

Verkenning station Kerkrade-West



Provincie Limburg

In samenwerking met:

- Gemeente Kerkrade
- Regio Parkstad Limburg
- Arriva
- Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij
- ProRail

Juli 2017

1. Aanleiding

De verkenning station Kerkrade-West heeft betrekking op de aanleg van een nieuw station ter hoogte van Kerkrade-West. Er zijn meerdere aanleidingen en kansen te benoemen die bijgedragen hebben aan het uitwerken van deze verkenning:

- Arriva heeft in haar bieding voor de openbaar vervoer concessie aangeboden Kerkrade-West te bedienen. Dit omdat er binnen de nieuwe treindienstregeling ruimte is om zonder duur extra materieel door te rijden naar Kerkrade-West. Dit sluit aan op de ambities van de regio en de Provincie Limburg waarbij de trein de drager van het OV-systeem is. Door het station Kerkrade-West zal er een rechtstreekse treinverbinding ontstaan tussen Sittard en Kerkrade-West (S3) en een indirecte treinverbinding tussen Maastricht en Kerkrade-West, door middel van een overstap in Heerlen (S4/S5). Dit vormde de directe aanleiding op de verkenning naar een station Kerkrade-West op te starten.
- De Provincie Limburg moet als beheerder van het museumspoor tussen Kerkrade en Schin op Geul onderhoud gaan plegen aan het spoor.
- Station Kerkrade-West is een onderdeel van de Avantislijn ambitie. De Avantislijn beoogt een rechtstreekse spoorverbinding tussen Maastricht en Aken via Heerlen, Kerkrade en het grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis. De aanleg van station Kerkrade-West kan als een eerste stap (no-regret maatregel) in deze ambitie worden gezien, maar doordat deze in de huidige dienstregeling kan worden opgenomen ook autonoom als eindbeeld een effectieve maatregel zijn.
- De Provincie Limburg en ProRail hebben in 2015 afgesproken om binnen 5 jaar duidelijkheid te krijgen over het doorrijden van treinen van station Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West/Avantislijn. Dit vanwege afrondende werkzaamheden welke nabij de musea nog aan de overwegen moeten plaatsvinden.

Om de kansen, belemmeringen en randvoorwaarden van een station Kerkrade-West te onderzoeken, is in 2016 gestart met een verkenning. In dit proces zijn alle randvoorwaarden en informatievragen samen met stakeholders opgehaald en verder uitgezocht. De stakeholders betrokken bij dit proces zijn: Parkstad Limburg, Gemeente Kerkrade, Arriva, ProRail, ZLSM (Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij) en de Provincie Limburg. Het resultaat van deze verkenning is in deze notitie opgenomen.

2. Ambitie Provincie Limburg

In het coalitieakkoord wordt de ambitie uitgesproken de Provincie Limburg via de weg, het spoor, het water, de lucht en de fiets bereikbaar te houden en te maken. Onderdeel van deze ambitie is om de komende jaren forse stappen te zetten in het euregionale openbaar vervoer. Kerkrade-West ligt aan de Avantislijn en kan als eerste stap in deze lijn bijdragen aan het realiseren van de ambitie om Limburg beter te verbinden met de euregio. Als de volledige Avantislijn niet gerealiseerd wordt, of pas op een later moment, dan draagt station Kerkrade-West als autonome maatregel bij aan een betere ontsluiting van het gebied (circa 15.000 inwoners), en daarmee aan het verbeteren van de leefbaarheid in deze regio.

De belangrijkste kaders vanuit de Provincie Limburg zijn:

- *Het Limburgnet*
Het Limburgnet gaat uit van vraaggericht vervoer en dit betekent dat er sprake moet zijn van concrete reizigersvraag. Daarnaast moet het knooppunt het 'visgraat' model versterken.
- *De euregionale vervoersopgave en ambitie*
Hieronder valt ook de samenhang met de sneltrein (Liège -) Maastricht – Aachen, de infrastructuurmaatregelen voor de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf en de elektrificatie van het baanvak Landgraaf-Herzogenrath dat van invloed is op deze verkenning.

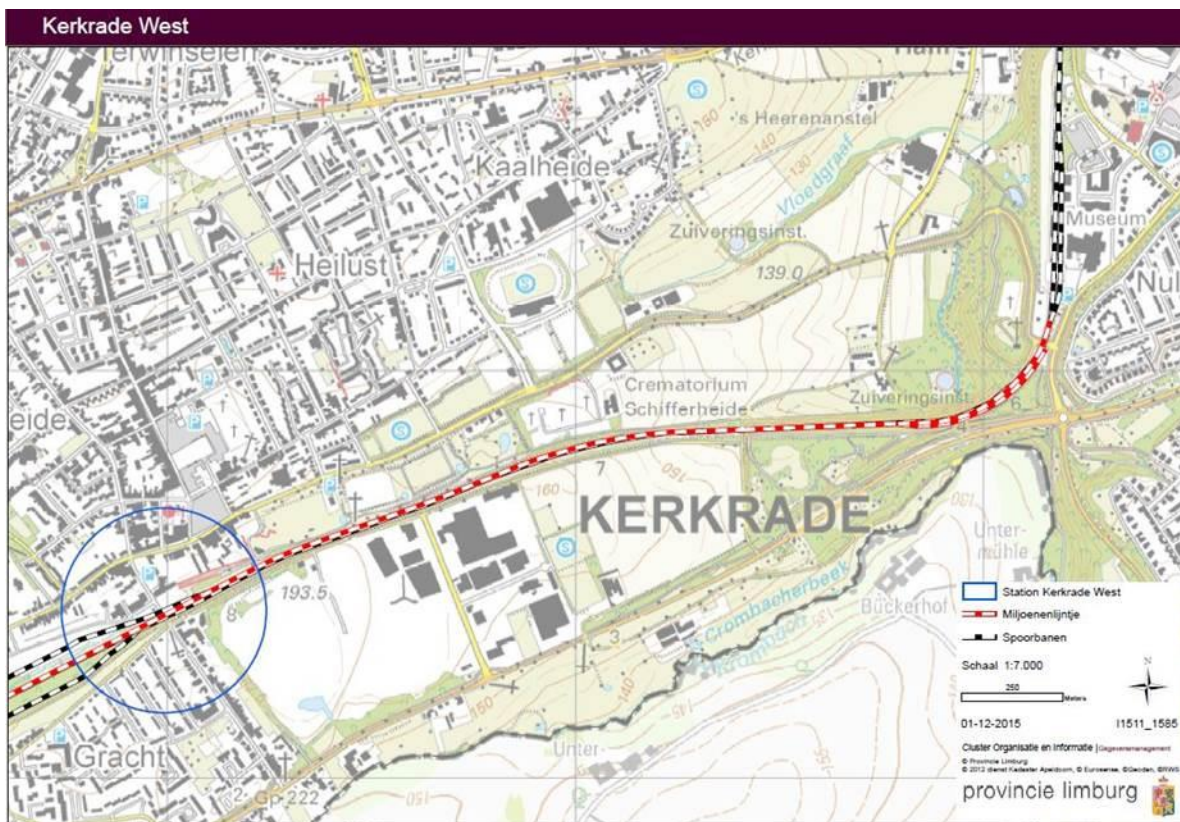
- *Het eigenaarschap van de Provincie Limburg van de Miljoenenlijn*
De Provincie Limburg is eigenaar van het spoor ten zuiden van Kerkrade-Centrum tot aan Simpelveld, de zogenaamde Miljoenenlijn. Als eigenaar en beheerder van dit spoor zijn we ook verantwoordelijk voor het onderhoud en de instandhouding van het spoor. In de komende jaren staat er een onderhoudsopgave centraal die vanwege de Avantislijn ambitie nog niet financieel gedekt is. Wellicht kan het onderhoud van het spoor gecombineerd worden met het upgraden van het spoor. Dit kan financieel aantrekkelijk zijn.
- *Herstructureringsopgave Spekholzerheide/Kerkrade-West.*
De Provincie Limburg werkt samen met de gemeente Kerkrade aan de herstructurering van het gebied Kerkrade-West. Deze herstructurering is bijna afgerond. In het oorspronkelijke plan voor deze herstructurering is ook een station ter hoogte van Spekholzerheide opgenomen. Aan dit plan is (nog) geen invulling gegeven. Deze verkenning draagt bij aan het invullen van deze ambitie.

3. Opgave

De opgave van deze verkenning luidt: “wat zijn de kosten en wat zijn de baten van een doorgetrokken railsysteem naar Kerkrade-West?” De verkenning is langs vijf lijnen uitgevoerd, namelijk:

- Exploitatie (paragraaf 4);
- Stationsomgeving (paragraaf 5);
- Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (paragraaf 6);
- Juridisch kader (paragraaf 7); en de
- Infrastructurele opgave (paragraaf 8).

Binnen deze onderwerpen zijn tijdens de verkenning de kansen, knelpunten en onderzoeksopgaven gedefinieerd en (op hoofdlijnen) uitgezocht.



