2013/70080 13-12-2013
GRIF 3-3-2014

provincie limburg

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 13 DEC. 2013
CASnr.
ID.

Provinciale Staten

Cluster	ONT	**Behandeld**	P.E.M. Kuppers
Faxnummer	(043) 389 76 84	**Doorkiesnummer**	(043) 389 76 44
Ons kenmerk	2013/68446	**Uw kenmerk**	
Bijlage(n)	2	**Maastricht**	10 december 2013

VERZONDEN 13 DEC. 2013

Onderwerp
Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën

Geachte Staten,

Hierbij doen we u de Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg,

[redacted]

voorzitter,

[redacted]

secretaris,

[redacted]

2013/68443

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)

provincie limburg

Statenvoorstel – 1 minuut versie
No: G-13-036

1 Onderwerp
Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën

2 Aanleiding (aankruisen)
0 Uitvoering motie
X Nakomen toezegging van GS
0 Uitvoering beleid conform programmabegroting
0 Vaste afspraak tussen GS en PS
0 Vervolg op voorstel
0 Nieuw beleid in verband met

3 Bevoegdheid
Wet personenververvoer 2000, Provinciewet, budgetrecht (PS), autoriteit openbaar vervoer (GS).

4 Voorstel aan Provinciale Staten
1. Kennis nemen van de Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën.
2. Akkoord gaan met prioriteitstelling van de spoorverbinding met Aken, de Maaslijn en Weert-Roermond;
3. Besluiten een bedrag ad 7,5 miljoen euro als cofinanciering (aanvullend aan het Rijk) voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben;
4. Besluiten een bedrag ad 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk;
5. Besluiten tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.

5 Argumenten
Wij hebben uw Staten toegezegd het Programma Openbaar Vervoer (OV) in beeld te brengen voor zover dat betrekking heeft op de onderzoeken onder de Railagenda; op de voortgang met betrekking tot de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen onder de nieuwe OV-concessie 2016-2031; en op voorgestelde wijzigingen of aanvullingen met betrekking tot de nieuwe concessie in vergelijking tot de huidige concessie.

De onderhavige rapportage is afgestemd met de rapportage Programma Openbaar Vervoer, die u periodiek wordt aangeboden. Ten opzichte van die rapportage heeft deze nota een ander, drieledig doel:

a. Voor de eerste keer worden alle Railagendaprojecten en alle additionele wensen met betrekking tot de kwaliteit van de nieuwe OV-concessie in relatie tot die concessie en in relatie tot de Limburgagenda in beeld gebracht. Daardoor ontstaat een samenhangend beeld en wordt de complexiteit van het dossier zichtbaar. In deze zin is de nota informerend.

b. Tegelijkertijd wordt aan uw Staten gevraagd uit een oogpunt van urgentie met betrekking tot de nieuwe OV-concessie en vanuit de prioritering vanuit de Limburgagenda akkoord te gaan met prioritering voor de treinverbinding met Aken, de Maaslijn en Roermond-Weert. In deze zin is de nota besluitvormend.

c. Voor de spoorverbinding met Aken wordt gevraagd 7,5 miljoen euro toe te wijzen voor de elektrificatie van het tracé Heerlen – Herzogenrath-grens (additioneel aan de toewijzing van het Rijk van de andere 50%) en 10 miljoen euro voor spoorverdubbeling tussen stations Heerlen en De Kissel, onder voorbehoud van cofinanciering door het Rijk, terwijl intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn wordt gevraagd, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. In deze zin is de nota besluitvormend.

6 Kosten en dekking

Elektrificatie Heerlen – Herzogenrath-grens: 7,5 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro.
Spoorverdubbeling Heerlen – De Kissel: 10 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro (onder voorbehoud van cofinanciering van 50% door het Rijk).
Elektrificatie Maaslijn: intentionele politieke steun voor elektrificatie, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt. Dit bedrag ware, eerst na overeenstemming over medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk, vooralsnog te putten uit de bestaande reserves. Een uitgewerkte business case zal dan aan uw Staten worden voorgelegd.

Statenvoorstel
No: G-13-036

1 Onderwerp

Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

a. Voor de eerste keer worden alle Railagendaprojecten en alle additionele wensen met betrekking tot de kwaliteit van de nieuwe OV-concessie in relatie tot die concessie en in relatie tot de Limburgagenda in beeld gebracht. Daardoor ontstaat een samenhangend beeld en wordt de complexiteit van het dossier zichtbaar. In deze zin is de nota informerend.

b. Tegelijkertijd wordt aan uw Staten gevraagd uit een oogpunt van urgentie met betrekking tot de nieuwe OV-concessie en vanuit de prioritering vanuit de Limburgagenda akkoord te gaan met prioritering voor de treinverbinding met Aken, de Maaslijn en Roermond-Weert. In deze zin is de nota besluitvormend.

c. Voor de spoorverbinding met Aken wordt gevraagd 7,5 miljoen euro toe te wijzen voor de elektrificatie van het tracé Heerlen – Herzogenrath-grens (additioneel aan de toewijzing van het Rijk van de andere 50%) en 10 miljoen euro voor spoorverdubbeling tussen stations Heerlen en De Kissel, onder voorbehoud van cofinanciering door het Rijk, terwijl intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn wordt gevraagd, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. In deze zin is de nota besluitvormend.

3. Bevoegdheid

Wet personenververvoer 2000, Provinciewet, budgetrecht (PS), autoriteit openbaar vervoer (GS).

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Kennis nemen van de Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën.
2. Akkoord gaan met prioriteitstelling van de spoorverbinding met Aken, de Maaslijn en Weert-Roermond;
3. Besluiten een bedrag ad 7,5 miljoen euro als cofinanciering (aanvullend aan het Rijk) voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben;
4. Besluiten een bedrag ad 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk;
5. Besluiten tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.

5. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Zie ook bijgaande Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën voor een gedetailleerde onderbouwing.

De Railagenda bestaat uit de projecten:
1. verbinding met Aken;
2. Maaslijn (Roermond-Venlo-Nijmegen);
3. verbinding met Luik;
4. doortrekken stoptreindienst Maastricht-Roermond tot Weert (decentralisatie Roermond-Weert);
5. de grensoverschrijdende verbinding Weert-Hamont (-Antwerpen);
6. de grensoverschrijdende verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf;
7. de verbinding Hasselt/Genk-Sittard.

Vanuit de Limburgagenda, het belang van de economische, toeristische en kennisassen van en voor onze provincie, zijn de grensoverschrijdende verbindingen naar Aken, Luik en Düsseldorf, alsmede de Maaslijn als ruggengraat naar Nijmegen, *prioritair*.
Vanuit de OV-concessie zijn de verbinding naar Aken (aanhaking van de grensoverschrijdende verbinding aan de concessie), de Maaslijn en Weert-Roermond *urgent*. De andere verbindingen zijn niet afhankelijk van de Limburgse regionale OV-concessie. Zij volgen een eigen procedure.
Op basis van urgentie en prioriteit stellen wij daarom de navolgende prioritering/fasering voor:
- verbinding naar Aken (prioritair, urgent);
- Maaslijn (prioritair, urgent)
- Weert-Roermond (urgent).

Voor de overige projecten volgt een gefaseerde aanpak met geplande besluitvormingsmomenten. Bij ieder besluit wordt een (herijkte) business case voorgelegd en besluitvorming zal worden gevraagd op basis van integrale afwegingen.

6. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze

Voor de Railagendaprojecten is een fasering/prioritering aangebracht. Deze wordt bepaald door de navolgende criteria:
- de bijdrage van een project aan de realisatie van de Limburgagenda (de mate van bijdrage wordt in de rapportage aan PS per project aangegeven als prioritair of niet prioritair);
- de relatie tot de planning voor de OV-concessie (urgent of niet urgent);
- de stand van ontwikkeling van een project (de stappen oriëntatie-verkenning-planvorming-besluitvorming-realisatie);
- de mate van complexiteit van een overlegmodel (eenvoudig of gecompliceerd).

Prioritering als onder 5 genoemd komt voort uit de combinatie van prioritering uit de Limburgagenda en urgentie met het oog op de nieuwe regionale OV-concessie.

7. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Verschillend per onderzoeksproject en de besluitvormingsfase waarin een project zich bevindt. De onderzoeken Programma OV (OV-concessie en Railagenda) maken deel uit van Programma 2 Fysiek beleid en mobiliteit, programmalijnen 2.1 Regionaal openbaar vervoer en 2.4 Bereikbaarheid en mobiliteit. In de Programmabegroting 2013 is opgenomen dat Provinciale Staten zullen worden geconsulteerd over de uitgangspunten van het openbaar vervoer in Limburg.
Dekking van kosten voor de spoorverbinding met Aken en elektrificatie van de Maaslijn is als volgt:
- Elektrificatie Heerlen – Herzogenrath-grens: 7,5 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro.
- Spoorverdubbeling Heerlen – De Kissel: 10 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro (onder voorbehoud van cofinanciering van 50% door het Rijk).
- Elektrificatie Maaslijn: intentionele politieke steun voor elektrificatie, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt. Dit bedrag ware, eerst na overeenstemming over medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk, vooralsnog te putten uit de bestaande reserves. Een uitgewerkte business case zal dan aan uw Staten worden voorgelegd.

8. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

9. Verbindingslijnen en andere visies

Verschillend per onderzoeksproject en de besluitvormingsfase waarin een project zich bevindt. De onderzoeken Programma OV (OV-concessie en Railagenda) maken deel uit van Programma 2 Fysiek beleid en mobiliteit, programmalijnen 2.1 Regionaal openbaar vervoer en 2.4 Bereikbaarheid en mobiliteit. In de Programmabegroting 2013 is opgenomen dat Provinciale Staten zullen worden geconsulteerd over de uitgangspunten van het openbaar vervoer in Limburg.

10. Verdere planning, procedure en uitvoering

Zoals hierboven aangegeven zijn thans de verbinding naar Aken, de Maaslijn en Weert-Roermond prioritair. Aan de andere railprojecten en aan de projecten onder de nieuwe OV-concessie die additioneel zijn aan de huidige regionale OV-concessie (kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige concessie), wordt eveneens voortgewerkt. Een gefaseerde aanpak met een (herijkte) business case wordt telkens aan uw Staten voorgelegd.

11. Periodieke informatie

Is toegezegd aan uw Staten. De voortschrijding in het Programma OV wordt periodiek aan uw Staten ter informatie aangeboden.
Een gefaseerde aanpak van projecten met (herijkte) business cases zoals verwoord in de onderhavige rapportage wordt telkens aan uw Staten ter besluitvorming voorgelegd.

12. Evaluatie

Bij de Railagendaprojecten wordt telkens na afloop van één van de stappen oriëntatie-verkenning-planvorming-besluitvorming (-realisatie) beoordeeld of de voortgang voldoende is om de volgende stap te zetten.

Een soortgelijke opzet wordt eveneens gevolgd voor de projecten onder de nieuwe OV-concessie die additioneel zijn aan of anders zijn dan de huidige regionale OV-concessie.
Evaluatie van de concessie vindt gedurende de looptijd en na afloop daarvan plaats.

13. Communicatie

Via www.limburg.nl en in overleg met alle betrokken doelgroepen (mondeling en schriftelijk). Voor de OV-concessie is de speciale website www.limburg.nl/ov2016 geopend.

14. Bijlagen ter inzage en/of meegezonden

Zie bijgevoegde Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën.
De studierapporten betreffende de stoptreinverbinding (Maastricht-) Roermond-Weert, Weert-Hamont en Maastricht-Luik en de brief van Sittard-Geleen betreffende de verbinding Hasselt/ Genk-Sittard zijn op te vragen via staten@prvlimburg.nl.

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: G-13-036

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 10 december 2013, nr. G-13-036

besluiten:

1. Kennis te nemen van de Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën.
2. Akkoord te gaan met prioriteitstelling van de spoorverbinding met Aken, de Maaslijn en Weert-Roermond.
3. Een bedrag ad 7,5 miljoen euro als cofinanciering (aanvullend aan het Rijk) voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die aan de Limburg Lijnen gekoppeld zijn.
4. Een bedrag ad 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die aan de Limburg Lijnen gekoppeld zijn, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk.
5. Intentionele politieke steun uit te spreken voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

voorzitter,

griffier,

VOORTGANGSRAPPORTAGE PROJECTEN PROGRAMMA OPENBAAR VERVOER EN VOORSTEL TOT BESLUITVORMING OVER PRIORITERING EN FINANCIËN

INHOUDSOPGAVE

0. INLEIDING 4

I PROJECTEN OPENBAAR VERVOER EN PRIORITERING / FASERING 5

1. OPENBAAR VERVOER 5

2. CRITERIA VOOR FASERING 7
2.1 Limburg Agenda en Voorjaarsnota 2013 7
2.2 OV-Concessie in relatie tot Railagenda 8
2.3 De stand van ontwikkeling van een project 9
2.4 De mate van complexiteit van een overlegmodel 10

3. DE AFZONDERLIJKE PROJECTEN 11

A. ONDERZOEK IN HET KADER VAN DE RAILAGENDA 11
3.1 Spoorverbinding naar Aken 11
3.2 Maaslijn 14
3.3 Verbinding Maastricht-Luik 17
3.4 Stoptrein Roermond-Weert 20
3.5 Stoptrein Weert-Hamont (-Antwerpen) 24
3.6 Venlo-Düsseldorf 27
3.7 Spoorverbinding Hasselt/Genk-Sittard 29
3.8 Decentralisatie stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen 31
B. VERHOGING KWALITEIT VAN DE OV-CONCESSIE 33
3.9 Verbetering uitvoering regionale OV•concessie, afwijkend van huidige BDU 33
C. ONTWIKKELING EN TOEPASSING BASISMODEL 37
3.10 Ontwikkeling en toepassing van een Limburgs Openbaar-Vervoersmodel 37

4. CONCLUSIES PRIORITERING EN FASERING AMBITIES RAILAGENDA 38

II FINANCIËN 41

5. UITGANGSPUNTEN FINANCIËN 41

6. TOELICHTING OP DE FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN 42
6.1 Railagenda 42
6.2 OV-concessie 42
6.3 Beheersing programma 43
6.4 Opbouw 43
6.5 Context 44

7. FINANCIËLE SCOPE PRIORITERING PROGRAMMA OV 46
7.1 Treinverbinding met Aken 48
7.2 Opwaardering Maaslijn 49
7.3 Stoptrein Roermond – Weert 50

8. DEKKING FINANCIËLE MIDDELEN 52
8.1 Inleiding 52
8.2 Besluitvorming over de inzet van financiële middelen 52
8.3 Business case sturing 53
8.4 Dekking financiele middelen 55
8.5 Allocatie van financiële middelen 57

9. CONCLUSIE EN VOORSTEL 59

BIJLAGE A Voorwaarden inzet gelden immunisatiereserve 60

0. INLEIDING

Zoals aan uw Staten toegezegd doen we u hierbij onze rapportage toekomen over (de voortgang van) het Programma Openbaar Vervoer (OV) voor zover dat betrekking heeft op de onderzoeken onder de Railagenda, de voortgang met betrekking tot de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen en aan de regionale concessie openbaar vervoer (OV-concessie) gerelateerde issues.

- De rapportage is ter informatievoorziening en kennisneming voor wat betreft de lijnen Maastricht-Luik, Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, Weert-Hamont en Hasselt/Genk-Sittard en voor wat betreft de aan de nieuwe regionale OV-concessie gerelateerde issues. Besluitvorming hierover vindt later plaats op basis van de beoordeling van integrale business cases.
- De rapportage is ter besluitvorming voor wat betreft prioritering van de railverbinding met Aken, de Maaslijn en de stoptreinverbinding (Maastricht-) Roermond-Weert.
- De rapportage is ter besluitvorming voor wat betreft:
  - de beschikbaarstelling van middelen ad 7,5 miljoen euro uit de intensiveringsmiddelen voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens;
  - de beschikbaarstelling van middelen ad 10 miljoen euro uit de intensiveringsmiddelen voor spoorverdubbeling tussen stations Heerlen en De Kissel, onder voorwaarde van medefinanciering door het Rijk;
  - intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk.

De rapportage bestaat uit twee delen. Deel I heeft betrekking op de projecten uit het Programma OV en een eerste prioritering en fasering daarin.
De onderbouwing voor financiën en dekking daarvan wordt in deel II voorgelegd.

Deze strategische rapportage is afgestemd met de voortgangsrapportage Programma OV, die uw Staten periodiek ter informatie wordt aangeboden.

