

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

Na 13 jaar 'ontwikkeling' is er een nieuw ontwerp bestemmingsplan tot aan Mosae Forum voor de Tram naar Hasselt gepubliceerd.

Dit rapport is geschreven als haalbaar en OV technisch het beste alternatief met volgens de onafhankelijke geconsulteerde experts de meeste reizigerskilometers.

Indien de eisen worden gematigd (geen goederen, 2x ipv 4x per uur, niet door naar Randwijck) is er wél een alternatieve keuze voor de aanleg van rails geschikt voor een trein/tram lightrailverbinding. Rails en infra tot en met station Maastricht. Exploitatie is aan de markt danwel een binnenlandse vervoerder. De politiek gaat niet over exploitatie zo getuigen nog steeds lege gloednieuwe rails en perrons bij Breda richting Antwerpen en goederenterminals in Born en Lanaken.

De kunst is politiek, techniek en exploitatie bij elkaar te brengen en in dit geval vanuit de belangen van Vlaanderen, de beide Limburgen en de steden Hasselt en Maastricht en omliggende gemeenten gezamenlijk. Niet als kritiek maar opbouwend en constructief en zo feitelijk mogelijk wordt gepoogd in dit rapport U gezamenlijk een haalbaar alternatief te schetsen. In de bijlagen treft U de openbare rapporten aan die ten grondslag liggen aan deze analyse. De vertrouwelijke rapporten met onder andere marktinformatie kan ik helaas niet noemen. Dit om te bewijzen hoe intens en diep en door veel mensen samengewerkt is om te komen tot deze rapportage. Al deze mensen worden bedankt voor hun vertrouwen.

Het weerwoord van de Gemeente Maastricht is onjuist: het spoortracé is wel mogelijk. Max 2x per uur. Het onderzoek te Eijsden, wetenschappelijk bewezen (zie bijlage) bewijst dat vanaf daar 46 km gemiddeld gereisd wordt. En met maar de helft van/naar Maastricht (station CS, Randwijck en west-binnenstad samen). Waarom zou dan 90% in Maastricht West moeten zijn voor de tram? Omdat één adviesbureau alle theorie model-prognoses maakt op ambtelijk verzoek? En er geen wetenschappelijk onafhankelijk onderzoek gedaan is?

This is the Railmap from the year 1868.

The Province of Limburg is located in the southeast of the Netherlands with 77% of its borders to Germany and Belgium. Only in 1867 it became part of the Netherlands, an additional Province to the '7 Provinces of Holland'. Today centrally located in-between main economic European centres and highly populated. The first rail came from Germany in 1853 and the 2nd and 3rd from Belgium. Belgium trains ran through 3 countries. 12 years later the first Dutch Rail connection became reality. In 1898 the 3 country railway line was Nationalized and spit up. It took 45 more years to construct the railway line to Eindhoven.

Bron: EU Jüncker Plan Connecting Europe Facility aanvraag getekend door Gouverneur Bovens en Ministerie Infrastructuur en Milieu, maart 2015, beloond met 50% € 4,7 mln EU steun als een van de grote EU projecten 3EUStates2cross.



Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

Aanleiding

Hiernaast treft U de nieuwe Nederlands Limburgse ov netwerk kaart aan voor de periode tot 2031. Dit is het resultaat van een jarenlange voorbereiding met markt analyse en technische do's and don'ts. U ziet ook dat niet alleen treinen zijn ingezet maar ook 2 nieuwe snelbuslijnen naar Duitsland. Naast de bestaande succesvolle buslijn 50, 8 bussen per uur door het heuvelland Maastricht – Aken. Ook nieuw zijn een bus Heerlen, Hoge school Zuyd, stadion Kerkrade, Aken en een directe trein Maastricht–Valkenburg-Heerlen-Aken. In Noord Limburg wordt een majeure verbetering en 100% CO2 reductie gerealiseerd naar Nijmegen met spoorverdubbeling en elektrificatie van dieselspoor. Dit leidt ertoe gezamenlijk met 8 keer per uur een Intercity Amsterdam – Limburg tot een fijnmazig en excellent vervoersysteem. Een wens en doelstelling is nog de verbinding naar Aken te verbeteren. Aken is een bottle-neck technisch. De EU heeft juli 2017 Euro 28 miljoen hiervoor beschikbaar gesteld. De potentieel rendabele lijn is Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Ook de trein (1x per uur bediening naar Luik) is de derde grensoverschrijdende trein van Nederland (na Roosendaal en Arnhem) is en de 2° van Wallonië (voor Lille, achter Luxemburg).

L'Histoire se repete. De historische stap is door de Provincie na consultatie van betrokkenen en marktpartijen gezet voor Zuid-Limburg. Speciale Duits Nederlands Belgische (veiligheid en voltagesystemen) treinen zijn aanbesteed voor de jaren 2016 tot 2031 De Provincie gaat de Maaslijn t/m Nijmegen elektrificeren, waardoor een (rendabele) (snel)trein Nijmegen-Venlo-Maastricht tot de mogelijkheden behoort. Wat Zuid-Limburg 12 binnenkomende en vertrekkende intercity's per uur kan geven. Nog los van de grensoverschrijdende (snel)treinen naar Luik, Düsseldorf en Aken-Keulen.

Dit rapport heeft als doelstelling zo feitelijk mogelijk te zijn en beschrijft de kansen, bedreigingen en uitdagingen en geeft antwoord op de volgende vragen:

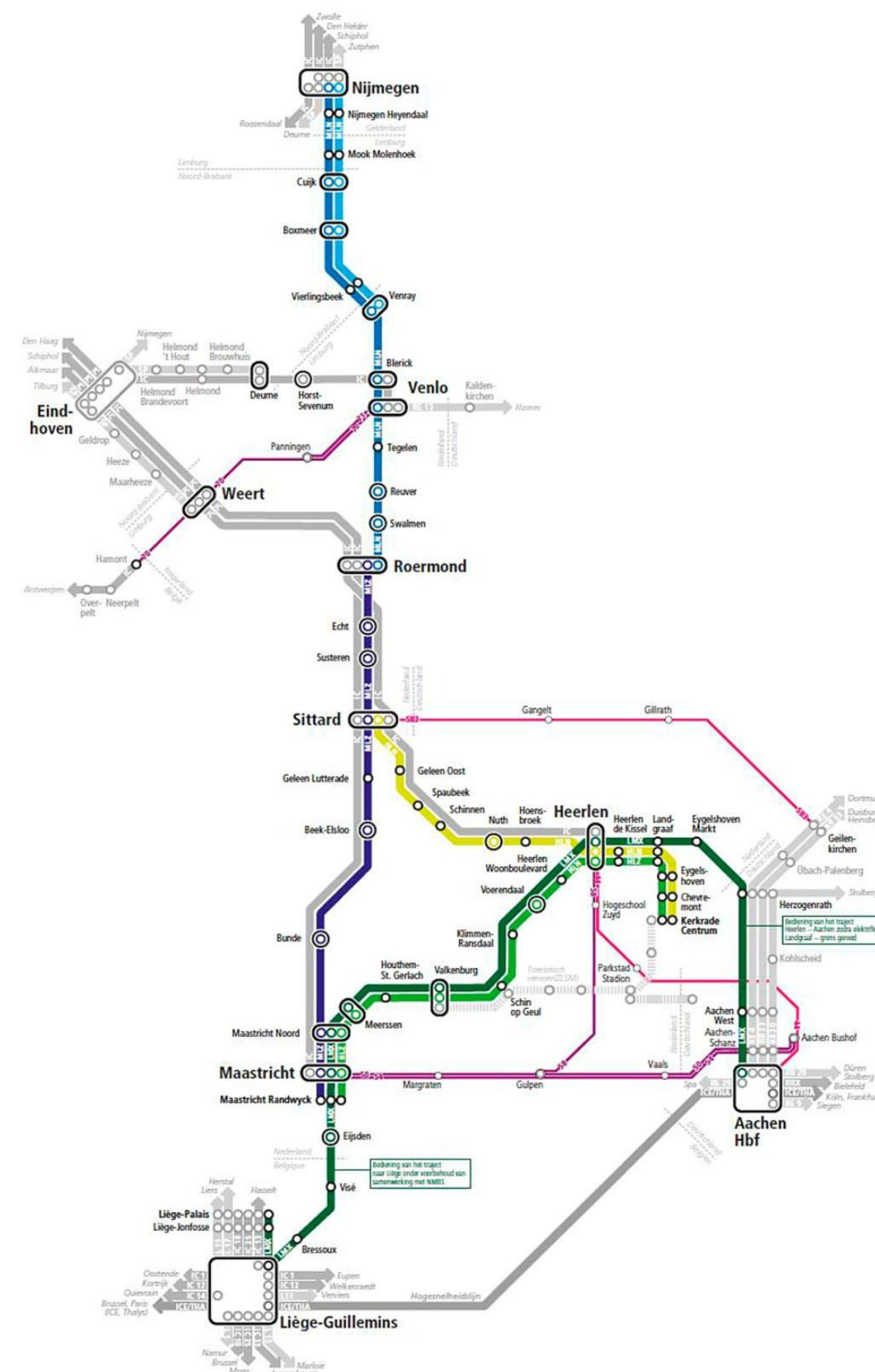
1. De marktanalyse voor logistiek/goederen en het OV reizigers gebruik Vlaanderen-Limburg
2. De techniek en kansen
3. Aanbevelingen & Conclusies

Opdrachtgever:

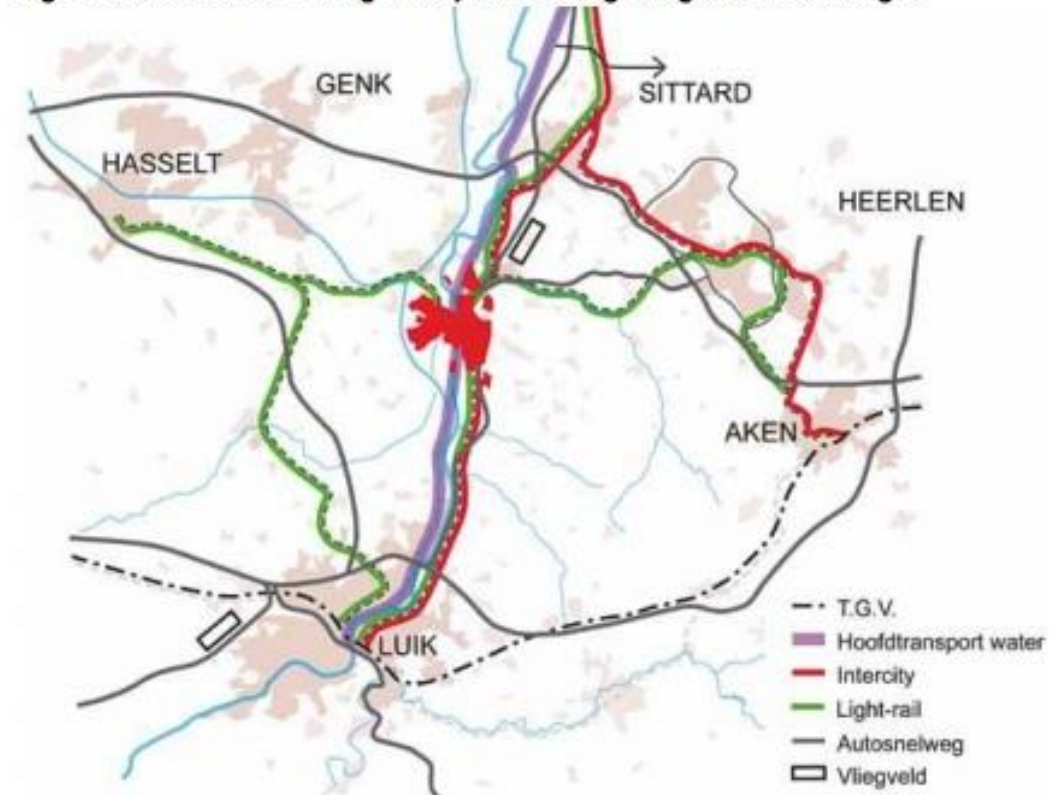
Eigen werk en initiatief

Na consultatie van o.a. : Gemeenten, Reizigersverenigingen, Ingenieurs, Hoge Scholen in beide Limburgen, Universiteiten, Toerisme Bureaus's , Rijksdiensten Prorail en Ministerie, vervoerders in Vlaanderen/België en Nederland

Nico Nollen  NI European Consultancy BvBa B-NL



Figuur 2.1. Versterken Euregionale positionering met goede verbindingen.



Bron: Gemeente Maastricht (2012) Structuurvisie 2030

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

De prijs van een 2^e klas treinkaartje Eijsden-Visé met 2 personen komt overeen met de km kostprijs van deze luxe Bentley cabrio (bron autogids.be en nsinternationaal.nl).



It's the economy Stupid !