4. Exploitatie

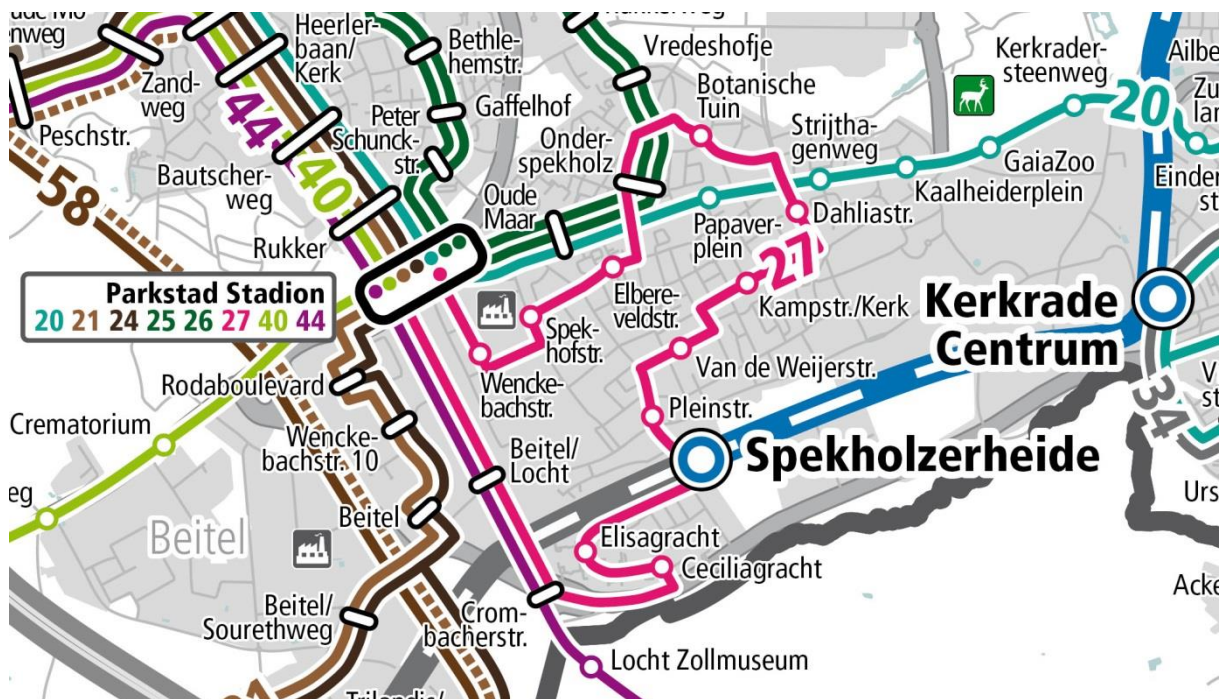
Aanleiding voor het opstarten van deze verkenning is de mogelijkheid om station Kerkrade-West in de dienstregeling op te nemen. Met betrekking tot de exploitatie zijn de volgende kansen, knelpunten en onderzoeksvragen geïnventariseerd:

Reistijd

In de huidige dienstregeling bedraagt de reistijd tussen Kerkrade-Centrum en Heerlen 14 minuten met de trein. De toekomstige reistijd van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West met de trein zal ongeveer 4 minuten bedragen. In totaal kan in 18 minuten van Heerlen met de trein naar Kerkrade-West worden gereisd. Dit is een forse tijds winst ten aanzien van de bus. De reistijd om momenteel met de bus van Gracht naar station Heerlen te reizen, bedraagt 28 minuten (d.d. 27-01-2017). Daarmee is voor deze reizigersgroep een reistijdwinst van ruim 40% haalbaar.

Consequenties dienstregeling

Als de trein 2x per uur rijdt kunnen de buslijnen 25 en 26 vervallen en kan deze lijn verder worden ingekort. Een optie is om een 'wijkbus' in te zetten die als het ware 8'tjes rijdt rondom het station om zo reizigers naar Kerkrade-West te vervoeren (i.p.v. lijn 25). Deze lijn 27 kan met een klein busje worden uitgevoerd en sluit aan op elke trein die van en naar Kerkrade-West rijdt. Reizigers kunnen daardoor meteen hun reis vervolgen, waardoor de tijds winst van de trein behouden blijft.



Ook een optie is om lijn 21 Simpelveld te verbinden met Kerkrade-West, waardoor er een connectie met het achterland wordt gemaakt. Hierdoor ontstaat er een 'dubbele visgraat'. Het voordeel van de trein ten opzichte van de bus is, naast de reistijdwinst, dat de trein een lagere uitstoot heeft en dat dit weer voordelen biedt in een MKBA.

Exploitatie kosten

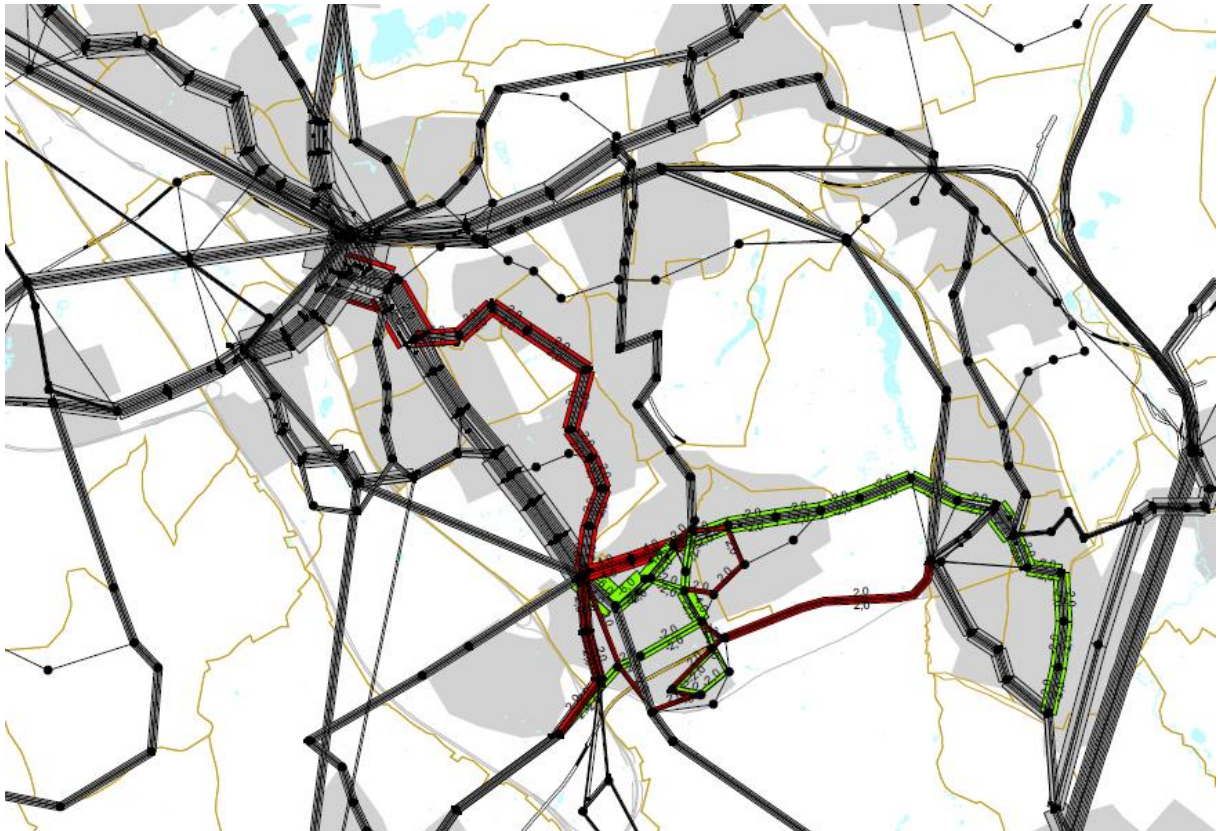
In de offerte van Arriva voor de aanbesteding heeft Arriva de realisatie en bediening van de halte Kerkrade-West (eerder Spekholzerheide genoemd) aangeboden conform de flexibiliteitsregeling G3 uit het Programma van eisen (PvE). De (her)opening van station Kerkrade-West, samen met de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf maakt het mogelijk om twee treinen per uur tussen Kerkrade-West en Heerlen te laten rijden. Dit kan zonder meer materieel inzet (SMA rapport, bijlage 13 offerte Arriva, p. 18). Op het onderliggende busnetwerk zijn dan forse besparingen te realiseren.

Daarmee zal de treinexploitatie netto niet tot extra exploitatiekosten leiden. Mogelijk is hierbij nog een positief effect haalbaar indien de besparingen op busexploitatie hoger blijken dan de extra kosten voor treinexploitatie.

