



2012/53172

5-11-2012

GRIF

31-12-2012

Van: "CDA Limburg Secretaris" <secretaris@cdalimburg.nl>
Aan: "Braam, Janneke" <jj.braam@prvlimburg.nl>, "_staten" <staten@prvlimburg.nl>, "ablocobv@gmail.com" <ablocobv@gmail.com>, "Statenlid, Brugman-Rustenburg, C" <c.brugman@prvlimburg.nl>, "Statenlid, Rewinkel, BAL" <bal.rewinkel@prvlimburg.nl>, "huringa@scarlet.nl" <huringa@scarlet.nl>, "cor@pvld.nl" <cor@pvld.nl>
Kopie: "Statenlid, Akker van den, JP" <jp.van.den.akker@prvlimburg.nl>, "liaroefs@gmail.com" <liaroefs@gmail.com>, "ludo.wijnands@home.nl" <ludo.wijnands@home.nl>, "hvwageningen@yahoo.com" <hvwageningen@yahoo.com>, "jeu.titulaer@home.nl" <jeu.titulaer@home.nl>
Onderwerp: initiatiefvoorstel

Geachte commissievoorzitter RIF, geachte griffier,

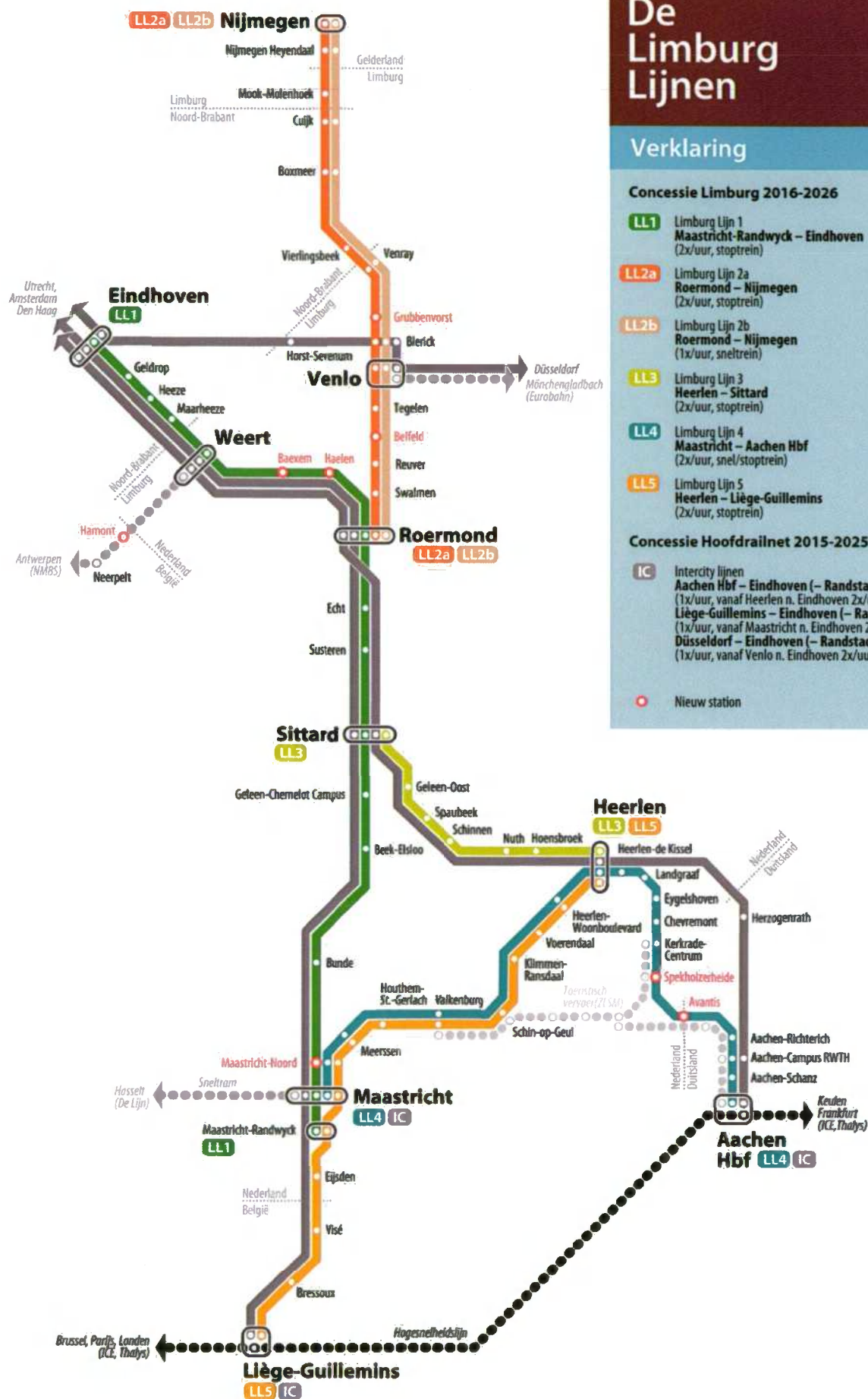
Bij deze bied ik mede namens Joost van den Akker, Lia Roefs, Ludo Wijnands en Hans van Wageningen, bijgaand initiatiefvoorstel Limburg op het juiste spoor - Initiatiefvoorstel Limburg Lijnen aan met het vriendelijke verzoek dit als nagekomen stuk te agenderen op de agenda van de commissievergadering as. vrijdag 9 november. Gelet op de timing ook m.b.t. de lobby die over de inhoud van het voorstel ook in Den Haag gevoerd moet worden, zou behandeling in een volgende commissievergadering die pas in 2013 plaatsvindt, wel erg laat komen en kostbare tijd kosten. Vandaar het verzoek om dit alsnog toe te voegen. Bij voorbaat dank aan de voorzitter en de medecommissieleden voor uw medewerking daaromtrent.