I PROJECTEN OPENBAAR VERVOER EN PRIORITERING / FASERING

1. OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer (OV) is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is, dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. Openbaar vervoer heeft positieve effecten op de leefbaarheid van stad en platteland en heeft een belangrijke sociale functie. Ook zorgt OV voor minder druk op het wegennet en de milieueffecten zijn geringer dan van bijvoorbeeld het gemiddelde autovervoer.
Tegenover de positieve effecten staat dat de kosten van openbaar vervoer nog altijd hoger zijn dan de opbrengsten en dit zal voorlopig ook zo blijven. Zelfs indien men ervanuit gaat, dat met de nieuwe systematiek van landelijke en regionale concessieverlening de hoogte van overheidsbijdragen minder hoog wordt. In België is bijvoorbeeld de dekkingsgraad van de spoorvervoerder NMBS tussen de 25 en 33%, terwijl de regionale Limburgse vervoerder Veolia met een dekkingsgraad van naar eigen zeggen 60% aan de positieve kant van het Nederlandse gemiddelde zit.
Toch zal, met andere woorden, in vrijwel alle OV-dossiers – en dus ook de spoordossiers - sprake zijn van een investeringsopgave in infrastructuur en in dekking van jaarlijkse exploitatietekorten.

Hieronder worden de voortgang van de Railagendaprojecten, de voortgang met betrekking tot de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen en de aan de regionale concessie openbaar vervoer (OV-concessie) gerelateerde issues gepresenteerd.

Wanneer er een besluitvorming nodig is, omdat we een fase ingaan waarin een bijdrage in (materiële) investeringskosten worden gevraagd, zal ons college steeds een uitgewerkte business case aan uw Staten aanleveren waarin kosten, opbrengsten, risico's en dekking worden aangegeven. Een uitzondering maken we voor de verbinding met Aken en de Maaslijn waarover in deze nota reeds (deel-) besluiten van uw Staten gevraagd worden.
Kosten voor (de jaarlijks terugkerende) exploitatie en voor investeringen in infrastructuur worden per project gepresenteerd op een hoog abstractieniveau, met een bandbreedte (hardheid) van +/- 40%. Er wordt, tenzij anders aangegeven, uitgegaan van prijspeil 2013. Alle bedragen zijn in dit stadium nog exclusief BTW, tenzij anders aangegeven. Zie voor nadere details ook deel II van deze rapportage.
Deze nota doet geen uitspraak voor wiens rekening exploitatie- of investeringskosten komen, tenzij hierover reeds afspraken vastgelegd zijn.

Zoals hierboven aangegeven, is in vrijwel alle spoordossiers sprake van een investeringsopgave in infrastructuur en in dekking van jaarlijkse exploitatietekorten. Deze tekorten zullen in de eerste jaren het grootst zijn, en daarna afnemen. Dat wordt veroorzaakt doordat een nieuwe verbinding moet "groeien" qua reizigersaantallen en gebruik. Bij een toenemend gebruik zullen ook de reizigersopbrengsten toenemen, en zal derhalve het exploitatietekort afnemen. Positieve exploitatiecijfers zijn, zoals gezegd, in het algemeen niet te verwachten. Dat is inherent aan de sociaal-maatschappelijke functie van het OV.

Onze insteek ten aanzien van het exploitatievraagstuk is, dat financiering geschiedt uit de zogenaamde BDU-gelden (brede doel-uitkering) van het Rijk. Hierbij verwachten wij gebruik te kunnen maken van schaalvoordelen die optreden door de nieuwe regionale concessiehouder meer treindiensten te laten exploiteren, anders te laten exploiteren (bijvoorbeeld elektriciteit in plaats van

diesel op de Maaslijn) en dit over een langere periode (2016-2031 in plaats van 2016-2026) te laten doen. Bij de uitvraag zullen wij de potentiële concessienemers vragen naar hun opties voor de diverse lijnen en onder welke condities zij deze kunnen bedienen, indien aan de voorwaarden van vervoerswaarden, investeringskosten en de juridische voorwaarden voldaan wordt. Door exploitatievoordelen op de ene lijn in te boeken (de exploitatie wordt voordeliger ten opzichte van de huidige situatie), kunnen wij deze voordelen bijvoorbeeld ten goede laten komen van de exploitatie van een andere lijn of andere lijnen. Wij introduceren daarmee het zogenaamde ***cafetariamodel****.*

2. CRITERIA VOOR FASERING

Realisatie van de gehele Railagenda is en blijft onze ambitie. Wel zal een fasering worden aangebracht. Deze wordt bepaald door de navolgende criteria:

- de bijdrage van een project aan de realisatie van de ***Limburgagenda*** (de mate van bijdrage wordt per project aangegeven als *prioritair* of *niet prioritair*);
- de relatie tot de planning voor de ***OV-concessie*** (*urgent* of *niet urgent*);
- de ***stand van ontwikkeling*** van een project (de stappen *oriëntatie-verkenning-planvorming-besluitvorming-realisatie*);
- de mate van ***complexiteit*** van een overlegmodel (*eenvoudig* of *gecompliceerd*).

Hierbij moet bedacht worden, dat de criteria elkaar kunnen versterken, maar ook neutraal tegenover elkaar kunnen staan of elkaar kunnen tegenwerken. Een niet prioritair project (Limburgagenda) dat zich in de oriëntatiefase bevindt (stand van ontwikkeling) kan in het kader van de OV-concessie urgent zijn. Omgekeerd kan bijvoorbeeld een prioritair project niet urgent zijn. Uit de interactie tussen de criteria zal de fasering worden afgeleid.

2.1 Limburg Agenda en Voorjaarsnota 2013

Het Programma OV staat niet op zichzelf, maar vindt zijn basis allereerst in het coalitieakkoord en de Limburg Agenda. De Limburg Agenda is de strategische lange-termijnagenda van onze provincie. Onze ambitie is om deel uit te maken van een vooraanstaande Technologische Topregio in Europa. Deze ambitie kan alleen worden waargemaakt indien Limburg beschikt over een excellent (intern en grensoverschrijdend) leef- en vestigingsklimaat. Hierin worden 4 hoofdelementen onderscheiden:

- kwaliteit van wonen en leven;
- menselijk kapitaal;
- een sterk economisch profiel;
- verbindingen.

Deze lijn is nader uitgewerkt in de Voorjaarsnota 2013. In de Voorjaarsnota is vastgesteld dat in een tijd van grote concurrentie tussen regio's nationaal en internationaal, een regionale overheid het zich niet kan permitteren om stil te blijven zitten, zelfs indien dit nieuwe afspraken over de inzet van eerder gereserveerde middelen nodig maakt. Bepalend is de samenhang tussen de programma's op het gebied van wonen, gezondheid en zorg, sport en cultuur met de grootschalige investeringen in economische randvoorwaarden en infrastructuur. Niet alleen om zo maatschappelijke urgentie met economische potentie te verbinden maar ook om voldoende draagvlak in de brede samenleving te houden bijvoorbeeld als het gaat om bereikbaarheid van voorzieningen met openbaar vervoer.

Investeringen nu zijn cruciaal om de transitie van Limburg te versnellen en te versterken op die punten waar de structuur van economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat dat vraagt. Structuurversterkend is vertaald naar het werkwoord "versterken", de gewenste slagvaardigheid is vertaald in "versnellen".

Er zijn criteria geformuleerd rondom structuurversterkende initiatieven. Daarbij passen drie ordenende lijnen:

1. **Economisch profiel en menselijk kapitaal**, betrekking hebbend op de in het coalitieakkoord onderscheiden accenten ondersteuning arbeidsmarkt, concurrentiekrachtfonds en innovatiefonds MKB.

2. **Kwaliteit van wonen en leven**, betrekking hebbend op de flankerende investeringen, in het coalitieakkoord onderscheiden naar wonen, monumenten, cultuur, natuur, landschap, stedelijk groen, leefbaarheid en sport, zorg en jeugdzorg.
3. **Werklocaties en verbindingen**, betrekking hebbend op de flankerende investeringen in het coalitieakkoord onderscheiden naar railinfra, infra en fietspaden.

Binnen het thema Werklocaties en verbindingen biedt het Programma OV (Rail- en OV-agenda) kansen voor:
1. het versterken van de samenwerking tussen de campussen en met de kennisinstellingen binnen Limburg, in Nederland en in het aangrenzende buitenland;
2. het doorontwikkelen van de Limburgse Topsectoren, met focus op Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Greenport Venlo als de drie kristallisatiepunten, overigens met doorwerking naar de hele Limburgse regio, zoals bijvoorbeeld naar Heerlen, het centrum voor administratieve dienstverlening of CIRO te Horn en daarbuiten, zoals aanhaking RWTH, Universiteit van Luik, TU Eindhoven, Universiteiten Hasselt en Leuven;
3. het treffen van maatregelen op het gebied van de arbeidsmarkt, uitvoeren van de onderwijsagenda en versterking van acquisitie.

Duidelijk is dat het verbinden van fysieke infrastructuur met de ontwikkeling van de Limburgse kennisinfrastructuur grote voordelen biedt voor de toekomst van Limburg en het vestigingsklimaat. De investeringen leiden tot een betere ontsluiting van de arbeidsmarkt, de Limburgse Topsectoren, de Limburgse kennisas en het vergroten van de agglomeratievoordelen in onze stedelijke grensregio's. Het zijn investeringen die het leef- en vestigingsklimaat van Limburg ten goede komen. Knelpunten op het spoor in combinatie met OV worden aangepakt en opgelost. Een fijnmazig netwerk met snellere verbindingen wordt tot stand gebracht en een grotere bereikbaarheid wordt bewerkstelligd. Groene ketenmobiliteit wordt bevorderd.

De mate van bijdrage van een project aan de Limburgagenda wordt aangegeven als *prioritair* of *niet prioritair*.

2.2 OV-Concessie in relatie tot Railagenda
Artikel 20 van de Wet Personenvervoer 2000 bepaalt dat ons college bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein. Het Rijk verleent concessies voor het openbaar vervoer per trein, behalve voor bij algemene maatregel van bestuur of ministerieel besluit aangewezen lijndiensten.

Uw Staten en ons college streven ernaar zoveel mogelijk regionale treindiensten onder de Limburgse OV-concessie te brengen, omdat wij van mening zijn dat wij dan een optimale bediening aan de reiziger kunnen aanbieden, efficiënt en aansluitend aan het visgraatmodel. Dit uitgangspunt is ook vastgelegd in het PS-besluit betreffende de Limburg Lijnen. Om deze reden streven we naar één multimodale concessie voor het regionaal vervoer in Limburg, inclusief een aantal nu nog niet regionaal geregelde treindiensten. Wij zijn daarin afhankelijk van besluitvorming door het Rijk. Enkel op de lijnen die door het Rijk gedecentraliseerd zijn of worden mag ons college een concessie aan een regionale vervoerder verlenen. De overige spoorlijnen in Nederland zijn voorbehouden aan de concessiehouder voor het Hoofdrailnet; thans de NS.

Er bestaan ook afwijkingen van de hoofdregel. Zo rijden thans bussen uit Noordrijn-Westfalen, van De Lijn (Vlaanderen) en de TEC (Wallonië) door naar Limburg, waar dit het meest efficiënt is. Bijvoorbeeld omdat het grootste deel van zo'n busdienst in het buitenland is gelegen. Of bij de Tram Vlaanderen-Maastricht de tramdienst. Vergelijkbaar met het feit dat bijvoorbeeld lijn 50 van Veolia doorrijdt naar Aken. Het is onze taak steeds de meest geschikte vervoerder te vinden en dit kan dus afwijken van de vervoerder aan wie de 'overkoepelende' OV-concessie verleend wordt.

Bij een railproject kan het zijn dat dit railproject prima past binnen de Limburg Lijnen, ook al is de vervoerder niet de concessiehouder van de Limburgse OV-concessie. Waar zich dit voordoet; zullen wij er in het desbetreffende railproject op ingaan. De grensoverschrijdende treindiensten, bijvoorbeeld, worden geregeld via onderhandelingen tussen vervoersautoriteiten, vervoerders en infrastructuurbeheerders uit de betrokken landen.
De mijlpalen van de regionale OV-concessieverlening zijn:

- Nota van Uitgangspunten PS — 15 november 2013
- concept Programma van Eisen — januari 2014
- inspraak ontwerp Programma van Eisen — februari/maart 2014
- sondering PS — 11 en 25 april 2014
- Programma van Eisen — mei 2014
- bestek en uitvraag — mei 2014
- gunning concessie aan vervoerder — november 2014

De relatie met de concessie bepaalt of een project urgent is onder het (kritieke) tijdpad van de Limburgse regionale OV-concessie of niet. Als een project niet onder de regionale concessie valt, is het tijdpad daarvan ook niet leidend.

De relatie tot het tijdpad van de OV-concessie wordt per project aangeduid als *urgent* of *niet urgent*.

2.3 De stand van ontwikkeling van een project

Voor de projecten uit de *Railagenda* geldt, dat zij op haalbaarheid voor realisatie via studies onderzocht worden. Ons college volgt hierbij de projectstappen van abstract naar toenemende concreetheid volgens de stappen oriënterend – verkennend – planvormend – besluitvormend – realisatie.
In de *oriëntatiefase* wordt een eerste inschatting over de haalbaarheid van een project gemaakt. Opdrachtgever is doorgaans de regio (Provincie, gemeenten). Gekeken wordt, afhankelijk van de aard van het project, naar aspecten als inpasbaarheid in de dienstregeling, vervoerwaarde, business case, verwachte kwaliteitsverbetering in exploitatie, robuustheid, veiligheid, en dergelijke. Bij een positief resultaat is het zinvol om de verkenningsfase in te gaan.
In de *verkenningsfase* is de regio doorgaans opdrachtgever om te kijken naar de logistieke inpassing, de fysieke inpassing, de vervoerwaarde en een globale kostenraming. Opdrachtnemer bij spoorprojecten is doorgaans ProRail. Hierbij wordt vaak ook de huidige of toekomstige (indien bekend) vervoerder betrokken.
In de *planvormende* fase komt naast de regionale overheden ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) in beeld. Voor het project wordt een definitief ontwerp opgesteld en de kostenraming wordt definitief gemaakt.

In de *besluitvormingsfase* geven alle betrokken partijen invulling aan de hun toegewezen besluitvormende rol. Dit kan variëren van financierings- tot ruimtelijke maatregelen en opdrachten op gemeentelijk en provinciaal niveau tot bedieningsgaranties van de vervoerder en tot beschikkingen, aanlegbesluiten en financiële bijdragen op Rijksniveau.
In de *realisatiefase* vindt uitvoering, oplevering en ingebruikname plaats.

Was er eind vorig jaar nog vooral van voorgenomen ambities sprake, sinds 2013 zijn alle projecten uit de Railagenda in studie genomen. Ook in die projecten waarin de Provincie niet (enig) bevoegd gezag is, zit zij als volwaardig partner aan tafel en wordt ingezet op de realisatie van de ambities van de Provincie. Voor de projecten geldt, dat sommige nog in de oriënterende fase zitten, terwijl andere in hun geheel of op onderdelen al rijp zijn voor besluitvorming of de opdracht tot realisatie is verleend.

De stand van ontwikkeling van een project wordt aangeduid in de termen *oriënterend*, *verkennend*, *planvormend*, *besluitvormend*of*realisatie*.

2.4 De mate van complexiteit van een overlegmodel

Het Programma OV wordt gekenmerkt door een grote mate van complexiteit. Vanuit onze ambities en kaders wordt onderzoek verricht, plannen we, onderhandelen we, zetten we een lobbytraject uit, plegen we interactie met andere betrokken partijen. Wettelijke kaders, financiële grenzen en (anderssoortige) taakstellingen van onze overleg- en onderhandelingspartners bepalen de mate, de tijd en de hoogte waarin we onze ambities kunnen realiseren. Bijstelling van kaders zal derhalve regelmatig voorkomen.

De mate van complexiteit van het overlegmodel wordt per project aangeduid als *eenvoudig* of *gecompliceerd*.

3. DE AFZONDERLIJKE PROJECTEN

A. ONDERZOEK IN HET KADER VAN DE RAILAGENDA

3.1 Spoorverbinding naar Aken

Nederland en Limburg hebben voortvloeiend uit de focus op de ontwikkeling van de topsectoren (Brainport Zuidoost Nederland, kennisclusters in Zuid-Limburg, de regio Aken en Leuven) behoefte aan snelle, grensoverschrijdende verbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België. Daarmee worden het nationale spoorwegnet en de regio naadloos verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten te ontplooien. Om deze reden focust ons college op het tot stand brengen van betere OV-verbindingen met Düsseldorf, Aken en Luik.
Momenteel rijdt tussen Aken en Heerlen de Euregiobahn (DB Regio) in een frequentie van 1 x per uur. Per dag maken ongeveer 700 reizigers gebruik van de dienst.

