie € 10 – 15 mln. (ruwe raming ZLSM).

Ad 9. 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. Inzet voor zowel de gemeente Maastricht als De Lijn is realisatie van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht in 2012. Uitbreiding van het 'tramsysteem' naar bijvoorbeeld Eijsden is daarmee nog niet aan de orde.

Ad 10. Verdere optimalisatie busvervoer (m.n. lijn 10)

Is compensatie van het wegvallen van de stoptreindienst hebben de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht aan Veolia Transport Nederland gevraagd het busvervoer zodanig vorm te geven dat het wegvallen van de stoptreindienst (deels) wordt gecompenseerd. Dit heeft er toe geleid dat vanaf begin tot het eind van de proef met de Maastricht Brussel Expresse in de richting van Maastricht vier bussen per uur en in de richting van Visé twee bussen worden aangeboden. Dit is in eerste instantie vormgegeven met de buslijnen 4 en 6. Op basis van reacties van reizigers en een reizigersonderzoek (maart 2007¹⁰) zijn in juni 2007 wijzigingen in de dienstregeling (en busnummers) doorgevoerd. Belangrijk aandachtspunt daarbij was het betrouwbaarder en robuuster maken van de rijtijden, zodat vertragingen kunnen worden teruggedrongen.

In februari 2008 is een vergelijkbaar reizigersonderzoek¹¹ uitgevoerd als in 2007. 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 vervoersaanbod dan in 2007. De onderzoekers bevelen dan ook aan dit aanbod te continueren. Kanttekening hierbij is wel dat een dienstregeling met een busaanbod van vier maal per uur nog beter zal worden bij een busaanbod van ieder kwartier. In het laatste 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.

Veolia streeft naar een strakke 15' dienst tussen Eijsden en Maastricht vanaf 14 december 2008. Lijn 10 biedt naast een snelle verbinding met Maastricht Station een doorgaande verbinding met het centrum van Maastricht. Stoppen bij station Eijsden is mogelijk hoewel hiervoor wel enkele infrastructurele aanpassingen moeten worden doorgevoerd.

¹⁰ Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 4 en 6) ROMA marktonderzoek; Hengelo 26 april 2007

¹¹ Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 6 en 10) ROMA marktonderzoek; Hengelo 29 februari 2008

	2007				2008			
	Lijn 4		Lijn 6		Lijn 10		Lijn 6	
leeftijdsgroep	Merendeel 16 – 26 jaar		Merendeel 16 – 26 jaar		Merendeel 16 – 26 jaar		Merendeel 16 – 26 jaar	
Herkomst	Vooral Eijsden		Vooral Eijsden/Gronsveld		Vooral Eijsden		Vooral Eijsden	
Reismotieven	Werk	27%	Werk	25%	Werk	22%	Werk	24%
	Winkelen	26%	Winkelen	21%	Winkelen	25%	Winkelen	23%
	(Familie)bezoek	11%	(Familie)bezoek	15%	(Familie)bezoek	13%	(Familie)bezoek	16%
	School/studie	24%	School/studie	28%	School/studie	26%	School/studie	24%
	Toerisme etc.	5%	Toerisme etc.	5%	Toerisme etc.	12%	Toerisme etc.	8%
	Anders	6%	Anders	6%	Anders	4%	Anders	5%
Top opstap-haltes	Station (M)	44%	Station (M)	26%	de Bron (E)	24%	de Bron (E)	9%
	de Bron (E)	30%	Sibemaweg (M)	14%	Station (M)	19%	Emmastraat (E)	12%
	Station (E)	16%	de Bron (E)	13%	Emmastraat (E)	7%	Roserije (M)	8%
	Wilhelminas. (M)	11%	Emmastraat (E)	12%	Catharinastr. (O)	7%	Station (M)	18%
	Emmastraat (E)	10%	Wilhelminas. (M)	12%	Boschstraat (M)	7%	Boschstraat (M)i	9%
Top uitstap-haltes					Station (M)	40%	Scharnerweg (M)	13%
					AZM (M)	8%	Station (M)	12%
					de Bron (E)	8%	de Bron (E)	12%
					P. Hendrikstr (E)	7%	Boschstraat (M)	9%
					Emmastraat (E)	5%	Emmastraat (E)	9%

In bijlage 9 is dit in kaart gebracht.