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen. Dit rapport is geschreven door een econoom met hulp van ingenieurs. Vervoer is alleen op langere afstand en met een gemiddeld hogere snelheid rendabel. Intercity's zijn in Nederland volledig rendabel. De Lijn Amsterdam-Maastricht behoort tot de top 2 in Nederland. Vervoerders kijken uitsluitend naar €'s. En minder naar aantallen mensen. Spitsverkeer kost geld, een vervoerder wil graag een spreiding van gebruikers, toeristen, zakenbezoek etc buiten de spits omdat er anders in de daluren te veel lege stoelen aangeboden worden. En de vervoerder verkoopt een kaartje per km. Zijn kostprijs is tijd en de trein. Dus een snellere trein met minder stops levert meer op want er wordt in de tijd verder gereden. Je zou als econoom zeggen verlaag de prijs van de treinkaartjes van intercity's en verhoog ze drastisch voor stoptreinen of trams. De grote lijnen ICE, Thalys (ook de Thalys Amsterdam –Brussel die wel snel over de HSL lijn rijdt) en Eurostar zijn allen volledig rendabel. En maken een forse groei door in onze steeds Europese samenleving. Maastricht is een mooi voorbeeld. Zonder exact gecontroleerd te hebben (tijd ontbreekt) zijn er +/- 38% westerse allochtonen. Een EU smeltkroes die niet alleen de stad bezoekt maar er ook woont. En deze groep mensen compenseert volledig de vergrijzing en zelfs de groep jongeren in geheel Zuid-Limburg is hierdoor gestegen. (foto's op deze pagina volledig benutte Maaslijn Roermond-Nijmegen wordt uitgebouwd van 18.000 naar 25.000+ reizigers per dag. En van diesel naar elektrisch met 0% CO2 uitstoot (bron website Prorail NUON wind energie op zee voor de trein).

De auteur.

De auteur heeft in 2012-2014 en 2016 meegeschreven aan meerdere rapporten voor de Provincie&Arcadis voor de verbetering van het baanvak Maastricht – Luik. Ook is hij o.a. mede initiatiefnemer van de Maastricht-Brussel Express en heeft de enige Thalys trein die Maastricht ooit heeft aangedaan afgehuurd met een business club. Het pareren van de Nationale in het bijzonder centralistische belangen is vaak de uitdaging. De overheid gaat over de infra, maar de exploitatie is aan de (Europese) markt. Ook is ruime ervaring met EU subsidies, in alle programma's (b.v. voor de Provincie Maaslijn EU subsidies en de A2 tunnel). In 2012/13 is mede-het initiatief genomen voor de directe sneltrein Aken-Maastricht. In 2015 is iov Provincie en Sittard de grote EU Jüncker plan CEF aanvraag geschreven voor VDL NEDCAR en de 3EUstates2cross IC trein aanvraag Limburg naar Duitsland en België. Dit is met Arcadis België en Nederland na een gewonnen Europese aanbesteding iov de Provincie uitgewerkt. Dit rapport is geschreven met een brede economische inbreng en gecontroleerde technische aannames en kosten. De inhoudelijke toetsing heeft met name plaatsgevonden door een intensief contact en vrije gedachtegang met een veelvoud aan (top) organisaties. Ook is voorheen intensief met de voormalige projectmanager van De Lijn opgetrokken (en de projectnaam Tram Vlaanderen-Maastricht bedacht) en er zijn met de Lijn duo presentaties gegeven te Londen, Marseille, Valenciennes, Lille, Montpellier etc met o.a. EU steun als gevolg.

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

Het marktonderzoek voor de Tram Vlaanderen Maastricht

Er zijn 2 onderzoeken gedaan: een onderzoek op de bussen (6x per uur 1.400 reizigers per dag) via enquêtes en een modelstudie prognose. Ook heeft de Provincie december 2016 geënuquêteerd op alle verbindingen (niet verwerkt in het bestemmingsplan).

Hierbij de informatie over de feiten (de auteur heeft een afkeer van vervoersmodellen in de grensstreek: vanwege grote culturele verschillen voor werken, studie en familie onjuist en heeft een voorkeur voor meten: enquêtes en tellingen).

De trein Heerlen-Maastricht telde (2012-2013) 10.321 reizigers per dag, gemiddelde afstand 15,8 km zonder meegeteld de mensen die overstappen van toen Veolia (nu Arriva) naar NS. Dit zijn de telcijfers van de vervoerders:

Vanaf noordzijde NS Concessie	2016 cijfers <u>in- en uitstappers</u> bron: http://www.treinreiziger.nl/aantal-en-uitstappers-per-station-2013-2016/
Maastricht CS	15.524 (excl. Arriva en aanname NMBS)
Heerlen	7.130 (excl. Arriva)
Maastricht Randwyck NS	1.792 (excl. Arriva en aanname NMBS)
Sittard	12.159
Roermond	13.136 (excl. Arriva)
Eindhoven NS	61.844
Utrecht (div stations)	+/- 200.000 (om een referentie beeld te schetsen: Amsterdam +/- 350.000)
Hasselt	15.500 (Belgische cijfers NMBS 2015 (<u>instappers</u>) dubbel geteld conform NS tellingen)
Bilzen	1.146 bron: https://public.tableau.com/profile/brecht1362#!/vizhome/NMBSReizigerstellingen2015/Station
Diepenbeek	886
Tongeren	2.064
Luik	34.248
Leuven	66.180

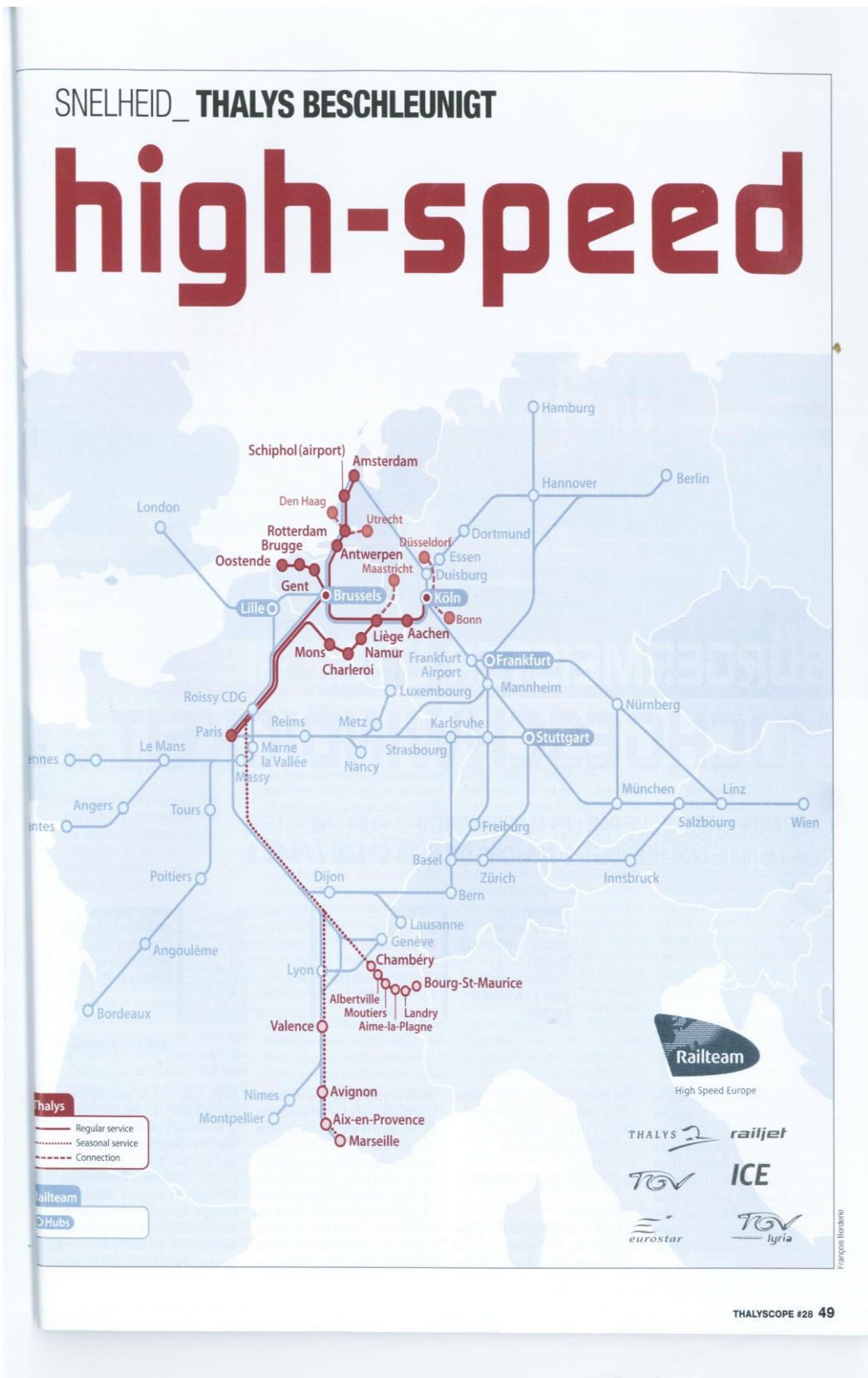
Model computer prognose tram Vlaanderen-Maastricht (bron: probleemanalyse en vervoerswaarde 30-10-2012) tot station Maastricht:

Lanaken in- en uitstappers	2.700
Diepenbeek	1.600
Munsterbilzen	1.700
Hasselt (4 haltes)	7.400
Maastricht (3 haltes incl station)	4.600

De modelprognose is dat er 4% minder passagiers zijn op het gehele traject indien niet tot station Maastricht gereden wordt. De tram zou 21% meer reizigers gaan opleveren op de B-NL grens dan geteld nu naar Luik en Aken tezamen !

Wij (velen - incl Vlaams Rekenhof) stellen grote vraagtekens bij de bovenstaande computer modelprognoses van een commercieel bedrijf. Een topstation als Randwijk naast Uni en MECC zou 35% minder mensen trekken dan Lanaken. En de tram zou te Diepenbeek en (Munster)Bilzen de getelde NMBS cijfers bijna 2x overtreffen.

In de modelprognose scoort ook Nijmegen – Kleve zeer hoog. Een lijn die nooit gebouwd gaat worden vanwege te weinig vraag. De tram zou zelfs vóór Arnhem de 2^e rail verbinding gaan worden van geheel Nederland (na Antwerpen-Rotterdam) met 3.900 reizigers op de grens per dag conform de model prognose. Het niet doorrijden tot aan station Maastricht zou 4% reizigers kosten. Niet bekend is hoe dit is gemeten. Enkele buschauffeurs van de Lijn zijn bevraagd. Die geven met hun jarenlange ervaring aan dat ongeveer de helft in hun bus stapt op station en de rest op de andere haltes in Maastricht. De nieuwe extra reizigers zijn nooit bevraagd en reizen naar verwachting over een langere afstand (50% verder dan geheel Maastricht zie openbare verantwoording station Eijsden als bijlage).



Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)



bron: www.zuidlimburg.nl

Via losse kaartverkoop en enquêtes zijn de volgende totaal aantal reizen per dag vastgesteld¹:

Totaal aantal ritten gemiddeld per dag op grens België-Nederland (Visé) 1x p/u trein NMBS							Studie conférence Permanente du Development Terretorial Wallonië
Jaar	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2014
Aantal ritten	734	1600	1800	2000	2247	2385	2700



Aantal ritten gemiddeld per dag op Nederlandse grenzen, 1x per uur									Lightrail
grens	Hengelo 2x p/u	Venlo 1x p/u	Landgraaf 1xp/u	Aken Bus 4x p/u	Lanaken Bus, 6x p/u	Groningen Nieuwenschans	Antwerpen grens	Arnhem grens	Hasselt Maastricht prognose
Aantal ritten	2.300	1900	690	+/- 2500	1370	456	8.000	4.000	3.900 ²

De enige niet getelde cijfers zijn de model computer prognose studie op grens Lanaken. Huidige bus 6x p/u ipv Tram 2x per uur is wel geteld.

Europeanisering, motor van de economie

In Limburg kun je grofweg stellen dat alle landelijke vestigingen van banken, verzekeringen en dienstverleners en niet te vergeten de Rijksoverheid zelf in de afgelopen 10 jaar nagenoeg gehalveerd zijn (in fte).

Een regio op eigen kracht in Europa is dan ook het thema. Nieuwe vestigers zijn Europese bedrijven die vanuit Nederland de Europese verzending en het management verzorgen.

Deze expats en internationale studenten zijn de nieuwe grootgebruikers van het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer en zorgen voor nieuwe economische dynamiek. Zonder deze ontwikkeling was Maastricht University een schim van wat het nu is, met +/- 5500 Duitse studenten en 51% buitenlanders. De Radboud Universiteit Nijmegen heeft 1200 Duitse studenten. Ongeveer evenveel als de Hoge School Zuyd. Met net zoveel studenten als de UM waarvan 13% buitenlands.

In het bestemmingsplan wordt geschreven dat 1000 studenten in Vlaanderen wonen. Echter grotendeels op fietsafstand te Kanne, Veltwezelt, Vroenhoven en Smeermaas. Er zijn geen/nauwelijks studenten te Lanaken, te ver om te fietsen. En dus is de tekst in het bestemmingsplan onjuist.