Een IC-verbinding Eindhoven-Aken is opgenomen in het beleidsvoornemen van de minister van IenM met betrekking tot de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN-concessie 2015-2025) en aan de Nederlandse Spoorwegen is hiervoor een inspanningsverplichting opgelegd. In de route naar deze uiteindelijke ambitie toe zijn een aantal faseringsstappen noodzakelijk, waarbij het nadrukkelijk de bedoeling is dat Provincie hierin het voortouw neemt. Doel blijft uiteindelijk het tot stand brengen van een snelle treinverbinding met Aken, maar de weg er naartoe wordt momenteel afgewogen en bestuurlijk afgestemd.

In de prioritering staan bovengenoemde opties vooraan. De tweede spoorverbinding tussen Heerlen en Aken via het Avantisterrein, de zgn. Avantislijn, zal na realisatie van bovenstaande verbindingen in ogeschouw worden genomen.

Infrastructuur
Er is sprake van kostendeling op de grens. De kosten aan Duitse zijde worden gedragen door de Duitse OV-autoriteit NahverkehrRheinland (NVR).
Om tot verbetering van de treindiensten met Aken te komen zijn aan Nederlandse zijde tussen Heerlen en de grens infrastructurele maatregelen noodzakelijk. Voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf en elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens worden de kosten, inmiddels aangepast op prijsstijgingen en BTW-verhoging, op 65 miljoen euro begroot.
In het kader van het MIRT-overleg op 14 november 2013 is voor elektrificatie door het Rijk 7,5 miljoen euro vastgelegd. Over spoorverdubbeling, mogelijk in twee fases van 2 resp. 3 km, wordt nog onderhandeld. Uw Staten wordt verzocht een harde verplichting van eveneens 7,5 miljoen euro aan te gaan en 10 miljoen euro onder voorwaarden te reserveren voor spoorverdubbeling (1e fase), die vooralsnog nodig lijkt voor een robuuste afhandeling van de stoptreindiensten. Fase 2 houdt meer verband met de combinatie stoptreindiensten – IC en komt pas later aan de orde.

	Begroot	Bijdrage Limburg
Elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens	15 miljoen euro	7,5 miljoen euro

Spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf (1)	20 miljoen euro	10 miljoen euro
Spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf (2)	30 miljoen euro	15 miljoen euro

Exploitatie
Voor de spoorverbinding met Aken komen in beginsel vier mogelijkheden in aanmerking: een sneltrein Sittard-Aken, een sneltrein Maastricht-Heerlen-Herzogenrath-Aken, een IC-verbinding Eindhoven-Aken of een IC-verbinding Eindhoven-Keulen, al dan niet in combinatie.
Voor de exploitatie van een sneltrein Sittard-Aken is berekend, dat de kosten hoger zijn dan verwacht en de opbrengsten lager (minder extra reizigers bovenop de huidige 700). In overleg met IenM, de regio en de Duitse partners is op 18 november 2013 afgesproken voorrang te geven aan een sneltrein Maastricht-Heerlen-Herzogenrath-Aken (uurdienst) die tussen Heerlen en de grens de tussengelegen stations kan aandoen en waarmee een toename van het aantal reizigers met 100% ten opzichte van de huidige dienst verwacht wordt. De procesafspraak is gemaakt andere alternatieven, zoals het realiseren van een Intercity Eindhoven-Aken-Keulen, thans op te pakken, maar pas later hierover te besluiten. Op 18 november is in overleg met IenM een (voorstel) tot verdeling van de exploitatiekosten gemaakt. De schatting van de *extra* exploitatiekosten voor het doortrekken van de binnen de Limburgse concessie gereden regionale treindienst tot Heerlen naar Aken is ongeveer 0,5 miljoen / jaar. IenM zal de NS verzoeken om de huidige bijdrage aan de Euregiobaan ten behoeve van de regionale bijdrage te reserveren. Deze bedraagt 0,4 miljoen euro, waardoor 0,1 miljoen voor de Provincie resteert. Dit bedrag van 0,1 miljoen is nog exclusief de bijdrage van Duitse zijde in de extra exploitatie en zal dus mogelijk kleiner worden.

	Begroot / jaar	Bijdrage Limburg / jaar
Dienst additioneel aan de concessie (Landgraaf-Herzogenrath-grens)	0,5 miljoen euro	0,1 miljoen euro

Relatie met de Limburgagenda
Prioritair
Gezien het aantal inwoners, studie- en arbeidsplaatsen en economische ontwikkeling in bredere Euregionale en nationale context in relatie tot de doelstellingen van de Limburgagenda is de bijdrage van de verbinding naar Aken *zeer groot*. Het euregionaal perspectief biedt agglomeratievoordelen door het verbinden van de stedelijke grensregio's met Aken (en Luik; zie verder verbinding Maastricht-Luik). Hierbij kan worden gedacht aan de verbetering van de ontsluiting van campussen en kennisinstellingen binnen Limburg, in Nederland en in het aangrenzende buitenland (onder meer aanhaking aan de RWTH, de TU Eindhoven en de UM Maastricht), het doorontwikkelen van de Limburgse Topsectoren en het belang voor de arbeidsmarkt.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie
Urgent
Vanwege het grensoverschrijdend karakter van de verbinding naar Aken en het feit dat het tracé ten oosten van Landgraaf naar Herzogenrath-grens niet gedecentraliseerd is, maakt de grensoverschrijdende verbinding an sich geen deel uit van de regionale Limburgse OV-concessie.

Voor het verzorgen van de dienst Maastricht-Heerlen-Aken doen partijen echter een beroep op de Limburgse regionale concessiehouder, dus is hiervoor bicourant materieel nodig, om op het Duitse net te kunnen rijden. Dus is ook aanhaking aan de concessie nodig (vgl. het model voor de Maaslijn-Noord). Gezien de mijlpalen voor de Limburgse OV-concessie wordt de aanschaf van bicourant materieel en de aanhaking van de verbinding naar Aken in de uitvraag voor de concessie meegenomen.

Stand van besluitvorming

Elektrificatie Heerlen-Herzogenrath-grens:	*planvormend tot besluitvormend*
Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (1 en 2):	*verkennend tot planvormend*
Exploitatie:	*planvormend tot besluitvormend*
IC-verbinding:	*verkennend*

Mate van complexiteit

Eenvoudig

Grensoverschrijdende dienst met diverse betrokken OV-autoriteiten, vervoerders en infrastructuurbeheerders aan Nederlandse en Duitse zijde. Een intentieverklaring over de verbinding naar Aken en de benodigde infrastructurele maatregelen tussen de Nederlandse en Duitse partners wordt aan het eind van 2013 verwacht. Positief zijn de resultaten van het BO MIRT van 14 november 2013 en de onderhandelingsresultaten van 18 november 2013 met Nederlandse en Duitse partners. Van de Verbandsversammlung van de Duitse OV-autoriteit Nahverkehr Rheinland (NVR) van 6 december 2013 wordt eveneens een positief resultaat verwacht.

Gecompliceerd

Voor onderbouwing van de spoorverdubbeling zullen de infrastructuurbeheerders ProRail en DB Netze in de tweede helft van 2014 nogmaals rapport uitbrengen.

Gecompliceerd

De grensoverschrijdende IC-casus wordt in de vorm van een verbinding Eindhoven-Sittard-Heerlen-Aken-Keulen in studie genomen. De staatssecretaris van IenM zal in het voorjaar 2014 bekendmaken welke nadere stappen in het dossier worden ondernomen.

3.2 Maaslijn

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is de drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijn in Nederland. Door de vervoergroei levert dit nu en zeker in de toekomst capaciteitsproblemen op. Uw Staten hebben de ambitie om op de Maaslijn te komen tot een forse kwaliteitsslag. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op de korte en middellange termijn en maatregelen op de lange termijn. De 1e fase omvat de uitvoering van de zogenaamde korte termijn (quick scan) maatregelen; de realisatie van een station Grubbenvorst-Greenport; en de elektrificatie. De lange termijn voorziet in een (bijna) volledige spoorverdubbeling waardoor een expres- of sneltreinverbinding mogelijk wordt.

Infrastructuur

De investeringen voor de 1e fase worden geschat op ca. 175 miljoen euro (+/- 40%). Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Quickscan maatregelen ten behoeve van de robuustheid met beperkte spoorverdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen bij Reuver en bij Cuijk	45 miljoen euro
Station Grubbenvorst-Greenport met bijbehorende spoorverdubbeling	20 miljoen euro
Elektrificatie van de grotendeels enkelsporige Maaslijn	110 miljoen euro

Een gedeelte van dit bedrag (35,6 miljoen euro, waarvan 12,65 miljoen van de Provincie) is uit bestaande middelen beschikbaar voor de maatregelen op de zuidelijke Maaslijn tussen Roermond en Venlo, onder meer bij Reuver.
Omdat met elektrificatie van de Maaslijn een groot bedrag gemoeid is, worden voor de uitvraag van de OV-concessie vooralsnog twee uitvragen geplaatst, elektrische treinen in de loop van 2016 of in de loop van 2018. Bij de gunning eind 2014 zal de definitieve keuze bekend moeten zijn. In de tussentijd zullen scenario's worden ontwikkeld voor financiering van de gevraagde 110 miljoen euro. De opdracht om overeenstemming te bereiken over de verdeelsleutels van het benodigde investeringsbedrag is, gelet op de hoogte, gecompliceerd. We schatten in dat Limburg zelf met een substantieel bedrag op achterhand (40 miljoen euro) de overleggen in moet gaan. Er wordt van uitgegaan dat elektrificatie van de Maaslijn zal leiden tot lagere jaarlijkse exploitatiekosten dan thans. De exploitatievoordelen zullen ten bate komen van de exploitatielasten van andere projecten onder de Railagenda (zie hierna).

Voor de middelen voor de rest van maatregelen (noordelijke Maaslijn ter hoogte van het Land van Cuijken station Grubbenvorst-Greenport, inclusief gedeelte verdubbeling) wordt een beroep gedaan op de het Rijk, op de Provincie Noord-Brabant (inclusief gemeentelijke bijdragen), de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (SAN), en wordt een beroep gedaan op middelen van de Provincie Limburg. Met ProRail zijn op directieniveau afspraken gemaakt omtrent zijn inzet voor dit project. Deze inzet bevindt zich voor een deel nog in de studie- of planningsfase (elektrificatie, Grubbenvorst-Greenport), en begeeft zich voor een deel al richting realisatiefase.

Voor de *(bijna) volledige verdubbeling* op de lange termijn wordt een planning opgesteld om in de toekomst méér treinen, snellere treinen en doorgaande treinen op de Maaslijn te kunnen inzetten. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij het Rijksbeleid van de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA).

Exploitatie
De te nemen maatregelen betreffen de infrastructuur. Een verbeterde Maaslijn zal naar verwachting meer reizigers aantrekken en na elektrificatie gunstiger worden geëxploiteerd dan met dieseltreinen. De verwachte besparingen in de exploitatie zijn op basis van expert judgment 1,5 miljoen euro per jaar. In de nader uitgewerkte business case zal dit nader gevalideerd worden.

Relatie met de Limburgagenda
Prioritair
De Maaslijn maakt deel uit van een van de kennisassen van onze provincie (Nijmegen-Maastricht) en is tevens een belangrijke verbinding voor het doorontwikkelen van de Limburgse Topsectoren, met Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Greenport Venlo als de drie kristallisatiepunten, en met doorwerking naar de hele Limburgse regio. Ook kan de Maaslijn-Zuid (Roermond-Venlo) een belangrijke bijdrage leveren aan goederenvervoer per spoor.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie
Urgent
De korte termijn verbetermaatregelen op de zuidelijke en noordelijke Maaslijn zijn gericht op het verhogen van de robuustheid: het beperken van vertragingen en het minder missen van aansluitingen. Dat betekent dat een nieuwe vervoerder bij of kort na de start van de nieuwe concessie een betrouwbare dienstregeling kan uitvoeren.
Urgent
Voor het exploiteren van de Maaslijn is duidelijkheid over elektrificatie bij de start van de nieuwe concessie essentieel, met het oog op het in te zetten rollend materieel. Gezien de mijlpalen van de OV-concessie (en met name de inhoud van de uitvraag) is duidelijkheid over financiering (en successieve realisatie) uiterlijk in maart 2014 noodzakelijk.
Niet urgent
Een besluit over de aanleg van station Grubbenvorst-Greenport als infrastructurele maatregel is voor de concessie niet essentieel, mits aan de vervoerder wordt meegegeven, dat als station Grubbenvorst-Greenport operationeel is, dit station bediend moet worden (vergelijkbaar met station Maastricht-Noord in de huidige regionale OV-concessie).
Niet urgent
De uiteindelijke spoorverdubbeling en eventuele bediening met expres- of sneltreinen is voorzien voor de lange termijn, gekoppeld aan de Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA) van het Rijk. Na maart 2014 zullen wij vol op spoorverdubbeling inzetten.

Stand van besluitvorming

Quick scan Zuidelijke Maaslijn:	*van besluitvormend naar realisatie*
Quick scan Noordelijke Maaslijn:	*van planvormend naar besluitvormend*
Elektrificatie:	*van verkennend naar planvormend*
Station Grubbenvorst-Greenport:	*oriënterend/verkennend*

Mate van complexiteit

Gecompliceerd

Concessiegrensoverschrijdende dienst met overleg met betrokken OV-autoriteiten Noord-Brabant en Samenwerkingsverband Arnhem-Nijmegen over de exploitatie en Noord-Brabant, Gelderland en het Rijk voor investeringen in de infrastructuur. De opdracht om overeenstemming te bereiken over de verdeelsleutels van het benodigde investeringsbedrag van 110 miljoen is, gelet op de hoogte van dit bedrag, gecompliceerd.

Gecompliceerd

Overleg met SAN over de te verwachten dienstregeling (met of zonder elektrische treinen) en investeringen daarvoor.
Onderhandelingen met het Rijk over fasering en financiën lopen en worden beïnvloed door de bezuinigingstaakstelling van het Rijk.
Weinig tempo in overleg met ProRail.

Eenvoudig

Realisatie quick scan maatregelen Zuidelijke Maaslijn.

3.3 Verbinding Maastricht-Luik

Nederland en Limburg hebben voortvloeiend uit de focus op de ontwikkeling van de topsectoren (Brainport Zuidoost Nederland, kennisclusters in Zuid-Limburg, de regio Aken en Leuven) behoefte aan snelle, grensoverschrijdende verbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België. Daarmee wordt het nationale spoorwegnet en de regio naadloos verknoopt met het Europese hogesnelheidsnet en worden bedrijven, instellingen en (kennis)werkers in staat gesteld in een Noordwest-Europese context hun activiteiten te ontplooien.

Een IC-verbinding Eindhoven-Luik is opgenomen in het beleidsvoornemen van de minister van IenM met betrekking tot de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN-concessie 2015-2025) en aan de Nederlandse Spoorwegen is hiervoor een inspanningsverplichting opgelegd.

Op dit moment wordt de stoptreindienst Luik-Guillemins – Bressoux – Visé – Eijsden – Maastricht-Randwyck – Maastricht als uurdienst verzorgd door de Belgische vervoerder NMBS, waarbij de NMBS tussen Eijsden-grens en Maastricht op concessie van de NS rijdt.
De ambitie van de provincie richt zich op het realiseren van een IC-verbinding met Luik, naast een stoptreinbediening van de kleinere stations. Voor een studie naar verbetering op korte(re) termijn van de verbinding Maastricht-Luik is door de Provincie opdracht verleend aan het adviesbureau Arcadis.