Ad. 11. Aanleg nieuw station te Eijsden

Het huidige station Eijsden ligt excentrisch ten opzichte van het merendeel van de potentiële reizigers. Aanleg van een nieuw station noordelijk aan de huidige locatie met een perronlengte geschikt voor het stoppen van de IC Maastricht Brussel zou een hogere vervoerswaarde moeten hebben dan het huidige. Dit is mogelijk als de regio wil investeren in een nieuw station (geschatte kosten € 5 – 7 mln.) onder de voorwaarde dat er een vervoerder wil stoppen (NMBS, NSR of Veolia) en afhankelijk van het verplaatsten van de spanningssluis.

Ad 12. Hernoemen station Eijsden in Eijsden Voeren leidt tot bedienplicht door NMBS

Niet duidelijk is wat met deze optie wordt bedoeld.

7. Financieringsvoorstellen TTIE

Zoals TTIE en ROVER in hun rapport 'Station Eijsden terug van weggeweest?' terecht aangeven, moeten oplossingen ook getoetst worden aan criteria als 'Wat zijn de maatschappelijke kosten en opbrengsten van de maatregelen' en 'Is een economisch verantwoorde exploitatie haalbaar'. Bij die beoordeling moet rekening gehouden worden met het feit dat iedere partij, overheid, railbeheerder of vervoerder, een eigen positie en verantwoordelijkheid heeft. Bij de verschillende opties moet er vooralsnog vanuit gegaan worden dat investeringen in infrastructuur door één of meer regionale overheden gedaan moeten worden. Eventuele investeringen in extra benodigd treinmaterieel en de (hogere) exploitatiekosten ten gevolge van het bedienen van station Eijsden zullen door een vervoerder gedragen moeten worden. Investeringen en (hogere) exploitatiekosten kunnen dus niet op voorhand aan het collectief van overheden en vervoerders worden gerekend.

Financiering zoals voorgesteld door het Platform TTIE in 'Plan Trein Terug in Eijsden' is daarom te simpel. Door het halveren van de frequenties op delen van bestaande busdiensten en schrappen van de verbinding Withuis – Visé worden inderdaad besparingen op mensinzet (buschauffeurs Veolia) gerealiseerd, maar of dat voldoende financiële ruimte geeft voor in te zetten measures voor het bedienen van de trein (conducteurs NS en machinisten NMBS) op werkdagen tussen 07:00uur en 19:00uur is de vraag. Immers Veolia Transport bespaart, maar NSR heeft extra kosten. Na 19:00 uur en in de weekends wordt door de NMBS gestopt in Eijsden zonder meerkosten is onjuist. Zoals in § 6 (ad 9) is toegelicht is vooral de busdienst 10 een succes en de tevredenheid bij de gebruikers hoog en is het laten stoppen van de treindienst Maastricht – Luik te Eijsden (§ 6 ad 1-2) niet zonder kosten.

8. Conclusies

De mogelijke opties om station Eijsden weer te bedienen zijn samengevat in tabel 1.

Algemeen

- ✚ De Nederlandse Spoorwegen hebben meerdere malen aangegeven de stoptreindienst Maastricht – Luik gezien de verliezen die geleden worden, niet meer te willen continueren.
 - *Onduidelijk is of die verliezen alleen maar voortkomen uit het grensoverschrijdende karakter van de stoptreindienst of dat ook een stoptreindienst Maastricht – Eijsden verliesgevend is.*
- ✚ De Nederlandse Spoorwegen hebben aangegeven nog geen mening te hebben gevormd over de bediening van Station Eijsden vanaf december 2008.
 - *NSR heeft aangegeven pas na de definitieve evaluatie van de proef met de Maastricht Brussel Expresse in augustus 2008, zich een definitief oordeel te vormen. Niet duidelijk is wat dit betekent voor de dienstregeling 2009 (herstel, uitstel of afstel?).*
- ✚ De resultaten van de proef met de Maastricht Brussel Expresse tot nu toe zijn positief. Als een verdere groei van het reizigersaantal doorzet en ook het lange afstandsgebruik zich verder ontwikkelt, is de verwachting dat continuering van de treindienst Maastricht – Luik – Brussel na 2008 aan de orde is.
 - *Resultaten tot en met december 2007: gemiddeld 1000 reizigers per werkdag (gemiddelde afgelegde afstand van ca. 70 km)¹². Doelstelling einde proef: gemiddeld 1400 reizigers per werkdag (gemiddelde afgelegde afstand 100 km).*
- ✚ De gebruikers van de huidige busdiensten lijn 6 en 10 zijn tevreden met het huidige vervoersaanbod.
 - *Kanttekening hierbij is wel dat een dienstregeling met een busaanbod van vier maal per uur nog beter zal worden bij een busaanbod van ieder kwartier. Een ruime meerderheid van de busgebruikers spreekt een voorkeur uit voor vier busverbindingen per uur in plaats van twee treinverbindingen per uur. Veolia Transport streeft naar een strakke 15' dienst tussen Eijsden en Maastricht vanaf 14 december 2008. Lijn 10 biedt naast een snelle verbinding met Maastricht Station een doorgaande verbinding met het centrum van Maastricht.*

