

Aan de slag met grensoverschrijdend Openbaar Vervoer, en wel nu!

Een korte situatieschets

Deze notitie zou zich beperken tot een beknopte schets van de situatie op de grens van Parkstad Limburg en de deelstaat Noord Rijn Westfalen. Er is in de afgelopen jaren (samen met alle betrokken partijen aan beide zijden van de grens) al veel bereikt op het gebied van verbeteren van het grensoverschrijdend Openbaar Vervoer. Tot die successen rekenen wij:

- Het in bedrijf nemen van de euregiobahn;
- Het in bedrijf nemen van de Maastricht Brussel Express;
- De gunning van het contract aan Veolia waardoor we in de provincie te maken hebben met een professionele vervoerder met vernieuwende ideeën;
- De bouw van twee nieuwe haltes (Kerkrade Eygelshoven-Markt en Heerlen-De Kissel) waardoor het aantal grensoverschrijdende passagiers met 65 % is toegenomen, van 665 in november 2007 naar 1050 in februari 2008;
- De light rail halte Heerlen-In de Cramer / Woonboulevard komt op korte termijn in bedrijf;
- De Busterminal Heerlen (als onderdeel van de Euregionale Openbaar vervoer hub) wordt op dit moment gebouwd en is in september 2008 gereed.

Er is dus al veel gebeurd, maar we zijn er nog niet. Permanente aandacht, doorzettingsvermogen en realisatiekracht is gewenst. Doel is om tot een volledig integrale aanpak te komen met alle euregionale actoren (vooral in de regio rondom Aachen). Dit doel kunnen we alleen bereiken door samen aan de slag te gaan. En wel nu. De tijd van studeren en nogmaals studeren is voorbij. Alles is inmiddels al drie keer bekeken en de richting van de aangedragen oplossingen is eenduidig. De hand kan aan de schop.

Het mag duidelijk zijn dat we geen behoefte meer hebben aan nog meer (vaak dik betaalde) onderzoeken. De tijd is aangebroken om daadwerkelijk concrete projecten ter hand te nemen en het grensoverschrijdend openbaar vervoer een forse impuls te geven. Toekomstige ontwikkelingen betekenen een stevige impuls voor de regio die logischerwijze hogere eisen stellen aan het vervoernetwerk. De belangrijkste ontwikkeling is dan natuurlijk de verdere uitbouw van de RWTH Aachen.

- De RWTH-Aachen is in 2007 tot Elite-Universiteit benoemd door de Duitse staat. Op twee compleet nieuwe campussen van de RWTH Aachen ontstaan in de komende 7 jaar op een oppervlakte van 550.000 vierkante meter onder andere 15 top technologische clusters, waar universitaire instituten en gerenommeerde bedrijven samen research en development doen (totale investering wordt geraamd op € 1,5 miljard).
- Deze ontwikkeling levert naar verwachting ± 10.000 directe nieuwe banen op en zeker nog meer door indirecte ontwikkelingen.
- De samenwerking tussen het AZM en het Klinikum zal (mede hierdoor) fors worden geïntensiveerd.



- Vooral door de uitbouw van de RWTH gaat de afdeling statistiek van het deelstaat NRW ervan uit dat Aachen in de komende 25 jaar nog verder groeit met 25.000 inwoners. Deze groei kan niet door de stad Aachen alleen worden opgevangen omdat er niet voldoende capaciteit bestaat m.b.t. tot hoogwaardige wijken en woningen voor de nieuwe technology werknemers.

Hierna gaan we even kort in op de meest relevante studies en de resultaten ervan uit de afgelopen jaren. Dit zijn ze niet eens allemaal, maar wel de belangrijkste.

Overzicht van de uitgevoerde studies

In de afgelopen jaren werden al vele studies m.b.t. het potentieel van grensoverschrijdende verbindingen en het verbeteren van het euregionaal netwerk door de verschillende actoren op beide kanten van de grens – deels in samenwerking – uitgevoerd. De navolgende studies hebben betrekking op de Parkstad en zijn derhalve van belang voor deze regio als de gehele provincie.