Oriënterende/verkennende studie

-	voorbereiding en opdrachtverlening	april-juni 2013
-	oplevering definitieve versie	september 2013
-	bespreking definitieve versie Provincie, NMBS, NS, Veolia, Arcadis	8 oktober 2013

Status studie: afgerond, aanvullende opdracht op grond van nieuwe data NMBS is verstrekt.

i. IC-verbinding

Uit de studie blijkt dat het doortrekken van de huidige Belgische IC Oost (Brussel-Visé) naar Maastricht, in principe de voortzetting van de voormalige Maastricht-Brussel-Expres, realistisch is (uitgaande van de huidige keertijden in Visé volgens de NMBS-dienstregeling), vooralsnog gekoppeld aan een stoptreindienst met bicourant materieel naar Eijsden of Visé vanuit de Heuvellandlijn (met mogelijk latere doortrekking naar Luik).
Tijdens de bespreking tussen Provincie, NMBS, NS, Veolia en Arcadis heeft NMBS aangegeven, dat de berekening in het rapport correct is, maar de NMBS er niet in geslaagd is van de IC Oost een betrouwbaarder product te maken dan de Maastricht-Brussel-Expres. De reden daarvoor ligt rondom (de treincongestie rond) Brussel. NMBS vreest daarom een herhaling van de (on-) betrouwbaarheid van de Maastricht-Brussel-Expres en voelt er niet voor de trein naar Maastricht door te trekken.
Wel heeft NMBS aangegeven te hechten aan de dienst Maastricht-Luik en met alle partners in gesprek te willen blijven over een verbetering van het product, met bediening van de tussenliggende stations. Bij brief van 12 november 2013 heeft de NMBS laten weten vanaf december 2013 met zgn. Breaks te rijden en vanaf december 2014 de relatie te onderhouden tussen Hasselt via Bilzen, Tongeren, Luik (Palais en Guillemins), Bressoux en Visé.

ii. Frequentieverhoging

NS en NMBS hebben aangegeven, dat een hogere frequentie gevolgen heeft voor de exploitatielasten van de dienst Maastricht-Luik. De provinciale inzet blijft frequentieverdubbeling. Bekeken zal moeten worden of de huidige stroom van 2000 reizigers per dag met een voldoende hoog percentage kan toenemen om een halfuurdienst (pendeldienst) te rechtvaardigen.
Door de gewijzigde uitgangspunten is het niet goed mogelijk een inschatting van exploitatiekosten en investeringen in de infrastructuur in beeld te brengen. Deze vormen onderwerp van verder overleg.

Relatie met de Limburgagenda

Prioritair

Gezien het aantal inwoners, studie- en arbeidsplaatsen en economische ontwikkeling in bredere Euregionale en nationale context in relatie tot de doelstellingen van de Limburgagenda is de bijdrage van de verbinding Maastricht-Luik zeer groot. Het euregionaal perspectief biedt agglomeratie-voordelen door het verbinden van de stedelijke grensregio's met Luik. Hierbij kan worden gedacht aan het verbetering van de ontsluiting van campussen en met de kennisinstellingen binnen Limburg, in Nederland en in het aangrenzende buitenland (onder meer aanhaking aan de Universiteit van Luik, KU Leuven, RWTH, de TU Eindhoven en de UM Maastricht), het doorontwikkelen van de Limburgse Topsectoren en het belang voor de arbeidsmarkt.
Luik-Guillemins biedt naast de toegang tot het Belgische net goede aansluitmogelijkheden op de HSL-as Keulen-Brussel. Een goede bediening van station Maastricht-Randwyck met een halfuurs pendeldienst naar het zuiden geldt met het oog op het internationale karakter van de Universiteit Maastricht als een extra impuls.
Een goede verbinding met Luik vraagt derhalve om draagvlak vanuit de universitaire en onderzoekswereld, maar ook vanuit het bedrijfsleven en de toeristische sector.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie

Niet urgent

Luik-Maastricht is voor wat betreft het deel Maastricht-Randwyck tot Eijsden-grens onderdeel van HRN. Bediening geschiedt door de NMBS op concessie (in onderaanneming) van de NS. Het maakt als HRN- en grensoverschrijdende verbinding geen onderdeel uit van de aanbesteding van de regionale Limburgse OV-concessie.

Stand van besluitvorming

Business case NMBS voor halfuurdienst:	*verkennend*
Additionele studie dienstregeling:	*oriënterend*

Mate van complexiteit

Gecompliceerd

Grensoverschrijdende dienst met diverse betrokken OV-autoriteiten, vervoerders en infrastructuurbeheerders aan Nederlandse en Belgische zijde. Rekening wordt gehouden met verschillen in regelgeving, besluitvormingstrajecten en cultuur aan beide zijden van de grens.
Afgesproken tijdens het ambtelijk overleg op 8 oktober 2013 is, dat de Provincie op basis van de NMBS-informatie een variant van het huidige onderzoeksrapport zal laten maken, met optimalisatie van het huidige treinproduct in een hogere frequentie.

De NMBS beraadt intern over onze vraag wat een frequentieverdubbeling betekent (qua besluitvorming, en qua kosten en kostendragers, met scheiding op de grens).
De resultaten van de besprekingen tussen de Provincie, NMBS, Veolia en NS worden gedeeld met de klankbordgroep bestaande uit de Nederlandse gemeenten langs de lijn, de stad Luik en de NMBS / Infrabel. De voorbereiding hiervan is opgestart door de gemeente Maastricht en wordt voortgezet door de Provincie.

Gecompliceerd
Station Eijsden behoort tot het hoofdrailnet, maar kent geen bedieningsplicht voor de NS. Hoewel bediening van Eijsden als gevolg van de stop van de NMBS thans geen probleem oplevert, streven wij naar een volwaardige status voor station Eijsden.

Kansen
In het kader van het cafetariamodel kan een uitvraag aan de beoogde regionale concessiehouders inzicht geven in de kosten van exploitatie van een stoptreindienst Maastricht-Luik in vergelijking tot de door de NMBS berekende exploitatiekosten hiervan, hetgeen de concurrentie op het spoor kan bevorderen.

3.4 Stoptrein Roermond-Weert

Naast de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen heeft de Provincie de ambitie uitgesproken voor het doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert, met inbegrip van de nieuwe tussenliggende stations Baexem en Haelen. Daarbij is ons college zich ervan bewust, dat het tracé Roermond-Weert tot het hoofdrailnet behoort en er van Rijkswege geen zicht is geboden op decentralisatie van dit traject voorafgaand aan de midterm evaluatie van de HRN-concessie (na 2020).
Gezien de ambitie van uw Staten de inwoners van Midden-Limburg betere OV-treinverbindingen naar het zuiden en westen te bieden – en dit liefst op zo kort mogelijke termijn – heeft ons college aan het extern bureau Railinfra Solutions (RIS) opdracht verleend allereerst onderzoek te doen naar kosten en inpasbaarheid van een stoptreindienst tussen Weert en Roermond, met nieuwe stations te Baexem en Haelen (gemeente Leudal), los van de status omtrent concessie(s) – nationaal of regionaal – en vervoerder(s) – NS of regionale vervoerder. Uitgangspunt van de opdracht is dat de inpasbaarheid voedend is voor de Intercitystations van Weert en Roermond. Het goederenvervoer dient op de normale wijze voortgang te vinden.

Oriënterende/verkennende studie

-	voorbereiding en opdrachtverlening	mei-juli 2013
-	oplevering concept	eind augustus 2013
-	check en bespreking concept Provincie, gemeenten Leudal en Weert, RMO Midden-Limburg en RIS	19-23 september 2013
-	oplevering definitieve versie	4 oktober 2013
-	bespreking definitieve versie Provincie, gemeenten Leudal en Weert, RMO Midden-Limburg	afgerond 11 oktober

Status studie: afgerond.

Drie modellen zijn bekeken: het doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond tot Weert, het doortrekken van de stoptrein Tilburg-Eindhoven-Weert tot Roermond en een pendeltrein tussen Weert en Roermond. Daarbij is tevens gekeken naar infrastructuur en de relatie met het busnetwerk. Er is niet gekeken naar overwegveiligheid.
Uit een vergelijking van de varianten volgt de conclusie dat het doortrekken van de *stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert de meest gunstige oplossing* is.

i. Eindhoven-Weert-Roermond en pendeltrein

Uit de studie is gebleken, dat de stoptrein Eindhoven-Weert doortrekken tot Roermond in vergelijking met de andere twee varianten tot hoge investeringskosten in stations Weert en Roermond leidt.
Gezien het ongunstige treinpad van het doortrekken van de stoptrein Eindhoven-Weert naar Roermond in relatie tot de loop van de intercity's (extra perrons en uitwijkspoor) komen de geschatte kosten van deze inpassing op 1-10 miljoen in Weert en 7 miljoen euro in Roermond.
De pendeldienst is voor de reizigers weinig attractief omdat het aantal overstappen toeneemt. Ook leidt deze tot hogere exploitatiekosten, omdat de pendeldienst voor het heen en weer pendelen een treinstel meer nodig heeft dan het doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond (twee extra treinstellen in plaats van één extra).De stoptrein Eindhoven-Weert doortrekken tot Roermond en de pendeldienst Weert-Roermond vallen derhalve af als alternatieven.

ii. Doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond naar Weert
De inpasbaarheid van een stoptreindienst tussen Roermond en Weert is het grootst bij het doortrekken in halfuurdienst van de stoptrein Maastricht-Roermond. Het aantal in- en uitstappers in Baexem wordt geschat tussen 750 en 1150, waarvan 400-700 nieuwe in- en uitstappers; in Haelen gaat het om 1400-1600 in- en uitstappers, waarvan 800-1000 nieuwe in- en uitstappers. Het aantal nieuwe in- en uitstappers is voor beide stations gering (naar NS-criteria). Inpassing in de dienstregeling is volgens de studie haalbaar. Het exploitatietekort vertoont een bandbreedte van 0,4 tot 1 miljoen euro per jaar.

Voor de aanleg van de stations wordt het gangbare bedrag van ongeveer 4 miljoen euro per station aangehouden. Hierbij gaat het niet enkel om het stationsgebouw, maar is ook rekening gehouden met de eventuele noodzakelijke verplaatsing van seinen, e.d. Het bedrag per station is een gangbaar bedrag voor een station zonder ongelijkvloerse kruising en sluit grosso modo aan bij onze ervaringen met nieuwe stations in Parkstad en bij station Maastricht-Noord. Behalve naar investering in Leudal is ook gekeken naar noodzakelijke investeringen in aanpassingen in Weert en Roermond. Deze zijn deels afhankelijk van de gewenste kwaliteit van dienstverlening en variëren daarom bij het doortrekken van de stoptrein Maastricht-Roermond van 0 (niets doen) tot max. 5 miljoen euro (aanpassingen) in station Weert.

iii. Stoptrein Maastricht-Roermond-Weert in relatie tot het busnetwerk
Behalve naar de inpasbaarheid heeft RIS eveneens gekeken naar de samenhang met het busnetwerk, waarbij behoud van het integrale visgraatmodel (Leudal als onderdeel van de visgraat, niet als eiland binnen de visgraat) uitgangspunt was en naar enkele investeringskosten. Dit is mede getoetst door adviesbureau Inno-V in het kader van de ontwikkeling van het referentienetwerk Limburgnet (werk-met-werk).
Er blijken in Leudal geen substantiële bezuinigingen op het busnetwerk haalbaar te zijn na ingebruikname van de stations, zonder dat dit leidt tot een verslechtering van het OV in de regio. Met name ten behoeve van de andere kernen dan Heythuysen, Baexem en Haelen zullen buslijnen naar Roermond en naar Weert gehandhaafd moeten blijven.

iv. Overwegveiligheid
Een in het kader van de studie niet nader onderzocht, maar kostbaar risico betreft overwegveiligheid. Overwegen op het tracé Roermond-Weert staan, afgezien van het goederenvervoer, 8 x per uur dicht voor de IC's (4 naar het zuiden, 4 naar het noorden). Bij een extra stoptrein-halfuurdienst komen er vier sluitingen bij (2 naar het zuiden, 2 naar het noorden), waarbij bedacht moet worden dat overwegbomen voor een stoptrein langer gesloten blijven dan voor een IC (lagere snelheid en afremmen of optrekken bij de stations Haelen en Baexem nabij de aldaar gelegen overwegen). De bomen staan met andere woorden 12 x per uur dicht. Het is aan ProRail in overleg met de veiligheidsautoriteit ILT (Inspectie voor Leefmilieu en Transport) om te beoordelen of dit acceptabel is of niet. Veranderingen in spoorwegveiligheid (tunnel of cross over in plaats van een gelijkvloerse kruising) zijn zeer kostbaar en variëren gemiddeld van 10 tot 15 miljoen euro per overgang. Maatregelen voor overwegveiligheid kunnen in kosten hoog oplopen; het volume hiervan is nog niet bekend en is dus een risico voor de financiering van het project.

Infrastructuur

De kosten voor investeringen in de infrastructuur bij het doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert worden geraamd op circa 10 miljoen euro. Het bedrag is als volgt opgebouwd.

Haltes Haelen en Baexem (2 x 4 à 5 miljoen euro)	8-9 miljoen euro
Aanpassingen in station Weert	0-5 miljoen euro[1]

[1] *Indien de dienstregeling voldoende robuust blijkt, dan geen investering in infra benodigd*

Risico's in verband met onderdoorgangen in het kader van overwegveiligheid[2]	10-15 miljoen euro per aan te passen overweg

[2] *Toets niet meegenomen in deze studie, dus niet bekend om hoeveel overwegen het zal gaan; bevoegdheid ProRail in samenwerking met ILT*

Opgemerkt wordt, dat er op station Weert in elk geval aanpassingen nodig zijn, wanneer ook de treindienst naar Hamont (zie 4.5) ingelegd moet worden.

Exploitatie

Doortrekken stoptrein Maastricht- Roermond naar Weert kent de volgende *extra* exploitatiekosten:

	Kosten jaar	Opbrengst jaar	Begroot / jaar
Trein halfuurdienst[1]	1,8 miljoen euro	0,9 – 1,4 miljoen euro	0,5 – 1 miljoen euro
Bus (extra ten opzichte van huidige concessie)	+ 0,1 miljoen euro	gelijkblijvend[2]	

[1] *Uitgaande van een halfuurdienst met Stadler GTW-treinstel elektrisch*

[2] *Na vaststellen van het busnetwerk Limburgnet kan dit beter ingeschat worden*

Relatie met de Limburgagenda

Niet prioritair

Het belang van een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer biedt mogelijkheden op gebied van economie en menselijk kapitaal, kwaliteit van wonen en leven en vergroot de bereikbaarheid van werk- en onderwijslocaties. Aan de negatieve zijde staat het geringe aantal nieuwe in- en uitstappers. Gezien het aantal inwoners, studie- en arbeidsplaatsen in relatie tot de doelstellingen van de Limburgagenda worden de jaarlijkse kosten in een hoger risicoprofiel geplaatst en is de bijdrage van de stoptreindienst tussen Roermond en Weert, met twee additionele stations, gering.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie

Urgent

Het tracé Roermond-Weert behoort tot het hoofdrailnet. Van Rijkswege is momenteel geen zicht geboden op decentralisatie van dit traject voorafgaand aan de midterm evaluatie van de HRN-concessie (na 2020).

De Provincie Limburg streeft naar opname van Weert-Roermond in de regionale Limburgse OV-concessie in het verlengde van decentralisatie van Maastricht-Roermond en vraagt hieromtrent in relatie tot de Limburgse concessie om een principebesluit van IenM vóór 1 maart 2014 (zie ook PS-motie van 15 november 2013).

Stand van besluitvorming
Met de studie van RIS is de oriëntatiefase afgerond. De studie bevat voldoende positieve aanknopingspunten om over te gaan tot de verkennende fase.

Uitbreiding stoptreindienst Maastricht-Roermond tot Weert: *van oriënterend naar verkennend*

Mate van complexiteit
Gecompliceerd
Het tracé Roermond-Weert behoort tot het hoofdrailnet. Concessieverlener is het Rijk, concessiehouder NS. Van Rijkswege wordt momenteel geen duidelijk zicht geboden op decentralisatie van dit traject voorafgaand aan de midterm evaluatie (na 2020) van de HRN-concessie.

Gecompliceerd
De kosten voor eventuele aanpassing van overwegen in verband met veiligheid zijn onbekend (taak ProRail/ILT), maar zijn, indien nodig, zeer hoog.

Kansen
Doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert, met twee nieuwe stations in Baexem en Haelen biedt extra reizigers aan de Intercitystations Roermond en Weert.

3.5 Stoptrein Weert-Hamont (-Antwerpen)

Naar verwachting zal vanaf april 2014 de stoptrein Antwerpen-Neerpelt worden doorgetrokken naar station Hamont. Aanvankelijk zal dit gebeuren in een beperkte dienstregeling (met name tijdens spitsuren), vanaf december 2014 is een volledige opname in de dienstregeling door de NMBS voorzien. Dat betekent dat Hamont vanaf dat moment één maal per uur over een stoptreinverbinding met Antwerpen zal beschikken. Van Hamont naar Weert is de afstand een kleine 10 km. Om de verbinding tussen beide Limburgen en de aansluitende spoorwegnetten in Nederland en België te verbeteren, is vanuit de regio (onder meer via petities) de vraag naar voren gekomen de komende lijnverbinding Antwerpen-Hamont door te trekken naar station Weert.