Op basis van de inkomende en uitgaande reizigers geteld door de NMBS richting Luik is het beeld dat er minimaal 3 tot wellicht 4x zoveel binnenkomende reizigers richting Maastricht zijn dan uitgaand. Ihkv dit (Quick) onderzoek is dat ook nog nagevraagd bij de Directie Zuid-Nederland van de NS maar die wilden geen cijfers geven aangezien dit marktgevoelige bedrijfsinformatie is. Voor de Lijn naar Hasselt gaan wij voorzichtigheidshalve uit dat de verhouding gebaseerd op de huidige waarnemingen op Heuvellandlijn en Luik ook zal zijn 20-30% van Maastricht en de overgrote meerderheid naar Maastricht en verder (50% verder via overstap te station Maastricht).

Veel reizigers zijn niet zichtbaar voor de Nederlandse statistieken. Zo is bijvoorbeeld de kaartverkoop per trein naar België voor 80% in handen van NMBS, website en call center in Brussel. Slechts 20% gaat via de NS. En alleen die laatste cijfers komen in de Haagse burelen boven tafel en dan wordt het grensoverschrijdend OV per trein veelal onderschat. Ook de chip gegevens hebben geen data van Belgische reizigers.

Ten onrechte staat er 3x in het bestemmingsplan dat Hasselt via een overstap tram naar trein verbinding geeft naar Brussel en Antwerpen. Voor Brussel nooit, dit gaat via Luik altijd sneller (en goedkoper – een vervoerder). Antwerpen heeft veel minder (20x minder is de hypothese) vervoersvraag en soms is dat sneller via Hasselt en soms via Luik.

¹ Bron: RenM Matrix, Presentatie Kaartonderzoek, 455 enquêtes op de trein Visé-Maastricht.

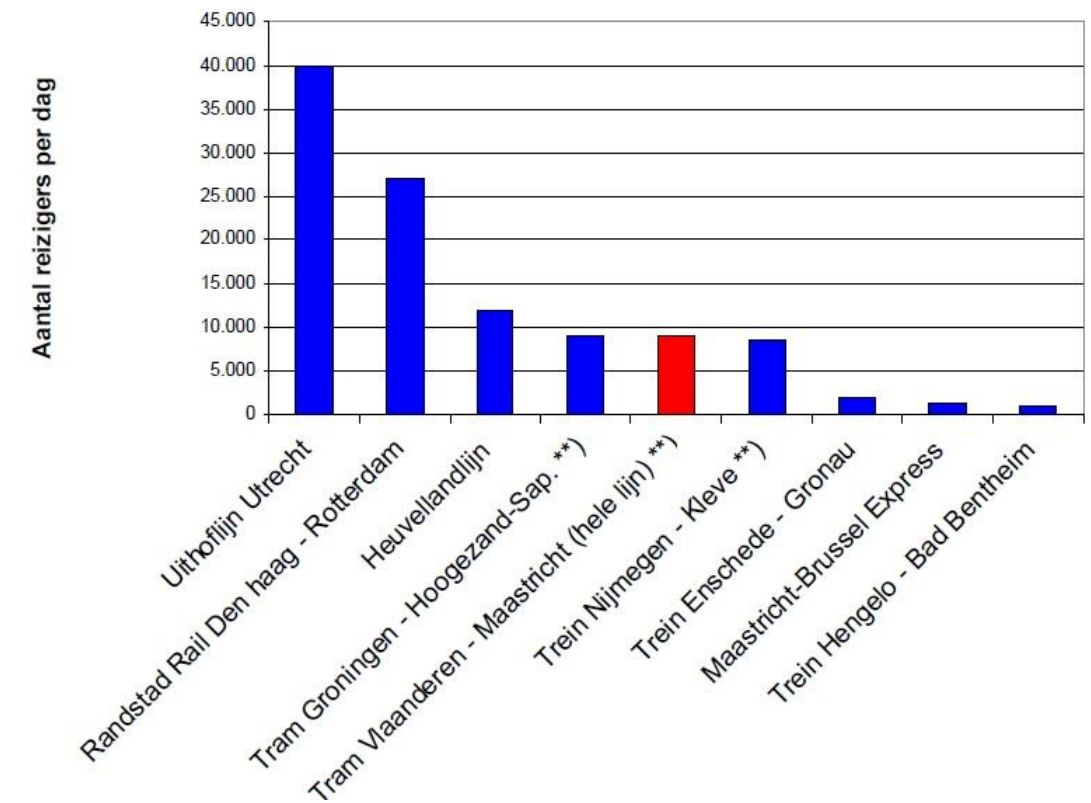
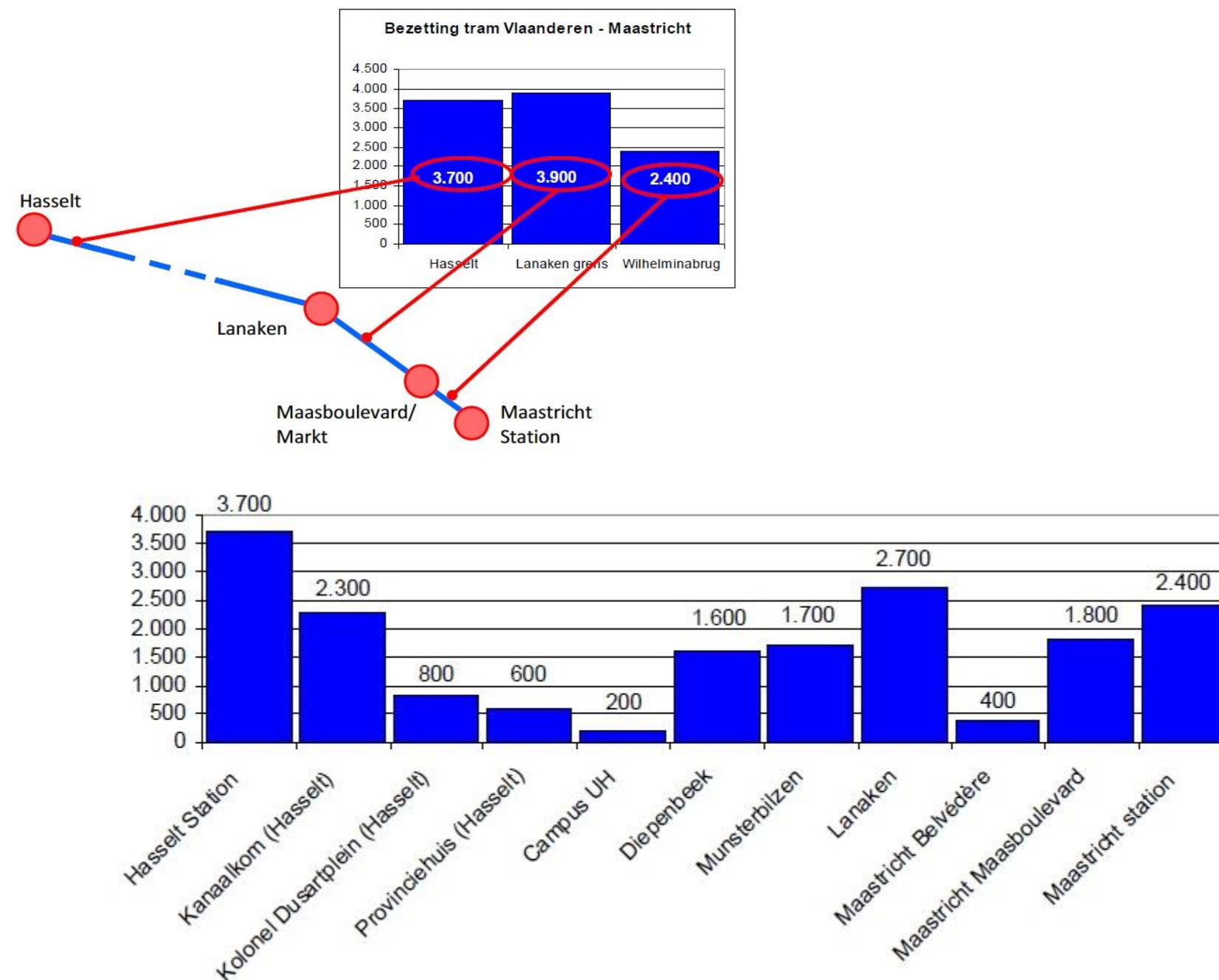
² Studie Vervoerswaarde Tram Vlaanderen Maastricht oktober 2012

Resultaten openbaar modelonderzoek Tram 2012 iov gemeente Maastricht

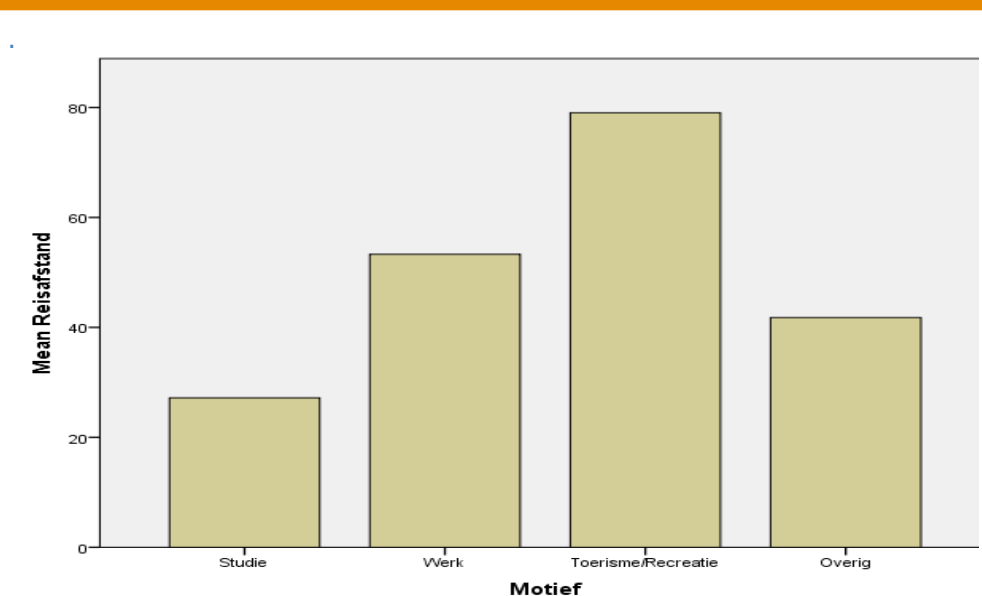
Op onderstaande cijfers van een openbaar rapport iov de Gemeente Maastricht waar geen bijlage bij zit van validatie noch representativiteit is de gehele Maatschappelijke Kosten Baten Analyse gebaseerd (MKBA) en is gebruikt in de Rechtelijke onderbouwing en in alle procedures. Tevens is de doorrekening van de exploitatie hierop gebaseerd met hoge financiële risico's in geval er (veel) minder passagiers zouden gaan komen. Het model geeft geen representatief inzicht in de zogenaamde 'grensweerstand'. De sociaal maatschappelijke effecten: denk aan schoolgaande kinderen, grensoverschrijdend werken, belasting en pensioen etc die maken dat er wel met name grensoverschrijdend toerisme is maar minder tot veel minder normaal sociaal-maatschappelijk verkeer. Een enkel voorbeeld NL-B: Een belastingvrije km vergoeding voor de auto is in Vlaanderen € 0,347 per km. In Nederland € 0,20/km. Een compacte benzineauto kost in Vlaanderen € 9 per maand aan wegenbelasting, een doorsnee VW golf TDI diesel € 23. In Nederland ligt de wegenbelasting op het drie tot zesvoudige. De fiscale bijtelling voor zakelijk (lease) auto's ligt ook een factor 2 tot 5 afhankelijk van de CO2 uitstoot lager in België.

Presentatie Model door gemeente Maastricht, 30-10-2012 Tram Vlaanderen-Maastricht verwachting

Figuur 3.3 geeft het aantal tramreizigers op drie doorsneden weer.