Reizigersaantallen

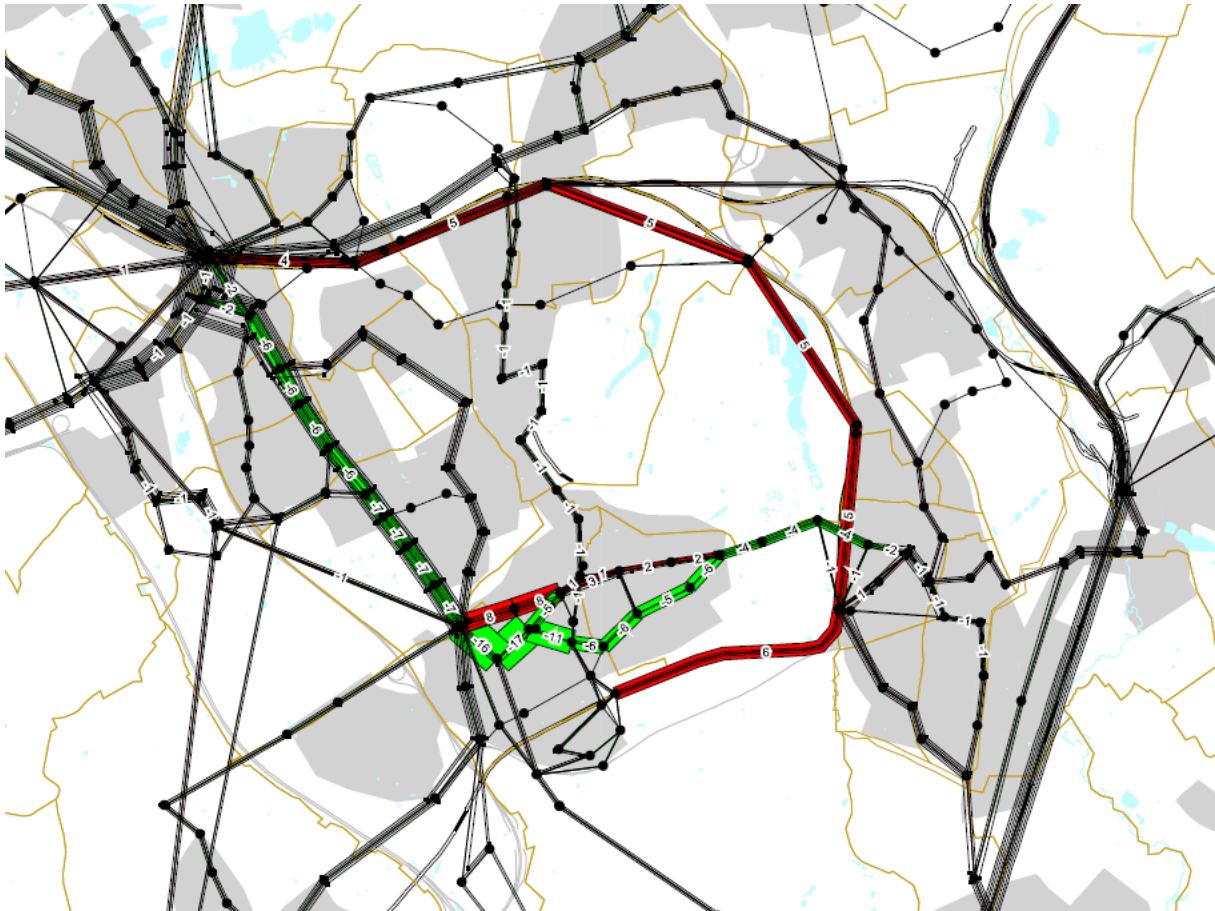
Er kan door de tijdswinst in theorie een groep nieuwe reizigers worden aangeboord, al is dit wel afhankelijk van de doelgroep. Het zal hier met name om scholieren en woon-werk verkeer gaan. Door het winkelcentrum Carboonplein te betrekken bij de ontwikkeling en het gebied hierdoor aantrekkelijker te maken in combinatie met het hernieuwde stadscentrum in Kerkrade (Centrumplan met cultuurcluster en op termijn Centre Court), kan dit extra reizigers genereren. Daarnaast wordt een trein als hoogwaardiger gezien dan een bus, waardoor een toename van het OV-gebruik wordt verwacht. De prijs voor de trein ligt echter gemiddeld genomen ook hoger dan de bus, behalve in deze casus. Een kaartje Heerlen naar Kerkrade-Centrum kost momenteel (juli 2017) € 2,38 enkele reis, 2^e klas. Naar Kerkrade-West zal, afhankelijk van het aantal tariefenheden (TE), de prijs € 2,56 (1 TE extra) of € 2,75 (2 TE extra) worden. De bus van Heerlen naar Kerkrade-West (halte Pleinstraat) kost € 2,73 enkele reis. De prijs voor de trein wordt dus vergelijkbaar en zelfs wellicht goedkoper. Inwoners van Kerkrade-West krijgen dus een kwalitatief beter product voor praktisch dezelfde prijs.

Uit verkeersmodelberekeningen komt het volgende beeld:



Verskil frequentie lijnen plan versus referentie (legenda: rood = toename lijnen, groen is afname lijnen)

In de nieuwe situatie, waarbij er een 2x per uurs dienst gaat rijden van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West, zullen de buslijnen 25 en 26 niet verder rijden dan Parkstad Limburg Stadion. Lijn 27 zal niet meer via Kerkrade busstation verder rijden richting Herzogenrath, maar een rondje rijden tussen Parkstad Limburg Stadion en station Kerkrade-West. Deze situatie staat hierboven in het figuur aangegeven. Dit heeft de volgende gevolgen voor de reizigersstromen:



Vershil reizigersaantallen (x100) plan t.o.v. referentie

Uit de verkeersmodellen berekening komt het beeld dat er een afname van reizigers op de buslijnen van Parkstad stadion richting station Heerlen zal plaatsvinden, en een toename van reizigers plaatsvindt op het spoor tussen Kerkrade-West en Kerkrade-Centrum. Deze verschuiving houdt elkaar modelmatig in evenwicht

Kanttekeningen bij deze verkeersmodellen is dat de nieuwe dienstregeling nog niet volledig in het model is opgenomen. Zo rijdt de trein in dit model niet door naar Sittard zoals in de nieuwe concessie, maar naar Maastricht. Wel zijn de bussen aangepast aan de nieuwe situatie. Verder zijn de berekeningen gebaseerd op gegevens uit 2012, is de wijk 'Gracht' niet volledig in het model meegenomen en zijn kwalitatieve aspecten zoals verschil in comfort tussen trein en bus, maar ook tariefverschillen, in deze berekening niet meegenomen. Uit het model zou afgeleid kunnen worden dat het effect hoofdzakelijk een routekeuze effect is (van de bus naar de trein) en er beperkt sprake is van extra reizigers op netwerkniveau. Echter, 'expertjudgement' van Arriva, en vergelijkingen met andere "bus naar trein" casussen leren dat het reëel is om uit te gaan van een reizigerstoename van 20 tot 30%. Dit omdat de trein een hoogwaardiger vervoersmiddel is, de frequentie van 2x per uur langer doorloopt op de dag en de reistijd afneemt. Daarmee ontstaat er in totaal een reizigerspotentieel van 800 à 1000 reizigers per dag voor station Kerkrade-West.

Randvoorwaarden

Met betrekking tot de exploitatie van Kerkrade-West zijn er enkele harde voorwaarden, namelijk dat er dubbelspoor komt tussen Heerlen en Landgraaf, dat het spoor naar Kerkrade-West geëlektrificeerd wordt en dat het aan de veiligheidseisen voldoet. Het dubbelspoor zal aangelegd worden als gevolg van gewenste IC-verbinding Eindhoven-Aken. Kerkrade-West kan hier van profiteren. Door het dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf kan er een aantrekkelijke dienstregeling worden geboden

en hoeft er geen extra trein te worden ingezet, waardoor kosten bespaard worden. Wat betreft het vervoersnetwerk is de wens om de bus en trein zo dicht mogelijk bij elkaar te brengen. Hiermee zal bij de aanleg van de stationsomgeving rekening gehouden moeten worden.

Vanwege de nabijheid van het busknooppunt bij het Parkstad Limburg Stadion wordt gekozen om station Kerkrade-West niet te ontwikkelen tot een extra knooppunt conform het visgraatmodel. Er wordt gestreefd naar een optimalisatie van bus en treinbereikbaarheid rondom het nieuw te ontwikkelen station Kerkrade-West. Dit gebeurt door de nieuwe buslijn 27 aan het station te verknopen.

5. Stationsomgeving

In de gemeentelijke structuurvisie Kerkrade 2010-2020 (maart 2011) en in de stadsdeelvisie Kerkrade-West (februari 2011) is de aanleg van het treinstation een belangrijk onderdeel in het kader van de herstructurering van Kerkrade-West. Het belang is niet alleen in deze strategische documenten opgenomen, maar ook vastgelegd in de overeenkomsten die gesloten zijn met o.a. de Provincie Limburg. Op 19 januari 2010 is een intentieovereenkomst en op 28 februari 2011 is een samenwerkingsovereenkomst ondertekend met als doel om Kerkrade-West duurzaam te ontwikkelen en te transformeren.

Structuurvisie Kerkrade 2010-2020

Rekening houdend met de ligging van Kerkrade en het motto (Europees en gastvrij) zijn goede internationale spoorverbindingen een belangrijke randvoorwaarde voor de ruimtelijke ontwikkeling van Kerkrade. De aanleg van een spoorlijn met een nieuw treinstation in Kerkrade-West is volgens de gemeente Kerkrade één van de ontwikkelingen die prioriteit heeft. In het hoofdbeleidskader voor verkeer is o.a. het volgende opgenomen: *“de gemeente Kerkrade wil een stad zijn met goede verbindingen en dat hiervoor nieuwe railverbindingen met Duitsland (Intercity en Avantislijn) worden gerealiseerd, inclusief het bouwen van nieuwe stations o.a. Kerkrade-West.”*

De wijk Kerkrade-West kampt met een aantal samenhangende problemen op fysiek, sociaal en economisch gebied die de leefbaarheid sterk onder druk zet. De re-creatie (een nieuw leven) voor Kerkrade-West is het centrale uitgangspunt. De verbetering van het openbaar vervoer met de aanleg van een railverbinding inclusief een nieuw station wordt als concrete maatregel in de toekomst genoemd. Het nieuwe station inclusief transferium wordt het ontvangstpunt voor bewoners en bezoekers in Kerkrade-West.