Enkele jaren geleden is in opdracht van de gemeente Weert een studie uitgevoerd, waarbij het aantal reizigers per werkdag vanaf Weert werd geschat op ongeveer 450, de investeringskosten in infrastructuur op 4 miljoen euro, in materieel 3 miljoen euro en het jaarlijkse exploitatietekort op 1 miljoen euro.
De NMBS staat niet onwelwillend tegenover bediening van Weert. Wel heeft NMBS behoefte aan nauwkeurige(r) data. Naar mening van de NMBS zijn de reizigersaantallen namelijk overschat. Hierin zijn echter niet de potenties van de mogelijke heropening van de lijn Hasselt-Neerpelt (spoorlijn 18 / Spartacus-lijn 3) meegenomen.
Op basis van expert-judgement hadden wij redenen om aan te nemen dat de in de studie genoemde investeringskosten in de infrastructuur in Nederland een onderschatting zijn.

NMBS en Provincie Limburg hebben daarom afgesproken gezamenlijk onderzoek te doen naar:
- woon-werk- en woon-schoolverkeer;
- het wervingsgebied Weert-Hamont en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn;
- alternatief aanbod en klantpotentieel;
- reistijden (via verschillende routes);
- benodigde verbetering infrastructuur aan Nederlandse zijde;

waarbij de NMBS zich met name zal richten op de business case en de Provincie Limburg de opdracht naar de investeringen in infrastructuur uitzet. De gemeenten Weert en Cranendonk stellen informatie met betrekking tot het gebied Weert-Cranendonk en de sociaal-economische ontwikkeling van de betrokken regio op lange termijn aan de Provincie en NMBS ter beschikking.
Overeenkomstig de afspraak met NMBS heeft ons college Railinfra Solutions (RIS) opdracht gegeven tot uitvoering van het 'Technisch onderzoek spoorlijn Weert – Belgische grens'.

Oriënterende/verkennende studie

- voorbereiding en opdrachtverlening	oktober 2013
- oplevering concept	31 oktober 2013
- check en bespreking concept Provincie, gemeenten Cranendonk en Weert, RMO Midden-Limburg en RIS	7-14 november 2013
- oplevering definitieve versie	1 december 2013
- bespreking definitieve versie Provincie, gemeenten Cranendonk en Weert, RMO Midden-Limburg	afgerond 13 december

Status studie: afgerond.

Infrastructuur
De infrastructuur in België is vanaf 2014 naar mededeling van infrabeheerder Infrabel tot aan de Nederlandse grens volledig geschikt voor de afwikkeling van niet-geëlektrificeerde personentreinen.

Aan Nederlandse zijde is het traject ongeveer 10 km lang. De werkzaamheden zijn voorzien tussen km-punten 54 (grens) en 62 (aansluiting op het HRN-net bij Weert). Dat betekent dat de werkzaamheden zich zullen concentreren op een traject dat precies voor de helft in Limburg en voor de helft in Noord-Brabant ligt.
De kosten die gemaakt moeten worden hebben vooral betrekking op het geschikt maken van het traject voor personenvervoer met een snelheid van 80 km / uur in plaats van de huidige 40 km / uur voor goederenvervoer. Dit leidt tot diverse aanpassingen aan de infrastructuur, waaronder wissels, taluds, overwegen, werkpaden, spoorwegovergangen en veiligheid, waaronder hekwerken tot afscheiding van de nu nog vrij toegankelijke spoorweg. Of thans reeds geëlektrificeerd wordt (het traject op Belgisch gebied tussen Mol en Hamont-grens is niet geëlektrificeerd) of niet dient in ieder geval tot gevolg te hebben dat bij niet-elektrificatie no-regret maatregelen genomen moeten worden om extra kosten bij latere elektrificatie te vermijden.

	InvesteringenNederlands deel
Trajectbeveiliging,alignement en veiligheid	8,1 miljoen euro
Elektrificatie	7,9 miljoen euro
Optioneel station Budel-Schoot[1]	1,28 miljoen euro
Station Weert, kopspoor bij bestaand perron	1 – 1,5 miljoen euro
Station Weert, eilandperron[2]	>> 1,5 miljoen euro

[1] *Omdat er sprake is van enkel spoor kan in principe met één perron worden volstaan*
[2] *Als naast de trein Weert-Hamont-Antwerpen ook de stoptreindienst tussen Weert en Roermond (zie 4.4) wordt ingevoerd, is een nieuw eilandperron in Weert noodzakelijk, omdat de huidige twee perrons niet toereikend zijn voor alle stoptreinen en IC's*

Aanpassing van het (huidige Belgische) treinmaterieel aan de Nederlandse veiligheidseisen (circa 125.000 euro per trein) is in de kosten niet meegenomen.

Exploitatie
Via business case NMBS.

Relatie met de Limburgagenda
Niet prioritair
Gezien het aantal inwoners, studie- en arbeidsplaatsen en economische ontwikkeling in de regio aan beide zijden van de grens in relatie tot de doelstellingen van de Limburgagenda wordt de bijdrage van de stoptreindienst tussen Hamont en Weert geringgeacht. De NMBS-business case dient meer duidelijkheid te verschaffen.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie
Niet urgent
Antwerpen-Hamont-Weert is een dienst die geen onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van de regionale Limburgse OV-concessie, omdat het in principe de doortrekking van een Belgische

treindienst (NMBS) betreft. Deze wordt separaat geregeld, analoog aan bijvoorbeeld de Tram Vlaanderen-Maastricht. Er is dus ook geen conflict met de mijlpalen van de OV-concessie.

Stand van besluitvorming

Technisch onderzoek Weert-Hamont-grens:	*oriënterend*
NMBS business case:	*verkennend*

Mate van complexiteit

Gecompliceerd

Grensoverschrijdende dienst met diverse betrokken OV-autoriteiten, infrastructuurbeheerders en gemeenten aan Nederlandse en Belgische zijde. Rekening wordt gehouden met verschillen in regelgeving, besluitvormingstrajecten en cultuur aan beide zijden van de grens.

Gecompliceerd

De spoorlijn tussen Hamont en Weert loopt door het Natura 2000 gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven. Hierin zijn stikstofgevoelige habitattypen aanwezig. Dit klemt, indien de dienst met dieseltreinen gereden moet worden. Ook kunnen geluidproductieplafonds door de dienst worden overschreden. Nader milieuonderzoek zal nodig zijn.

Gecompliceerd

De spoorlijn maakt deel uit van het politiek gevoelige IJzeren-Rijndossier.

3.6 Venlo-Düsseldorf

Nederland en Limburg hebben voortvloeiend uit de focus op de ontwikkeling van de topsectoren (Brainport Zuidoost Nederland, kennisclusters in Zuid-Limburg, de regio Aken en Leuven) behoefte aan snelle, grensoverschrijdende verbindingen met de eerstvolgende knooppunten van het spoorwegnet in Duitsland en België.
Op dit moment wordt een stoptreindienst (RE13) onderhouden door Keolis Duitsland tussen Hamm i.W., Düsseldorf en Venlo.
Om de reistijd tussen Düsseldorf en Eindhoven te verkorten, is in RoCK-kader (Regions of Connected Knowledge) geopperd de IC tussen Eindhoven en Venlo, die vanaf Deurne stoptrein wordt, voortaan als 'echte' IC naar Venlo te laten doorrijden, onder gelijktijdige perronwijziging voor RE13, waardoor overstappen gemakkelijker wordt en de reistijd tussen Eindhoven en Düsseldorf met een half uur wordt ingekort. Daarvoor zal wel de stoptrein Eindhoven-Deurne moeten worden doorgetrokken naar Venlo.De gemeente Eindhoven heeft als leidend partner in oktober 2013 NS gevraagd een onderzoeksresultaat op te stellen. Het onderzoek is niet opgestart. Inmiddels heeft ook IenM in het BO MIRT met Noord-Brabant toegezegd NS te benaderen.

Infrastructuur

Een verbeterde verbinding tussen Venlo en Düsseldorf (mede ter bediening van de Randstad / Eindhoven en toegang tot het Duitse HSL-net) is afhankelijk van de spoorverdubbeling en elektrificatie tussen Kaldenkirchen en Dülken aan Duitse zijde. Hierbij is er afhankelijkheid van de prioriteitsbepalingen in het Duitse Bundesverkehrswegeplan, waarbij Kaldenkirchen-Dülken op federaal niveau in Duitsland thans als kansrijk wordt aangemerkt.
Om de reistijd tussen Düsseldorf en Eindhoven te verkorten volgens het RoCK-scenario (zie boven) zal zowel voor de koppeling 'IC - gelijktijdige perronwijziging voor RE13' als voor het laten doorrijden van de stoptrein Eindhoven-Deurne naar Venlo de stationsinfrastructuur van Venlo moeten worden aangepast.

Exploitatie

De Duitse vervoersautoriteit VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) heeft aan Nederland een bijdrage in het exploitatietekort voor de stoptreindienst RE13 voor het stuk Venlo-grens gevraagd van 250.000 euro/jaar voor de looptijd van de concessie (tot 2025). IenM heeft de bereidheid aangegeven om hierin 50% te co-financieren, mits de Provincie eveneens 50% bijdraagt. Dit zou voor een periode van 10 jaar voor Limburg ongeveer 125.000 euro/jaar, dus 1,25 miljoen euro voor de resterende periode zijn. Wij achten deze bijdrage enkel aanvaardbaar indien er zicht is op spoorverdubbeling.
De Provincie zet erop in, dat in ieder geval de op korte termijn gewenste verbetering van de verbinding (zie RoCK-scenario hierboven) naderbij komt. Doortrekken van de stoptrein Eindhoven-Deurne naar Venlo leidt overigens wel tot extra exploitatiekosten.

	Begroot / jaar	Bijdrage Limburg / jaar
RE13 Venlo-Düsseldorf-Hamm i.W.; NL-deel	0,25 miljoen euro	
Stoptrein Eindhoven-Deurne naar Venlo	niet bekend	niet bekend

Relatie met de Limburgagenda

Prioritair

Het belang van een fijnmazig netwerk van openbaar vervoer biedt mogelijkheden op gebied van economie en menselijk kapitaal, kwaliteit van wonen en leven en vergroot de bereikbaarheid van werk- en onderwijslocaties van en naar Venlo.
Uiteindelijk doel blijft een IC-verbinding die de zuidelijke Randstad via Eindhoven en Venlo naar Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf en de ICE-faciliteiten van Düsseldorf Hauptbahnhof.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie

Niet urgent

Noch de huidige IC's, noch de huidige stoptreinen gaan deel uitmaken van de komende Limburgse OV-concessie

Stand van besluitvorming

NS business case koppeling IC – RE13 Venlo: *oriënterend*

Mate van complexiteit

Gecompliceerd

Grensoverschrijdende dienst met diverse betrokken OV-autoriteiten, infrastructuurbeheerders en vervoerders aan Nederlandse en Duitse zijde. Rekening wordt gehouden met verschillen in regelgeving, besluitvormingstrajecten en cultuur aan beide zijden van de grens.

Gecompliceerd

Spoorverdubbeling en elektrificatie tussen Kaldenkirchen en Dülken aan Duitse zijde zijn afhankelijk van de prioriteitsbepalingen in het Duitse Bundesverkehrswegeplan, waarbij Kaldenkirchen-Dülken op federaal niveau in Duitsland thans als kansrijk, maar niet prioritair wordt aangemerkt.

Gecompliceerd

Onderzoek naar het RoCK-scenario voor verbetering op korte termijn van de verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf is nog niet door NS opgestart. IenM, de Provincie Limburg en RoCK-partners dringen aan op snelle afhandeling van het onderzoek.

3.7 Spoorverbinding Hasselt/Genk-Sittard

Om een betere ontsluiting van Belgisch-Limburg om sociaal-economische redenen mogelijk te maken, heeft de Vlaamse vervoerder De Lijn in overleg met het Vlaamse Gewest en het provinciebestuur in Hasselt het Spartacusplan ontwikkelt, waaronder een tramlijn 1 (Hasselt-Maastricht) en een tramlijn 2 (Hasselt/Genk-Maasmechelen). Uw Staten hebben ons college gevraagd een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar mogelijke aansluiting van Sittard op de voorgenomen tramlijn 2.

Er heeft overleg plaats gevonden tussen De Lijn en de Provincie met betrekking tot de stand van zaken in Belgisch-Limburg, mogelijke tracékeuze(s), etcetera. Van twaalf mogelijkheden (zes tussen Hasselt en Genk en twee tussen Genk en Maasmechelen geeft in berekening 6 x 2 = 12 mogelijkheden) is aan Vlaamse zijde in februari 2013 uit de milieu-effectrapportage (Plan-MER) geconstateerd, dat tien varianten voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van verbinding Hasselt-Genk-Maasmechelen (haltering en rijtijd van max. 39 minuten). Twee onderzochte varianten vallen af vanwege de te lange rijtijd.
Het gedeelte tussen Genk en Maasmechelen kan op twee wijzen verbonden worden:

- via de gemeente As, dus via bundeling met de N75;
- via de E314 (de lijn komt dan ten noorden van de E314 te liggen).

Momenteel zit men in Vlaanderen in de fase van (Vlaamse) draagvlakverwerving; het resultaat daarvan zal te zijner tijd aan de Vlaamse regering worden aangeboden. De doortrekking van de tram naar Sittard is aan Vlaamse zijde voor de korte en middellange termijn niet in de planning voorzien. Dit onder meer vanwege de hoge kosten en de grote milieuproblematiek die daarbij speelt (onder meer overbrugging van het kwetsbare Maasdal en het Julianakanaal).

Aan Nederlandse zijde richt de aandacht van de gemeente Sittard-Geleen voor goederenvervoer zich op de Railterminal Chemelot (RTC), de zuidelijke spooraansluiting (ZS) en noordelijke ontsluiting Haven-Swentibold (OLS). Verder zet de gemeente in op (reizigers-) verbindingen tussen de tripoolsteden (Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen). De gemeente heeft bij brief van 30 oktober 2013 ons college laten weten dat de sneltram Genk-Sittard niet past in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. In de gemeente Stein maakt de verbinding volgens ambtelijke mededeling geen onderdeel uit van het onlangs vastgestelde gemeentelijke GVVP. De gemeente Stein is eveneens benaderd voor een bestuurlijk standpunt over Hasselt/Genk-Sittard en zal nog reageren.

Relatie met de Limburgagenda

Niet prioritair

Gezien het aantal inwoners, studie- en arbeidsplaatsen en economische ontwikkeling in de regio aan beide zijden van de grens in relatie tot de doelstellingen van de Limburgagenda zijn goede verbindingen gewenst, maar wordt de vraag of dit een railverbinding hoort te zijn negatief beantwoord.

Relatie met de regionale Limburgse OV-concessie

Niet urgent

Een relatie met de komende OV-concessie was niet voorzien en zal in de procedure van concessieverlening ook geen rol spelen. Het tracé Hasselt/Genk-Sittard maakt ook geen deel uit van de Limburg Lijnen.

Stand van besluitvorming

Haalbaarheid doortrekken Spartacuslijn 2 naar Nederland: *oriënterend*

Mate van complexiteit

Gecompliceerd

Haalbaarheid wordt bij gebrek aan draagvlak in Vlaanderen en Sittard-Geleen niet op korte termijn voorzien. De voortekenen uit Stein zijn evenmin positief. Voor deze verbinding zijn derhalve voor de komende periode geen verdere activiteiten gepland.

3.8 Decentralisatie stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen

Sinds december 2006 verzorgt Veolia Transport Limburg in een multimodale concessie het openbaar vervoer in Limburg. Op de beide tot de Limburgse concessies behorende spoorlijnen (Maaslijn en Heuvellandlijn) wordt daarbij gebruik gemaakt van het succesvolle visgraatmodel; reizigers worden zoveel mogelijk per bus naar een trein-of busstation gebracht, waar met een snelle overstap op trein of bus de reis naar de eindbestemming wordt vervolgd. Naast positieve effecten voor de reiziger draagt het visgraatmodel tevens bij aan een efficiënt (en zo kostengunstig mogelijk) openbaar vervoer. Vanuit regionaal perspectief is het wenselijk dat dit model ook op de overige spoorlijnen in Limburg kan worden uitgerold. Deze spoorlijnen maken op dit moment deel uit van de aan NS verleende hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie).

De Provincie Limburg heeft in het kader van de definitie van de nieuwe HRN-concessie 2015-2025 te kennen gegeven voorstander te zijn van een decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht – Roermond en Sittard – Heerlen. Decentralisatie mag in onze ogen echter niet betekenen dat NS verliesgevende treindiensten kan afstoten en daarmee zijn winstgevendheid kan verbeteren. Ook mag niet op voorhand verwacht worden dat wij treindiensten efficiënter kunnen (laten) exploiteren. De decentralisatie moet dus plaatsvinden onder de voorwaarde van een reële bijdrage van het Ministerie van IenM in de exploitatie en infraheffingen.