Euregionale Vervoersprognose (Goudappel, Arcadis, HHS) – 2008

- *Opdrachtgever:*
EMR Stuurgroep OV (o. a. Provincie Limburg en Aachener Verkehrsverbund-AVV)
- *Aanpak:*
Stel een geïntegreerd Euregionaal vervoersmodel op en voorspel het potentieel van nieuwe (grensoverschrijdende) OV-verbindingen in de EMR. Het betrof een multi modaal model (dus zowel OV, auto als fiets). Er werden drie aanbod- en infra scenario's doorgerkend (inclusief alle lopende projecten m.b.t. het OV), de horizon was 2015. In de studie is terdege rekening gehouden met ontwikkelingen in brandstofkosten, tarieven, marketing en de economische ontwikkeling in de regio's. Belangrijk om te weten is dat alle OV-verbindingen en wegen in het EMR-gebied in deze studie zijn meegenomen.
- *Resultaat:*
De conclusie was helder en duidelijk geformuleerd: er is nog veel onbenut potentieel in het grensoverschrijdend OV, vooral het spoorvervoer kan beter en moet uitgebreid worden, met name tussen de Regio Aachen en Zuid Limburg en Belgisch Limburg en Zuid Limburg.

Haalbaarheidsstudie dienstregeling en infrastructuur voor de Avantis-verbinding – 2008, in uitvoering (Railistics, Lademann, Jochim)

- *Opdrachtgever:*
Aachener Verkehrsverbund (AVV)
- *Aanpak:*
Onderzoek de randvoorwaarden, mogelijkheden en eisen voor de dienstregelingstechnische inpassing van een nieuwe spoorlijn tussen Kerkrade en Aachen via Avantis in het bestaand spoornet op Nederlandse en Duitse kant en maak een gedetailleerd voorstel voor de nog aan te leggen infrastructuur. Bedenk een concept voor de hele lijn tussen het station Kerkrade-Centrum en de aanhaking op de hoofdspoorlijn bij Aachen-Richterich incl. nieuwe stations op Nederlandse en Duitse kant en de complete beveiliging. Het onderzoek is uitgevoerd in nauwe samenwerking met DB Netz (de Duitse tegenhanger van ProRail) en de gemeente Aachen (als eigenaar van het tracé op Duits gebied).





- *Eerste resultaten:*

De studie wordt op dit moment afgerond en is eind juni helemaal klaar. De nieuw spoorlijn is dienstregelingstechnisch haalbaar, voor de eerste stap van de realisatie is geen extra infra (bijv. kruisingen, gedeeltelijk dubbelspoor enz.) nodig, uiteraard met uitzondering een nieuw enkelsporig baanvak.

QuickScan Studie Light-Rail-Verbinding via Avantis (DHV) – 2004

- *Opdrachtgever:*

Provincie Limburg

- *Aanpak:*

Onderzoek of de aanleg van een nieuwe spoorlijn Kerkrade – Aachen via Avantis gelet op de topografische, infrastructurele, technische en wettelijke randvoorwaarden in zowel Nederland als Duitsland in principe haalbaar is. Rekening houdend met nieuwe stations en exploitatie door een Talent-treinstel

- *Resultaat:*

De spoorlijn is onder voorwaarden realistisch en haalbaar en er werden geen onoverkomelijke of onoplosbare problemen geconstateerd op deze lijn.

Studie naar het opwaarderen van de spoorlijn Sittard – Heerlen – Herzogenrath (Movares, IVV Aachen, Waveco) – 2006

- *Opdrachtgever:*

Provincie Limburg

- *Aanpak:*

Onderzoek de mogelijkheden van capaciteitsuitbreidingen op dit grensbaanvak gelet op het groeiende goederen- en passagiersvervoer en de beperkte dienstregeling betrouwbaarheid van het traject op dit moment. Houdt hierbij rekening met de verwachte toename van grensoverschrijdend goederenvervoer, vertragingen bij de aanleg van de IJzeren Rijn en de nieuwe passagiersverbindingen tussen Zuid Limburg en de Regio Aachen (bijv. IC Verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen).

- *Resultaat:*

Aanleg van het een Kruisingsmogelijkheid bij het station Landgraaf is de juiste eerste stap, ook uitbreidingen in het station Herzogenrath worden aanbevolen, dubbelsporige uitbouw en elektrificatie van het hele traject Heerlen – Herzogenrath is op middellange termijn wenselijk en ook mogelijk.