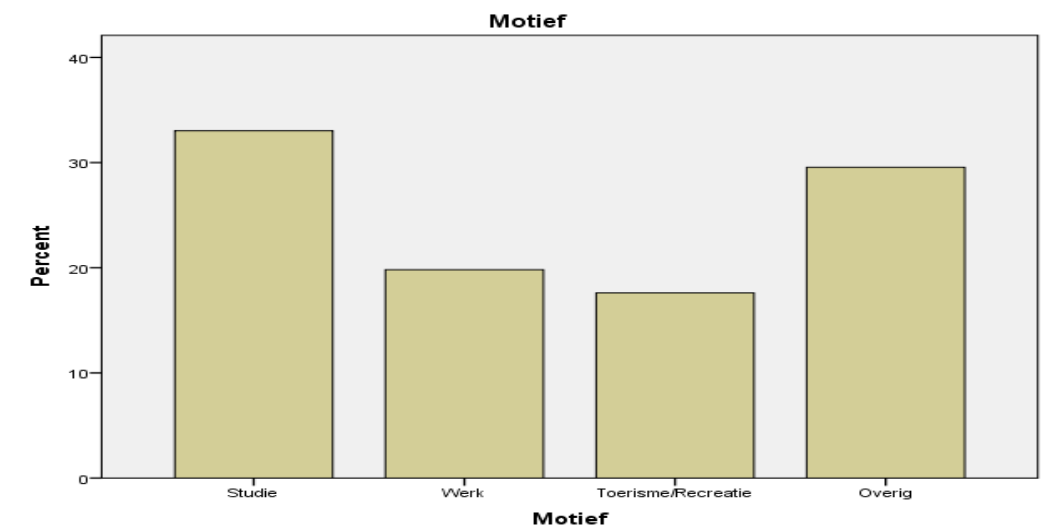
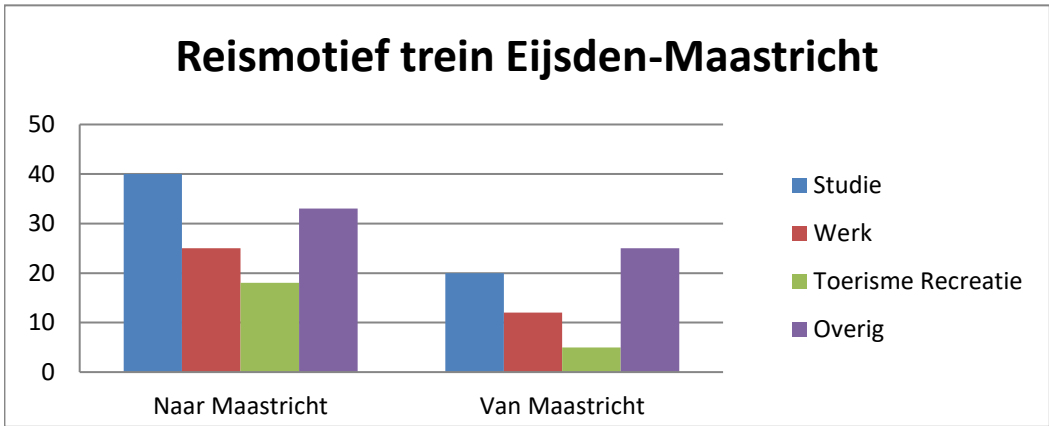
Resultaten Feiten-Reizigerenquêtes STATION EIJSDEN (ism Student Universiteit Maastricht 2014) versus Modelonderzoek Tram



Gemiddelde reisaafstand				
	Aantal enquête	Gem. KM	werk	toerisme
Reisafst.	318	45,80	53,3 km	79,8 km

De gemiddelde reisaafstand is 46 km per rit. Op de Heuvelland lijn is dit 16km. Zie ook de zeer hoge score van toeristen die van verder weg komen (Randstad). Overig=winkelen, uit gaan, vriendenbezoek etc. Bron: zie ruwe enquêtes per persoon per trein en met exacte tijdstippen. Bijlagerapport spoorverbinding Aken-Maastricht Eijsden Luik, station Eijsden nr 1410005419 08/10/2014 mede verzonden aan B&W Maastricht.

1. Er zijn 316 reizigers bevestigd. De gemeten reisaafstand is 46 km.
2. 33% reist voor studie of stage. 20% voor werk. 17% voor toerisme.
3. Net iets meer dan de helft reist van Eijsden tot Maastricht v.v. de rest verder dan Maastricht via overstap.
4. Toeristen reizen gemiddeld 80 km en leggen de grootste afstand af.
5. Met 2x per uur zijn +/- 3.500 mensen per dag mogelijk Maastricht-Luik.
6. Er wordt (nu) geen € NL subsidie betaald voor de zuidelijke verbinding.
7. De cijfers voor de Tram door de stad zijn gemiddelde reisaafstand 5,4 km in Maastricht, dus met name een lokale functie. En op de gehele lijn vanaf Hasselt 15,6 km.
8. Er komen grote fietsenstallingen bij station Maastricht. 30% verkoop is dure e-bike, een tram-alternatief.
9. Eindhoven wil geen tram maar E-Bus. Ook naar de luchthaven.



Station Luik en het logo van de nette Duitse trein in Venlo, beide met ruim minder passagiers dan de modelstudie tram

Navraag bij de Nederlandse Spoorwegen Directie Zuid-Nederland te Eindhoven levert op dat zoals te verwachten is er geen mededelingen gedaan kunnen worden over de bestemming en herkomst van en naar Maastricht. Wel kan er algemeen gezegd worden dat er rond de 25% studenten zijn, en de rest is gelijk verdeeld onder werk-forenzen, zakenlijk, en toeristisch-recreatief.

Lightrail

De Nederlandse Reizigersvereniging Rover heeft de volgende (officiële) analyse op haar website:

“Het is volgens ROVER dus wezenlijk dat de tramlijn een onderdeel wordt van een Euregionaal railnetwerk, met directe aansluitingen op treinverbindingen van en naar Maastricht. Wij dringen er op aan dat het project - ook in de voorlopige plannen - tot aan het treinstation wordt uitgevoerd. (Overigens kunnen wij ons niet voorstellen hoe op de helling naar de Wilhelminabrug bij de van Hasselkade een eind- en keerhalte voor de tram fatsoenlijk kan functioneren.)

De oorspronkelijk geplande route met haltes aan de rand van de binnenstad heeft natuurlijk onze voorkeur, maar als dit niet haalbaar is kiezen we duidelijk voor het alternatief over de bestaande spoorbrug. Daardoor ontstaat er een directe en snelle OV-aansluiting via het spoornetwerk tussen station Maastricht en Hasselt. Ook verdere bestemmingen zoals Antwerpen zullen dan veel beter en sneller bereikbaar zijn vanaf station Maastricht.

Een halte bij Bosscherveld (overweg / aanlanding Noorderbrug) betekent weliswaar een langere loopafstand naar de binnenstad voor de reizigers, maar is vergelijkbaar met die van de automobilisten die momenteel aan de rand van het centrum dagparkeren.

Opmerkelijk is verder dat bij de discussies over de Provinciale OV-concessie nauwelijks over een goede verbinding met Hasselt binnen het Euregionaal OV-systeem is gerept. Terwijl wel alom aandacht wordt besteed aan verbetering van de internationale spoorlijnen naar Luik, Aken en zelfs een mogelijke verbinding Hamont-Weert.”

Naschrift auteur: Weert-Hamont heeft zelfs met grote EU bijdrage en een degelijk Vlaams investeringsplan (incl bouwvergunningen en grondaankopen) geleid tot het elektrificeren (nu aanbesteding in voorbereiding) aan Vlaamse zijde. Het Nieuwe kabinet heeft nu ook Euro 20 miljoen beschikbaar gesteld voor de NL zijde elektrificatie grens Vlaanderen-Weert. De NMBS of een ander kan daar gaan rijden, 2022 wellicht al. Antwerpen-Hamont-Weert met overstap op IC NS heeft daarmee Maastricht volledig ingehaald.

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)



www.deinbus.de

Fernbuslinien von und nach Maastricht

nach [Aachen](#), [Köln](#), Bucho gleich online Deinen günstigen Bus-Fahrschein! Schon ab 5 €!
En www.flixbus.nl &
<https://www.bahn.com/nl/view/aanbod/bus/index.shtml>

Duits Marktinitiatief zonder subsidie !

Calatrava Station Liege Guillemins, OV knooppunt naar Brussel, Leuven, Luchthaven en Antwerpen



Bottlenecks and Missing Links in International Rail in Limburg (NL)

provincie limburg

De nieuwe EU rail kaart van Europa en EU goederenvervoer

Hiernaast staat de nieuwe Europese kaart voor het Trans-Europese rail netwerk tot en met 2020 (vastgesteld via een zware procedure EU-Commissie, Raad, Parlement etc.). In een oogopslag ziet U de Betuwelijn en de Montzenlijn als belangrijke goederencorridors

De lijnen Maastricht naar Heerlen en Hasselt stonden nooit op de EU kaart.

De Nederlandse Rijksoverheid heeft de nieuwe EU kaart uitgelegd als een verplichting om op de aangegeven assen op de kaart te investeren. Voor Europa is het met name een subsidiekaart.

Op de kaart staan rail terminals geprioriteerd door de EU te Venlo en Visé.(RRT en Port). Er komt een nieuwe terminal te Venlo. Te Venlo komen met name cargo treinen aan en er vertrekt er slechts een per dag.

De auteur heeft aanvullend in 2015 een groot EU voorstel gedaan om een projectvoorbereiding door de EU mede gefinancierd te krijgen voor een spoorterminal bij de VDL Nedcar fabriek. Omdat op 300m afstand van deze fabriek het hoofd railnet ligt Sittard-Roermond en BMW en VDLNedcar dit sterk ondersteunen. In dat kader is het geheel logistiek geanalyseerd. O.a. of een leegstaande (>10 jaar) bestaande water-railterminal Born gebruikt zou kunnen worden. Ook te Lanaken staat nu ruim 6 jaar een dergelijke terminal leeg. En Prorail en Infrabel hebben beiden het baanvak goederentrein buiten gebruik (en duur onderhoud en bediening brug) gesteld per 2017.

Logistiek gezien gaan goederentreinen over lange afstand en dienen ze 85% vol te zijn, tot meer dan een halve kilometer lang. Dat gebeurt voor Chemie te Chemelot/Geleen (met als mede aandeelhouder Havenbedrijf Antwerpen-Vlaamse Regering). Containers gaan naar frequente EU bestemmingen direct vanuit de grote zeehavens Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. Te Venlo, Luik en Genk en Chemelot-Geleen is er wel massa. Te Lanaken nooit.

Dit is het eerste essentiële punt van dit rapport. Zolang er een goederentrein zou gaan rijden is een tram-lightrail op hetzelfde spoor (technisch, juridisch en veiligheid) onhaalbaar.

De Gemeente Maastricht heeft in haar Quick scan voor het historisch tracé Spoorbrug 2015 de huidige situatie genomen als uitgangspunt. En dus gevraagd om een combi met goederentreinen. Onderzoek of een tram-lightrail samen met de bestaande goederenrijpaden kan. Dat is zoals alle ingenieurs weten technisch en wettelijk onmogelijk. Dat rapport had 1 alinea kunnen zijn. Nu wordt dit (achterhaalde standpunt goederen en tram samen) herhaald in het feitelijk onjuiste bestemmingsplan.

Goederenvervoer maakt per definitie dat een rijbaan HOOFDRAILNET is een verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. En dit betekent beheer en wetgeving via Prorail. Ongelijkvloerse kruisingen met wegen, ander voltage, de veiligheidsnormen zijn ook niet verenigbaar. Dit was al bekend en is conform de eerder gedeelde informatie door de tramorganisatie. Aan Belgische zijde is Infrabel, verbonden aan de NMBS bevoegd zolang er sprake is van goederenvervoer.

Met de Burgemeester van Lanaken is hierover al door de auteur gesproken incl alternatieven voor Lanaken. 15 jaar geleden was er ook een precare zaak met diezelfde Burgemeester. De golfbaan van Maastricht die mede op Vlaams-Lanakens grondgebied gebouwd is.



Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)

Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4





Lightrail

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken Luik)
Europese subsidie kans en Vlaams, Duitse, Nederlandse rail lobby

Relation	IC neu	heute
Eindhoven – D Flughafen T.	98' (direkt)	153' (2 Umstiege)
Eindhoven – Düsseldorf Hbf	85' (direkt)	126' (1 Umstieg)
Eindhoven – M'gladbach Hbf	58' (direkt)	94' (1 Umstieg)
Eindhoven – Venlo	31' (direkt)	41' (direkt)
Venlo – Düsseldorf Hbf	51' (direkt)	63' (direkt)

Fahrzeiten variieren je nach Fahrtrichtung

Europese subsidie voor Hasselt Maastricht als schakel in een EU rail netwerk

De onderzoeken welke gedaan zijn werden tot 50% betaald door het EU Interreg programma Noord West Europa. In 2009 is gezamenlijk door de gemeente Maastricht met De Lijn een succesvolle aanvraag. U treft hiernaast het voorbeeld aan van de versnelling Eindhoven-Venlo-Düsseldorf welke nagestreefd wordt via een directe Intercity. Overall zijn trams onrendabel. Terwijl treinverbindingen wel potentieel rendabel kunnen zijn. En ICE-Deutsche Bahn, Thalys en Eurostar dat al jaren zijn.

Onder Partners in EU project Regions of Connected Knowledge:
<http://www.rock-project.eu/>

VISION

Transnational railway network – a viable travel alternative

The RoCK programme includes investing, lobbying, research and knowledge exchange to help advance the transnational railway network between knowledge regions of North West Europe. Rail travel is seen as a sustainable and equitable alternative to the car.