Over het decentralisatiebesluit wordt sinds 2013 door de Provincie met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) onderhandeld.
Om een business case te kunnen maken, dient IenM afdoende informatie van NS, de huidige vervoerder op de beide stoptreindiensten, te verkrijgen. IenM heeft hiertoe een extern accountantsbureau (First Dutch) opdracht verleend. De vertrouwelijke gegevens heeft het bureau begin september 2013 van NS ontvangen, de eerste keer overigens dat de NS tot overdracht bereid was. De gegevens worden door het bureau beoordeeld en geanonimiseerd alvorens ze aan IenM (en de Provincie) overhandigd worden, ter toetsing en met het oog op het te nemen decentralisatiebesluit.

IenM bericht in december 2013 ons college over het definitieve bedrag waarop de Provincie mag rekenen. Ons college dient hierop binnen twee maanden te reageren, waarbij ons uitgangspunt voor toetsing is dat de bijdrage van het Rijk een reële bijdrage is.

Stand van zaken

-	onderhandelingen IenM-Provincie	geheel 2013
-	IenM-opdracht First Dutch	september 2013
-	financieel voorstel (brief) IenM decentralisatie	begin december 2013
-	besluitvorming GS	binnen twee maanden na ontvangst brief
-	bestuurlijke afronding	eind februari 2014
-	decentralisatiebesluit in Staatscourant	maart/april 2014

Afgezet tegen de mijlpalen van de regionale OV-concessieverlening:

-	Nota van Uitgangspunten PS	15 november 2013
-	concept Programma van Eisen	januari 2014
-	inspraak ontwerp Programma van Eisen	februari/maart 2014
-	Programma van Eisen	maart 2014
-	bestek en uitvraag	april 2014
-	gunning concessie aan vervoerder	oktober 2014

doet zich geen probleem voor.

B. VERHOGING KWALITEIT VAN DE OV-CONCESSIE

3.9 Verbetering uitvoering regionale OV-concessie, afwijkend van huidige BDU

Ten behoeve van de uitvoering van de regionale Limburgse OV-concessie (bus en trein), alsmede sommige niet onder de concessie vallende, maar wel daaraan gelieerde activiteiten dienen eveneens maatregelen te worden genomen.

Investering knooppunten en tophaltes

Knooppunten en tophaltes zijn de beste plekken om op het openbaar vervoer te stappen en liggen het dichtst bij de bestemmingen van reizigers. Met andere woorden, voor het leeuwendeel van de reizigers zijn dit de haltes en knooppunten waar zij gebruik van maken. Ze moeten daarom dé visitekaartjes van Limburgnet worden door het overstappen zo simpel, gemakkelijk en comfortabel mogelijk maken. Het Limburgnet is het netwerk van sterke verbindende lijnen (bus en trein), aanhakende ontsluitende lijnen en aanhakend lokaal maatwerk. De visgraat wordt versterkt en de fiets als voortransport wordt belangrijker. Op vrijwel alle knooppunten en tophaltes is een verbeteringsslag nodig: in elk geval

- betere voorzieningen (van betere (e-)fietsenstallingen tot een multifunctionele wachtruimte);
- zorgen dat ze kwalitatief bij de tijd zijn en goed onderhouden; en
- voldoende capaciteit aan stallingen en parkeerplaatsen hebben.

Het busnetwerk Limburgnet is in concept klaar. Daarmee is het gros van de locaties van knooppunten en tophaltes bepaald. Ook hun meerwaarde in het mobiliteitsnetwerk kan daaruit afgeleid worden. Nu wordt een concrete beleidsvisie opgesteld, gericht op knopen en haltes (eerste concept: eind 2013) en een inventarisatie van kwaliteit en voorzieningen op de knooppunten. Op basis daarvan wordt in het voorjaar een programma opgesteld.

De globale kosten van het project zijn 20 – 25 miljoen euro. Deze investeringsbedragen zijn nodig voor ca. 50 knooppunten en tophaltes. De investeringen variëren van het ophogen van de halte en uitbreiding van de fietsvoorzieningen tot herontwerp van een busstation. Grote knooppunt-ontwikkelingen incl. gebiedsontwikkeling vallen buiten deze raming. In de beleidsvorming worden daar wel handvatten voor gegeven. Het beheer en onderhoud dat nodig is om de investeringen vervolgens op het gewenste kwaliteitsniveau te houden, kunnen mogelijk tot hogere exploitatiekosten leiden. Het streven is om het beheer en onderhoud van de knooppunten en tophaltes na investeringen met de nu beschikbare bedragen van de verantwoordelijke partijen uit te kunnen voeren. Dit wordt nader uitgewerkt.
Het project is gereed voor besluitvorming in het 2^{e} kwartaal 2014 (beleid, concrete knooppunten en tophaltes en programma).

Investering in knooppunten en tophaltes	20 – 25 miljoen euro

Relatie met de Limburgse OV-concessie: *urgent*
Stand van besluitvorming: *planvormend*

Digitale reisinformatiesystemen (DRIS)
De exploitatiebijdrage voor Veolia in de huidige concessie is inclusief reisinformatie. In de Nota van Uitgangspunten staat opgenomen dat de Provincie een kwalitatieve verhoging van reisinformatie wil ten opzichte van de huidige concessie. De Provincie wil de verstrekking daarvan daarom toekennen aan een andere partij dan de nieuwe concessienemer. In Overijssel is gebleken dat voor de hardware voor de verstrekking van reisinformatie 4,5 miljoen euro voor 1750 haltes aan investering nodig is. Dit betekent dat een substantieel bedrag nodig is voor de reisinformatievoorziening in Limburg. Het benodigde budget is op dit moment nog niet aan te geven. Dat zal separaat worden voorgelegd als dit onderwerp samen met de uitwerking van de knoopppuntenvisie wordt aangeboden.
Op grond van de ervaringen in Overijssel wordt verwacht dat afhankelijk van de aanbestedingsvorm (aankoop, lease, e.d.) de exploitatiekosten ongeveer 1 miljoen euro per jaar zullen bedragen. De gemeenten worden zeker betrokken bij aanschaf, beheer en onderhoud.
Omdat de exploitatiebijdrage voor Veolia in de huidige concessie inclusief reisinformatie is, kan dit deel in de nieuwe concessie worden ingehouden op de exploitatiebijdrage aan de nieuwe vervoerder. Dit zal echter als gevolg van de gewenste kwaliteitsverhoging niet geheel kostendekkend zijn.

Relatie met de Limburgse OV-concessie: *urgent*
Stand van besluitvorming: *planvormend*

Exploitatietekort TVM
De Tram Vlaanderen-Maastricht (TVM) tussen Maastricht en Hasselt bevindt zich reeds in de realisatiefase. De verbinding maakt geen deel uit van de Limburgse OV-concessie, maar wordt separaat geregeld tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse vervoerder De Lijn, de gemeente Maastricht en de Provincie.
Het exploitatietekort op Nederlands gebied wordt geschat op 0,8 miljoen euro per jaar, waarvan 0,4 miljoen euro onder de nieuwe BDU-gelden wordt gebracht (en de andere helft ten laste van de Vlaamse vervoerder De Lijn).
Relatie met de Limburgse OV-concessie: *niet urgent*
Stand van besluitvorming: *realisatie*

Investering meerkosten bicourant treinmaterieel naar Aken
Voor het rijden binnen Limburg kan worden volstaan met het standaardtype van het gekozen treinmodel. Omdat de Limburgse regionale vervoerder verzocht wordt de treindienst met Aken te onderhouden, is voor deze verbinding bicourant materieel nodig. Dit is uiteraard duurder dan de standaard. De extra kosten bedragen ongeveer 1 miljoen euro per treinstel, waarvan er vooralsnog zes worden geraamd. Over de dekking en financiering van deze kosten dienen nadere afspraken te worden gemaakt met de vervoerder en andere betrokken partijen.

Investering meerkosten bicourant treinmaterieel naar Aken	1 miljoen euro per treinstel

Relatie met de Limburgse OV-concessie: *urgent*
Stand van besluitvorming: *planvormend*

Meerkosten elektro- en groengasbussen

In het voorjaar van 2013 is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om in de komende OV-concessie invulling te geven aan de motie-Roefs van 2 november 2012 om te komen tot "verbetering luchtkwaliteit, dus nul uitstoot in ieder geval in de steden" en "het omarmen van duurzaamheid". In het onderzoek zijn de kosten berekend van de inzet van verschillende typen busmaterieel (diesel, aardgas/groengas, elektrisch en waterstof). Hierbij is uitgegaan van het routenetwerk van de bestaande concessie en zijn de kosten berekend met het model "de Groene Cockpit". De modeluitkomsten zijn met een 'second opinion' getoetst.

De hoofdconclusies van het onderzoek zijn:

- Het is mogelijk te komen tot een functionele specificatie van het busmaterieel, waarmee een reductie van de CO2- uitstoot bereikt kan worden van meer dan 70% procent ten opzichte van dieselbussen zonder meerkosten (door de inzet van groengasbussen).
- Daarnaast is het mogelijk te komen tot zero-emissiebussen (elektrische bussen) in de stad Maastricht. De meerkosten voor de inzet van zero-emissie materieel in de stad Maastricht bedragen 4%(ca. 0,85 miljoen euro per jaar) vergeleken met het referentiematerieel diesel euro VI (wettelijk minimum bij inzet van nieuw busmaterieel).
- Als de schaduwkosten van de emissies (klimaat en luchtkwaliteit) worden meegerekend is deze meest milieu vriendelijk variant goedkoper dan de inzet van diesel euro VI materieel.
- Een volledige zero-emissie busvloot is om praktische en financiële redenen nog niet haalbaar. Dit heeft te maken met de lengte van de busomlopen, de actieradius en prijzen van zero-emissie bussen (elektrisch, waterstof).

Als gekeken wordt naar het totale belang van Limburg, waarin naast goed en betaalbaar openbaar vervoer ook thema's als duurzaamheid en luchtkwaliteit een rol spelen, kan gesteld worden dat de variant elektrische bussen in de stad Maastricht en groengasbussen elders de voordeligste optie. Als verduurzaming van het OV niet tot meerkosten vanuit het OV-budget mag leiden, zouden de meerkosten ten behoeve van de milieucomponent uit andere middelen (zoals de bijvoorbeeld de intensiveringsmiddelen) gedekt kunnen worden.

Meerkosten elektro- en groengasbussen	1 – 2 miljoen euro / jaar

Relatie met de Limburgse OV-concessie: *urgent*
Stand van besluitvorming: *verkennend*

Opgemerkt wordt dat het onderzoek blijvend geactualiseerd wordt en dat gezien de gunstige kostenontwikkeling van het zero-emissie busmaterieel (dalende accuprijzen) er een grote kans is dat ten tijde van de daadwerkelijke aanbesteding (eind 2014) de meerkosten lager uitpakken. Het exploitatietekort van 1 tot 2 miljoen euro per jaar is dan ook een raming met het worst case scenario als uitgangspunt

Gezien het feit dat de concessie 15 jaar zal bedragen en gas/dieselbussen geconfigureerd zijn op een levensduur van 10 jaar is het mogelijk om halverwege de concessieperiode opnieuw onderzoek te laten uitvoeren ten behoeve van de inzet van vervangend materieel na n+10 jaar. Indien blijkt dat volledige transitie naar zero-emissie materieel dan mogelijk is, kan dit worden ingevoerd (met

overnameverplichting van het materieel na afloop van de concessiedoor de volgende concessiehouder).

Limburgkaart (betaalsysteem)

De insteek van de OV-chipkaart was destijds om het reizen met het openbaar vervoer makkelijker te maken omdat je met één pas al je openbaar vervoer kon betalen. In de praktijk blijkt echter dat de techniek en verschillende producten die door vervoerders worden aangeboden zorgen voor veel problemen. De OV-chipkaart sluit niet altijd even goed aan bij het reisgedrag van de ov-reiziger. Daarnaast speelt in Limburg de wens om het collectieve vervoer (doelgroepenvervoer en openbaar vervoer) beter op elkaar te laten aan te sluiten en is daarom de samenwerking gezocht met gemeenten.

Het idee achter de Limburgkaart is om een kaart te ontwikkelen voor consumenten in het openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld de Businesscard van NS er nu is voor zakelijke reizigers. Met deze kaart willen we dat reizigers in Limburg gebruik kunnen maken van een vervoerbewijs voor verschillende vormen van vervoer: voor het gebruik van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (waaronder Wmo), maar ook bijvoorbeeld het kunnen huren van een fiets of auto op het station of voor het parkeren van de auto of de fiets bij het station.

De haalbaarheid van de Limburgkaart moet nog worden onderzocht.

Limburgkaart (betaalsysteem)	1 – 2 miljoen euro / jaar

Relatie met de Limburgse OV-concessie: *niet urgent*
Stand van besluitvorming: *oriënterend*

C. ONTWIKKELING EN TOEPASSING BASISMODEL

3.10 Ontwikkeling en toepassing van een Limburgs Openbaar-Vervoersmodel

In het coalitieakkoord 2012-2015 neemt het Openbaar Vervoer (OV) een belangrijke plaats in; zowel voor wat betreft beleidsontwikkeling als voor beleidsuitvoering. Daarnaast hebben uw Staten op 14 december 2012 het Initiatiefvoorstel De Limburglijnen aangenomen, waarin met betrekking tot de (grensoverschrijdende) spooragenda duidelijk ambities zijn geformuleerd.
De ambities, zoals die in het Coalitieakkoord en De Limburglijnen zijn opgenomen, worden via de Railagenda en de aanbestedingsprocedure voor de nieuwe OV-concessie vorm en inhoud gegeven. De aanpak van de Railagenda en de nieuwe OV-concessie wordt gekenmerkt door een hoge mate van integraliteit en wordt in samenhang uitgewerkt.

Vanuit de OV-onderzoeksagenda, met de projecten uit de Railagenda en de decentralisatie van de stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen, is er behoefte aan inzicht in de te verwachten effecten van wijzigingen in het OV-aanbod, met name voor wat betreft de reizigersaantallen. Dit vormt mede input voor een inschatting van de baten.
In samenhang met de kosten en andere aspecten vormt dit input om een bestuurlijke afweging te maken over het al dan niet verder voorbereiden en realiseren van wijzigingen in het OV-aanbod.

Het is daarom uit een oogpunt van gelijkwaardige behandeling en het kunnen maken van een prioritering nodig om alle (potentiële) wijzigingen in het OV-aanbod met hetzelfde zogenaamde multimodale basismodel door te rekenen.

Ons college heeft begin juli 2013 opdracht verleend tot het ontwikkelen van zo'n multimodaal model, dat eind oktober 2013 gereed is, terwijl afsluiting van de gefaseerde doorberekeningen met het model, inclusief check, eind december 2013 wordt verwacht. Het model staat dus niet op zich, maar is dienend aan de Railagenda en de OV-concessie. Het model zal vooral worden toegepast bij verdere uitwerking van de verschillende dossiers, zodat onzekerheidsmarges in de toekomst verder verkleind kunnen worden.
Status studie: in uitvoering.