Met vriendelijke groet,

Jeu Titulaer

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	- 5 NOV. 2012
CASnr.	
ID.	





Samenvatting

Waarom dit initiatief voorstel – en waarom nu?

Er is veel beweging in de spoormarkt. Onlangs heeft de minister van Infrastructuur en Milieu haar beleidsvoornemen rondom de toekomstige inrichting van het hoofdrailnet (vanaf 2015) bekend gemaakt en ook onze buurregio's en -landen zijn bezig met het verdere ontwikkelen van hun spoornetwerken. Bovendien is een nieuw kabinet geformeerd in Den Haag. Spoorinfra, de landelijke concessie met de nodige grensoverschrijdende intercity's, en overheveling van stoptreinen naar de regionale concessie wordt voor een groot deel door het Rijk geregeld. Er is een serieuze mogelijkheid om de succesvolle Limburgse multimodale concessie naar binnen en buiten uit te breiden. Hiermee ontstaat een voor heel Limburg dekkend provincie- en landsgrensoverschrijdend stoptreinen netwerk met een daarop aansluitend busnetwerk. Ook is nu de mogelijkheid om te zorgen dat de intercitylijnen verlengd worden tot de HSL-stations vlak over de grens. Kansen voor Limburg moeten nu benut worden door een duidelijke ambitie neer te leggen. Dit initiatiefvoorstel beoogt precies dat.

Achtergrond van dit initiatiefvoorstel

In 2008 werd het Initiatiefvoorstel Agenda Treinverkeer in Limburg door de Limburgse staten aangenomen. Dit voorstel bevatte de afzonderlijke aandachtspunten voor noodzakelijke verbetering van het Limburgse spoorwegennet. Die punten zijn bekeken en wachten nu op uitvoering. Het is nu tijd om de afzonderlijke projecten en onderdelen samen te smeden tot één geïntegreerd plan waarmee de ambitie in één overzichtelijk plaatje zichtbaar wordt. In december 2016 wordt de nieuwe Limburgse concessie van kracht. Maar dit is niet de enige concessie die rond die tijd van start gaat: In 2015 begint de nieuwe concessie periode voor het hoofdrailnet, in december 2016 start de concessie voor de stadsregio Eindhoven en ook de nieuwe concessieperiode voor het euregiobahn-netwerk in de regio Aachen. Dit biedt unieke kansen om nú op eigen kracht en in afstemming met de collega-vervoersautoriteiten een systeemsprong in het OV te maken. En om die kansen te verzilveren wenst Provinciale Staten zich uit te spreken over haar lange termijn ambities voor het OV: De Limburg Lijnen.

Het initiatiefvoorstel – samengevat

Ons voorstel komt erop neer dat we in december 2016 zullen beschikken over

- **1 multimodale Provinciale OV concessie,**
- **met 5 regionale spoorlijnen,**
- **met 7 nieuwe haltes,**
- **met geïntegreerde tarieven en overzichtelijke en makkelijk verkrijgbare kaartjes,**

- met optimale aansluitingen op het IC- en HST-netwerk,
- met directe en frequente grensoverschrijdende verbindingen en dus
- met duizenden nieuwe reizigers.

En daarnaast:

- Grensoverschrijdende IC-verbindingen binnen de landelijke HRN-concessie tot aan de HSL-stations in de buurlanden.

Het doel is om te komen tot één (provinciegrens) overstijgende multimodale concessie voor heel Limburg. Deze concessie omvat, naast alle lokale en regionale busverbindingen, alle stoptreindiensten tussen Eindhoven en Nijmegen in het noorden en Aachen en Liège in het zuiden in een klok vaste halfuur frequentie.

De Limburgse concessie bestaat nu naast de buslijnen voor wat betreft het spoor uit twee verbindingen: de Heuvellandlijn en de Maaslijn. Deze multimodale concessie is een doorslaand regionaal succes en dat is niet onopgemerkt gebleven. Het Rijk is dan ook van plan om de stoptrein tussen Heerlen en Sittard en de stoptrein van Maastricht naar Roermond toe te voegen aan de Limburgse concessie en daarvan een voorbeeldproject voor het hele land te maken. Dit initiatief voorstel gaat nog een stap verder. Wij zijn van mening dat ook het traject Roermond – Weert – Eindhoven toegevoegd zou moeten worden. Op deze manier ontstaat een logisch provinciegrensoverschrijdend regionaal netwerk dat als ruggengraat functioneert voor het onderliggende busnetwerk.