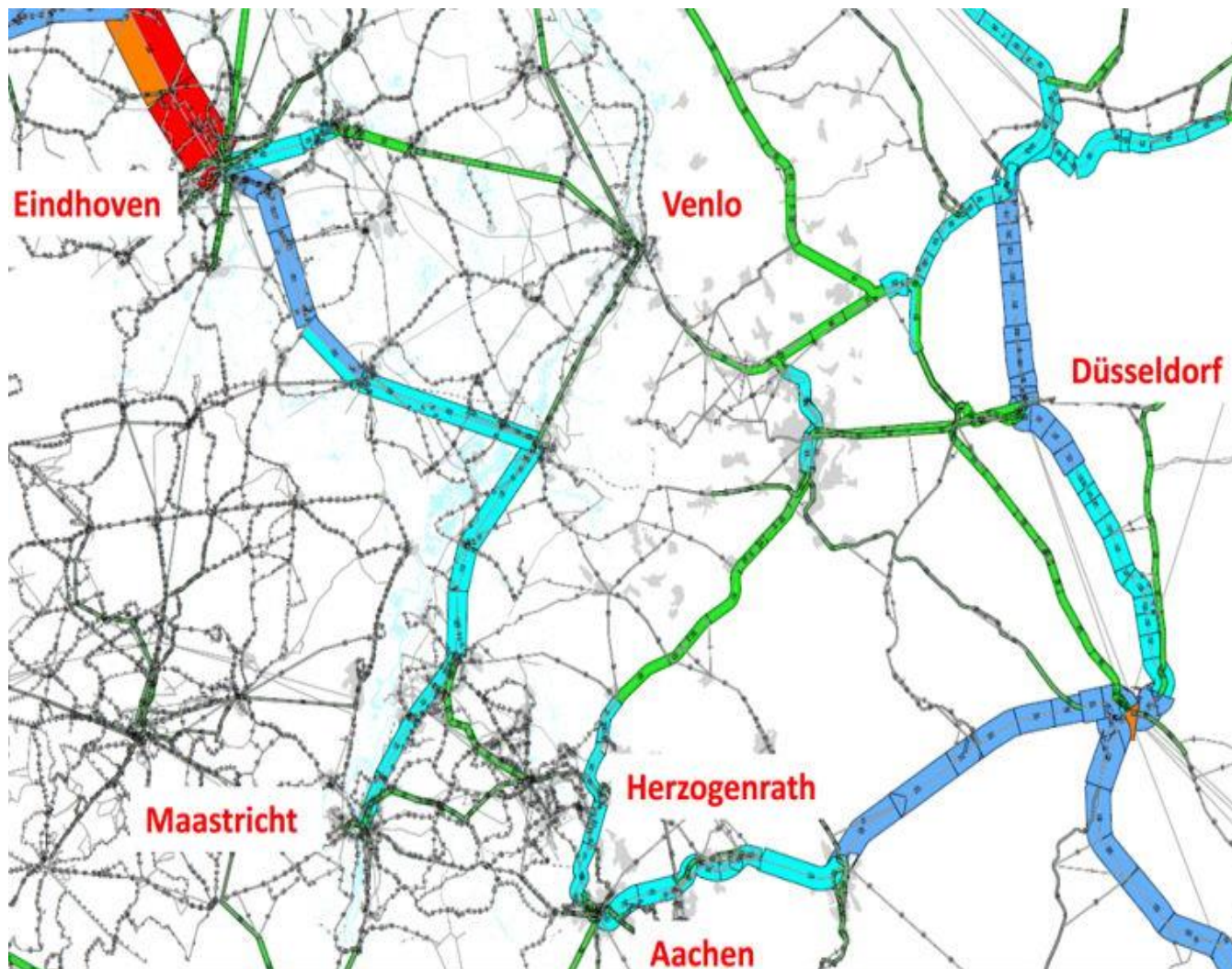
One open European railway network

Because the RoCK project implements the Lisbon and Gothenburg agenda in the transport sector, it is eligible for EU funding. All countries in North West Europe strive to reduce carbon emissions and make sustainable modes of transport like rail even more attractive. Another aspect is that businesses become more and more international. Especially in the knowledge sector, a smooth circulation of human resources is crucial. Part of the solution is to transform rail systems that were developed to serve national mobility needs into one open European network.

Mobility and exchange between knowledge regions

The RoCK partners are all part of progressive knowledge regions. The common goal held by the participants is to boost mobility and knowledge exchange between the regions by applying smart solutions to improve the quality of the railway network. Several small-scale investments for infrastructure and other innovative arrangements have been identified, which – taken together – will have a large impact on connectivity.



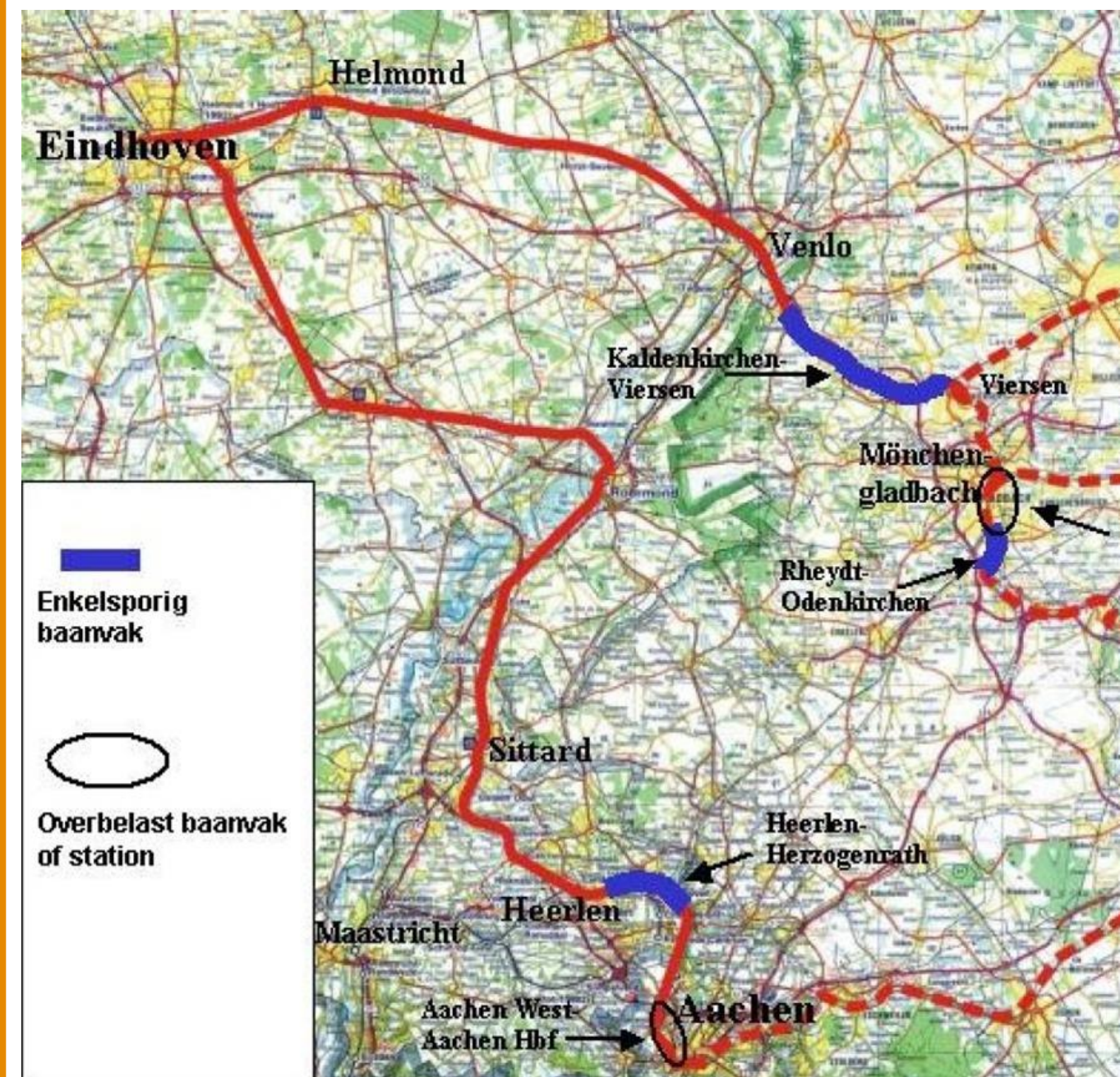


Boven: vervoersstromen treinpassagiers dikte lijn is aantal (bron nieuwsbrief Eurekarail.net november 2017 Provincie)

Onder: De nieuwe trein Arriva Aken-Maastricht 2018-2031 en wellicht door naar Luik (3 veiligheidssystemen, toegelaten in D-NL-B en 3 stroomsystemen), Deze Stadler Flirt kan ook als Tram of trein tram geleverd worden met dubbele deuren voor verschillende instaphoogtes en 2 voltage systemen.



De Arriva treinstellen kunnen itt de Veolia en NS treinen voor het eerst technisch naar Aken en Luik. Momenteel wordt voor de infra het zuidelijke blauwe stuk geëlektrificeerd en daarmee wordt een doorgaande moderne elektro trein Maastricht - Aken mogelijk. Deze trein is op afspraak van o.a. het gemeentebestuur van Eijsden-Margraten die grote belang hebbende is met een Belgisch systeem station ook Belgisch qua systemen. Dus een 3 landen-trein. Deze trein kan technisch voor het eerst ook direct door naar België. Tegen 3% meerkosten. Naderhand ombouwen van treinen is peperduur, daarom zijn de enige juiste, 3 landen treinen besteld.



----- = regulier spoor naar Köln en Düsseldorf

Lightrail Vlaanderen: de oplossingen

VLOERHOOGTE - instap

De nieuwe treinen voor Limburg zijn besteld bij Stadler in Zwitserland door DB Arriva voor NL Limburg. Dit is het Flirt type. De oud directeur van NS – Fyra is nu vertegenwoordiger Stadler. Uiteraard een relatie. Van hem kreeg ik de voorbeelden voor Hasselt-Maastricht

‘Flirt is ook te bouwen met een lagere vloer, ca 57/58 cm. Voor veel lager kom je in de tram-categorie.’

‘Spoorbreedte tram-trein is gelijk, veiligheids en stroomsystemen zijn zonder goederentreinen standaard.’

Het is technisch mogelijk aanpassingen te doen en te zoeken naar tram-trein oplossingen. Zie foto onder. Dubbele deuren op 38cm hoogte en 75 hoogte. Trein-tram.



Station Maastricht en door via overstap ipv directe tram naar Randwijk

‘Voorstel is een eigen spoor naar vanaf de oude spoorbrug naar kop perron 1 op station Maastricht. En perron 1 tegen geringe kosten te verlagen van 75 naar 38 cm (tram instap) en de spanning van 1500KV naar 750Kv te brengen. Spoor 2 wordt dan met een kleine aanpassing het spoor waarop de wastreinen op emplacement Maastricht kunnen worden afgehandeld. Dit is conform standpunt van Prorail dat een geheel eigen tracé aangelegd moet worden. Dedicated infrastructuur. Wastrein van spoor 1 naar spoor 2, wisselverbinding tussen beide sporen komen te vervallen inclusief de energie voorziening van de bovenleiding (trein is 1500 Kv, tram 750Kv). Doorrijden naar Randwijk kan via een frequent overstap omdat 5x per uur een trein gaat. Of zelfs om de 10 minuten wellicht als het mogelijk zou zijn de nieuwe Arriva treinen van Aken door te trekken 2x per uur naar Randwijk, Eijsden, Visé en/of Luik. (foto onder links perron 1 station Maastricht voor tram). Cross platform kan dan in de NS intercity gestapt worden die iedere 30 min naar Amsterdam rijdt.



Stationsplein

‘Doordat de lightrail aankomt op perron 1 op station Maastricht vervallen zéér dure investeringen op het voorplein van station Maastricht en Wilhelminabrug.

En tevens ruimtelijk. Het Rijksmonument station Maastricht blijft ver van aanvullende infrastructuur die per definitie een beperking is voor het gebruik (te voet en fiets) en aanzicht. Ook voor de Colonel was een (lelijke) wachtplek voorzien voor een reservetram (nu op de Maasboulevard). Vol in het aanzicht. Deze reserve opstelling kan dan naar het Van Gent en Loosterrein verplaatst worden buiten het zicht en uiteraard een veel goedkopere oplossing’.

Lanaken, de herbestemming en budget

Een niet gebruikt terrein met 2 sporen en een laadfaciliteit kan een nieuw leven krijgen. Juist dit soort plekken worden gezocht voor een lightrail onderhoudsterminal. Het is veel goedkoper hier een hal overheen te bouwen incl een wasstraat dan een volledig nieuwe te realiseren (zoals te Hasselt voorzien). Er komen in NL Limburg veel nieuwe treinen welke onderhouden moeten worden. Dit levert ook relatief veel werkgelegenheid op. Hiervoor is overleg gewenst. Ook voor de financiële consequenties inzake de niet gebruikte cargo rail terminal. Die ook geen perspectief gelet op de scans en analyses welke er wel zijn voor de andere terminals. De meerkosten hiervan passen binnen het budget en worden gecompenseerd door de kostenbesparingen. BINNEN HET HUIDIGE RAADSKREDIET KAN TOT STATION MAASTRICHT 2x p/u per richting GEREDEN WORDEN.



