



## Seamless Journeys Limburg

### LiRa-2 Pilot Action Trial

### Samenvatting



## 1. Inleiding

De provincie Limburg is gelegen in het zuidoosten van Nederland. De provincie wordt voor het grootste deel omgeven door buitenland; ongeveer 75% van de provincie grenst aan het naburige Duitsland (het Land Nordrhein Westfalen) en België (Vlaanderen en Wallonië). Dit maakt het een provincie met een sterk internationaal karakter.

De Provincie Limburg is één van de twaalf regionale besturen van Nederland. De provinciale besturen vormen de bestuurlijke middenlaag tussen het nationale niveau en het lokale niveau (de gemeenten). Het provinciale bestuur van Limburg heeft taken en bevoegdheden op het gebied van de ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, milieu, welzijn en zorg en voert verder beleid ter ondersteuning van de regionale economie, toerisme en cultuur.

Op het gebied van verkeer en vervoer heeft de Provincie Limburg de zorg voor een regionaal wegennet van in totaal circa 600 km lengte. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor de totstandkoming van regionaal mobiliteitsbeleid en de coördinatie van de uitvoering daarvan, in samenwerking met de gemeenten. Een onderdeel hiervan is de verantwoordelijkheid voor het regionale openbaar vervoer, een taak die de Provincie Limburg heeft vanaf 1996. Bij het regionale openbaar vervoer gaat het tot nu toe om de uitgifte van de exploitatie van het busvervoer. Op korte termijn wordt daar de verantwoordelijkheid voor twee regionale spoorlijnen aan toegevoegd. Vooruitlopend op deze overdracht van twee regionale spoorlijnen is de Provincie Limburg al enkele jaren bezig de mogelijkheden te bestuderen van de introductie van light rail op een van deze twee spoorlijnen, de verbinding Maastricht-Heerlen-Kerkrade. Hoewel bij de ontwikkeling van dit project de aandacht vooral is gericht op deze spoorverbinding zelf, wordt er ook gekeken naar toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van dit systeem, zowel in Limburg als grensoverschrijdend naar de naburige steden Liège en Aachen.

De toenemende integratie van Europa leidt tot een sterke groei van het grensverkeer. Dit treedt in Limburg des te sterker op, doordat de regio een historische verwevenheid heeft met het omringende buitenland. Dit leidt ertoe dat inwoners van de Euregio gemakkelijker dan elders over de grens wonen, werken, winkelen en recreëren. De historische grenssituatie heeft echter het grensoverschrijdend openbaar vervoer op achterstand gezet, die niet gemakkelijk is in te lopen. Dit uit zich in een beperkter aanbod (netwerk en dienstregeling), een lagere kwaliteit en een slechter imago van het grensoverschrijdende openbaar vervoer dan in vergelijkbare regionale en nationale situaties. Bij de pogingen om tot verbeteringen te komen stuit de Provincie Limburg op allerlei problemen. Daarom is in het kader van de deelname aan het LiRa-2 project besloten een diepgaande analyse te doen naar de factoren die de verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer hinderen en hoe deze opgelost of omzeild kunnen worden. Besloten is de analyse specifiek te richten op twee grensoverschrijdend spoorlijnen, namelijk Maastricht-Liège en Heerlen-Aachen.

## 2. Aanpak

Voor de inventarisatie en analyse van de belemmeringen bij de verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer zijn verschillende discussiebijeenkomsten en expert-meetings georganiseerd. Hieraan werd deelgenomen door allerlei vertegenwoordigers uit het regionale veld: de vervoersbedrijven (zowel busbedrijven als spoorbedrijven), de regionale openbaar vervoersautoriteiten, de betrokken steden en onafhankelijke experts. De bijeenkomsten van het in begin 2003 opgerichte Euregionale openbaar vervoerplatform boden een mogelijkheid de resultaten van deze discussies in breder verband te toetsen.

Een complicatie bij de uitvoering van het Limburgse deelproject binnen LiRa-2 vormde het feit dat vrij snel na de start de stad Heerlen en de stad Maastricht ieder afzonderlijk gingen deelnemen in twee andere Interreg IIIb-projecten, namelijk het HST-4i project en HST-Connect. De stad Heerlen ging samen met de stad Aachen in het kader van HST-4i werken aan een investeringsproject ter verbetering van de feeding naar het HST-station in Aachen. De stad Maastricht startte samen met de stad Liège in het kader van HST-Connect een onderzoeks- en investeringsproject ter verbetering van de spoorverbinding Maastricht-Liège. Dit vergde de nodige onderlinge afstemming om overlap in de verschillende projecten te voorkomen. Tegelijkertijd bood het de mogelijkheid om met de resultaten van deze projecten elkaar wederzijds te ondersteunen.

Al met al verkeerde het Limburgse deelproject in LiRa-2 daarmee in een zeer dynamische omgeving van verschillende openbaar vervoersconcepten, voortvloeiend uit beleidsplannen van regionale autoriteiten, en verschillende concrete projecten:

### Plannen:

- Openbaar vervoervisie van de Provincie Limburg;
- Plan voor het openbaar vervoernetwerk van de regio Aachen (*Euregiobahn*);
- Plan voor het openbaar vervoernetwerk in de provincie Belgisch Limburg (*Spartacus*).

### Projecten:

- Light rail Zuid-Limburg;
- HST-4i: verbetering feeding HST-station Aachen;
- HST-Connect: verbetering spoorverbinding Maastricht-Liège.