Ons initiatief voorstel sluit tevens naadloos aan op het nieuwe en robuuste Intercitynetwerk van NS, bestaande uit twee keer per uur een IC uit de Randstad naar Maastricht en twee keer per uur een IC naar Heerlen, waarvan er op termijn telkens één – als integraal onderdeel van de nieuwe landelijke concessie Hoofdrailnet – doorrijdt naar de HST-stations Liège-Guillemins en Aachen Hbf. Op de iets langere termijn voorzien we tevens dat de IC Den Haag – Venlo voortaan één keer per uur doorrijdt naar Düsseldorf. Dit landelijk dekkende IC netwerk wordt aangevuld met de fijnmazige Limburgse ruggengraat bestaande uit de 5 regionale Limburg Lijnen met twee keer per uur (dus ieder halfuur – klok vast) een stoptrein in iedere richting. Het betreft dan de treinen:

- LL1** Maastricht-Randwyck – Eindhoven
- LL2a** **LL2b** Roermond – Nijmegen
- LL3** Heerlen – Sittard
- LL4** Maastricht – Aachen Hbf
- LL5** Heerlen – Liège-Guillemins

Regionale lijnen hebben alleen toegevoegde waarde als inwoners er ook gebruik van kunnen maken en als ze onlosmakelijk onderdeel zijn van de Limburgse multimodale concessie. Wij stellen daarom voor om minimaal 7 nieuwe treinhaltes toe te voegen aan het netwerk. Dat zijn de volgende stations:

- Baexem	LL1	
- Haelen	LL1	
- Maastricht-Noord	LL1	(aansluiten op de lijn Maastricht – Roermond)
- Belfeld	LL2a	
- Grubbenvorst	LL2a	
- Avantis	LL4	
- Kerkrade-Spekholzerheide	LL4	

Een goed georganiseerd, voorspelbaar, betrouwbaar en samenhangend netwerk leidt tot nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer. Dat is de afgelopen 6 jaar wel bewezen en geldt niet alleen voor Limburg maar ook voor de regionale concessies in Noord-Nederland. We willen met dit initiatiefvoorstel de volgende grote stap maken en zetten in op een reizigersgroei in het gehele Openbaar Vervoer netwerk van 20%.

Waar het de ontwikkeling van het Nederlandse IC netwerk (inclusief 1x per uur doortrekking naar Liège-Guillemins, Aachen Hbf en Düsseldorf Hbf) betreft, is dit vooral een opgave voor het Rijk. Het Rijk is immers de concessieverlener voor het Hoofdrailnet (HRN). Waar mogelijk zijn wij bereid het Rijk te ondersteunen en te faciliteren waar het het realiseren van haar ambities betreft. We zijn bereid om mee te werken en mee te investeren in die baanvakken waar ook de provincie Limburg met haar eigen concessie gebruik van maakt onder de voorwaarde dat het Rijk snel en duidelijk over de brug komt zodat onze totale ambitie op afzienbare tijd onomkeerbaar gerealiseerd wordt.

Waar het de ontwikkeling van de Limburgse multimodale concessie betreft, is dit vooral een opgave voor de provincie Limburg. Daarbij vertrouwen we erop dat het Rijk een passende vergoeding betaalt voor het overhevelen van trajecten uit de HRN concessie naar onze regionale concessie. Wij willen onze regionale opgave in nauwe samenspraak met de betrokken gemeentes en regio's vorm en inhoud geven. Lagere overheden die bereid zijn om samen met ons tijd, energie en geld te investeren in het realiseren van de toekomstige concessie hebben wat ons betreft "een streepje voor". Dat geldt natuurlijk vooral bij het realiseren van nieuwe stations. Gelet op het gedeelde belang kan het niet zo zijn dat alleen de provincie Limburg hier in investeert. Voorts vertrouwen we er op dat het lopende project van de realisatie van de tram Hasselt-Maastricht voortvarend wordt opgepakt omdat dit een belangrijke verbinding naar België vormt. Omdat de exploitatie van deze verbinding door de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn wordt verzorgd, vormt het geen onderdeel van De Limburg Lijnen c.q. de provinciale concessie. Het is natuurlijk wel een belangrijke schakel in het Limburgse spoorwegennet.

Het voorliggende initiatiefvoorstel moet dus vooral gezien worden als uitgestoken hand aan al diegenen die samen met ons willen investeren in een beter bereikbaar Limburg.

1. Aanleiding voor dit initiatiefvoorstel

De Agenda Treinverkeer in Limburg is in 2008 unaniem aangenomen in PS. Deze agenda vormt daarmee sindsdien de basis voor het handelen van PS en GS. Er is in de afgelopen jaren op de projecten binnen de treinagenda al veel bereikt. Maar we achten nú, na vier jaar, gezien het grote succes van de Maas- en Heuvellandlijn, het beleidsvoornemen rondom de toekomstige inrichting van het hoofdrailnet en ook de recente ontwikkelingen in onze buurlanden, de tijd rijp voor een nieuwe impuls voor een volledig geïntegreerd Limburgs en euregionaal OV-netwerk: De Limburg Lijnen. Immers de puzzelstukjes moeten nu in elkaar gelegd worden zodat we de puzzel compleet kunnen maken.

In het voorlaatste coalitieakkoord is de treinagenda als ambitie stevig verwoord:

"... We zetten maximaal in op bereikbaarheid van Limburg via weg, rail, water en lucht. Grensoverschrijdend openbaar vervoer conform de Euregionale railagenda vormt een onderdeel van die ambitie. Samen met andere grensprovincies, belanghebbende steden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu willen wij komen tot bindende afspraken over grensoverschrijdend treinverkeer. De intercitylijnen moeten via een landelijke concessie doorrijden tot aan de dichtstbijzijnde HSL-stations (Düsseldorf, Aken, Luik), waarbij de volle ondersteuning vanuit de Provincie wordt georganiseerd. De Provincie zorgt zelf voor de regionale concessie, die moet voorzien in bediening door middel van regionale (grensoverschrijdende) lijnen. Een goed bereikbaar Limburg is in het belang van onze economie of het nu het verkeer van mensen, goederen of diensten betreft...."