Lightrail Vlaanderen: de oplossingen

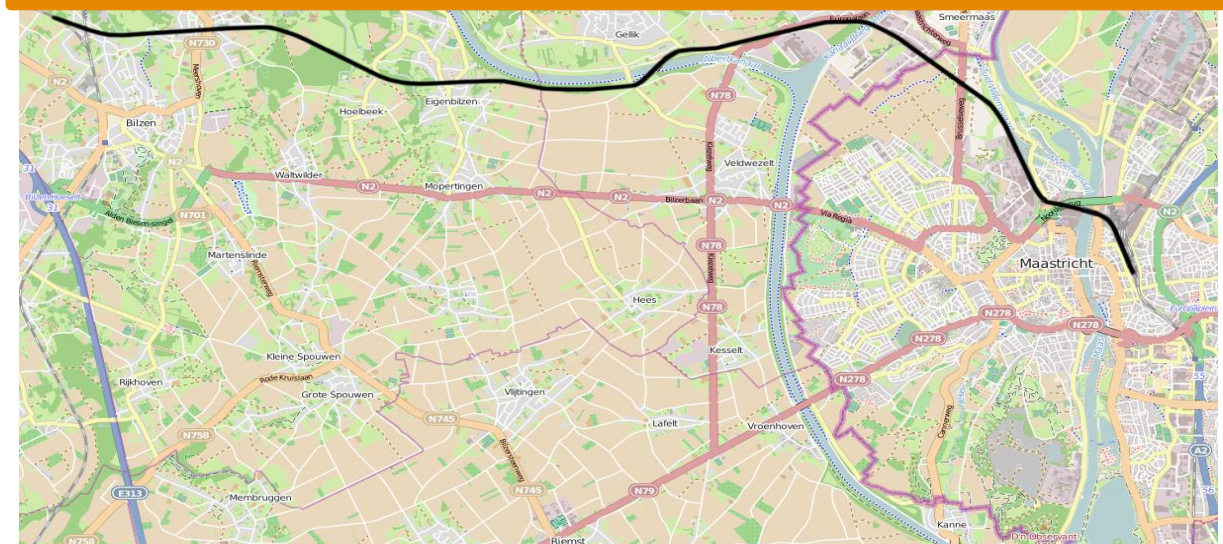
De brugbediening van de historische spoorbrug over de Maas

Ontegengesteld zullen de 3 laatste bruggen (Servaas, Wilhelmina en spoorbrug) in Maastricht op de Europese maat van 9,10m gebracht gaan worden ipv 6,70m nu. En dat kan snel zijn aangezien Euro 128 mln aan EU bijdrage (op een totale investering van een halve miljard € door de Vlaamse Regering) tot eind 2020 verleend is om dit ook op het Vlaamse Albert kanaal versneld te realiseren. Ook bij Stein Zuid-Limburg wordt (op dit moment) het Julianakanaal verbreed met EU steun door Rijkswaterstaat. Het is onmogelijk (gelet op de taluds, hellingshoek) de Wilhelminabrug te verhogen voor een tram. In de Wilhelminabrug (deel eigendom RWS niet van de gemeente en de gemeente heeft in 2005 al toestemming verleend aan RWS) komt dan een hef- of klappedeelte. En dat is zeer problematisch. Niet alleen de EU/Belgen doch ook de logistieke centra in overig Limburg willen de brugverhoging en er is zelfs een convenant getekend tussen de Burgemeesters (Aboutaleb) van Rotterdam en Luik (Demeyer). Te Visé wordt een zeer grote 3 modale terminal (weg water trein) gebouwd met als management Dubai Port. www.Trilogicport.be. Als bijlage treft U een e-mail aan van Rijkswaterstaat waarin zelfs al interne studies zijn verricht en een budgetcalculatie gemaakt is van Euro 47 mln om de route Rotterdam-Venlo-Maastricht-Luik-Antwerpen geheel op de EU norm van 9,40m hoog te brengen. De Ceramiebrug moest daarom ondanks een ander lager ontwerp van de Rijksbouwmeester verhoogd worden. De brug is enkelspoors. Ga je 2x of 4x per uur rijden? 2x is al zeer luxe gelet op de steden Luik en Aken met nu 1x per uur. Hasselt-Lanaken is ook maar 2x per uur. Het ontwerp nu voorziet in 4x per uur in Maastricht dubbelspoor. Extra 2x per uur Randwijck-Belvedere. Maar als de brughoogtes verhoogd moeten worden conflicteert dat met scheepvaart. En Rijkswaterstaat is eigenaar van de Wilhelminabrug over de vaarweg en 8x een tram brugopening via een toekomstig klap-hefgedeelte in de Wilhelminabrug is onmogelijk. Momenteel is voorzien 2x per uur het hefgedeelte te laten zakken voor een potentiële goederentrein. De vraag is gesteld of dat maximaal 4x per uur mag zijn, de brug gaat dus dicht voor de lightrail 4x4 minuten en blijft voor de rest hoog geopend voor de scheepvaart. Directie Zuid RWS wil daarover wel overleg, maar kan natuurlijk niet formeel reageren op dit moment. Ook kan dit volgens het Attika rapport. Verder ophogen van de spoorbrug in geheven stand tot de Europese norm voor de vaarweg is technisch geen probleem. De oud Hoofdingenieur Directeur van RWS van oorspronkelijk Friesland vertelde dit. De spoorbrug ten zuiden van Leeuwarden is idem en daar hebben ze de systemen recent vervangen waardoor de brug sneller open en dicht kan. <https://www.vrij-baan.nl/project/spoorbrug-leeuwarden-zwolle-hrmk/>

De brug, tracé, combi Belvédère grondexploitatie en halte

Er zijn zéér aanzienlijke kostenbesparingen te realiseren nu de goederentreinen infra sinds 2017 vervallen is. Uiteraard ligt een nieuwe Halte Belvedere-Boschpoort 300 m noordelijker (wellicht noord oost zijde kruising bossscherweg en spoor ?). Maar er zijn vele voorbeelden van EU projecten met e-fietsen, zonnetreintjes en nu ook proeven met autonome e-shuttles tot in het stadshart. Of fietsen via een borg app/bankpas systeem. De kosten van deze extra service op halte Belvédère-Noord vallen in het niet bij de infra besparingen voor het binnenstads tramtracé. De combinatie van Belvédère stadsontwikkeling en grondexploitatie met de tracé keuze voor de tram is wellicht ontoelaatbare belangenverstrengeling en dient nader beoordeeld te worden. In het bestemmingsplan staat onjuist dat de haven Bassin in de jaren 90 gerestaureerd is. Dit is gebeurd in 2000-2 toen de auteur als projectleider de kans kreeg van de voormalige wethouder om de kansen te pakken en met RWS, Stichting Toervaart, Provincie en de EU een gezamenlijk plan te maken en uit te voeren. In 2002 is de Historische Vaaroute Vlaanderen Maastricht geopend. Later heeft Belvédère de exploitatie overgenomen.

Doordat er geen scherpe bochten zijn is de rijsnelheid hoger. Dit scheelt diverse minuten, tot mogelijk 6 minuten. Ook verlaagt het de Db geluidsbelasting van een tram die door een bocht rijdt. Verhoging van de rijsnelheid is essentieel voor een betere exploitatie en meer passagiers. Er is al 10 jaar kritiek door de infra specialisten op het 'stedelijke trace' in Maastricht met veel haakse bochten. Niet comfortabel voor de passagiers en langzaam. Er hebben altijd 25x meer stedenbouwkundigen aan tafel gezeten dan trein/tram experts. Ook ontbraken economen/marktexperts, (laat staan wetenschappelijk verantwoorde onderzoekers) die kijken naar de vervoersvraag en getelde cijfers in- en uitstappers voor heel NL, ipv een 'geheim commercieel' model waaruit blijkt dat de tram ruim meer passagiers zou krijgen dan Luik en Aken samen.



Lightrail

Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

Conclusies:

1. Gelet op de feitelijke getelde cijfers van alle grensoverschrijdende Nederlandse treinverbindingen en de tellingen bij stations in Vlaanderen en Nederland mogen vraagtekens geplaatst worden bij de zeer hoge (model) vervoerscijfers welke gepresenteerd worden. Gericht en wetenschappelijk verantwoord en onafhankelijk marktonderzoek met name in Vlaams-Limburg (grootste groep gebruikers) dient uit te wijzen waar men heen reist. De hypothese is dat 50% overstapt op station Maastricht (naar overig Limburg en Nederland incl. station Randwijk). En de rest gelijk verdeeld op station (Maastricht centrum oost) of west (Maasboulevard) in- en uitstapt. Dat is een wezenlijk andere marktanalyse dan tot nu toe gepresenteerd. Ook het Vlaamse Rekenhof en de Vlaamse Inspectie Financiën hebben grote vraagtekens.
2. De verwachting is dat de terminal te Lanaken en de goederenspoorlijn nooit gebruikt zullen worden en deze gehele investering verloren is (Euro 36 mln). Dit is een kans dat itt tot het Attika rapport uit 2015 nu in 2017 benut kan worden. En er zijn zelfs te Venlo maar zeer beperkt vertrekkende treinen voor gemengde goederentreinen.
3. Op basis van deze nieuwe informatie (geen goederentreinen) is het historische tracé wèl mogelijk. Uitgangspunt moet zijn een aparte dedicated infrastructuur aanlanding op perron 1 station Maastricht zoals door Prorail voorgeschreven, en 2x per uur Hasselt (station) – Maastricht (station).
4. De geraadpleegde diverse ingenieurs geven aan zeker te zijn dat dit kan binnen het huidige Raadsbudget voor de tram aan Nederlandse zijde.
5. Er is technisch maar beperkt verschil tussen een compacte trein en een tram (instaphoogte, voltage). Voor Vlaanderen is het echter een majeur organisatorisch verschil gelet op het gegeven dat de Lijn enkel met trams rijdt en de NMBS Belgisch Federaal met treinen. Indien er toch voor een lightrail trein gekozen wordt zijn de kosten aan de Vlaamse zijde veel lager omdat er te Bilzen en Diepenbeek nu een 3^e tramspoor zou moeten gaan komen (geen bestemmingsplan, geen budget, geen bouwvergunning en gemeenten die dure tunnels willen).
6. De tram/trein passage over de Maas van de lightrail is te combineren zijn met de ophoging van alle bruggen tot de EU norm. Voor de Wilhelminabrug is dit in vaste vorm niet mogelijk in combinatie met een tram (2x zeer lange dijklichamen door binnenstad Maastricht).
7. Computer modellen zijn slechte voorspellers gelet op de grens effecten en de opdrachtgever huurt deze commerciële service in om een zo hoog mogelijke score te verkrijgen. Tellingen en metingen liefst samen met een Universiteit of Hogeschool borgen de onafhankelijkheid (van de politiek gewenste prognoses) welke absoluut noodzakelijk is.
8. Voor Maastricht-Aken was geen directe trein voorzien. Deze is door de markt en steller van dit rapport voorgesteld. Laat in dit nu nog politiek gedomineerde proces ook meer kennis en ervaring uit de markt toe zodat er geen sprake meer is van een hiërarchische opdrachtgever-opdrachtnemer rol. Maar open communicatie in een creatief netwerkproces en dat in een Vlaams-NL Limburgs team. Indien voor een trein gekozen wordt kan deze zelfs door maar Eijsden. Eerder adviseerde deze auteur Uw buurgemeente haar stationsnaam om te dopen tot Eijsden/Voeren. De reistijd van de Voerstreek naar Vlaanderen zou aanzienlijk bekort worden.