Bereikbaarheid speelt een grote rol bij de toekomstige ontwikkeling van Kerkrade-West. De bereikbaarheid wordt verbeterd als gevolg van de realisatie van een station. Dit gaat gepaard met het verbeteren van de leefbaarheid van de wijk en de zichtbaarheid van de voorzieningen. De aanleg van de Avantislijn (met de bijbehorende halte in Kerkrade-West) gaat volgens Kerkrade een wezenlijke bijdrage leveren aan een duurzame mobiliteit en verbetering van het leefklimaat in de wijk.

Aan de noordzijde van de halte komt het transferium te liggen. De zichtbaarheid van de voorzieningen wordt gekoppeld aan de noord-zuid routes, de zogenaamde linten. Een duurzaam verhard fiets- en wandelpad en ruiterspad door het natuurgebied Grachterheide en mogelijk verder naar Simpelveld sluit aan op de halte. Het ontvangstplein bij het transferium komt in verbinding te staan met de Akerstraat en het Carboonplein en is daarmee verbonden met het kloppend hart van de wijk.

Als plek voor het transferium is gekozen voor een locatie in het verlengde van het Kerkplein en de Akerstraat. De realisatie van het transferium vormt een spil in de wijk en draagt zorg voor een koppeling van diverse actoren en draagt op deze wijze bij aan een opwaardering van de leefbaarheid in de omgeving, maar zal ook een randvoorwaarde vormen voor een verdere opwaardering van de Akerstraat.

Bestemmingsplan transferium Kerkrade-West

Het bestemmingsplan Transferium Kerkrade-West is op 26 februari 2014 vastgesteld. Naast een verbetering van de OV-verbinding richting Duitsland (Aken) en de regio Parkstad Limburg (Kerkrade Centrum en Heerlen) en de verbindingen naar omliggende toeristisch-recreatieve voorzieningen is het station/transferium een logische ruimtelijke en functionele verbinding tussen de Industriestraat en de Akerstraat/het Carboonplein. Het station maakt onderdeel uit van het transferium. Belangrijke uitgangspunten voor de realisatie van het transferium zijn:

- Goede bereikbaarheid vanuit de wijk (inclusief een koppeling met de buurt Gracht) en ook het winkelgebied Carboonplein;
- Aansluiting op het netwerk van openbaar vervoer (buslijn 27);
- Aansluiting op de aanliggende verkeerstructuur;
- Aandacht voor het beter bereikbaar maken van en/of houden van recreatieve voorzieningen op regionaal niveau;
- Station, transferium ook voor de toeristisch-recreatieve lijn van de ZLSM;
- Aansluiting op recreatieve routes en een verbinding realiseren naar het groengebied richting Horbach (Duitsland, ten zuiden van de Buitenring , een brug over de Buitenring is voorzien);
- Parkeren voor trein- en busreizigers;
- Realisatie van een virtueel Transferium (aanbieden van informatie);
- Stalling voor fietsen;
- Afscherming van de aanliggende private gronden.

Een schetsontwerp voor het transferium met daarin opgenomen drie varianten is in 2013 afgerond. Het bestemmingsplan "Transferium Kerkrade-West" ter plaatse van het beoogde treinstation/transferium is aangepast (compacte variant) en is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 februari 2014.

Station

Parkstad heeft in het kader van het EU-project Citizens Rail met een brede projectgroep, samen met bewoners en ondernemers, een plan voor de stationsomgeving uitgewerkt. De voorkeursvariant past in het vigerende bestemmingsplan 'Transferium Kerkrade-West'. Op basis van de voorkeursvariant daaruit heeft de gemeente Kerkrade het bestemmingsplan voor de locatie aangepast en benodigde panden, in dit geval huisnummers 49 t/m 53, langs de Industriestraat aangekocht. Het plan heeft ook een inrichtingsvoorstel voor de variant doortrekking Heuvellandlijn opgeleverd die past binnen het aangepaste bestemmingsplan.





Er wordt gestreefd het station binnen de bestaande plannen te realiseren. Binnen het ontwerp is er ruimte om een kleine (8 meter) bus te laten stoppen bij het station. Voor reguliere 12 meter bussen is geen ruimte binnen het ontwerp. Er zullen dan meer panden aangekocht moeten worden om deze ruimte te creëren. Voor realisatie van het huidige plan dat Kerkrade heeft opgesteld is budget beschikbaar (7 tot 8 ton). Dit zijn overigens geen extra middelen, maar het betreft het majeure deel van de door Kerkrade gereserveerde 1 miljoen euro voor de Avantislijn.

Op basis van de voorkeursvariant voor het stationsplein is het bestemmingsplan gewijzigd. Er zijn door de gemeente reeds 2 woningen aangekocht, 3 nog niet. Voor de inrichting van het stationsplein wordt voorsnog uitgegaan van de voorkeursvariant waarbij er bij de verdere voorbereiding nog aandacht is voor:

- Busroutes via Akerstraat (nader uitwerken)
- Aanpassen op zichtlijnen Akerstraat-station
- Mogelijkheden bewaakte fietsenstalling (banenpoolers o.i.d), naast fietsenstallingen
- Parkeren, mede in relatie tot Carboonplein en compensatie voor verwijderen parkeren uit 1^e deel Akerstraat vanaf het station (hier is meer vrije ruimte nodig voor de bus).

6. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Om de treindienst Sittard- Kerkrade-Centrum te kunnen verlengen naar Kerkrade-West dient het punt waar treinen van en naar Kerkrade elkaar kruisen te verschuiven naar de oostzijde van Heerlen. Daar is op dit moment sprake van enkelspoor waardoor dit kruisen niet mogelijk is. In het kader van de internationale Railagenda zijn in 2016 afspraken gemaakt tussen het ministerie van I&M en de Provincie Limburg over spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf. Daarmee kunnen de verbindingen met Duitsland worden verbeterd. Daarnaast geeft dit ook de benodigde ruimte voor de kruising tussen de treinen van en naar Kerkrade-West.

De spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is dus een randvoorwaarde voor het bedienen van Kerkrade-West en kan als een 'no regret' maatregel worden gezien ten aanzien van de ambities voor een IC-dienst naar Aachen/Köln, het doorrijden van de tweede Heuvelland-sneltrain tot Herzogenrath

en voor de Avantislijn in het totaal. Het project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is een apart project dat nu gefinancierd is, en waarvan de projectplanning de komende periode nader wordt uitgewerkt. Er ligt een definitieve planning voor deze spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, waarbij wordt gestreefd naar een ingebruikname per einde 2020.

7. Juridisch kader

Met betrekking tot het juridisch kader zijn de volgende kansen, knelpunten en onderzoeksvragen geïnventariseerd:

Status spoor

De juridische status van het spoor is in dit dossier een van de belangrijkste deelaspecten. Momenteel is de spoorlijn in eigendom van de Provincie Limburg en kent deze de status van bijzondere spoorweg (museumspoorweg). In onderstaand overzicht is een voorlopige analyse gemaakt van diverse juridische kaders, en de gevolgen daarvan voor de meest betrokken stakeholders.

Als vertrekpunt voor analyse is het gezamenlijk beeld dat de opties Hoofdspoor en lokaalspoor niet aantrekkelijk zijn. Er lijkt een voorkeur voor het handhaven van de huidige status 'bijzonder spoor'. Dit kan echter niet los worden gezien van de 'casus Valkenburg' die momenteel speelt. Ten tijde van het opstellen van deze rapportage heeft de ZLSM geen toestemming meer van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (IL&T) om met haar stoomtrein via het hoofdspoor door te rijden naar Valkenburg. Hiertegen is bezwaar gemaakt, en wordt met partijen naar een oplossing gezocht. De uitkomsten van deze casus zijn in belangrijke mate bepalend voor het juridisch kader waarbinnen Kerkrade-West bereikbaar gemaakt kan worden voor zowel de ZLSM als de regionale vervoerder Arriva.

Scenario	Provincie	ProRail	ZLSM	Arriva
1 Het blijft een Bijzondere spoorweg	huidig regime geen transitiekosten relatief lage kosten infra en B&I	minimale consequenties mits geen rol voor ProRail bij VL en B&I	geen extra eisen materieel/personeel (continuering huidige situatie)	geen extra eisen materieel/personeel (t.o.v. Spw) Mits inpasbaar in dienstregeling
2A Omvormen tot hoofdspoor	relatief hoge kosten infra en B&I compensatie ZLSM	bekend regime voor ProRail	eisen personeel toelating Railbus	geen extra eisen materieel/personeel
2B Omvormen tot hoofdspoor, lagere eisen infra, materieel en personeel ZLSM	relatief lage kosten infra/B&I transitiekosten haalbaarheid op voorhand onzeker	wijkt af van gangbare werkwijze ProRail	geen extra eisen materieel/personeel	geen extra eisen materieel/personeel
2C Apart hoofdspoor voor Arriva en bijzonder spoor voor ZLSM.	hoge kosten infra en B&I	bekend regime voor ProRail	geen extra eisen materieel/personeel	geen extra eisen materieel/personeel
3 Omvormen tot Lokaalspoor	transitiekosten (KB, inrichten beheer en verkeersleiding, etc.) compensatie kosten Arriva en ZLSM	minimale consequenties mits geen rol voor ProRail bij VL en B&I	inspanningen/ kosten om aantoonbaar te voldoen aan eisen Wet Lokaalspoor	inspanningen/kosten om aantoonbaar te voldoen aan eisen Wet Lokaalspoor

Criteria die hierbij in ogenschouw moeten worden genomen zijn dat de ZLSM graag tot Kerkrade-Centrum wil blijven rijden. Dit in verband met de toeristische trekpleisters, o.a. het Museumplein (Continium, Cube en Columbus), GaiaZOO en het vernieuwde stadscentrum (inclusief Cultuurcluster). Dit is ook contractueel vastgelegd met de Provincie Limburg. Dit heeft als consequentie dat de machinisten van de ZLSM de bevoegdheid moeten kunnen blijven houden om ook op het spoor te kunnen rijden, zonder dat ze daarvoor een reguliere opleiding tot machinist voor het hoofdspoor

moeten hebben gevolgd. Deze opleidingseisen zijn dermate kostbaar en intensief, dat deze door de vrijwilligersorganisatie niet op te brengen zijn.