".... Een belangrijke taak van de Provincie is de zorg voor een goed gespreid net van openbaar vervoer. Openbaar vervoer is een publieke functie, die weliswaar bedrijfsmatig gestuurd en bewaakt moet worden, maar ook overal op redelijke afstand en redelijke frequentie beschikbaar moet zijn. Bovendien zal dit nieuwe vervoer waaronder lightrail verbindingen de toeristen, die naar Limburg komen, daar brengen waar toeristische trekpleisters zijn gerealiseerd cq. mogelijke ontwikkelingen staan gepland. We willen de komende jaren toewerken naar een nieuwe concessieverlening, die maximaal aan deze wensen tegemoet komt...."

Ook in het huidige coalitieakkoord wordt deze ambitie vastgehouden en als volgt verwoord:

"...Railagenda: We houden onverkort vast aan onze eerder beschreven ambitie met betrekking tot de maximale ontsluiting van Limburg op het regionale, nationale en internationale railnet zowel qua noord - zuid als qua oost - west verbindingen. Dit dient te worden gerealiseerd door landelijke pilots op te pakken en afspraken met het rijk te maken over de landelijke concessie voor grensoverschrijdende intercitylijnen naar Düsseldorf, Aken en Luik en de provinciale concessie voor de overige grensoverschrijdende lijnen. Euregionale verbindingen, die van belang zijn voor Maastricht Culturele

Hoofdstad 2018 (MCH 2018) geven we daarbij voorrang. De railverbinding voor personen- (lightrail) en goederenvervoer tussen Genk en Sittard-Geleen wordt op de agenda gezet waarmee ook wordt aangesloten op het Spartacusplan van Belgisch- Limburg. Onze ambities richten zich op verbetering van frequenties, de (her)opening van stations en nieuwe verbindingen.....”

“....Openbaar Vervoer: We streven ook in de nieuwe OV-concessie naar een fijnmazig netwerk van OV-diensten, zodat bereikbaarheid en frequentie ook voor bijzondere doelgroepen zoals minder mobiele ouderen gegarandeerd is. Ter verbetering van de stedelijke luchtkwaliteit stellen we aanvullende eisen aan het materieel, onder andere wat betreft uitstootreducties. We kiezen niet voor een aparte reductieregeling voor 65-plussers, maar voor slim en gericht beleid waar specifieke doelgroepen mee gebaat zijn en efficiency en effectiviteit wordt verhoogd door bijvoorbeeld bureaucratie te verminderen. We blijven ons inspannen om zoveel mogelijk uniformiteit en dus zo weinig mogelijk extra kosten te veroorzaken ten aanzien van de opstaptarieven tussen verschillende vervoerders...”

Er zijn de afgelopen jaren een aantal projecten ter hand genomen en meerdere mijlpalen bereikt. In dit initiatiefvoorstel leggen wij daarom de nadruk op voortvarend uitvoeren, aanvullen en integreren van de bestaande plannen langs de lijn van de in hoofdstuk twee genoemde 5 regionale spoorverbindingen die de ruggengraat gaan worden van de toekomstige multimodale Limburgse OV concessie vanaf 2016.

2. Het toekomstige regionale spoornetwerk van Limburg – de Limburg Lijnen

LL1 Limburg Lijn 1: Maastricht – Sittard – Roermond – Weert – Eindhoven

De minister van Infrastructuur en Milieu is voornemens om de stoptrein Maastricht – Roermond te decentraliseren en de verantwoordelijkheid aan de provincie te geven. Dat is een goed begin. Wij stellen echter voor om alles in het werk te stellen om daarnaast ook het baanvak Roermond – Weert – Eindhoven toe te voegen aan de Limburgse concessie. Resultaat is een volledig geïntegreerd multimodaal netwerk en met name een forse verbetering voor de ontsluiting van Midden-Limburg. Gelijktijdig met het toevoegen van dit baanvak stellen wij voor om stations in Baexem en Haelen te bouwen en op te nemen in de multimodale concessie. Dit zal leiden tot de gewenste verdichting in het netwerk, een optimale lokale aansluiting van bus en trein (visgraatmodel) en daardoor een forse reistijdwinst voor veel OV gebruikers in Limburg. De gemeente Leudal en Gebiedsontwikkeling Midden Limburg - GOML steunen deze ontwikkeling actief en zijn bereid mee te betalen aan de realisatie ervan.

LL2a LL2b Limburg Lijn 2: Roermond – Venlo – Nijmegen (Maaslijn)

Voor verbeteringen op de Maaslijn zijn de afgelopen jaren aanzienlijke budgetten ter beschikking gesteld. Wij stellen daarom voor dat de voorgenomen (no-regret) investeringen met voorrang ter hand worden genomen en daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het is onze ambitie om naast de halfuur-frequentie van stoptreinen (LL 2a) ook een sneltrein (LL 2b) kunnen laten rijden tussen Roermond, Venlo en Nijmegen. Eerder is al geïndiceerd dat daarvoor grote delen van de Maaslijn voorzien moeten worden van dubbelspoor. Om een en ander robuust aan te pakken prefereren wij de totale verdubbeling van de Maaslijn. Volledige verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn heeft immers aanzienlijke voordelen in het perspectief van de spoorverbindingen van Nederland met het Duitse achterland. We verzoeken GS om te onderzoeken welke aanvullende maatregelen (rekening houdend met uitvoering van de bestaande plannen) noodzakelijk zijn om een extra sneltrein te kunnen laten reizen op de Maaslijn en dit te combineren met c.q. af te zetten tegen een analyse wat totale verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn in één keer oplevert. Voor wat betreft de stoptrein Roermond – Venlo – Nijmegen (LL 2a) zijn in dit initiatiefvoorstel de bouw van twee nieuwe haltes voorzien: Grubbenvorst en Belfeld. Dit zal net als voor de lijn naar Weert – Eindhoven leiden tot de gewenste verdichting in het netwerk, een optimalisatie van het visgraatmodel en dus een forse reistijdwinst maar ook gebruiksgemak voor veel OV gebruikers in Limburg.