Studie naar de verbetering van de passagiersdienst Heerlen – Aachen (ProRail) – 2004

- *Opdrachtgever:*

Gemeente Heerlen/Parkstad Limburg

- *Aanpak:*

Verzamel de ideeën en belangen van alle actoren in de regio (op Nederlandse en Duitse kant), toets deze ideeën op haalbaarheid en geef advies over de prioritaire projecten. Er werd een workshop gehouden met alle stakeholders en belanghebbenden en alle aparte projecten werden in samenhang gebracht.

- *Resultaat:*

Een nieuwe kruisingsmogelijkheid tussen Heerlen en Herzogenrath is nodig, de halte Eygelshoven-Markt is wenselijk, ook een hogere frequentie op de grensoverschrijdende treindienst Heerlen – Aachen is wenselijk en bedrijfseconomisch realistisch.





Business-Case Studie HST cross border connect Eindhoven – Duitsland (Buck Consultants International, IVV Aachen, Movares) – 2008

- *Opdrachtgever:*
Gemeente Eindhoven (samen met Partners in het HSTconnect-project, waaronder de provincie Limburg en de gemeente Heerlen)
- *Aanpak:*
Maak een business-case voor de invoering van nieuwe treinverbindingen op IC-niveau op de corridors Eindhoven – Heerlen – Aachen (Zuid-As) en Eindhoven – Venlo – Duesseldorf (Oost-As), om beter op het Duitse HST-netwerk aan te sluiten. Alle randvoorwaarden op technisch, infrastructureel, wettelijk, juridisch, regionaal en bedrijfseconomisch gebied werden onderzocht .
- *Resultaat:*
Beide verbindingen zijn realistisch. De verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen scoort hoger op het gebied van kostendekkendheid (120%). Er is groot potentieel vooral vanwege de technologische status en toekomstige ontwikkelingen in Eindhoven en Aachen (Campus RWTH). De studie heeft geresulteerd in de ondertekening van een intentieverklaring.

BrabantStad sneller met de trein Europa in (DHV, RWTH Aachen) - 2006

- *Opdrachtgever:*
Gemeente Eindhoven (samen met Partners in het HSTconnect-project)
- *Aanpak:*
Onderzoek de mogelijkheden voor verbetering van de spoorverbindingen tussen Eindhoven en Duitsland (en dan met name de aansluiting op de HST stations).
- *Resultaat:*
Vooral de Verbindingen Eindhoven – Heerlen – Aachen en Eindhoven – Venlo – Duesseldorf blijken kansrijk te zijn, onderzoek die verder in de vorm van een business case.

Euregionale Klantenwensen (vervoer) (Buck Consultants International) – 2005

- *Opdrachtgever:*
Provincie Limburg
- *Aanpak:*
Onderzoek middels een enquête bij alle relevante stakeholders in de EMR (bedrijven, universiteiten, kamers, overheden enz.), welke wensen en behoeften er zijn m.b.t. de ontwikkeling van het vervoersnetwerk binnen de EMR.
- *Resultaat:*
Er is groot belang in betere grensoverschrijdende OV-verbindingen, geïntegreerde systemen en een gezamenlijk perspectief. Vooral de verbindingen Heerlen – Aachen, Hasselt – Maastricht, en Luik – Maastricht moeten worden gerealiseerd of waar nodig aanzienlijk worden verbeterd.





Concrete projecten voor de korte termijn

Vanuit de bovenstaande achtergrond moeten er verdergaande gezamenlijke inspanningen komen m.b.t. de verdere uitbouw van de grensoverschrijdende verbindingen. De onderstaande projecten zijn zowel voor de provincie als voor de regio uitermate belangrijk en moeten derhalve op korte termijn worden opgepakt:

1. Passeerspoor bij het station Landgraaf

Deze maatregel vormt de eerste stap om de capaciteitsproblemen op dit enkelsporige en niet geëlektrificeerde traject toekomstvast op te lossen.