Aanbevelingen:

1. Een gecertificeerd ingenieursbureau binnen 1-2 maand een presentatie en begroting te laten uitwerken en civieltechnisch aan te tonen officieel dat BINNEN HET HUIDIGE RAADSKREDIET € 72,5 mln de historische variant 2x per uur mogelijk is tot in station Maastricht perron 1. Kosten rond de € 50.000.
2. De ingenieurs de ruimte te geven zelf net zoals bij de tunnel A2 een vrij ontwerp te maken. Niemand had ondanks 5 jaar vooronderzoek en Euro 10 mln aan kosten een dubbele tunnel bedacht zoals nu gebouwd is. Kies voor een vrije aanbesteding ipv dat materiaalkeuze (tram), tracé en haltes al vastliggen..
3. De Provincie Limburg een brief te laten schrijven aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat zij het NL traject volledig over willen nemen als lokaal spoor en te kiezen voor een halfuurdienst met kleinere compacte lightrailtreinen/tram. Limburgse maat, met 50-70 passagiers per trein redelijk rendabel. Zoals de treinen op de Heuvellandlijn nu ook renderen met bijvoorbeeld 8 treinen per uur te Valkenburg.
4. De goederentrein definitief op te heffen via een besluit van de Vlaamse Regering en op verzoek van de beide Limburgen. Dan ook het Belgische spoor van Infrabel over te hevelen als lightrail spoor naar Vlaanderen (De Lijn).
5. De projectnaam te wijzigen in bijvoorbeeld lightrail groot-Limburg en het projectmanagement niet meer op stedelijk niveau uit te voeren.
6. De PXL Hogeschool Hasselt gezamenlijk met ITEM of Unipartners UM Maastricht een herkomst en doelgroepenonderzoek te doen voor de lightrail. Middels enquêtes. En met name gericht op de groep nieuwe gebruikers (naast de reeds geënquêteerde busreizigers). Hierbij ook de Heuvellandgemeenten vanwege het hoge aantal overnachtingen en dagtoeristen te betrekken. Maastricht komt pas na Valkenburg bijvoorbeeld. Er dient op Limburgs niveau geanalyseerd te worden en niet alleen Maastrichts niveau.
7. Te komen tot een vrije en open dialoog zodat het schrijven van brieven zoveel mogelijk achterwege blijft. En dan gezamenlijk een aangepaste overeenkomst op te maken als actualisatie van de huidige tram overeenkomst die nu enkel besluit tot eerst een bestuursrechter en dan nieuwe Raad van State procedure. Voor het spoor liggen de vergunningen en het bestemmingsplan er. De uitvoeringsrisico's zijn veel kleiner.
8. Op persoonlijk vlak diepe en jarenlange relaties te ontwikkelen danwel samen te brengen. Essentieel. Vertrouwen en persoonlijke betrokkenheid. Wie ligt er écht wakker over de spoor/tram lijn Hasselt-Maastricht ? In Vlaanderen en Limburg.
9. Te onderzoeken met EU steun en bijvb. Google HQ Europe te Brussel of een Google MPV of zonnetrein mogelijk is als een elektro sub vervoersysteem, hop-on-hop-off. Aanhakend op station en halte Belvedere-Boschpoort. O.a. Tom-Tom gaf recent een interessante presentatie op de Radboud Universiteit Nijmegen en ontwikkelt dit. De EU steun is er.
10. Ondergetekende de 336 uren te vergoeden indien de visie en tracé van dit rapport worden overgenomen. Niet afdwingbaar, wel een geste voor het waarderen van competentie.

Nawoord:

De centrale vraag in dit rapport is of je op Euregio en Europees niveau denkt of lokaal vanuit een Openbaar Vervoer systeem en lokale stedenbouwkundige belangen. De Provincie Limburg heeft succesvol een antwoord. Meer en kleinere treinen hebben hun succes bewezen. De Randstad maat van standaard NS dubbeldekkers past niet in het grensgebied.

Als je vanuit de Europese gedachte denkt, je talen spreekt en rekening houdt met de wel degelijk verschillende culturen en omgangsvormen die daarbij horen dan is er sprake van grensoverschrijdende samenwerking. Maar in die volgorde en niet andersom. Europa is geen subsidieloket. Het is halen en brengen in evenwicht. De Limburgers zijn van oudsher gewend tot aanpassing om te kunnen overleven en in hun 'brood' te voorzien. En met de enorme economische druk voor een baan voor jongeren is dit de enige logische stap voor station Maastricht naar Hasselt en daarmee de beide Limburgen verbinden.

"Voor de Hogeschool is het essentieel meer studenten te trekken uit de Euregio om de vergrijzing te compenseren. Goede en frequente treinverbindingen over de grens zijn hierbij onmisbaar". (quote Zuyd)

Het is de visie van de ondernemers, instellingen en de burgers die een OV-lijn wel of niet rendabel maakt (en ervoor zorgt dat er maar een ding gebeurt, mensen in het OV). Het is aan de overheden om te besluiten budget vrij te maken voor rails, OV chipkaarten, en veiligheidssystemen, taaleisen, diploma's etc. te harmoniseren en zo de soms zeer hoge grens barrières te slechten. Maar de overheid wordt bediend door adviesbureau's en dan later afgestraft door de marktwerking (incl concurrentie E-fiets).

Citaat Europese Commissie 2014 (en bekrachtigd door alle EU-Lidstaten): **"Transport accounts for 60% of all oil consumption and 25% of CO2 emissions and still growing... oil consumption in the transport sector must drop by 70% implying extended use of alternative energy sources, public transport and radical change"**.

Iedereen spreekt over business cases, infrakosten, concessies. Maar voor het milieu geldt: een elektrische trein bespaart 100% CO2 uitstoot t.o.v. een auto. In 2017 is het gehele ProRail net van windenergie op zee voorzien en CO2 vrij. De Eurostar trein naar Londen is al jaren geheel CO2 vrij. Afgezet tegen de Rijksbijdrage van € 0,5 miljard voor elektrische auto's of het zeer hoge budget van de SDE+ (Stimulering Duurzame Energie Ministerie van EZ, o.a. windmolens) is de CO2 besparing veel hoger per geïnvesteerde € dan in de huidige milieu (SDE+) programma's. De groei in NL-Brabant per trein is ruim 5% per jaar. Jongeren kopen > 2 jaar later hun eerste auto. Alleen het aantal gereden km onder de groep 60+ neemt toe.



Onthulling van het bouwboard 'Elektrificatie Landgraaf - Herzogenrath (D)' door gedeputeerde Patrick van der Broeck en Staatssecretaris Wilma Mansveld.

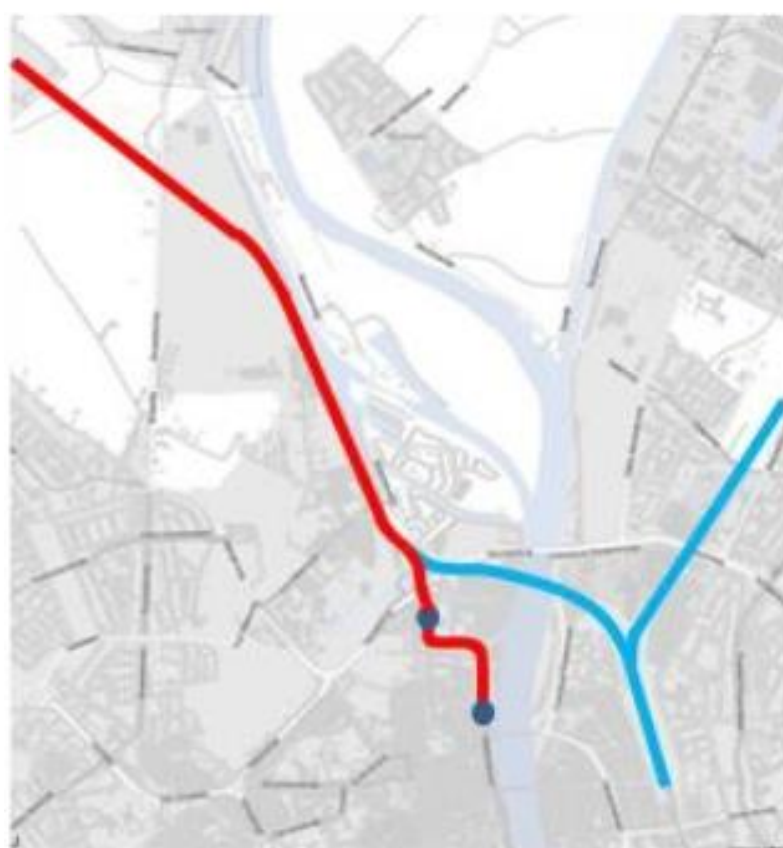
Vlaanderen – Limburg (Hasselt Maastricht Valkenburg Heerlen Aken)

Het rode lightrail tram spoor kan wel via de blauwe lijn naar station Maastricht

2x per uur maximaal, zonder combi met goederentreinen en op kopperron 1 station.

Dus niet door naar Randwijck, want er gaan 5/6 treinen per uur. Hoge kostenbesparingen

Stationsplein, **en dit kan via voorcalculatie binnen het huidige Raadskrediet tram.**



Situatie na statuswijziging

Hoofdspoor ———

Lokaalspoor ———

Geraadpleegde en betrokken personen en instanties:

Velen doch vertrouwelijk ivm baan en functie.

Diverse officiële instanties:

Publicaties:

- Report on Synergies between the Transport component of Horizon 2020 and the Cohesion Policy 2014-2020, EU lidstaten en Commissie, 2014.
- R+M Matrix enquêtes en vervoersstudie Maastricht België, Luik, Brussel, Parijs, Londen
- Zweigleisiger Ausbau Dülken – Kaldenkirchen (incl Positieve Business case), Vössling Düsseldorf, Ingenieursgruppe IVV Aachen, SMA + Partners Zürich, Dezember 2012.
- Buck Consultants International, Movares en IVV, Business cases railverbindingen Eindhoven – Duitsland, Eindhoven – Düsseldorf.
- Probleemanalyse en vervoerswaarde Tram Vlaanderen Maastricht, Goudappel Coffeng, 2012.
- Movares, Onderzoek regiotrein Helmond – Venlo – Mönchengladbach (D)
- Rapport herbediening station Eijsden, Stellwerk Heerlen
- nieuwe EU programma's voor diverse Euregio 's.
- Nieuwe EU – CEF TEN Trans Europese Netwerk kaarten en regels t/m 2020.
- Provincie Limburg, aanbesteding OV concessie 2016-2031.
- Arcadis TEN Tel Maastricht Luik
- Arcadis verkenning Keulen Aachen Eindhoven
- Arcadis NIEC verkenning marktanalyse Maastricht Aken
- Toeristische trendrapportage Limburg 2015
- 3EUSates2cross cross border rail Limburg for the Connecting Europe Facility Programm 2015-2018
- Born to be Multimodal, VDLNEDCAR multiuser automotive rail terminal 2015
- Spoorlijn Aken – Maastricht Eijsden – Luik, station Eijsden, gemeente Eijsden-Margraten 2014, bijlage rapport tellingen en enquêtes station Eijsden.
- Interreg Noord West Europa, carbon émission reduction transport themes
- BUCK Consultants en Logitech, Bottleneck BornVDLNEDCAR knooppunt
- Samenvattingen VDL NEDCAR EU aanvraag en oordeel Europese commissie
- Samenvatting 3EUSates2cross aanvraag en honorering – oordeel EU commissie <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/netherlands/2014-nl-ta-0680-s> (opgesteld door NIEC BvBa ondergetekende)
- etc etc en een reeks vertrouwelijke rapporten

Auteur(s):

Drs. AEM. Nollen MBA, directeur NI European Consultancy NIEC BvBa Kanne (B)
BE 0836389725 Vlaams Kruispuntondernemingen, alle rechten en verweren voorbehouden

Bijlage 1: Tekst Ontwerp Bestemmingsplan en in vet antwoorden (i.s.m. velen) op de genoemde 11 punten waarom het spoortracé niet zou kunnen:

4.4.1 Spoorbrugtracé

Het spoorbrugtracé is het tracé waarbij de tram via de oude spoorbrug richting het Centraal Station van Maastricht zou rijden. Dit tracé is in de vorige procedure over de Tramlijn Vlaanderen Maastricht al in een vrij vroeg stadium afgefallen.