LL3 Limburg Lijn 3: Heerlen – Sittard

De minister van Infrastructuur en Milieu is voornemens om ook de stoptrein Heerlen – Sittard te decentraliseren en toe te voegen aan de Limburgse multimodale concessie. Ook bij deze lijn is het uiteraard noodzakelijk om een geïntegreerd OV-systeem te krijgen in Limburg en het vervoersbedrijf robuuster te maken. Om deze verbinding in de toekomst nog succesvoller te kunnen exploiteren is voorzien in de volgende investering. De stadsregio Parkstad Limburg is (mede in relatie tot de aanleg van de Buitenring) voornemens om een impuls te geven aan de bovenregionale ontwikkeling van station Nuth. In het kader van het project "Citizens Rail" heeft Europa aan Parkstad daarvoor al een (Interreg IVB) subsidie toegekend. Daarnaast komt mogelijk ook de verplaatsing van station Hoensbroek in de richting van de Woonboulevard (Terhoevenderweg, halte "Heerlen-IKEA") in beeld. De voorbereidende investeringen daartoe zijn door de gemeente Heerlen enkele jaren geleden al uitgevoerd, het viaduct is daartoe al geschikt gemaakt.

LL4 Limburg Lijn 4: Maastricht – Heerlen – Kerkrade – Aachen Hbf (Heuvellandlijn)

De huidige Heuvellandlijn Maastricht – Kerkrade wordt middels de aanleg van een kort nieuwbouwtraject via Avantis verlengd en ontsluit onze provincie over de grens naar de regio Aachen, de campussen van de RWTH en het hogesnelheidsstation Aachen Hbf. Na een moeizame start is ook dit project inmiddels door GS voortvarend ter hand genomen. Zowel de gemeente Aachen als de gemeente Heerlen hebben recent het bestemmingsplan van Avantis op deze ontwikkeling aangepast. De meest actuele studie (DHV, april 2012) laat zien dat de investering in het Nederlandse deel van het nieuwbouwtraject via Avantis € 27 miljoen kost. Dat is meer dan het thans beschikbare budget. Daar staat overigens tegenover dat aan Duitse zijde het initiatief is genomen om het tracé iets te verschuiven waardoor de kosten weer lager uit zouden komen.

Ten aanzien van deze stoptrein Maastricht – Aachen Hbf (LL 4) zijn in dit initiatiefvoorstel de bouw van twee nieuwe haltes voorzien: Avantis en Kerkrade-Spekholzerheide. Ook is mogelijk de verplaatsing aan de orde van twee bestaande stations: Kerkrade-Centrum in de richting van de Atrium ontwikkellocatie en de verplaatsing van station Landgraaf in de richting van de Streeperstraat. Ook deze investeringen zullen leiden tot de gewenste verdichting in het netwerk, optimalisatie van het visgraatmodel (aansluitingen bus-trein) en dus ook hier een forse reistijdwinst voor veel OV gebruikers in Limburg.

LLS Limburg Lijn 5: Heerlen – Maastricht – Liège-Guillemins

Deze verbinding ontsluit onze provincie over de grens naar het zuiden. Hiermee verankeren we de bediening van station Eijsden langjarig in de Limburgse multimodale concessie. Dit past naadloos in de plannen rondom “Maastricht culturele hoofdstad 2018”. Tevens wordt daarmee Maastricht Health Campus / UM / AZM / MECC op deugdelijke wijze verbonden met Luik-Leuven-Brussel. Dit is een stimulans voor de economische ontwikkeling van Randwyck. Wij zijn ervan overtuigd dat ook onze Belgische partners het belang zien van deze verbinding. Met het staken van de Maastricht-Brussel-Express dienst in 2011 en het staken van de IC-O dienst vanaf Visé per eind 2012, ontstaat er – zowel in dienstregeling als exploitatie – voldoende ruimte voor een modern vervangend product.

InterLimburgse verbindingenlijnen

Sneltram Hasselt – Maastricht

Naast de realisatie van de vijf Limburg Lijnen blijven we onverkort vasthouden aan de uitvoering van de verbinding Hasselt – Maastricht. Deze lijn is onderdeel van het Spartacusplan. Dit plan is een geïntegreerd OV-plan van en voor Belgisch Limburg dat reeds een aantal jaren geleden is aangenomen en nu wordt uitgevoerd. Voor de uitvoering van de sneltramverbinding naar Maastricht is reeds provinciaal geld gereserveerd vanuit de Agenda Treinverkeer, de regie ligt hier bij de gemeente Maastricht. De uitvoering en exploitatie van dit plan ligt bij de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn.

(Antwerpen)-Neerpelt-Weert / Genk - Sittard

Wij stellen voor om ook de mogelijkheden voor het tot stand brengen van de grensoverschrijdende doortrekking van de treinverbinding Antwerpen – Neerpelt naar Weert, in afstemming met onze Belgische Partners, serieus concreet uit te werken. Deze verbinding zal naast een mogelijke verbinding tussen Genk en Sittard-Geleen een belangrijke link met onze burens in Vlaanderen kunnen worden. Samen met een mogelijke verbinding tussen Genk en Sittard op de lange termijn, vormen de twee genoemde verbindingen de directe aansluiting op het Spartacusplan.