- **Achtergrond:**
Op dit moment is er al onvoldoende capaciteit voor het spoorvervoer op dit traject. De betrouwbaarheid van de dienstregeling is onvoldoende, regelmatig vervallen daardoor diensten van de euregiobahn (Heerlen – Aachen). Daar bovenop komt dat het goederenvervoer in de toekomst zal groeien en nieuwe grensoverschrijdende verbindingen (IC, sneldienst Maastricht – Aachen) zijn gepland.
- **Partners:**
Provincie, Parkstad, ProRail, AVV (resp. NVR)
- **looptijd:**
2008 – 2010
- **Status:**
De provincie heeft de uitvoering van dit project samen met ProRail inmiddels voortvarend ter hand genomen. De studie voor wat betreft de constructie van de passeerspoor is onlangs afgerond. De investeringskosten staan in het provinciaal meerjarig begrotingsplan. De uitbouw van het emplacement Herzogenrath is ook zeker gesteld en is integraal onderdeel van het infrastructuur uitbouwplan van het deelstaat Nordrhein-Westfalen.

2. IC-Verbinding Eindhoven – Heerlen – Aachen

- **Achtergrond**
Als gevolg van de positieve resultaten uit het afgeronde business case onderzoek blijkt dat op korte termijn de verbinding tussen de twee ElAt toptechnology-regio's Eindhoven en Aachen er kan komen door het verlengen van de bestaande IC-verbinding Randstad – Heerlen. Deze verbinding is (samen met enkele andere relevante onderwerpen) onderdeel van het transnationale Interreg IVB-project "RoCK – Regions of Connected Knowledge" onder de bezielende leiding van de gemeente Eindhoven. Iedere direct betrokkene heeft daarbij zijn of haar steun voor dit concrete project schriftelijk toegezegd. Helaas heeft het internationale partnerschap de steunverklaring van de provincie Limburg (ondanks herhaalde toezegging) nog niet mogen ontvangen.
- **Partners (selectie):**
Eindhoven, Parkstad, Aachen, AVV, DB, NS, KvK's NL/DLD, Maastricht, De Lijn, Oxford, Cambridge e.v.a
- **Looptijd:**
hele project 2008-2013, de IC-Verbinding moet 2011 klaar zijn
- **Status:**
De subsidieaanvraag is in mei 2008 ingediend bij het Interreg secretariaat in Lille voor de 2nd call, het besluit valt in juli 2008. De ministers Wittke (NRW) en Eurlings steunen het project. De verbinding is opgenomen in het AVV-spoorontwikkelingsplan 2015 en daarmee ook officieel politiek gewenst op Duitse kant. Dit betekent ook, dat er exploitatiebijdragen betaald kunnen worden voor het uitvoeren van de dienst





tussen de grens en Aachen. Het AVV/NVR heeft zijn bereidheid daartoe inmiddels kenbaar gemaakt. Zowel de NS als de DB hebben letters of support voor het RoCK-project getekend. De gesprekken met beide vervoerders m.b.t. de realisatie verlopen voorspoedig.

3. Spoorlijn Kerkrade – Aachen via Avantis

De realisatie van een tweede grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Zuid Limburg en de Regio Aachen kan nu ook worden opgepakt, vooral vanwege het groot potentieel tussen Kerkrade en Aachen.

- Achtergrond

Op dit moment is al sprake van meer dan 10.000 grensoverschrijdende verplaatsingen tussen beide steden per dag (vooral met de auto). Ook ligt het voor de hand om het grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis op het hoogwaardige OV-netwerk aan te sluiten en daarmee een perfecte verbinding van de Regio Parkstad Limburg op de nieuwe toptech-campusen van de RWTH zeker te stellen. Via deze verbinding ontstaan er ook mogelijkheden, lees nieuwe capaciteit voor het overige spoornet, omdat feitelijk een vorm van “dubbelspoor” tussen Heerlen en Aachen tot stand word gebracht.

Concreet gaat het om de aanleg van ca. 5 km nieuw spoor tussen Spekholzerheide, Avantis en het Aachens wijk Vetschau en het opknappen van het stilgelegd spoor tussen Vetschau en Richterich (aanhaking aan de hoofdspoorlijn Aachen – Mönchengladbach). Het concept voor de exploitatie is het doortrekken van de sneltreindienst Maastricht – Kerkrade (Veolia) naar Aachen en – voor de periode na 2016 – een gezamenlijke aanbesteding van de euregiobahn en de Light Rail Zuid Limburg door de Provincie en het AVV/NVR.