Bijzonder spoor versus lokaal spoor

De wetgeving m.b.t. bijzondere spoorwegen sluit geen enkele vorm van spoorverkeer c.q. spoorvervoer uit. Dit betekent dat openbaar personenvervoer op een bijzondere spoorweg is toegestaan. Volgens IL&T is deze wetgeving echter niet bedoeld voor regulier openbaar vervoer.

- 'Bijzonder spoor' is spoor dat niet is aangemerkt als hoofdspoor of lokaalspoor. Het is in feite een restcategorie. Er gelden minder regels. Wel is sprake van een algemene zorgplicht ten aanzien van de veiligheid op en rond het spoor en het vervoer over het bijzonder spoor.
- Voorheen was het spoor waar de ZLSM rijdt een museumlijn onder de oude regelgeving. Nu is het bijzonder spoor (30 km/h). Er wordt door ZLSM een aanvraag gedaan om toch 40 km/h te rijden.

Verdere aandachtspunten met betrekking tot het bijzonder spoor zijn:

- $V_{max} = 30$ km/h. Bij een hogere snelheid is een ontheffing van ILT nodig. Voor Arriva is een maximumsnelheid van 40 km/u acceptabel. Het verkrijgen van een dergelijke ontheffing is niet vanzelfsprekend. ILT geeft aan dat de regelgeving voor bijzonder spoor niet bedoeld is voor reguliere persontreindiensten.
- Wettelijke zorgplicht beheerder en vervoerders
- Beheerder en vervoerders moeten risico's in kaart brengen, maatregelen nemen en documenteren
- Denkbaar dat de Provincie Limburg uitvoering van haar zorgplicht contractueel belegd bij derde
- Provincie blijft altijd wettelijk verantwoordelijk en juridisch aansprakelijk voor de veiligheid spoorweginfrastructuur

8. Operationele haalbaarheid

Om als Arriva en ZLSM samen op het bijzonder spoor te kunnen rijden, moeten operationele processen tussen vervoerders onderling, met verkeersleiding en in bijzondere situaties met hulpdiensten zijn ingeregeld. Denk daarbij aan zaken als capaciteitsverdeling, normaal rijden, rijden met vertraging, rijden met infrastoring, werkzaamheden met spanningsloosstelling, calamiteitenafhandeling, enzovoorts. In de separaat uitgevoerde analyse "Operationele haalbaarheid van Kerkrade-West" zijn een aantal mogelijkheden naast elkaar afgewogen:

1. Arriva wordt verantwoordelijk voor verkeersleiding, treindienstleiding en calamiteitenafhandeling tussen Kerkrade-Centrum en Kerkrade-West;
2. Arriva wordt verantwoordelijk voor verkeersleiding, treindienstleiding en calamiteitenafhandeling tussen Kerkrade-Centrum en Kerkrade-West, en wordt daarbij in de uitvoering ondersteund door een proces-contract aannemer
3. ProRail wordt verantwoordelijk voor verkeersleiding, treindienstleiding en calamiteitenafhandeling tussen Kerkrade-Centrum en Kerkrade-West.

Uit het onderzoek is gebleken dat het niet mogelijk is om een aantal veiligheidskritische taken op een robuuste en veilige wijze bij Arriva en/of een aannemer te beleggen. Beide partijen missen de benodigde kennis en ervaring om processen veilig en robuust in te richten. Zij beschikken voor dit kleine stuk spoor niet over een 'echte treindienstleider' en kunnen vanwege de beperkte omvang niet voldoende ervaring opbouwen.

Wanneer ProRail deze rollen op zich neemt is er wel een degelijk en veilig proces in te richten. ProRail beheert de benodigde processen en procedures, en heeft ruime ervaring als infrabeheerder op het hoofdspoor. Voorwaarde voor een veilige en robuuste rolinvulling door ProRail is dat het beveiligingsconcept aansluit bij de werkwijze en systemen die ProRail kent. Om die reden is het niet mogelijk om een eenvoudig beveiligingsconcept toe te passen, maar moet worden aangesloten bij bestaande systemen en processen. Het thans uitgewerkte beveiligingsconcept is voorgelegd aan

ProRail Verkeersleiding. Van die zijde is aangegeven dat dit concept voor hun de enige wenselijke oplossing is, en dat deze goed werkbaar is.

Met betrekking tot de operationele haalbaarheid moet dus geconcludeerd worden dat dit alleen haalbaar is indien deze rol wordt ingevuld door ProRail. Voor ProRail is het echter (nog) niet vanzelfsprekend dat zij deze rol voor derden op bijzonder spoor invullen. Hierover is ProRail in overleg met haar concessieverlener I&M, en zijn nadere afspraken noodzakelijk waarbij ProRail door de Provincie Limburg wordt 'ingebruikt' voor de genoemde operationele taken. Daarbij zullen verantwoordelijkheden en bevoegdheden nader moeten worden uitgewerkt, omdat vanuit de wetgeving de Provincie Limburg als beheerder van het bijzonder spoor in beginsel eindverantwoordelijk blijft.

Deze uitkomst roept tevens de vraag op waarom het behoud van de status 'bijzonder spoor' voorop staat. Qua infrastructuur, beveiligingsconcept én operatie moet er immers een situatie worden gecreëerd die niet afwijkt van hoofdspoor. Enkel de toegang tot het spoor voor ZLSM vormt nog de belangrijkste overweging om de status van bijzonder spoor te handhaven.

9. Infrastructureel ontwerp

Met betrekking tot de infrastructuur zijn de uitgangspunten gehanteerd:

Station

Wat betreft het aan te leggen station is een perronlengte van 144 meter een randvoorwaarde. Dit omdat zowel Arriva als ZLSM aan het perron moeten kunnen stoppen. De lengte van de ZLSM-treinen is maatgevend.

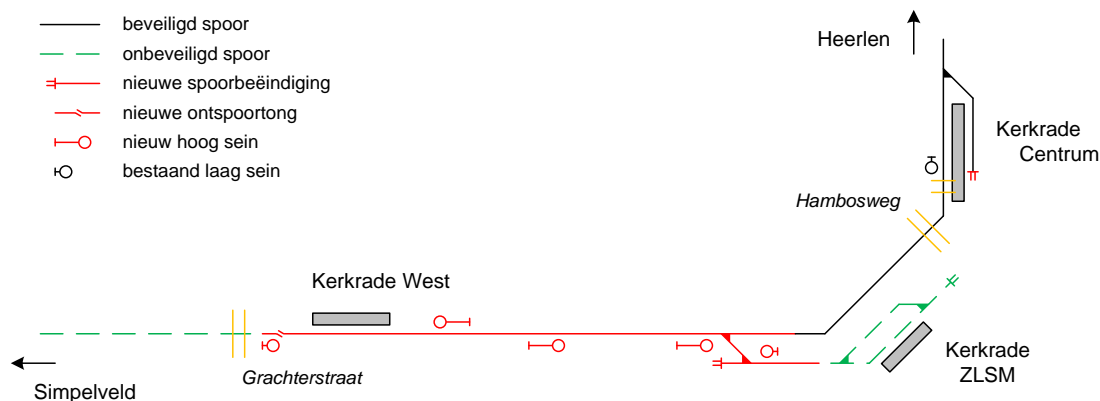
Spoor

Het spoor moet worden beveiligd en geëlektrificeerd, en moet geschikt kunnen worden gemaakt om 80 km/u te kunnen rijden bij een mogelijke verdere doortrekking als Avantislijn. Voor het dossier Kerkrade-West past een snelheid van 40 km/u binnen de dienstregeling, en is beter inpasbaar in de status 'bijzonder spoor'.

Beveiliging

In verband met het regulier rijden van reizigerstreinen (2x per uur per richting) en het rijden met meerdere vervoerders (Arriva en ZLSM), dient het spoor van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West beveiligd te worden. Over dit tracé zal:

- of een Arriva trein tussen Kerkrade-Centrum en Kerkrade-West rijden;
- of een ZLSM trein tussen Sijpeveld en Kerkrade ZLSM rijden (via Kerkrade-West);
- of incidenteel een ZLSM trein (materieel- of overbrengingsrit) tussen Sijpeveld en Kerkrade-Centrum rijden (via Kerkrade-West).



Het ontwerp sluit aan bij de vigerende ontwerpvoorschriften (OVS) van ProRail. Omdat de ZLSM 'tussen' de reizigerstreindienst van Arriva door gaat rijden, dienen vanuit treinbeveiligingsperspectief flankdekkingsmaatregelen getroffen te worden. Voorkomen dient te worden dat de treinen van de ZLSM onbedoeld in het 'hoofdspoor' terecht komen en in botsing komen met een reizigerstrein op de Heuvellandlijn. Daarom is gekozen om bij de overgang van onbeveiligd naar beveiligd gebied een ontspoortong toe te passen en het raccordement Kerkrade ZLSM aan te sluiten met een veiligheidskop. In beide gevallen komt de werking hiervan overeen met de aansluiting van het 'ZLSM-spoor' op het ProRail spoor bij Schin op Geul.