In het kader van de scopewijziging is opnieuw nagegaan of de keuze om dit tracé te laten afvallen nog steeds actueel is. De volgende technische argumenten hebben in het verleden ertoe geleid dat het spoorbrugtracé is afgefallen:

1. Doorrijden naar Randwyck over bestaand spoor is niet mogelijk.
Niet relevant voor het bestemmingsplan. En dit is niet nodig met 5 treinen en mogelijk 6 treinen per uur (10 minuten overstap). Als gekozen wordt voor een trein model Flirt kan doorgereden worden tot Randwijck. Als tram niet: die eindigt definitief op perron 1. Advies: leg 3^e spoor aan voor doorrijden IC NS naar Randwijck. NS of een andere vervoerder wil dat, marktconform.
2. Geen robuuste dienstregeling mogelijk i.v.m. noodzakelijke brugopeningen (tijd-wegdiagrammen). Bovendien geen ruimte voor medegebruik goederentrein.
Juist: geen goederentrein na 6 jaar onderhoud en beheer a Euro +/- 3 mln en 36 mln investering: slecht marktconcept en het was bekend (geen contract of intentieovereenkomst) dat Sappi de goederenlijn niet zou gaan gebruiken. 2x per uur per richting is perfect mogelijk. Volgens opgave van Prorail zelfs met het goederenrailpad (dat niet gebruikt werd en zal worden).
3. Toekomstperspectief infrastructuur is gering vanwege de enkelsporige spoorlijn: maximaal 2x per uur per richting.
Buiten proportie: Luik, Aken, Düsseldorf is nu maar 1x per uur nu en de vurige wens is dit te verdubbelen. En dan voor Hasselt met maar 77.000 inwoners (3x minder dan Aken en Luik) als ontwerpeis stellen 4x per uur per richting?
4. Veiligheidsrisico spoorwegovergang Bosscherweg neemt toe.
Onjuist: het gehele veiligheidsrisico historisch tracé neemt juist af tov het tracé naar de Maasboulevard.
5. De beveiliging emplacement Centraal Station Maastricht moet worden aangepast.
Juist: op perron 1 EU trein/tram veiligheidssysteem ERTMS ipv NL ATB+ systeem. Echter het gehele net in NL moet naar ERTMS en de Rijksoverheid heeft hier budget voor uitgetrokken (een systeem voor de hele EU, ligt op alle nieuwe trajecten en ook Amsterdam-Utrecht). De investering ERTMS past binnen het raadskrediet van Euro 72,5 mln vanwege grote besparingen op het trace naar de binnenstad (rails liggen er al).
6. Trams moeten met dubbele beveiliging worden uitgerust.
Onjuist: de beveiliging op het gehele trace eindigend op spoor/perron 1 wordt losgekoppeld van de andere sporen en wordt conform ProRail stand-alone. De kosten hiervoor zitten in de begroting en vallen mee.
7. Tramvoertuigen moeten bi-courant worden uitgerust of emplacement moet worden voorzien van een schakelbare spanning (tram en emplacement hebben een verschillende bovenleidingspanning).
Onjuist: de bovenleiding op perron 1 wordt losgekoppeld van de andere leidingen en wordt conform ProRail eis uitsluitend voor de tram 750 Kv spanning ipv 1500 Kv. De kosten hiervoor zitten in de begroting en vallen mee.
8. Prorail sluit trams op emplacementen uit, tenzij deze geheel via eigen spoor en los van het overige treinverkeer over het emplacement worden geleid.
Juist : aan die harde veiligheidseis van ProRail wordt voldaan met perron/spoor 1 te station Maastricht losgekoppeld als eind tramhalte.
9. Afzonderlijk tramtracé van spoorbrug naar station Maastricht is door beperkte fysieke ruimte vrijwel uitgesloten.
Onjuist: er is zelfs de mogelijkheid voor een 2^e spoor ernaast dat wenselijk is voor passeren bij vertragingen.
10. Aanpassingen spooreplacement nodig (o.a. wissels) in verband met afwijkende geometrie van de wielen van de tram.
Onjuist: spoor 1 wordt tramspoor en er is geen combi met treinen en er zijn dan ook geen wissels. De combi met treinen kan wel (en levert grote besparingen op door gebruik normaal Infrabel spoor te Bilzen en Diepenbeek) in Vlaanderen indien daar niet voor een apart 3^e tramspoor gekozen wordt naast de 2 baans NMBS/Infrabel FEDERALE Belgische spoorlijn. Dit is dus een Belgische danwel Vlaamse bevoegdheidskwestie. Maar de Vlaamse Regering is nu opdrachtgever richting Infrabel zoals ook de snelle realisatie van de trein Hamont-Weert laat zien. Dat kan ook naar Maastricht en is goedkoper aan beide zijden van de grens. Halte Boschpoort is dan wel een probleem, dat wordt dan namelijk een officieel station en dat kost meer aanzienlijk geld (weg en fietspaden in tunnel, liften etc). Maar dat kan bezien worden en wellicht vallen die kosten weg tegen de besparingen aan Vlaamse zijde. De keuze tram of trein is voor zover de auteur bekend nooit onderzocht en dat zou gedaan kunnen worden.
11. Vloerhoogte tram en perrons stations Maastricht CS en Randwyck sluiten niet op elkaar aan.
Juist: Maar dit is geen argument aangezien: a) de tram niet doorgaat naar Randwijck (onmogelijk de Wilhelminabrug te passeren, geen budget, geen tracé, geen bestemmingsplan), b) er trams zijn met dubbele hoogtes deuren, vraag Stadler of een andere producent en zie foto's, c) indien gekozen wordt voor de tram binnen budget Euro 72,5 mln tot perron 1 station Maastricht zitten de kosten voor het verlagen van het perron van 75cm hoog naar 37cm hoog in het budget.

Bijlage 2: voorbereiding, analyse en budgetberekening verhoging Maas vaarroute Servaasbrug en Wilhelminabrug (en daarmee definitieve eindhalte Maasboulavard in strijd met de aangepaste overeenkomst met Vlaanderen en nooit tot station Maastricht)

Van: (ZN) [mailto:.....@rws.nl]
Verzonden:

Onderwerp: informatie brughogten Julianakanaal

Beste,

Zoals beloofd hierbij de gegevens over de doorvaarthoogte van de bruggen op het traject Ternaaien-Born. De doorvaarthoogte van de bruggen is het laatste cijfer. De gegevens komen uit het VIN (Vaarweginformatie Nederland). Je kunt het complete document downloaden op:

[http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Vaarwegen%20in%20Nederland%20\(februari%202013\)_tcm174-291609.pdf](http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Vaarwegen%20in%20Nederland%20(februari%202013)_tcm174-291609.pdf)

Voor drielaagscontainervaart is de doorvaarthoogtenorm 7m. en voor vierlaagscontainervaart 9,1 m. In Maastricht zijn voor vierlaagscontainervaart de St. Servaesbrug (beweegbaar deel), de Wilhelminabrug, de Spoorbrug (beweegbaar deel) en alle bruggen over het Julianakanaal tot Born te laag voor vier lagen containers. In 2007 zijn de investeringskosten voor aanpassing van de bruggen geraamd op € 47 miljoen (+/- 40%).

Met vriendelijke groet,

.....

.....
Rijkswaterstaat Zuid [Nederland](#)
[Avenue Ceramique 125](#) | [6221 KV Maastricht](#) | Kamer
Postbus 25 | 6200 MA Maastricht
.....

-
www.rijkswaterstaat.nl
.....
Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat

3EUStates2cross

“The relevance of the proposed Action is very good. Studies will address three cross border rail connections (Belgium-Netherlands-Germany) in order to increase capacity of the corresponding intercity lines. The maturity of the Action is good since the studies are due to start in spring 2015. The impact of the Action is good. The result will serve as policy making instrument and as best practice example for cross border rail lines. The quality of the Action is good. The activities are coherent with the objectives and adequate. The implementation plan is realistic.”

Summary (aanvraag 40 pagina's, aanbevelingen bedrijfsleven, UM, Zuyd etc en bijlagen)

Limburg has 77% of its border to Germany and Belgium. The first rail connection was with Germany and the second and third with Belgium. Belgian trains ran through 3 countries. 12 years later the first Dutch Rail connection became reality.

In 1898 the 3 country railway line was Nationalized and split up. It took 14 more years to build the line to Eindhoven.

After a period of re-nationalization, the start of the European Internal market in 1992 and the Treaty of Maastricht were the turning point. Dutch employment by large institutions declined.

Now we are nearly at the top in the Netherlands and above EU level in terms of low unemployment, with EU companies and (research and public) EU institutions. Based on these market conditions and a (15') National Intercity train service that functions well we can create cross border Intercity lines. Many Commercial and regional cross border bus lines show the potential as well as the 6 cross border highways. Currently there is a busy hourly regional train service to Belgium (running for 40 years) and 2 regional trains to Germany. It takes too long from Eindhoven (2 or 3 train changes and high costs because of due to different operators). Including the faster connection to Nijmegen and the option of avoiding the 2 to 3 changes to get to Brussels. By car it's just +/- 1- 1,5 hours. 5.100 passengers travel cross border by train on a daily basis. Nearly the same number travel by car to the nearest cross-border train station. We want to triple the use. Mr. Junker and DG Move recently expressed approval our Rail agenda presentation and welcomed the Limburg Rail action plan designed to eliminate the

infrastructural bottlenecks and missing links (Mr Timmermans also). Our Activities:

1) The Eindhoven-Aachen-Cologne-Airport, Cologne /Bonn.

2) The Eindhoven-Venlo-Düsseldorf Intercity, including the connection to Nijmegen and Roermond (the Meuse line).

3) The Eindhoven-Maastricht-Liège-Brussels intercity.

4)An ICT App, GSM-based ticketing system to overcome the 30% to 250% tariff increases for passengers citizens for the cross border by train. For each of these 3EUStates to cross the border the following will

be presented:

-a market survey with cross border questionnaires which can determine the: Current passengers, Current additional Passengers, if current cross border tariff systems are abolished. Today the cross border marketshare of Public Transport is 3 to 4 times lower than the average use of Dutch trains. Additional Passengers after improvement with direct connections, IC quality, major travel time savings etc.

-a technical report with variants & infrastructure measures, rail architecture plans, technical testing for the 3 countries. 3 To engineer and make the work ready to tender ready like the additional rail (intercity) to Aachen, Germany.

A hands-on management structure for the different projects has already been set up, with a management structure to bind all parties across borders.

Making it a pilot project in European Rail integration and a forerunner of an EU internal rail market. With a communication strategy to present to Europe, and the 3 countries involved, this project has the ambition to become a best-practice, cross border case tripling rail use by EU citizens.

The outcome is to have ongoing (faster) Intercity trains between Eindhoven-Düsseldorf and to Cologne, trains to Liège and Brussels and a new regional train service on the “Iron Rhine track” of Weert-Hamont (B) and to intensify

the connection to the nearby HST lines in North-West Europe.

The total work investment for the Dutch part of the intercity connections is estimated at EUR 256 million, including an engineering study at: EUR 26,947,000. The total study costs for which a CEF request is to be made are EUR 9,5 million for the Dutch part of these 3 cross border connections.

EU COMMISSIE OORDEEL Born VLDNEDCAR opgesteld door NIEC BvBa iov Sittard en Provincie (brief CEO NEDCAR aan EU Commissie)

“The relevance of the Action is very good as it aims to develop a multimodal logistics platform. High political and financial commitments are ensured while part of its implementation started in 2014. The proposal shows a very good socio-economic impact. The proposal is of high quality as it is coherent, detailed and well structured. ”

The logistical and industrial cluster between the borders of Germany (2,5 km east) and Belgium (4 km west) at Born got an economic and employment boost, when it saved the sole remaining Dutch car plant. Reopened by H.M. King Willem Alexander, July 17th 2014, after a EUR 760 million private investment to make it one of Europe's most modern plants. Now 70% of all production is exported beyond the EU via the ports of Zeebrugge in Belgium, Cuxhaven in Germany and Rotterdam in the Netherlands. 2,400 direct jobs and 1,500 indirect jobs were saved by this investment in the Limburg region. However, there is no rail connection to the site and all transportation is by truck. Nearby rail terminals do not provide logistical efficiency and are not dedicated to the automotive sector. An alternative is to ship the cars by barge on the inland waterways via the Meuse route (Trans-European Transport Networks Priority water axis). This will be investigated as one of the alternatives. The Province of Limburg jointly with the Municipality of Sittard-Geleen are requesting a study contribution. This is supported by the National Government's Ministry of Infrastructure and the Environment, as well as by major companies and organizations. Even before this study has started there are supporting letters from several companies, demonstrating the need and urgency for an additional rail automotive terminal. Several consulting and engineering companies started preparatory studies in mid-2014. The European added value is provided by the fact that the greater part of the new logistical activity will go south across the borders ! After 40km, straight into Belgium, via the Visé N/S E/W connection, onto the main Priority Rail TENT Axis Belgium-Germany, Montzen Line. Currently, nearly all Limburg freight transport by Rail takes this route, thus far adding 6,000 trains annually crossing the border at Visé (B). The Rail infrastructure in Belgium has sufficient capacity left to handle 2 to 4 daily freight trains and, potentially, even more via the new terminal planned for Venlo. This will reduce the current enormous traffic flow on the E314 Antwerp-Hasselt-Limburg-Aachen-Cologne highway, travelling on the Belgian-German, east-west corridor through the Province of Limburg. Using the existing 40 km south track to Visé and then turning to Belgium or Germany is an attractive alternative network (also for the Iron Rhine). The Flemish Government asked for support for the Iron Rhine study. We will cooperate in this via the Province of Limburg. The Iron Rhine has the potential to shorten the rail connection to Germany by more than half and reduces the Antwerp-Zeebrugge stretch by ca. 70 km. The Born Automotive terminal will mean a great deal of extra freight for the EU core rail tracks, connecting one of the largest industrial sites in Europe as a last mile connection. Sittard-Geleen-Born are on the core sites of the former mining area which used to employ 70,000 workers. This year, 2015, it is half a century since the former Dutch PM Joop Den Uyl made his historic speech, stating first that a vast, major chemical and industrial complex would be built, including the only automotive plant in the Netherlands. However, he also announced the closure of the mines, leading to 70,000 unemployed. The 'anniversary: the year of the mining industry' was recently opened by an impressive speech from Vice-President Timmermans of the European Commission. On these huge, obsolete industrial sites, over 12 km long, the new industry was built and now there is a request for a European Contribution to the market, Public-Private Partnership (PPP) and engineering studies for the Rail Car and container Terminal on the site in Born. It is not only the VDL NEDCAR company, producing for BMW MINI which will use this. Another 19 logistics companies are also being consulted on the use of the Multiuser Automotive Rail terminal.