Opleverdata

-	definitief basisjaar	1 oktober 2013
-	concept prognosejaren referentiesituatie	11 oktober 2013
-	definitieve prognosejaren referentiesituatie	22 oktober 2013
-	definitieve technische rapportage	31 oktober 2013
-	resultaten doorrekening modelvarianten	gefaseerd tot eind december 2013

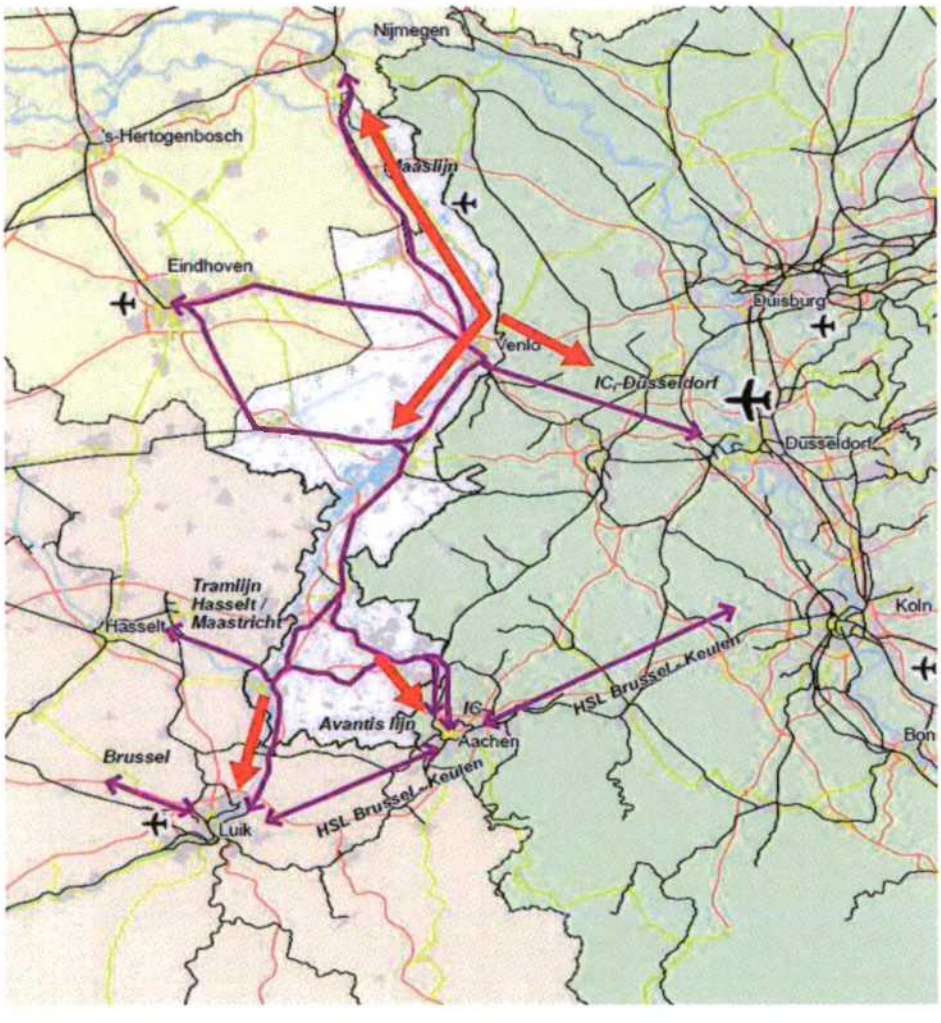
4. CONCLUSIES PRIORITERING EN FASERING AMBITIES RAILAGENDA

Zoals hierboven vermeld is en blijft realisatie van de gehele Railagenda onze ambitie. Een fasering wordt aangebracht, die wordt bepaald door de navolgende criteria:

- de bijdrage van een project aan de realisatie van de Limburgagenda (de mate van bijdrage als factor);
- de relatie tot de planning voor de OV-concessie (concessie leidend als factor);
- de stand van ontwikkeling van een project (de stappen oriëntatie-verkenning-planvorming-besluitvorming-realisatie als factor);
- de mate van complexiteit van een project (complex of eenvoudig).

Vanuit de Limburgagenda als afwegingskader zijn de prioritaire verbindingen:

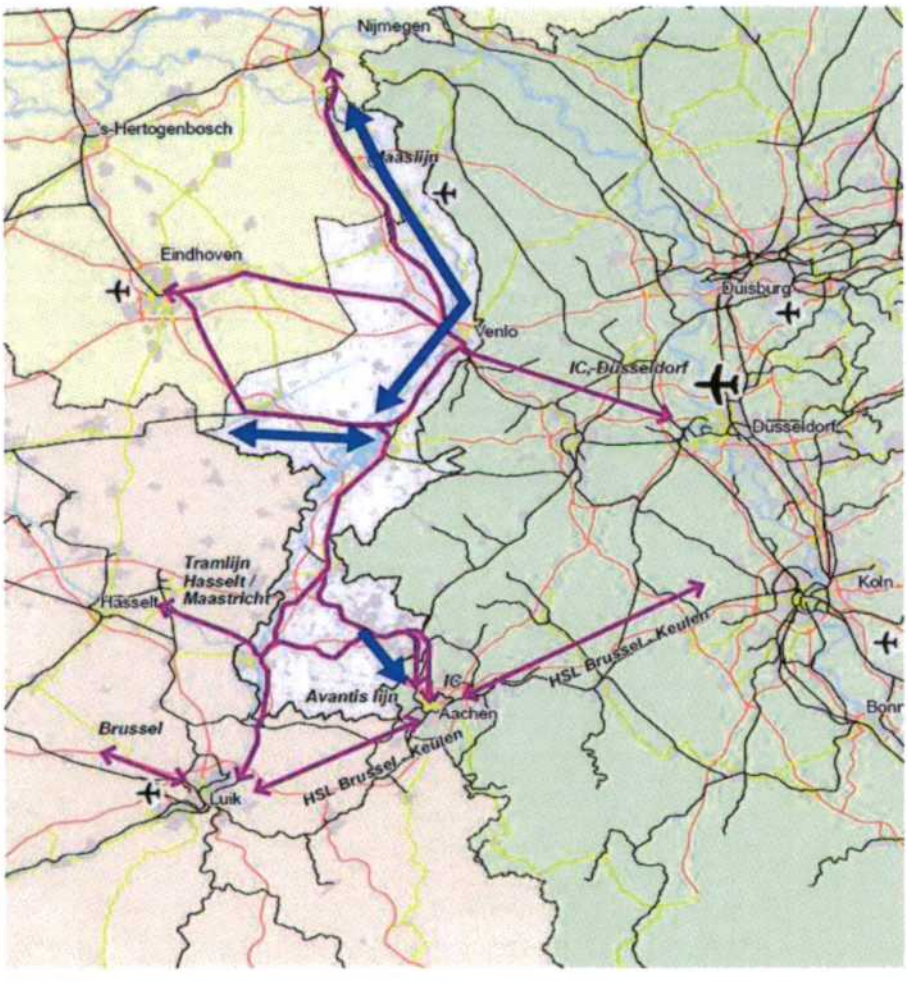
- spoorverbinding met Aken;
- spoorverbinding met Luik;
- spoorverbinding met Düsseldorf;
- noord-zuidverbinding met het knooppunt Arnhem-Nijmegen en via de Maaslijn.



Urgent vanwege relatie met de aanbesteding van de OV-concessie zijn:

- elektrificatie van de Maaslijn;
- toevoeging van de stoptreinverbinding Weert-Roermond aan de dienst Maastricht-Randwyck-Roermond.

De regioverbinding met Aken is indirect urgent, omdat een grensoverschrijdende verbinding niet eenzijdig in een Nederlandse concessie kan worden opgenomen (vgl. systematiek Maaslijn-Noord), maar wel bepaalt dat de regionale concessiehouder de verbinding gaat rijden en deze dus op voorhand moet weten dat hijbicourant materieel moet laten rijden.



Afweging

Voor de verbinding met Luik geldt, dat deze van belang is voor de kennisas Maastricht (Randwyck-Health Campus)-Luik (Universiteit)-Leuven (KU Leuven) en de aansluiting in Luik op het Europese HSL-netwerk. We prefereren daarom een halfuurdienst boven een uurdienst. Het betreft echter een proces waarin we alle betrokken partners mee willen nemen voor het verkrijgen van draagvlak en waarbij we dus ook rekening houden met juridische en culturele verschillen in de betrokken regio's. Voor de verbinding met Düsseldorf geldt dat spoorverdubbeling in Duitsland een proces van lange termijn is (na 2020). Parallel daaraan loopt onderzoek naar versnelling van de Nederlandse IC tot Venlo en een snelle overstap in Venlo op de trein naar Düsseldorf en Hamm. De verbinding valt buiten de Limburgse OV-concessie en daarmee dus ook buiten het tijdpad van de concessie.

Voor Weert-Hamont zijn de infra-investeringen in het Nederlandse spoor hoog en, hoewel de vervoersvraag nog niet helder is, verwachten we niet dat deze hoog zal zijn. Voor de verbinding Hasselt/Genk-Maasmechelen-Sittard is geen prioriteit in Vlaanderen en bij de gemeente Sittard-Geleen, terwijl aanleg zeer hoge infra-investeringen met zich zal brengen.

Het plussen en minnen van de vier criteria leidt ertoe dat ons college voorstelt thans prioriteit te geven aan:

- spoorverbinding met Aken (prioritair, urgent);
- Maaslijn(prioritair, urgent);
- Weert-Roermond(urgent).

Op de financiële consequenties hiervan komen we terug in deel II.

II FINANCIËN

5. UITGANGSPUNTEN FINANCIËN

Uitgangspunten in deel II van de rapportage zijn de navolgende.

- Daar waar in deze nota financiële bedragen zijn genoemd wordt, tenzij anders aangegeven, uitgegaan van **prijspeil 2013**.
- Alle bedragen zijn in dit stadium nog **exclusief BTW**.
  De vraag of de BTW compensabel is, komt terug naarmate een project dichterbij realisatie komt. Het is onze inzet BTW (-compensatie) als een pakket te behandelen.
- Kosten voor exploitatie en investeringen in infrastructuur worden hieronder gepresenteerd op een hoog abstractieniveau, met **een bandbreedte (hardheid) van +/- 40%.**
- De beschikbaarheid van de financiële middelen is intern afgestemd.
- Het vigerende uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking' zoals door uw Staten vastgesteld is uitgangspunt.

6. TOELICHTING OP DE FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

In dit financiële deel krijgen uw Staten nadere informatie over:

- de financiële aspecten;
- de beheerste aanpak; en
- de beschikbare financiële middelen;

Die relevant zijn voor de te nemen / gevraagde besluiten.

Het Programma OV is samengesteld uit een aantal projecten die samenhangen met railinfrastructuur (de zogenaamde Railagenda) en het project 'aanbesteding OV-concessie'. Deze projecten zijn verschillend van aard. We onderscheiden:

- Railagenda:
  - haalbaarheidsstudies;
  - investeringsprojecten;
- OV-concessie.

6.1 Railagenda

Haalbaarheidsstudies

Deze projecten starten veelal als onderzoek (fase 'oriëntatie'); er wordt een haalbaarheidsstudie verricht naar de wenselijkheid om infrastructuur aan te leggen of uit te breiden of de dienstverlening te intensiveren. De kosten voor deze studies zijn relatief gering in vergelijking met kosten die met investeringen in de aanleg van fysieke infrastructuur gemoeid zijn. Deze kosten voor haalbaarheidsstudies zijn opgenomen in de begroting voor 2013 en 2014. Deze fase eindigt o.a. met een grove kostenraming (+/- 40%) van de investeringskosten (fase 'uitvoering') en exploitatie.

Investeringsprojecten

De (haalbaarheids-)studies leiden op enig moment tot een advies aan ons college en uw Staten op grond waarvan een keuze moet worden gemaakt om een volgende stap te zetten(ontwerpfase). Uiteindelijk kan dit leiden tot een investering van vele miljoenen in de aanleg of verbetering van infrastructuur (uitvoering). De gevraagde besluiten hiervoor worden steeds onderbouwd met een deugdelijke business case, waarin kosten en opbrengsten, alsmede risico's inzichtelijk worden gemaakt. Hoewel deze studies en de hiermee samenhangende projecten onderdeel zijn van een integraal OV-programma zullen de studies en de resultaten hiervan geleidelijk beschikbaar komen. Steeds leggen wij bij het gevraagde besluit de financiële impact uit. Het is hierna aan uw Staten om business cases goed of af te keuren en de dekking van de financiële middelen te garanderen voor het uitvoeren van een vervolgstap, zoals bijvoorbeeld: nader uitwerken, ontwerpen of concrete investeringen in infrastructuur. Wij zullen hierbij steeds het vigerend uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking' hanteren.

6.2 OV-concessie

Dit project verschilt van de projecten uit de Railagenda naar aard en opzet. Het project betreft het uitbesteden aan de markt van een pakket OV-diensten die tegen een zeker kwaliteitsniveau worden uitgevraagd en waarvoor een exploitatieovereenkomst met een uitvoeringspartner wordt gesloten. Onderdeel van deze overeenkomst is het bijdragen in de exploitatiekosten van het OV. Van groot belang is om een realistische exploitatie op te zetten op basis van een transparante cijfermatige onderbouwing. De kosten van het projectteam en de ondersteuning hiervan zijn meegenomen in de

begroting 2013 en 2014. Inmiddels is de Nota van Uitgangspunten gereed, nu wordt toegewerkt naar het Programma van Eisen.

6.3 Beheersing programma

Wij streven een beheerste aanpak met geplande besluitvormingsmomenten na. Na de besluitvorming over de Limburgagenda en het goedkeuringsbesluit voor het programma OV worden de onderliggende projecten (de OV-concessie en de Railagenda) volgens een zorgvuldig en transparant proces uitgewerkt; telkens wanneer er een volgende fase wordt bereikt, worden de resultaten van de afgeronde fase voorgelegd aan uw Staten en wordt indien nodig een besluit gevraagd om de volgende fase te starten.

Financiële beheersing

Zoals ieder programma dat gefinancierd is met publieke middelen zal ook het programma OV zijn uitgaven (programmakosten en investeringen) periodiek verantwoorden en hierbij voldoen aan de interne regelgeving en wetgeving, zodat hiermee recht- en doelmatigheid kan worden aangetoond. Wij voldoen aan de eisen die gesteld worden aan inkopen en aanbestedingen. Periodiek rapporteren wij over de besteding van de toegekende budgetten en over de voortgang van de projecten en het programma.

Dekking en financiering

De bijdrage voor de concessie Openbaar Vervoer wordt nu gedekt uit de BDU (brede-doel-uitkering) verkeer en vervoer van het Rijk. Het Rijk is echter voornemens de BDU te decentraliseren naar het Provinciefonds. De mogelijke gevolgen hiervan worden in beeld gebracht zodra IenM zijn voornemen heeft uitgevoerd. Onze insteek ten aanzien van het exploitatievraagstuk is, dat financiering geschiedt uit de BDU-gelden.

Voor het Programma OV heeft ons college een eigen werkbudget beschikbaar gesteld. Dekking kan daarnaast worden verkregen uit:

- toekomstige besparingen,
- meeropbrengsten reizigersvervoer,
- bijdragen derden/partners en andere financieringsbronnen (bijvoorbeeld structuurversterkende middelen ten behoeve van investeringen).

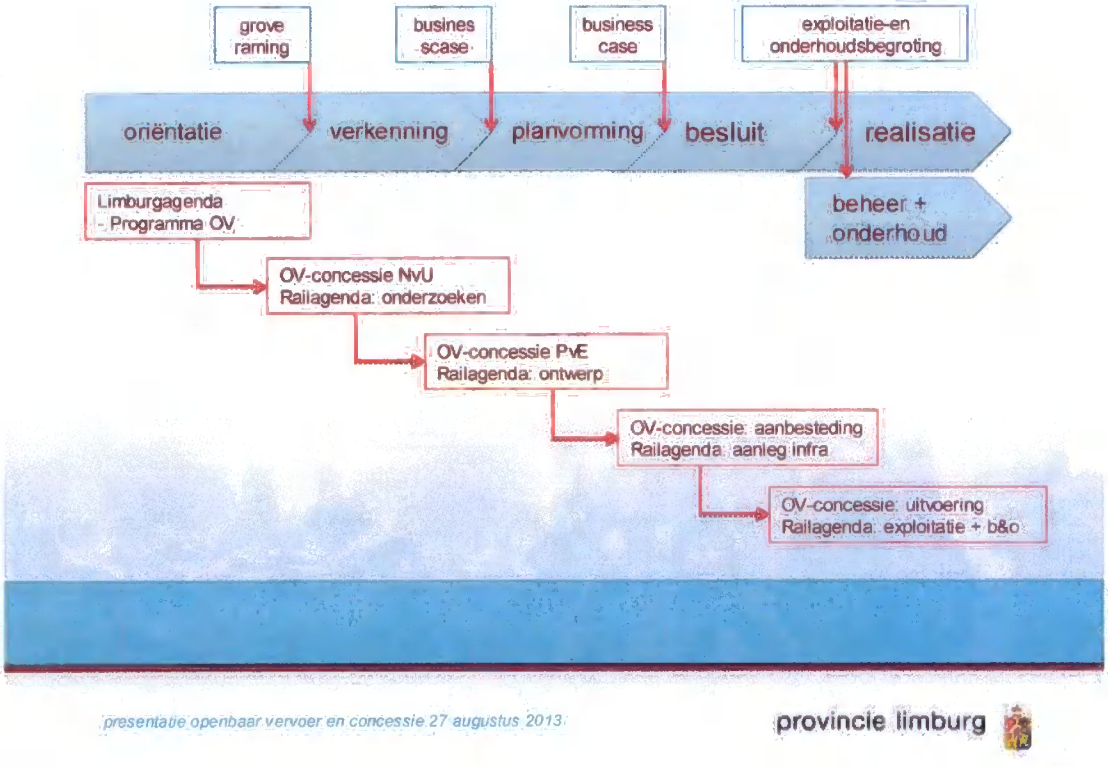
Ons college zorgt voor afstemming van de dekkingsbronnen en houdt overzicht over de toegewezen financiële middelen; ook de uitputting wordt bewaakt zodat er geen onnodig beslag op financiële middelen of onverwachte uitputting kan ontstaan.