3. Aanvullende (infrastructurele) maatregelen

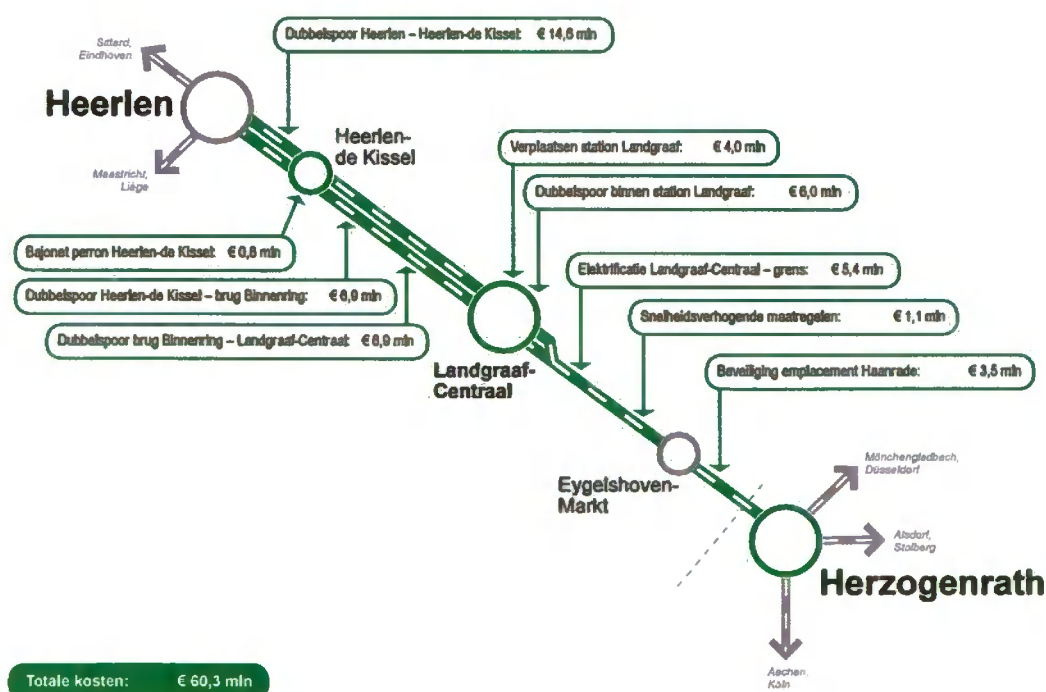
Naast de al eerder genoemde maatregelen op de Maaslijn (LL 2) en de – verlengde – Heuvellandlijn (LL 4) zijn voor de realisatie en een goede en betrouwbare exploitatie van de Limburg Lijnen extra infrastructurele maatregelen nodig.

Traject Heerlen – Herzogenrath (grens)

Om alle vervoersproducten op het baanvak Heerlen – Landgraaf – Herzogenrath te kunnen rijden is – zoals bekend – een aanzienlijke investering in dit nu enkelsporige baanvak nodig. Het gaat daarbij om de treinproducten IC Eindhoven – Heerlen – Aachen (1x per uur) en de stoptrein Maastricht – Heerlen – Kerkrade – Aachen (LL 4, 2x per uur). Aan Duitse zijde is eerder dit jaar al begonnen met de noodzakelijke maatregelen (o.m. elektrificatie) in station Herzogenrath en het traject tot aan de grens.

De noodzakelijke investering aan Nederlandse zijde is in overleg tussen de provincie en het Rijk bepaald op € 60 miljoen. Met deze investering zullen onder andere de volgende project onderdelen uitgevoerd worden:

- Verdubbeling spoor tussen Heerlen en Landgraaf (tot voorbij huidig emplacement)
- Elektrificatie baanvak Landgraaf – Herzogenrath grens
- Snelheid verhogende maatregelen Landgraaf – Herzogenrath grens
- Aanpassing beveiliging emplacement Haanrade



Een bedrag van € 23,8 miljoen is inmiddels door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in haar begroting gereserveerd. Daarnaast is in het MIRT van najaar 2011 afgesproken dat: *'...Indien sprake is van een hoger investeringsbedrag dan de beschikbare € 23,8 miljoen zal de regio hieraan 50% bijdragen.....'*

Afgesproken is derhalve dat Rijk en Regio (lees: provincie) beiden bijdragen aan de financiering van dit belangrijke project. Uitgaande van een investering van € 60 miljoen, dient voor € 36,2 miljoen nog dekking gezocht te worden. De regio neemt hiervan 50% voor haar rekening, dat is € 18,1 miljoen. GS heeft inmiddels aangegeven dat zij in ieder geval het reeds beschikbare budget van € 5,5 miljoen voor het passeerspoor Landgraaf hiertoe wenst in te zetten. Resteert nog een opgave van € 12,6 miljoen voor de regio. Voorgesteld wordt dat de provincie hiervan in het kader van dit initiatiefvoorstel zeker een gedeelte voor haar rekening neemt. Uiteraard onder de conditie dat ook het Rijk haar verplichtingen nakomt. Om de bijdrage van de verschillende partijen omlaag te brengen, stellen wij tevens voor om een maximale inspanning te leveren om aanvullende Europese subsidies uit het TEN-T-programma (vanaf 2014: "Connecting Europe Facility") te verwerven. Dit is recent voor de A2-Tunnel in Maastricht gelukt en is ook hier mogelijk.