- Partners:

Provincie, Parkstad, ProRail, AVV, Veolia

- Looptijd:

2008-20.....

- Status:

Een QuickScan-studie werd in 2004 opgesteld (zie boven). Het onderzoek m.b.t. de dienstregelingstechnische en infrastructurele inpassing in het overige net is in concept gereed (zie boven). De verbinding is opgenomen in het AVV-spoorontwikkelingsplan 2015 en daarmee officieel politiek gewenst op Duitse kant. Het tracé op Duits grondgebied is voor de opname in het infrastructuuruitbouwplan van het deelstaat Nordrhein-Westfalen aangemeld. Het “Planfeststellungsverfahren” (voor het bestemmingsplan) bij de gemeente Aachen loopt.

4. Dubbelsporig uitbouw en elektrificatie grensbaanvak Heerlen – Herzogenrath

Ook met de realisatie van de Avantis-Lijn zal op de middellange termijn – om een duurzame en toekomstvastе oplossing m.b.t. een betrouwbare exploitatie van zowel de IC-verbinding als het regionaal spoorvervoer (Veolia resp. euregiobahn) en het voortdurend groeiend goederenvervoer te krijgen – een volledige dubbelsporige uitbouw en elektrificatie van het hele traject tussen Heerlen en Herzogenrath plaats moeten vinden. Het voorstel is om dit stap voor stap te doen – afhankelijk van de feitelijke ontwikkelingen en beginnend met het baanvak Heerlen – Landgraaf.





Samenvatting

Met het oog op :

- De positieve resultaten uit diverse studies,
- de reeds succesvol uitgevoerde projecten in het grensoverschrijdend OV,
- het feit, dat de verkeersverbuende (AVV en NVR) op de Duitse kant als verantwoordelijke vervoersautoriteiten zowel de verantwoordelijkheid voor de exploitatie als de regionale infrastructuurontwikkeling hebben en de genoemde projecten steunen, en
- de aan beide kanten van de grens reeds lopende en toekomstige grootschalige ontwikkelingsprojecten en de grote kansen die daaruit voor de hele Euregio ontstaan,

stellen wij voor dat samen met de provincie Limburg de genoemde projecten nu spoedig ter uitvoering worden gebracht. Mochten er om welke reden dan ook bestuurlijke of operationele belemmeringen bestaan dan zou de Parkstad bereid om deze samen van een gedegen oplossing te voorzien. Gebrek aan operationele capaciteit of realisatiekracht mag nooit een reden zijn om realistische en breed gedeelde dromen niet te verwezenlijken.



al gerealiseerd ...

Station Eygelshoven-Markt

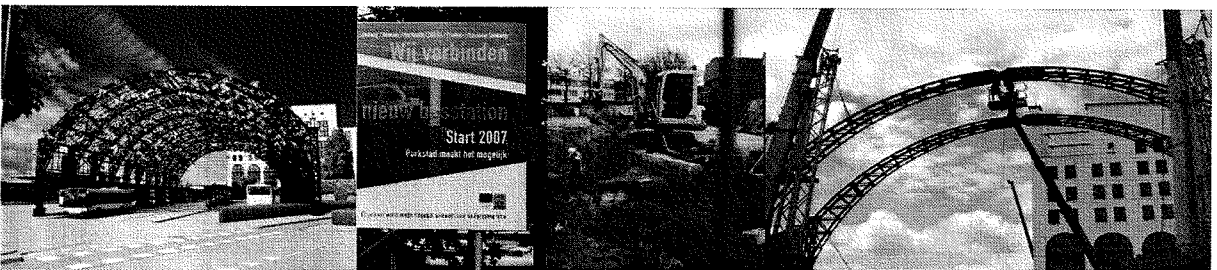


Station Heerlen-De Kissel



in uitvoering...

Busstation Heerlen



Station Heerlen-In de Cramer (Woonboulevard)