Overwegen

Ter hoogte van de Hambosweg is een bestaande overweg gelegen. Deze is nu buiten gebruik gesteld. Door een toename van het treinverkeer over deze overweg zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden zoals het volledig afsluiten van de overweg voor langzaam verkeer, het beter zichtbaar maken van de gehele overwegsituatie, het minimaliseren van de dichtligtijden en eventueel aan het aanpassen van het kruispunt Hambosweg-Stationstraat om te voorkomen dat er wachtrijen autoverkeer kunnen terugslaan op de overweg.

Op station Kerkrade-Centrum ligt een onbeveiligd overpad. Met ProRail is afgesproken dat deze situatie vanaf 2015 maximaal 5 jaren mag voortduren. Na uiterlijk 5 jaren dient er een keuze gemaakt te worden tussen:

1. Doortrekken Heuvellandlijn als hoofdspoor, met het beveiligen van het betreffende overpad;
2. Overdragen spoor aan Provincie Limburg t.b.v. incidenteel gebruik door ZLSM om het hoofdspoor te kunnen bereiken;
3. Saneren en opbreken van het spoor tussen overpad en Hambosweg, zodat er een fysieke scheiding ontstaat tussen hoofdspoorweginfrastructuur en museumspoorlijn.

De overpadbeveiliging maakt (ook financieel) onderdeel uit van het project Kerkrade-West. Herstel van de nu buiten gebruik gestelde sporen en overweg Hambosweg zal bij een keuze voor doortrekking van de spoorlijn naar Kerkrade-West door ProRail gebeuren.

Uitbreiding van de bestaande bovenleiding en energievoorziening

Om het traject van emplacement Kerkrade-Centrum tot het nieuw te bouwen station Kerkrade-West te elektrificeren, dient de bestaande bovenleiding te worden doorgetrokken met ruim 2 kilometer. Het bestaande bovenleidingsysteem op emplacement Kerkrade-Centrum is van het type B1, dit betreft het meest eenvoudige bovenleidingsysteem dat geschikt is voor snelheden tot 140 km/u.

Om te beoordelen of er ook een extra onderstation nodig is, is er door bureau Railwaysafe een zogenaamde netanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat een extra onderstation niet nodig is. ProRail heeft in een review aangegeven dat deze netanalyse goed is uitgevoerd en dat de conclusies correct zijn. Enige item dat niet is meegenomen is het feit dat ProRail normaal gesproken 4000 Ampère wil kunnen leveren. In de netverklaring zijn echter baanvakken benoemd waar een stroomafnamebeperking is ingesteld door de netbeheerder van ProRail. In dit geval zou ook voor de lijn Landgraaf – Kerkrade-West een stroomafnamebeperking moeten gaan gelden. Voor het lichte materieel waar Arriva mee rijdt heeft dit geen enkel gevolg.

Op basis van bovenstaande informatie zijn 6 mogelijke varianten verder uitgewerkt, namelijk:

- Nulvariant: instandhouding van het ZLSM-spoor (Miljoenenlijn) (paragraaf 8.1.1);
- Ontwerp variant 1: Samengebruik (paragraaf 8.1.2);
- Ontwerp variant 2a: Parallelspoor Arriva en ZLSM (paragraaf 8.1.3);
- Ontwerp variant 2b: Parallelspoor Arriva en ZLSM (paragraaf 8.1.4);
- Ontwerp variant 3a: Terugtrekken ZLSM naar Kerkrade-West (paragraaf 8.1.5);
- Ontwerp variant 3b: Terugtrekken ZLSM naar Kerkrade-West (paragraaf 8.1.6).

Deze varianten worden hierna verder toegelicht.

9.1 Nulvariant: instandhouding van het ZLSM-spoor (Miljoenenlijn)

De Provincie Limburg is sinds december 2013 eigenaar van het spoor (de Miljoenenlijn) tussen Kerkrade, Simpelveld en Schin op Geul. Het onderhavige traject Kerkrade-ZLSM – Kerkrade-West maakt hier deel van uit. De overname van het ZLSM-spoor door de Provincie Limburg is gericht op een duurzame instandhouding ervan, zodat de ZLSM haar museumbedrijf kan blijven exploiteren. In de gebruiksovereenkomst tussen ZLSM en de Provincie Limburg ten behoeve van het gebruik van het spoor is in artikel 9 opgenomen dat de Provincie Limburg medegebruik van (delen van) de spoorlijnen mogelijk kan maken. Daarbij garandeert de Provincie Limburg voortdurend gebruik van die delen door ZLSM zonder extra kosten voor de ZLSM.

Bij het besluit tot overname van de museumspoorlijn hebben Provinciale Staten middelen gevoteerd ten behoeve van groot onderhoud en instandhouding van dit spoor. Daarbij is het gedeelte Kerkrade-ZLSM – Kerkrade-West – uittakpunt Avantislijn buiten beschouwing gelaten. Overweging daarbij was dat er voor het betreffende trajectdeel nog besluitvorming over de Avantislijn was voorzien. Feitelijk is deze besluitvorming heden aan de orde.

De onderhoudstoestand van het betreffende spoortraject is slecht. Dat betekent dat, indien er besloten zou worden om de doortrekking van de Heuvellandlijn naar Kerkrade-West nu geen doorgang te laten vinden, er alsnog investeringen in achterstallig onderhoud aan de museumspoorlijn nodig zijn. Met andere woorden: ook 'niets doen' in het dossier Kerkrade-West kost geld vanwege noodzakelijk onderhoud ten behoeve van gebruik door de ZLSM.

Om deze koppeling met het ZLSM-dossier te concretiseren is er door de ZLSM een inventarisatie gemaakt van het achterstallige onderhoud op het betreffende baanvak. Dit baanvak strekt zich uit vanaf station Kerkrade-ZLSM tot aan het uittakpunt van de toekomstige Avantislijn nabij het spoorviaduct Locht en is daarmee ca. 3 km lang.

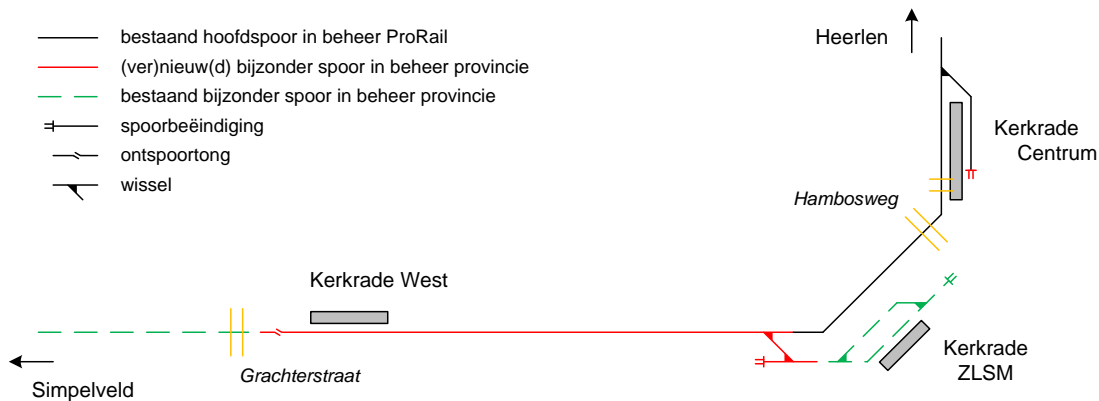


Provinciale spoorlijn ten behoeve van ZLSM (lichtblauw) en beoogde Avantislijn (rood)

9.2 Ontwerp variant 1: Samengebruik

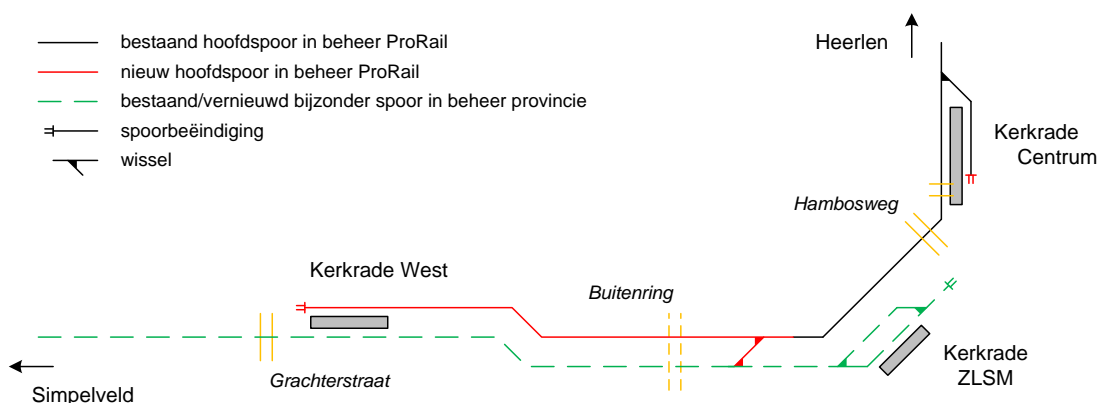
In de bestaande situatie is een enkelsporige verbinding aanwezig van Kerkrade-Centrum naar Simpelveld welke nu uitsluitend bereden wordt door de ZLSM. Het nieuw aan te leggen station Kerkrade-West is voorzien aan de oostzijde van de overweg Grachterstraat zodat het voorplein van het station in het verlengde van de Akerstraat komt te liggen. Om zowel de beoogde reizigerstreindienst van Arriva met een korte kering op Kerkrade-West als de ZLSM treinen te kunnen faciliteren hoeft enkel in een zijperron te worden voorzien. Tussen twee treinen van Arriva door kan de ZLSM dan naar Kerkrade-ZLSM of in omgekeerde richting rijden. Met een zijperron kan de bestaande spoorlay-out gehandhaafd worden. Het spoor richting Kerkrade-Centrum volgt dan volledig het bestaande alignment. Het zijperron ligt aan de noordzijde van het bestaande (enkel)spoor aan dezelfde zijde als het voorplein. De ligging van het perron is toekomstvast op een eventuele

uitbreiding naar een eilandperron als dit bijvoorbeeld noodzakelijk is voor de realisatie van de Avantislijn.