Investeren in 7 nieuwe haltes

Regionale lijnen hebben alleen toegevoegde waarde als inwoners er ook goed en eenvoudig gebruik van kunnen maken en als ze onlosmakelijk onderdeel zijn van de Limburgse multimodale concessie. Het invoeren van het visgraatmodel op de Maaslijn en de Heuvellandlijn heeft bewezen dat regionale stations waar stoptreinen en bussen frequent en optimaal op elkaar afgestemd rijden een groot aantal extra reizigers trekken en daarmee ook een forse reistijdwinst voor het hele netwerk betekenen. Wij stellen daarom voor om in het kader van het ontwikkelen van onze multimodale concessie het succesvolle visgraatmodel op alle lijnen toe te passen en in ieder geval de onderstaande 7 haltes toe te voegen aan het netwerk en de verplaatsing van nog eens 3 stations serieus te overwegen. Het betreft de volgende stations:

- | | | |
|-----------------------------|------|---|
| - Baexem | LL1 | |
| - Haelen | LL1 | |
| - Maastricht-Noord | LL1 | (aansluiten op de lijn Maastricht - Roermond) |
| - Belfeld | LL2a | |
| - Grubbenvorst | LL2a | |
| - Heerlen-Ikea | LL3 | (mogelijk verplaatsen halte Hoensbroek) |
| - Avantis | LL4 | |
| - Kerkrade- Spekholzerheide | LL4 | |
| - Kerkrade-Centrum (Atrium) | LL4 | (mogelijk verplaatsen Kerkrade-Centrum) |
| - Landgraaf | LL4 | (mogelijk verplaatsen i.v.m. systeemintegratie) |

Uiteraard draagt de provincie niet als enige bij aan de realisatie van deze haltes. Dit dient een integrale samenwerking te zijn tussen het Rijk, ProRail, regio, gemeenten en de provincie. Ook hier kan wellicht een Europese bijdrage verworven worden. Zoals eerder al gesteld, willen wij onze regionale opgave in nauwe samenspraak met de betrokken gemeentes en regio's vorm en inhoud geven. Lagere overheden die bereid zijn om samen met ons tijd, energie en geld te investeren in het realiseren van de toekomstige concessie hebben wat ons betreft "een streepje voor". Dat geldt natuurlijk vooral bij het realiseren van nieuwe stations. Gelet op het gedeelde belang kan het niet zo zijn dat alleen de provincie Limburg hier in investeert. Met het toevoegen van een fors investeringsbedrag aan het provinciaal budget willen wij in dit initiatiefvoorstel in ieder geval het juiste signaal aan onze toekomstige investeringspartners afgeven.

Maaslijn

Door het Rijk is in 2008 een Quick Scan Markt- en Capaciteitsanalyse voor de regionale spoorlijnen uitgevoerd. De Conclusie uit deze Quick Scan was dat de Maaslijn één van de lijnen was waarop met prioriteit maatregelen genomen moesten worden om de betrouwbaarheid van de lijn te verhogen. Hiervoor is een maatregelenpakket ontwikkeld dat zou moeten leiden tot rijtijdverbeteringen van in totaal 6 tot 8 minuten op het gehele traject. Daarmee wordt de overstap op andere treinen in Nijmegen, Venlo en Roermond robuuster. Dit wordt bewerkstelligd door het verhogen van de snelheid door aanpassing van het traject in boegen, door het inleggen van sneller te berijden wissels en de aanleg van delen dubbelspoor. Het betreft een vrij groot aantal maatregelen uitgevoerd over het gehele traject. Wij zijn van mening dat deze maatregelen nu met voorrang in uitvoering moeten worden genomen. De budgetten zijn reeds lang geleden ter beschikking gesteld en alle relevante onderzoeken zijn afgerond. Tijd om aan de slag te gaan!

Investerings zijn nodig om de gewenste uitbreiding van de dienstregeling mogelijk te maken door het realiseren van een sneltreinverbinding Roermond - Venlo - Nijmegen, naast de bestaande stoptreinverbinding. We zijn ervan doordrongen dat hiervoor meer en ingrijpende infrastructuurmaatregelen noodzakelijk zijn. De nu op korte termijn uit te voeren maatregelen mogen deze toekomstige ontwikkeling niet onmogelijk maken (no regret) en deze bij voorkeur ondersteunen. We verzoeken GS om een concreet investeringsvoorstel aan ons voor te leggen waarmee de beoogde sneltreinverbinding gerealiseerd kan worden en dit te combineren met c.q. af te zetten tegen een analyse wat volledige verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn in één keer oplevert. Gelet op het tracé verwachten wij dat ook de provincies Noord-Brabant en Gelderland actief betrokken zullen worden bij het uitwerken van dit voorstel. Dit kan vooruitlopend zijn op een robuuste oplossing in de vorm van een gedeeltelijke of zo mogelijk gehele verdubbeling (en elektrificatie) van de Maaslijn. Uiteraard verdient volledige verdubbeling en elektrificatie de voorkeur en realisatie in één keer kan belangrijke synergievoordelen opleveren mits dit geen ernstige vertragingen oplevert.

4. Geïntegreerde tarieven en kaartjes

Willen we gezamenlijk de nieuwe multimodale concessie tot een succes voor Limburg en de rest van Nederland maken dan dient tijdig aandacht besteed te worden aan het integreren van de verschillende tarief – een kaartstructuren. Het is niet meer uit te leggen aan de gebruikers van het OV dat er voor het maken van één reis sprake is van dubbele opstaptarieven omdat toevallig gebruik gemaakt wordt van de diensten van twee of meer vervoerders. Voor onze buitenlandse gasten is het systeem inmiddels zo ondoorzichtig geworden dat zij het Nederlandse OV systeem niet langer als gastvrij ervaren.