Herstel bediening van station Eijsden

- ✚ Er zijn geen mogelijkheden om de bediening van station Eijsden 'per ommegaande' te herstellen.
- ✚ Herstel van de bediening per 2009 is sterk afhankelijk van de mogelijkheden die NSR ziet om de treindienst Maastricht – Eijsden rendabel te exploiteren.
 - *Van belang hierbij zijn de uitkomsten van de lopende proef met de Maastricht Brussel Expresse en de mogelijkheden die NSR/NMBS zien om een stoptreindienst opnieuw in te passen.*
- ✚ Indien NSR de stoptreindienst niet wil continueren dan is herstel op (de wat) langere termijn sterk afhankelijk van:
 - de bereidheid van (regionale) overheden om te investeren in infrastructuur;
 - *zijn de investeringsniveaus per optie nog wel maatschappelijk verantwoord en kosteneffectief gezien het potentieel aan reizigers?*

¹² opgave NSR (20022008)

- de bereidheid van een vervoerder om een treindienst Maastricht - Eijsden op te zetten en daarvoor de benodigde investeringen te doen;
 - *maken de te verwachte reizigers aantallen wel een rendabele exploitatie mogelijk?*
 - de bereidheid van overheden om (als nodig) een bijdrage te leveren in de exploitatiekosten die voortkomen uit de bediening van station Eijsden;
 - *beschikbaarheid van budget voor OV? geld voor busdiensten naar treindiensten? Is de reiziger hier wel mee gediend?*
 - de vraag of de regio accepteert dat het huidige voorzieningenniveau van de busdiensten wordt teruggebracht als een treindienst Maastricht Eijsden wordt gerealiseerd.
- De Provincie houdt als onderdeel van de verdere optimalisatie van het multimodale vervoersysteem in Zuid-Limburg ('visgraatmodel'), samen met Veolia Transport en andere vervoerders steeds de optie open om station Eijsden weer te bedienen.

Korte termijn oplossingen (te realiseren voor 2012)						
	Optie	Probleem	Oplossing	Actie door:	Haalbaarheid van oplossing	
1.	IC Maastricht Brussel stopt te Eijsden	Perronlengte onvoldoende	Afsluiten aantal rijtuigen	NSR/ NMBS	Niet mogelijk vanuit operationele en veiligheidsoverwegingen.	§ 6 ad 1.
2.	IC Maastricht Brussel stopt te Eijsden	Perronlengte onvoldoende	Perron verlengen	Regio/ ProRail	Mogelijk als regio wil investeren en NS/NMBS dienstregeling willen aanpassen. ▪ Geschatte investeringskosten: € 2 mln.; realisatie niet voor 2010/11 ▪ Stoppen in Eijsden moet inpasbaarheid zijn in dienstregeling ▪ Hogere exploitatiekosten	§ 6 ad 1.
3.	In avonduren en weekends stopt trein Maastricht Luik in Eijsden	In avonduren en weekends wordt AM62 of AM75 materieel ingezet, maar er wordt niet gestopt in Eijsden	Aanpassen dienstregeling tijdens de proefperiode	NSR/ NMBS	NS/NMBS: Tijdens de proefperiode worden er geen wijzigingen van de dienstregeling doorgevoerd. (Extra kosten inzet NS-conducteurs)	§ 6 ad 1.
4.	Stoptrein Roermond – Maastricht doortrekken naar Eijsden	Huidige elektrische materieel niet inzetbaar	Inzet dieselmaterieel	NSR	Mogelijk als NS dienstregeling willen aanpassen. ▪ Inpasbaarheid in dienstregeling ▪ Extra inzet materieel ▪ Toename exploitatiekosten (dieseltractie, gebruiksheffing, personeel etc.)	§ 6 ad 4.
5.	Stoptrein Maastricht – Eijsden	Huidige elektrische materieel niet inzetbaar	Nieuwe treindienst met inzet dieselmaterieel	NSR of Veolia	Mogelijk als NS treindienst wil inpassen. ▪ Inpasbaarheid in dienstregeling ▪ Extra inzet materieel ▪ Toename exploitatiekosten (dieseltractie, gebruiksheffing, personeel etc.)	§ 6 ad 7.
6.	Busdienst Maastricht Eijsden (m.n. lijn 10) verder optimaliseren	Doorloopsnelheid Maastricht Station Eijsden Station te lang	aanleg extra vrije busbanen + KAR; in spits minder haltes aandoen	PL/Veolia Eijsden/ M'astricht	Mogelijk als gemeenten investeren in busbanen en Veolia de dienstregeling aanpast.	§ 6 ad 10