9.3.1 Ontwerp variant 2a: Parallelspoor Arriva en ZLSM

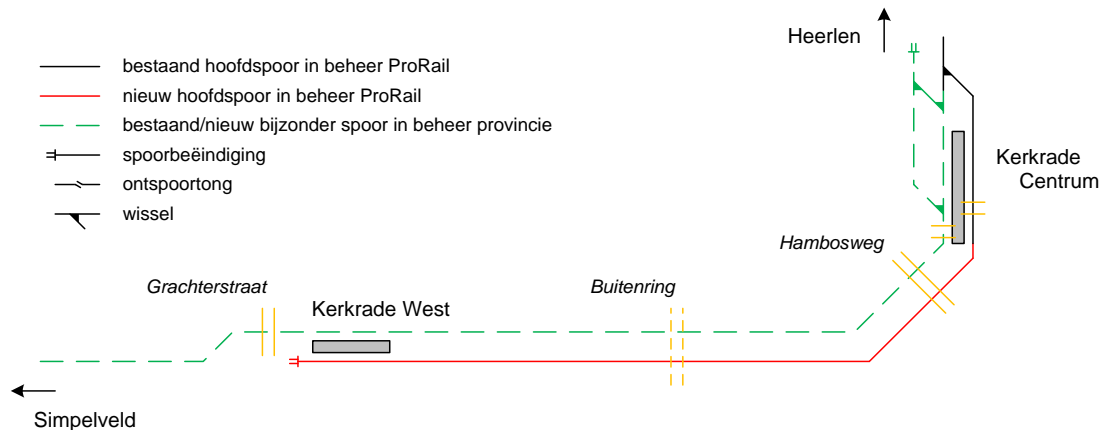
Deze optie gaat uit van de realisatie van twee parallelle stukken enkelspoor tussen Kerkrade-West enerzijds en Kerkrade-Centrum/ZLSM anderzijds. Te Kerkrade-West is daarbij voorzien in een eilandperron. De treinen van Arriva tussen Kerkrade-Centrum en Kerkrade-West rijden daarbij onafhankelijk van de treinen van ZLSM tussen Kerkrade-West en Kerkrade-ZLSM. Over de Buitenring is een tweede spoorviaduct ten zuiden van het bestaande spoorviaduct benodigd voor het tweede (parallelle) spoor.



De spoorbaan is in het verleden al dubbelsporig geweest. Het uitgangspunt is daarom dat het baanlichaam voldoende draagkrachtig is voor een tweede spoor. Uit een uitgevoerde inspectie is gebleken dat huidige conditie (toestand) van het museumspoor matig tot slecht is. Daarom is het nodig om ook in deze variant het bestaande spoor in zijn geheel te vervangen (inclusief ballast), de begroeiing rond het spoor terug te snoeien en te zorgen voor een deugdelijke afscherming van de spoorbaan. Hierbij dient ook aandacht besteed te worden aan het aanleggen van schouwpaden. Omdat de spoorssystemen functioneel gescheiden zijn is er een eenvoudigere oplossing voor de treinbeveiliging mogelijk. Om een tweede spoor de Buitenring te laten passeren kan het bestaande kunstwerk aangepast worden of een nieuwe overspanning gemaakt worden. Twee gescheiden kunstwerken kunnen ook gewenst zijn vanuit beheer & onderhoud, zowel de Provincie Limburg als ProRail hebben dan hun 'eigen' kunstwerk.

9.3.2 Ontwerp variant 2b: Parallelspoor Arriva en ZLSM

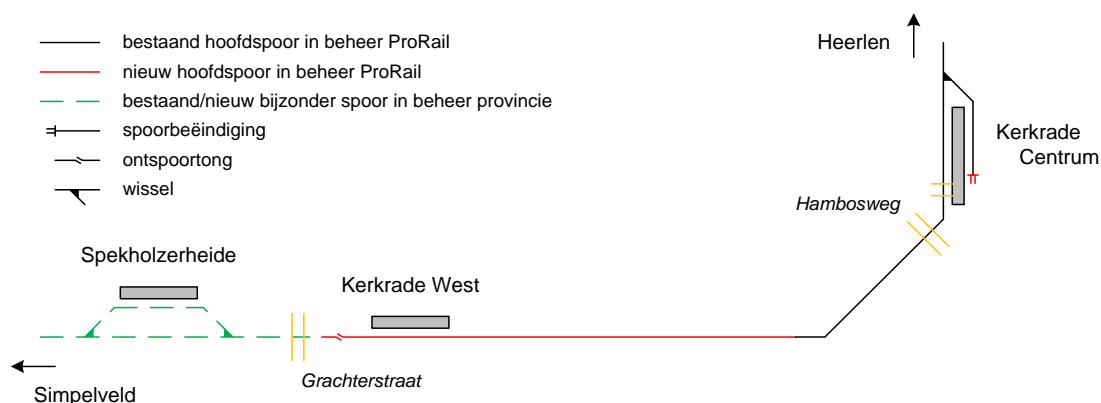
Met het principe van een dubbele infrastructuur is ook een alternatieve oplossing mogelijk. Door het 'ZLSM-spoor' aan de noord-/westzijde te projecteren en het 'Arriva-spoor' aan de zuid-/oostzijde is de ligging toekomstvast voor een eventuele Avantislijn, én kan de ZLSM weer doorrijden (over eigen spoor) naar Kerkrade-Centrum en aanlanden in directe zichtlijn met de daar gelegen musea. Voor het omlopen van ZLSM-locomotieven is ter plaatse een omloopspoor nodig wat ten koste gaat van een deel van het recent aangelegde P&R terrein.



Voordelen van de locatie Kerkrade-Centrum zijn de uitstraling op het Museumplein en een cross-platform overstap op de Arriva treinen. Belangrijk aandachtspunt is overwegveiligheid. De overweg Hambosweg wordt in deze variant dubbelsporig, en beide toegangen tot het perron vanaf de P&R- en centrumzijde gaan via een (stations)overpad.

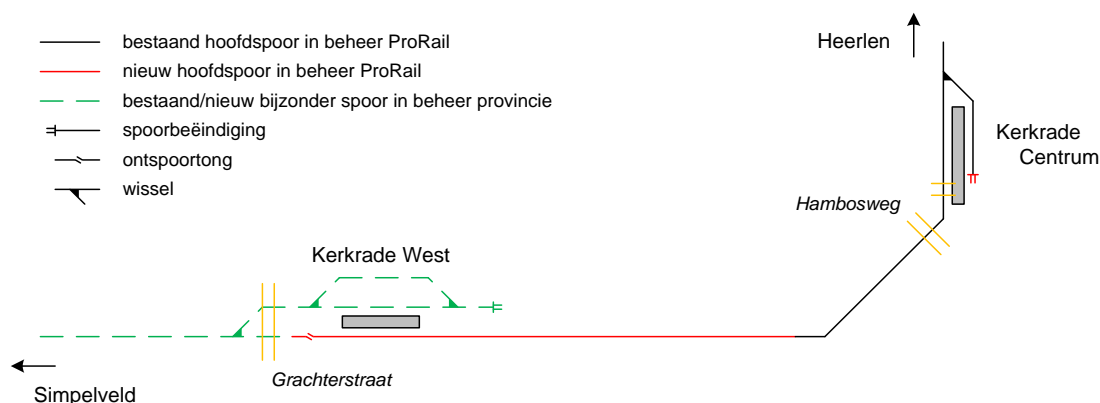
9.4.1 Ontwerp variant 3a: Terugtrekken ZLSM naar Spekholzerheide

Indien het samengebruik van het spoor door ZLSM en Arriva zoals in variant 1 uitgewerkt, door regelgeving niet mogelijk blijkt, en variant 2 met dubbelspoor te kostbaar blijkt, is een alternatief denkbaar waarbij ZLSM zich terugtrekt tot aan het huidige station Spekholzerheide, of tot het nieuwe Kerkrade-West (zie hierna variant 3b). Omdat Kerkrade-West voor de ZLSM-reizigers geen eindpunt vormt, zal deze variant aangevuld moeten worden met operationele afspraken tussen ZLSM en Arriva waarbij ZLSM-reizigers met hetzelfde ticket hun reis met Arriva kunnen vervolgen tot in Kerkrade-Centrum.



9.4.2 Ontwerp variant 3b: Terugtrekken ZLSM naar Kerkrade-West

Alternatief op variant 3a is het terugtrekken van ZLSM tot op het nieuwe station Kerkrade-West. Dit is ruimtelijk moeilijker inpasbaar, maar daarmee ontstaat voor de reizigers de mogelijkheid voor een cross-platform overstap tussen Arriva en ZLSM.