Wij willen een OV systeem met lage drempels en dus met eenduidige tarieven en klantvriendelijke (grensoverschrijdende) kaartjes. Chiptechnologie kan hierbij mogelijk helpen. Eén systeem dat de systemen van de verschillende vervoerders –nationaal en internationaal- integreert zoals reeds gememoreerd in de motie Wijnands cs. van juni 2012. Dit dient met voorrang door het college van GS opgepakt te worden en vertaald te worden in het nog op te stellen programma van eisen voor de nieuwe Limburgse multimodale concessie. Dit programma van eisen dient tijdig – dus ruim voor aanvang van de aanbesteding – aan PS ter goedkeuring voorgelegd te worden.

5. Organisatie van de uitvoering

De provincie heeft als regionale vervoersautoriteit de verantwoordelijkheid voor het tot stand laten komen van het door ons gewenste OV systeem in Limburg, inclusief de Limburg Lijnen. De provincie zal voor de uitvoering de samenwerking moeten opzoeken met regionale partners. In het verleden is een projectbureau hiervoor aangekondigd. Nu is het moment daar invulling aan te geven. Adequate projectleiding kan, uiteraard in opdracht van - en onder de eindverantwoordelijkheid van de provincie, ook door de regionale samenwerkingspartners ingevuld worden. Zij zijn vaak goed op de hoogte van de concrete afspraken in de betreffende regio. Met hun hulp en steun kan de uitvoering daadwerkelijk versneld worden. En dat is in het belang van ons allen.

Wij vertrouwen erop dat de provincie er in slaagt om samen met de belanghebbenden tot werkbare (project-) afspraken te komen die gericht zijn op concrete uitvoering.

6. Financiering

Exploitatie

De uitbreiding van de Limburgse multimodale concessie tot een provincie dekkend netwerk kost geld. Niet alleen in de vorm van eenmalige investeringen, maar ook in de vorm van de jaarlijkse exploitatiebijdrage. Dit is de vergoeding die de provincie (na aftrek van de inkomsten) betaalt aan de vervoerder die straks de nieuwe concessie gaat uitvoeren. Een deel van deze exploitatiebijdrage zal door het Rijk aan de provincie vergoed worden. Wij vertrouwen er namelijk op dat het Rijk een passende vergoeding betaalt voor het overhevelen van de twee voorgnomen trajecten uit de HRN concessie naar onze regionale concessie. Het gaat daarbij om de trajecten Heerlen – Sittard en Maastricht – Roermond (en in de ideale situatie ook Weert – Eindhoven). Ook zal , waar het de grensoverschrijdende trajecten betreft, een deel door de partners in Duitsland (LL 4) en België (LL 5) bijgedragen dienen te worden.

Wij zien goede mogelijkheden om de exploitatie van het door ons gewenste netwerk, mits de hierboven beschreven uitgangspunten ingevuld worden, grotendeels kosten neutraal te laten verlopen. Dat komt vooral omdat er, door de uitbreiding van het spoornetwerk, op meerdere plaatsen in het hele multimodale netwerk integratievoordelen zullen ontstaan. Deze integratievoordelen bestaan vooral uit het overal consequent doorvoeren van het succesvolle visgraatmodel.

Investeringen

Om het door ons voorgestelde netwerk te kunnen realiseren zijn investeringen noodzakelijk. Deze investeringen zijn hierboven aan de orde gekomen. De investeringen vallen uiteen in investeringen in spoorinfrastructuur en haltes. Teneinde het college van GS in staat te stellen om de uitvoering van de voorgestelde investeringen voortvarend ter hand te nemen, stellen wij voor om, uit de in het coalitieakkoord genoemde intensiveringsmiddelen infra, aanvullend op het beschikbare budget een investeringsbedrag van € 30 miljoen toe te voegen aan de "Reserve Agenda Treinverkeer in Limburg". Met het door PS al eerder ter beschikking gestelde budget van € 26,65 miljoen (begroting 2009 en 2010) komt de totale provinciale bijdrage in de realisatie van de gewenste investeringen daarmee op € 56,65 miljoen. Het is aan GS deze middelen zodanig te benutten dat maximaal resultaat behaald wordt.

Besluit:

Provinciale Staten van de provincie Limburg bijeen op 14 december 2012 besluit om:

1. Het voorliggende plan De Limburg Lijnen vast te stellen als de leidende beleidsambitie voor de provincie op het gebied van OV-spoor, dit concreet op te nemen in het nog op te stellen programma van eisen voor de nieuwe multimodale concessie en dit programma van eisen tijdig aan PS te goedkeuring voor te leggen;
2. Een aanvullende investeringsbijdrage van € 30 miljoen uit te trekken voor de realisatie van het plan De Limburg Lijnen en dit bedrag middels een begrotingswijziging te onttrekken aan de investeringsreserve en toe te voegen aan de "Reserve Agenda Treinverkeer in Limburg";
3. GS op te dragen de uitvoering van zowel de Agenda Treinverkeer als de Limburg Lijnen voortvarend ter hand te nemen en per onderdeel een concreet uitvoeringsbesluit aan PS voor te leggen.
4. De uitvoering van dit voorstel periodiek te rapporteren en toe te voegen binnen de systematiek van de Agenda Treinverkeer in Limburg.