Daarmee werd de noodzaak steeds sterker om meer afstemming tot stand te brengen tussen de plannen en projecten van de verschillende autoriteiten. Dit leidde in 2003 tot de oprichting van een Euregionaal openbaar vervoerplatform. Daarin zijn alle partijen vertegenwoordigd die een bevoegdheid hebben over openbaar vervoer, en de openbaar vervoerbedrijven. Onderdeel van dit Euregionale platform is een coördinatiecommissie, die de besluiten van de stuurgroep voorbereidt. De eerste opdracht voor deze coördinatiecommissie is het opstellen van een Euregionale openbaar vervoervisie samen met een gefaseerd uitvoeringsplan.

Naar aanleiding van de discussies over de belemmeringen bij de verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer bleek er bij de deelnemers aan het Euregionale openbaar vervoersplatform grote belangstelling te bestaan voor een verkennend onderzoek naar een tweede, nieuwe spoorverbinding tussen Heerlen en Aachen, waarmee tevens een nieuw grensoverschrijdend high-tech bedrijventerrein zou kunnen worden ontsloten. Als onderdeel van het Limburgse deelproject in het LiRa-2 project is daarom een haalbaarheidsstudie naar deze nieuwe spoorverbinding uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd door een externe consultant, het adviesbureau DHV Ruimte en Mobiliteit BV. De resultaten van dit onderzoek zijn uitgebracht in een apart rapport.

### 3. Resultaten

In de eerste plaats heeft het project een goed inzicht opgeleverd van de belemmeringen die een verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de Euregio Maas-Rijn in de weg staan. Er zijn vier categorieën van belemmeringen onderscheiden, te weten: fysieke, conceptuele, commerciële en institutionele belemmeringen.

Wat betreft de fysieke belemmeringen gaat het in de Euregio Maas-Rijn om:

- verschillen in voltage van de elektrische systemen van de spoorwegen;
- verschillen in gebruikte tractie voor het huidige rollend materieel (diesel en elektrisch);
- verschillen in veiligheidstechniek en daaraan verbonden systemen;
- beperkte capaciteit van het spoorwegnetwerk op enkele plaatsen.

De conceptuele belemmeringen zijn:

- gebrek aan een gezamenlijk plan en aanpak voor de verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer;
- gebrek aan moderne treinen en ander rollend materieel;
- slecht imago van grensoverschrijdend openbaar vervoer door lage kwaliteit en gebruik van grensoverschrijdende verbindingen door drugsgebruikers.

De commerciële belemmeringen zijn:

- verschillen in nationale en internationale tarieven en kaartjes;
- geen mogelijkheden geïntegreerde kaartverkoop;
- problemen bij de verrekening van kosten en opbrengsten tussen de vervoerbedrijven.

De institutionele belemmeringen zijn ten slotte:

- geen beschikbaarheid van subsidiegelden voor grensoverschrijdende trajecten;
- geen internationale afspraken over veiligheidssystemen;
- geen internationale richtlijnen voor de samenwerking van spoorbedrijven op grensoverschrijdende baanvakken.

Als belangrijkste mogelijkheden om deze belemmeringen te doorbreken of te omzeilen wordt gezien:

- verbeterde communicatie en afstemming tussen de Euregio partners met betrekking tot planvorming en projecten;
- grotere betrokkenheid van de spoorwegbedrijven om de exploitatie van grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren;
- meer professionele, politieke en financiële ondersteuning voor projecten.

Het eerste punt heeft voor het belangrijkste deel al vorm gekregen in de oprichting van het Euregio openbaar vervoerplatform. Daarvoor bestond er al wel een werkgroep waarin vooral de openbaar vervoerbedrijven afspraken maakten rond de exploitatie van of gezamenlijke informatieverstrekking rond grensoverschrijdende verbindingen. Dit had echter maar een beperkte invloed doordat het alleen betrekking had op de dagelijkse gang van zaken. Met het

Euregionale openbaar vervoerplatform is er een bredere, ook politieke ondersteuning, ook op het beleidsmatige vlak. Dit geeft een structureel steviger basis aan de samenwerking in de Euregio. De spoorwegbedrijven zijn in de Interreg III-b project HST-4i en HST-Connect vanaf het begin betrokken. Enerzijds is dit logisch aangezien het om uitvoeringsprojecten gaat, maar te vaak is in het verleden gebleken dat deze betrokkenheid pas ontstond nadat het project al voor een groot deel gevormd was. Dit kwam dan de snelheid van uitvoering vaak niet ten goede. De gelijktijdige betrokkenheid van publieke en (semi-)private partijen eist dat men elkaars belangen onder ogen ziet en gezamenlijk tot oplossingen komt.

De hechtere samenwerking en onderlinge afstemming heeft ten slotte tot het besef geleid dat, willen we Europa, juist op het regionale schaalniveau, dichterbij de burger brengen, het noodzakelijk is om grensoverschrijdend de zaken aan te pakken. Dit besef, met name ook op politiek niveau, heeft er al toe geleid dat bredere ondersteuning en meer financiën (ook Europees!) voor projecten beschikbaar is gekomen.

Het haalbaarheidsonderzoek van DHV heeft een mogelijk alternatief opgeleverd voor de capaciteitsproblemen op het baanvak van Heerlen naar de Duitse grens. Dit alternatief wordt meegenomen in de ontwikkeling van de openbaar vervoervisie voor de Euregio Maas-Rijn.

De ontwikkeling van het Euregionaal openbaar vervoerplan zal naar verwachting in 2006 uitmonden in concrete voorstellen. De uitvoeringsprojecten HST-4i en HST-Connect lopen nog door tot 2008. Voorlopig dus tijd genoeg om de kennis die verkregen is met het LiRa-2 project Seamless Journeys toe te passen in de concrete verbetering van grensoverschrijdende verbindingen in de Euregio Maas-Rijn.