

Tabel 4
Opties voor bediening station Eijsden
 (bedragen in euro's)

OPTIE	EXPLOITATI E- KOSTEN VOLGENS VEOLIA	EXPLOITATI E- KOSTEN VOLGENS NS	KOSTEN AANPASSING INFRASTRUCTUUR (aanpassing bestaat uit aanleg ATB-EG beveiliging, verplaatsen van de spanningsluis, aanpassing bovenleiding, bouw van een nieuw onderstation; geschatte doorlooptijd realisatie 2 – 3 jaar)	OPMERKINGEN
1. Bediening met MBE	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Het halteren van de MBE te Eijsden is geen optie vanwege de beperkte lengte van de perrons. Dit kan uiteraard worden aangepast, maar betekent een aanzienlijke toename in exploitatiekosten. Bovendien wordt de MBE uitsluitend geëxploiteerd door de NMBS en verricht NMBS geen vervoer in Nederland meer. Deze variant is dan ook niet nader bestudeerd.
2. Bediening met stoptrein Maastricht – Luik (naast MBE)		1.100.000		Totale exploitatiekosten van stoptreindienst (Maastricht-Luik-Brussel) bedragen 3.100.000. Daarvan 1.100.000 voor NS, rest NMBS. Het resultaat voor NS bedraagt -/- 700.000.
3. Bediening met pendel Maastricht - Eijsden	n.v.t.	2.000.000		Pendel tweemaal per uur Maastricht-Eijsden. Het resultaat voor NS bedraagt -/- 1.800.000. Pendel met diesel is voor Veolia geen optie; betekent een 'eilandbedrijf'. Voor een elektrische pendel zijn investeringen noodzakelijk; dan is het volgens Veolia logischer om een bestaande dienst door te trekken.

4. Bediening met stoptrein Sittard – Maastricht – Eijsden:				Bij het doortrekken van de trein uit Sittard moet deze in Eijsden gepasseerd worden door de MBE en twee goederentrein paden. Daarom is het noodzakelijk dat de doorgetrokken stoptrein Sittard-Eijsden te Eijsden 25 minuten van het hoofdspoor af gaat. Er is dus een opstelspoor en bijbehorende beveiliging nodig. De kosten daarvan zijn nog niet in dit overzicht opgenomen. (Alle andere dienstregelingsvarianten op zowel de doorgetrokken stoptrein uit Kerkrade als de doorgetrokken trein uit Aachen (sneltrein tussen Heerlen en Maastricht) hebben een korte keertijd, waarbij de seintechnische mogelijkheid wordt gebruikt om met de MBE op het rechter spoor vanuit Maastricht naar Visé te rijden.)
4a. met 1500 V materieel		1.700.000	7.838.380	Doortrek serie Sittard - Maastricht Randwijck (6800). Het resultaat voor NS bedraagt +/- 1.500.000. Ombouw opstelspoor en opnemen in beveiliging nog niet meegenomen.
4b. met omgebouwd bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)		2.900.000		Als 4.a met opslagfactor vanwege ombouw alle materieel van de stoptreinserie 6800 Sittard naar Maastricht Randwijck en door naar Eijsden (24 bakken à 50.000 per bak/jr.). Het resultaat voor NS bedraagt +/- 2.700.000. In pendelvariant (3) bedraagt opslag vanwege ombouw ca. 300.000 (6 bakken à 50.000). Ombouw opstelspoor en opnemen in beveiliging nog niet meegenomen.
4c. met nieuw bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)		2.900.000		Kosten minimaal vergelijkbaar met 4b. Het resultaat voor NS bedraagt ook hier +/- 2.700.000. Ombouw opstelspoor en opnemen in beveiliging nog niet meegenomen.
5. Bediening met stoptrein Kerkrade – Maastricht – Eijsden:				De provincie zal niet een treindienst en een busdienst parallel laten rijden. Als de provincie voor treinvervoer zou moeten zorgen conform de bestaande concessie (regionale opzet) zal twee keer per uur een trein worden aangeboden en twee keer per uur een bus (lijn 6). Lijn 10 zal dan worden geschrapt.*
5a. met 1500 V materieel	595.000		7.838.380	
5b. met omgebouwd bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)	4.072.220			Alleen extra kilometerkosten.

5c. met nieuw bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)	962.620			Aankoop nieuw materieel voor vier omlopen (drie driewagenstellen + reserve).
6. Bedienung met stoptrein Heerlen – Maastricht – Eijsden:				De provincie zal niet een treindienst en een busdienst parallel laten rijden. Als de provincie voor treinvervoer zou moeten zorgen conform de bestaande concessie (regionale opzet) zal twee keer per uur een trein worden aangeboden en twee keer per uur een bus (lijn 6). Lijn 10 zal dan worden geschrapt.*
6a. met 1500 V materieel	1.341.000		7.838.380	
6b. met omgebouwd bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)	2.476.110			
6c. met nieuw bi-courant materieel (1500 V en 3 kV)	1.882.710			
7. Bedienung met stoptrein Aken – Heerlen - Maastricht – Eijsden (met dieselmaterieel)	1.900.000 – 4.000.000	2.300.000 (Heerlen- Aken) 2.000.000 (Maastricht- Eijsden)		Exploitatiekosten indien NS gehele traject Heerlen-Aken (ook deel in D) zou rijden, vooropgesteld dat DB daarmee zou instemmen. Het resultaat voor NS bedraagt +/- 1.600.000. Gelijk aan pendelvariant onder 3. Het resultaat voor NS bedraagt dus ook hier - /-1.800.000. Onduidelijk of aan detectie -eisen kan worden voldaan. De provincie zal niet een treindienst en een busdienst parallel laten rijden. Als de provincie voor treinvervoer zou moeten zorgen conform de bestaande concessie (regionale opzet) zal twee keer per uur een trein worden aangeboden en twee keer per uur een bus (lijn 6). Lijn 10 zal dan worden geschrapt.*
8. Bedienung met extra busdienst (lijn 10) i.p.v. trein	500.000/jaar			Huidige situatie (twee ritten per uur).
9. Bedienung met sneltram Hasselt – Maastricht - Eijsden	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Er zijn geen plannen om de noq aan te leggen sneltram (verwachting; 2012) door te trekken naar Eijsden. Deze variant is dan ook niet nader bestudeerd.

* Indien buslijn 10 vervalt zal de bedienung van de kernen tussen Eijsden en Maastricht moeilijker worden (onaantrekkelijke lijnvoering, lage frequentie). Immers lijn 6 moet Oost-Maarland, Rijckholt, Gronsveld en Eijsden zelf (incl. Mariadorp) bedienen.