10. Kostenramingen

Door de bureaucombinatie Attica - AT Osborne – RailinfraSolutions (RHDHV) zijn van alle ontwerpen de investeringskosten en de instandhoudingskosten in beeld gebracht. Daarnaast zijn door de ZLSM de kosten in beeld gebracht van het in stand houden van de bestaande museumspoorlijn.

Variant	Raming	Jaarlijkse B&O	Opmerking
0-alternatief: Instandhouding bestaande Miljoenenlijn	€ 3,2 mln.	-	
Variant 1: Samengebruik als Bijzonder Spoor	€ 7,8 mln. + € 1,5 mln. ZLSM	€ 0,65 mln./jaar	excl. kosten voor beheers- en veiligheidsorganisatie
Variant 2a: Parallelspoor Arriva en ZLSM	€ 10 mln. + € 1 mln. ZLSM	€ 0,75 mln./jaar	
Variant 2b: Parallelspoor Arriva en ZLSM tot Kerkrade-Centrum	€ 10 mln. + € 1 mln. ZLSM	€ 0,75 mln./jaar	
Variant 3a: Terugtrekken ZLSM tot Spekholzerheide	€ 7,6 mln. + € 0,9 mln. ZLSM	€ 0,55 mln./jaar	Looproute Spekholzerheide - Kerkrade-West niet meegenomen
Variant 3b: Terugtrekken ZLSM tot Kerkrade-West	€ 8,1 mln. + € 1 mln. ZLSM	€ 0,55 mln./jaar	

Alle prijzen zijn prijspeil 2017, exclusief BTW, bandbreedte +/- 30%. Uitgezonderd de kosten instandhouding ZLSM-spoor; deze zijn prijspeil 2016. Het betreft deterministische SSK-ramingen. In de ramingen zijn niet opgenomen eventuele kosten ProRail, kosten bodemsanering en eventuele versterking/vervanging van bestaande kunstwerken. Deze ramingen zijn niet gevalideerd door ProRail.

Bij de varianten 2a en 2b is in de kostenraming rekening gehouden met de realisatie van een nieuw enkelsporig viaduct over de Buitenring. Momenteel wordt nog een analyse uitgevoerd naar de draagkracht van de bestaande faunapassage over de Buitenring. Dit kan leiden tot kostenoptimalisatie.

De kostenraming ZLSM-spoor ziet er als volgt uit:

- Deel 1: spoor station Kerkrade-ZLSM € 450.000,-
- Deel 2: beheergrens ProRail – overweg Grachterstraat € 1.750.000,-
- Deel 3: overweg Grachterstraat € 110.000,-
- Deel 4: overweg Grachterstraat – uittakpunt Avantislijn (km 9,1) € 900.000,-

Totaal (exclusief BTW, prijspeil 2016)

_____ +
€ 3.210.000,-

Bij een keuze voor variant 1 is er aanvullend € 1,5 mln. excl. BTW benodigd ten behoeve van noodzakelijk onderhoud aan de aansluitende delen 1,3 en 4 van het ZLSM-spoor. Bij alle andere varianten is er aanvullend € 0,9 à € 1 mln. nodig voor instandhouding van de delen 3 en 4 van het ZLSM-spoor.

11. Conclusie

In voorgaande analyse zijn voor doortrekking van het spoor naar Kerkrade-West de onderwerpen exploitatie, stationsomgeving, spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, juridisch kader en de infrastructurele opgave op hoofdlijnen uitgezocht. Hieronder worden de kansen en knelpunten samengevat.

KANSEN	
Exploitatie	Binnen de huidige dienstregeling kan worden doorgereden naar Kerkrade-West. Dit kan kostenneutraal of goedkoper plaatsvinden door het compenseren met wijzigingen in het busnet.
	De reizigers uit Kerkrade-West zijn sneller in Heerlen met een kwalitatief beter product voor een ongeveer dezelfde prijs.
	Station Kerkrade-West zal naar verwachting 800 tot 1000 reizigers per dag trekken.
Stationsomgeving	voor de realisatie van het treinstation/transfeerium is in 2014 een bestemmingsplan vastgesteld en zijn al diverse panden/gronden aan de Industriestraat door de gemeente aangekocht.
Spoorverdubbeling	De spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf welke randvoorwaardelijk is voor Kerkrade-West wordt gerealiseerd en zal vanaf 2021 operationeel zijn.
Juridisch kader	-
Infrastructurele opgave	Er moet sowieso onderhoud gepleegd worden aan het spoor, waarvoor de kosten geraamd worden op € 3,2 mln.. Deze onderhoudskosten vallen duidelijk lager uit indien het betreffende spoor wordt opgewaarderd voor regulier personenvervoer.
	Voor de infrastructurele invulling zijn meerdere varianten mogelijk, die qua investeringskosten relatief dicht bij elkaar liggen nl. tussen de € 7,6 mln. en € 10 mln.

AANDACHTSPUNTEN EN RISICO'S	
Exploitatie	De reizigersaantallen bestaan in belangrijke mate uit mensen welke thans de bus gebruiken. Het aandeel nieuwe OV-gebruikers is beperkt en wordt op circa 200 bewegingen per dag geschat.
Stationsomgeving	-
Spoorverdubbeling	-
Juridisch kader	De variant samen gebruik (Bijzonder Spoor) maakt medewerking ProRail buiten haar eigen beheergebied noodzakelijk.

	Het is denkbaar dat de Inspectie IL&T ingrijpt indien zij de toepassing van de status bijzonder spoor oneigenlijk acht.
	Daarnaast moet rekening worden gehouden met diverse aanvullende verplichtingen voor de Provincie Limburg om de veiligheid van het systeem te garanderen. Daarvoor is aanvullende kennis en budget nodig.
	De variant samen gebruik (Hoofdspoor) kent extra risico's voor de ZLSM. Op het moment waarop deze rapportage wordt opgesteld mag de ZLSM aan de zijde van Valkenburg niet meer op het hoofdspoor rijden. Indien ZLSM in de toekomst wel weer tot het hoofdspoor wordt toegelaten is het denkbaar dat dit slechts met een deel van het materieel mag gebeuren. M.n. bij de lichte Railbus zal aangetoond moeten worden dat het materieel goed detecteert.
Infrastructurele opgave	De totale investeringskosten € 8 à € 10 miljoen. (excl. BTW en excl. eventuele opslagen ProRail) voor het spoorgedeelte tot Kerkrade-West, Daarbij komen € 1 à € 1,5 mln. (excl. BTW) investeringskosten voor achterstallig onderhoud aan de aansluitende ZLSM-spoordelen.
	De jaarlijkse instandhoudingskosten van de spoorlijn nemen toe. Daarvoor is structureel ca. € 0,7 mln./jaar nodig.

12. Advies

Met dit adviesdocument is de verkenning naar station Kerkrade-West afgerond. Er is getracht de kansen en risico's van een dergelijk project op hoofdlijnen in beeld te brengen. Mocht er besloten worden verder te gaan met het project Kerkrade-West, dan zullen de volgende punten nog verder moeten worden uitgezocht:

- Het opstellen van een MKBA;
- Een definitieve uitwerking van de infrastructurale opgave tot een voorkeursontwerp met bijbehorende kosten;
- Het uitwerken van de vervoerskundige consequenties in de dienstregeling;
- Het definitief uitwerken van het juridisch kader en beheerafspraken in overleg met ProRail en IL&T;
- Het updaten van het plan voor de stationsomgeving.

Alles overziende biedt het dossier Kerkrade-West enkele belangrijke kansen. Voor de gemeente Kerkrade is de realisatie van het station een belangrijke aanjager voor de vitalisering van de wijken in Kerkrade-West. Voor de vervoerder is het aantrekkelijk om richting de reizigers met de trein een kwalitatief beter product aan te bieden zonder meerkosten. Daarnaast dient de Provincie Limburg als eigenaar van het spoor in elk geval te investeren in de betreffende spoorlijn: minimaal om bediening door de ZLSM te kunnen continueren, of maximaal om zowel ZLSM als Arriva te laten exploiteren.

Qua infrastructuur zijn er meerdere varianten mogelijk. Een voorkeursoplossing hangt nauw samen met het juridisch kader. Op dit moment is samengebruik op hoofdspoor niet mogelijk, en kent samengebruik op bijzonder spoor (provinciaal spoor) risico's en verantwoordelijkheden waar de Provincie Limburg geen ervaring mee heeft. Daarom lijkt variant 2b met parallelle sporen en aanlanding van de ZLSM op station Kerkrade-Centrum tegen beperkte meerkosten de minste risico's en de grootste meerwaarde te bieden.

De investeringskosten van deze voorkeursvariant bedragen ca. € 11 mln. (incl. herstel direct aansluitende ZLSM-spoor). Daarbij komen nog de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud à € 0,7 mln. Dit is een hoge investering voor een beperkt reizigersvoordeel. Het dossier moet echter niet alleen als een bereikbaarheidsopgave worden gezien. Ontsluiting van Kerkrade-West per spoor zorgt voor nieuwe kansen voor de wijken die geraakt worden door demografische verschuivingen. Daarnaast dient dit dossier mede in het licht van de ambities voor een Avantislijn beschouwd te worden. Samengevat biedt het dossier station Kerkrade-West kansen die de moeite waard zijn om in een vervolgtraject verder te onderzoeken en uit te werken.