Lange termijn oplossingen (te realiseren na 2012)						
	Optie	Probleem	Voorstel oplossing	Actie door:	Haalbaarheid van oplossing	
1.	Nieuw station te Eijsden	Huidige station ligt excentrisch ten opzichte van het merendeel van de potentiële reizigers	Aanleg nieuw station noordelijk aan huidige station; perronlengte geschikt maken voor IC	Regio/ ProRail/ NMBS	Mogelijk als Eijsden/Regio investering wil doen en een vervoerder station Eijsden wil bedienen. - Op basis van ervaringscijfers aanleg stations aan Heuvellandlijn schatting kosten: € 5 – 7 mln. - Potentiële vervoerders NSR en Veolia	§ 6 ad 11
2.	Zowel IC Maastricht Brussel als stoptreindienst Maastricht Luik			NS/ NMBS	Mogelijk als NS/NMBS dit in de dienstregeling willen inpassen. - Beschikbaarheid materieel - Toenemende exploitatiekosten - Inpassing dienstregeling	§
3.	Doortrekken tramdienst Hasselt Maastricht naar Eijsden	Tramdienst Hasselt Maastricht nog in studie, uitwerking doortrekken naar Eijsden nog niet aan de orde.	Met betrokkenen (De Lijn, Veolia, Provincie) ontwikkelen realistische lange termijn visie passend in de brede spoorvisie voor Zuid-Limburg	PL/ Veolia/ De Lijn	Mogelijk als regio wil investeren en Veolia/De Lijn dienstregeling willen inpassen. - Beschikbaarheid materieel - Toenemende exploitatiekosten - Inpassing dienstregeling - Toelating trammaterieel op spoor (IWV)	§ 6 ad 9.
4.	Eijsden Maastricht Schin op Geul Aken met inzet dieselmaterieel	Ontbreken deel spoor en wissel bij Richterich en ZLSM-spoor moet worden gerenoveerd		PL/ Veolia/ ZLSM	Mogelijk als regio wil investeren en er een vervoerder is die dit traject wil rijden. - Beschikbaarheid vervoerder - Inpassing in dienstregelingen - Bijdrage exploitatiekosten - Investeringskosten geschat op € 10 – 15 mln.	§ 6 ad 7

Lange termijn oplossingen (te realiseren na 2012)						
	Optie	Probleem	Voorstel oplossing	Actie door:	Haalbaarheid van oplossing	
5.	Verplaatsen spanningssluis	Huidige ligging spanningssluis maakt inzet Nederlandse elektrisch materieel op traject Maastricht – Eijsden onmogelijk.	Spanningssluis verplaatsen en stoptreindienst Roermond Maastricht en/of Kerkrade Maastricht doortrekken of treindienst Maastricht Eijsden	Regio/ ProRail	Mogelijk als regio wil investeren en Veolia/NS/NMBS dienstregeling willen aanpassen. ▪ Beschikbaarheid materieel ▪ Toenemende exploitatiekosten ▪ Inpassing dienstregeling Doortrekken naar Visé niet mogelijk als spanningssluis onder Eijsden wordt gesitueerd.	§ 6 ad 6.