6.4 Opbouw

Het beoordelen van investeringen en exploitatievraagstukken is complex. Investeringen ontstaan niet ineens maar kennen een **fasering**, telkens zullen op basis van de voortgang van deze fasering projecten moeten worden beoordeeld en zullen **besluiten** genomen moeten worden of de projecten doorgang zullen vinden. Wij hanteren in het financiële deel dezelfde opbouw als in deel I. Bij afronding van een fase en het ingaan van een nieuwe fase volgt telkens een besluit over al dan niet doorgaan.

De toetsing aan de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen is hierbij cruciaal. Immers projecten (en programma's) zijn geen doel op zich, maar een middel om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te halen. Ook een integrale business case wordt steeds 'herijkt'.

Parallel aan de projecten van de railagenda loopt het OV-concessieproject dat van invloed is op aspecten van de railagenda (inclusief de investering- en exploitatiekosten).



6.5 *Context*

Vanwege het materiële belang van de investeringen die met het programma OV gemoeid zijn en de forse impact op de financiële middelen (nu en in de toekomst) van de provincie zal er een uiterst zorgvuldige afweging gemaakt moeten worden waarbij de doelstellingen zo optimaal mogelijk kunnen worden gehaald met de middelen die hiervoor beschikbaar zijn of worden gesteld (prioritering toewijzing middelen).

De grote hoeveelheid aan (samenhangende) gegevens wordt op een gestructureerde wijze aan uw Staten gepresenteerd. Wij hanteren de volgende indeling:

- beleidskader en – doelstellingen (wat willen we bereiken?);
- scope (hoe willen we deze doelstellingen bereiken, welke projecten zijn hiervoor benoemd?);
- scope-inperking (welke projecten analyseren wij in dit financiële deel?).

Nadat wij – vanuit de doelstellingen – gedefinieerd hebben van welke projecten de financiële analyse in deze nota worden gepresenteerd, schenken wij aandacht aan de:

- investeringskosten (wat kost de aanleg?)
- exploitatieresultaten (wat kost c.q. levert het gebruik, beheer & onderhoud op?):
  - baten;
  - lasten;
  - risico's

Op basis van deze financiële informatie kunnen ons college en uw Staten een objectief beeld krijgen en zich een oordeel vormen welke projecten toewijzing van (financiële) middelen toekomen, welke afweging leidt tot verantwoorde besluitvorming.

- financiering

De financiële analyse wordt gevolgd door een analyse van de beschikbare middelen die uiteindelijk voor dekking zorgen voor de investeringen en exploitatieresultaten. Een investering of exploitatie wordt niet goedkoper of duurder ten gevolge van een andere of meer/minder dekking. Vaak wordt dit in het debat door elkaar gebruikt ('het bouwen en onderhouden van een spoorlijn levert een kostenplaatje op, onafhankelijk hoe dit betaald gaat worden').

Risico

Aanleg van infra (hardware) kost geld (investeringskosten) en veroorzaakt een onderhouds- en exploitatieplicht (beheer en instandhouding). Veel infrastructuurinvesteringen veroorzaken een exploitatietekort, de opbrengsten zijn jaarlijks lager dan de onderhouds- en exploitatiekosten. Vanwege de lange levensduur van (spoor-) infra loopt dit tekort jaarlijks op. Dit tekort moet gedekt worden uit andere financiële middelen, die de eigenaar ofwel moet reserveren (voor de levensduur van de infra) ofwel moet doorgeven aan de exploitant. Veelal werkt het echter andersom. De exploitant die verlies leidt op de exploitatie berekent dit door aan de eigenaar van de infra, de concessieverlener of de klant.

Gepland en ongepland onderhoud en storingen zijn belangrijke variabelen in de afweging tussen investeren in infrastructuur, levensduurverlenging en exploitatieresultaten. Onderhoud en extra onderhoud kunnen de levensduur verlengen, maar tasten ook de beschikbaarheid van de infra aan.

De vraag hoe de relatie tussen investeren en onderhouden ligt, moet dan ook case by case beoordeeld worden, waarbij de Provincie moet onderkennen dat zij gespecialiseerde kennis moet inhuren (bijvoorbeeld via ProRail of ingenieursbureaus, die beschikken over de gedetailleerde informatie).

7. FINANCIËLE SCOPE EN PRIORITERING PROGRAMMA OV

Onderstaand wordt in twee tabellen aangegeven welke de totale met de railagenda en de extra maatregelen ten behoeve van de nieuwe regionale OV-concessie gemoeide kosten zijn (voor zover thans bekend). De eerste tabel brengt de jaarlijks terugkerende kosten in beeld (exploitatie), in principe te dekken uit de BDU-gelden, de tweede tabel de investeringskosten (infrastructuur). In tabel 1 staan van links naar rechts de naam van het project (waar bekend gescheiden naar projectonderdelen), de kosten en de verwachte bijdrage van de Provincie en van derden. In tabel 2 staan van links naar rechts de geraamde kosten en de verwachte bijdrage van Provincie, Rijk en derden.

Tabel 1: jaarlijks terugkerende kosten (exploitatie) in miljoen euro / jaar

Project	**Kosten / jaar**	**Provincie**	**Derden**
Prioriteit 1			
Stoptreindiensten Maastricht-Roermond en Sittard-Heerlen[1]	via IenM		via IenM
Verbinding naar Aken[2]	0,5	0,1	0,4
Maaslijn – Limburgs deel[3]	< huidige BDU	- 1,5	
(Maastricht-) Roermond-Weert	0,4 – 1	0,4 – 1	
Subtotaal		- 0,4 – - 1	
Prioriteit 2			
Maastricht-Luik	nog niet bekend		
Eindhoven-Venlo-Düsseldorf			
- stoptrein Keolis (RE13)	0,25		0,125
- stoptrein (Eindhoven) Deurne - Venlo	nog niet bekend		
Weert-Hamont	nog niet bekend		
Optioneel			
Digitale reisinformatie-systemen	1	0,5 – 1	0 – 0,5
Meerkosten elektro- en groengasbussen	1 – 2	1 – 2	
Limburgcard	1 – 2	1 – 2	

1 *overdracht verloopt voor het Rijk in principe budgettair neutraal; de Provincie rekent op een reële bijdrage*

2 *meerkosten bovenop de jaarlijkse kosten over het binnen de concessie gereden traject*

3 *ten opzichte van de huidige concessie wordt als gevolg van meer robuustheid en elektrificatie exploitatiewinst verwacht (met 'min' aangeduid omdat de tabel over kosten gaat)*

Tabel 2: Investeringskosten (eenmalig) in miljoen euro

Project	**Kosten**	**Provincie**	**Rijk**	**Derden**
Verbinding naar Aken				
- elektrificatie	15	7,5	7,5	-
- spoorverdubbeling fase 1 (Heerlen – De Kissel)	20	10	10	-
- spoorverdubbeling fase 2 (De Kissel - Landgraaf)	30			
Maaslijn				
- Maaslijn-Zuid (Reuver)	35,6	12,65	22,95	
- Maaslijn-Noord (Land van Cuijk)	10			10
- elektrificatie	110	40 – 45		
- station Grubbenvorst-Greenport	20	15	5	
Maastricht-Luik	nog niet bekend			
Eindhoven-Venlo-Düsseldorf				
- spoorverdubbeling en elektrificatie Kaldenkirchen - Dülken	DE			DE
- station Venlo	nog niet bekend			
(Maastricht-) Roermond-Weert				
- stations Baexem en Haelen samen	8 - 9		8 - 9	
- station Weert	0 - 5			
- overwegveiligheid[1]	10 - 15			
Weert-Hamont				
- infrastructuur (alignment, veiligheid)	8,1			
- elektrificatie	7,9			
- eventueel station Budel-Schoot	1,28			1,28
- aanpassing station Weert	1 – 1,5			

Investering knoop-punten en tophaltes	20 - 25	20 - 25	
Investering meerkosten bicouranttrein-materieel naar Aken[2]	1	1	

[1] *per aan te passen overweg; niet meegenomen in totaaltelling*
[2] *meerkosten per trein; niet meegenomen in totaaltelling*
[3] *zonder de kosten als genoemd bij voetnoten 1 en 2*

De onder exploitatie en investeringen genoemde getallen geven enkel een grofmazig beeld van het benodigde volume aan middelen.
Voor elk project zal een beheerste aanpak met geplande besluitvormingsmomenten worden opgesteld. Zoals gezegd wordt bij ieder besluit een (herijkte) business case voorgelegd aan uw Staten. Hierbij worden kosten en baten van investeringen en exploitatie telkens in beeld gebracht en wordt besluitvorming gevraagdop basis van de hierboven genoemde integrale afwegingen.

De toetsing aan de beleidsdoelen, de analyse en conclusies uit deel I leiden thans tot de volgende prioritering:
- treinverbinding met Aken;
- de Maaslijn (noord-zuidverbinding met knooppunt Arnhem-Nijmegen);
- stoptreinverbinding (Maastricht-) Roermond – Weert.

Hieronder worden de financiële aspecten van deze projecten en de beschikbare middelen toegelicht.

7.1 Treinverbinding met Aken

Opgave : snelle treinverbinding tussen kennisregio's Eindhoven en Aken
Knelpunt : beperkte spoorcapaciteit tussen Heerlen en Herzogenrath
momenteel 1 x/u stoptrein (NS/DB-Regio)

Het project bevindt zich aan het einde van de oriëntatiefase

Inzet:
- Sneltrein Maastricht-Heerlen-Herzogenrath-Aken (regionale concessie) 1x/u
- IC Eindhoven-Heerlen-Aken 1x/u (ingroeimodel na sneltrein).

A. Infrastructuur

	Begroot	Bijdrage Limburg
elektrificatie spoorlijn Heerlen tot Herzogenrath-grens	15 miljoen euro	7,5 miljoen euro
gedeeltelijke spoorverdubbeling nabij Heerlen (fase 1)	20 miljoen euro	10 miljoen euro
IC: mogelijk verdergaande spoorverdubbeling (fase 2)	30 miljoen euro	15 miljoen euro

B. Exploitatie

	Begroot / jaar	Bijdrage Limburg / jaar
Dienst additioneel aan de concessie (Landgraaf-Herzogenrath-grens)	0,5 miljoen euro	0,1 miljoen euro

Beheersmaatregelen worden nader uitgewerkt.

7.2 Opwaardering Maaslijn

A. Infrastructuur

De investeringen voor de 1e fase worden geschat op ca. 175 miljoen euro (+/- 40%).
Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Quickscan maatregelen ten behoeve van de robuustheid met beperkte spoorverdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen bij Reuver en bij Cuijk	45 miljoen euro
Station Grubbenvorst-Greenport met bijbehorende spoorverdubbeling	20 miljoen euro
Elektrificatie van de grotendeels enkelsporige Maaslijn	110 miljoen euro

Ambitie : (vrijwel) integrale spoorverdubbeling en elektrificatie tussen Roermond en Nijmegen om meer treinen en snellere treinen mogelijk te maken.
Doel : kwaliteitsverbetering, meer reizigers, minder uitstoot.
Middel : aansluiten bij Lange Termijn Spoor Agenda LTSA van het Rijk -> uitvoering op langere termijn (2025/2030)

Eerste stap (no regret), realiseerbaar in periode 2015-2018:

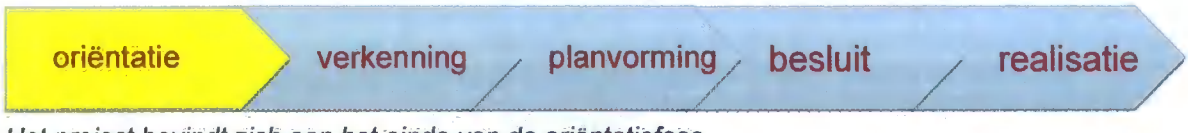
Investering :
- stap 1 Reuver gedekt (bestaande afspraken); Cuijk via IenM en Noord-Brabant.
- stap 2 bijdrage I&M ca. 25%-30% mogelijk
- stap 3 buca uitwerken: *rekenvoorbeeld verdeling bijdragen volgende pagina*

B. Exploitatie

Exploitatie is thans gedekt binnen bestaande OV-concessie. In de nieuwe concessie wordt als gevolg van elektrificatie uitgegaan van lagere kosten dan nu (diesel). Vooralsnog wordt uitgegaan van een besparing van 1,5 miljoen euro / jaar. Deze besparing kan elders in projecten van de Railagenda aangewend worden voor exploitatietekorten aldaar.

Bijdrage derden - IenM, provincie Noord-Brabant, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, provincie Gelderland

Voor stap 2 (elektrificatie) geldt het navolgende.



Het project bevindt zich aan het einde van de oriëntatiefase

Voor het geraamde bedrag ad 110 miljoen euro zal een flinke inzet van de Provincie worden gevraagd, alsmede een beroep worden gedaan op de het Rijk, op de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland en/of de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Hieronder wordt een fictief rekenvoorbeeld gegeven hoe een verdeelsleutel zou kunnen zijn.

Rekenvoorbeeld elektrificatie

	I&M	Limburg	Brabant	Gld./SAN
Verdeling regionale kosten o.b.v. aandeel reizigerskm's		60%	15%	25%
Indien bijdrage I&M aan decentraal spoor 30%	€ 35 mln.	€ 45 mln.	€ 12,5 mln.	€ 17,5 mln.

7.3 Stoptrein Roermond – Weert

Het project bevindt zich aan het einde van de oriëntatiefase

A. Infrastructuur

De kosten voor investeringen in de infrastructuur bij het doortrekken van de stoptreindienst Maastricht-Roermond naar Weert worden geraamd op circa 10 miljoen euro. Het bedrag is als volgt opgebouwd.

Haltes Haelen en Baexem (2 x 4 à 5 miljoen euro)	8-9 miljoen euro
Aanpassingen in station Weert	0-5 miljoen euro[1]

[1] *Indien de dienstregeling voldoende robuust blijkt, dan geen investering in infra benodigd*

Risico's in verband met onderdoorgangen in het kader van overwegveiligheid[2]	10-15 miljoen euro per aan te passen overweg

[2] *Toets niet meegenomen in deze studie, dus niet bekend om hoeveel overwegen het zal gaan; bevoegdheid ProRail in samenwerking met ILT*

Opgemerkt wordt, dat er op station Weert in elk geval aanpassingen nodig zijn, wanneer ook de treindienst naar Hamont (zie 4.5) ingelegd moet worden.

B. Exploitatie

Doortrekken stoptrein Maastricht- Roermond naar Weert kent de volgende *extra* exploitatiekosten:

	Kosten jaar	Opbrengst jaar	Begroot / jaar
Trein halfuurdienst[1]	1,8 miljoen euro	0,9 – 1,4 miljoen euro	0,5 – 1 miljoen euro
Bus (extra ten opzichte van huidige concessie)	+ 0,1 miljoen euro	gelijkblijvend[2]	

[1] *Uitgaande van een halfuurdienst met Stadler GTW-treinstel elektrisch*

[2] *Na vaststellen van het busnetwerk Limburgnet kan dit beter ingeschat worden*

Het exploitatietekort vertoont daarmee een bandbreedte van € 0,5 tot 1 miljoen per jaar.

De doorrekening van de exploitatiekosten en -baten wordt uitgevoerd als onderdeel van de integrale business case die wordt voorgelegd bij besluitvorming over de volgende fasen.

8. DEKKING FINANCIËLE MIDDELEN

8.1 Inleiding

De financiering van de projecten die in deze nota zijn geselecteerd uit het programma OV betreft de financiering van de:

- investeringen;
- exploitatie.

Nadrukkelijk stellen wij dat wij aan uw Staten een integrale en herijkte business case zullen voorleggen wanneer zich het zogenaamd 'point of no return' voordoet, dat wil zeggen het moment in ieder project van deze nota waarop besloten moet worden tot het (onomkeerbaar) aanleggen van fysieke infrastructuur, een besluit waarmee vele miljoenen euro's gemoeid is en waarmee de exploitatie van de infrastructuur eveneens een onvermijdbaar gevolg is voor de eigenaar ervan. Na iedere fase overgang (na de oriëntatiefase) zullen wij een herijkte business case opstellen en besluitvorming vragen.

Een complicerende factor is dat de fysieke infrastructuur veelal de grenzen met andere provincies en/of landen overschrijdt; de exploitatie (dienstverlening en onderhoud/beheer) ligt deels op het (vervoers-) gebied van andere overheden. Daarnaast is de provincie afhankelijk van de inzet van OV-dienstverleners / concessie houders en overige partners (IenM, Prorail); deze aspecten moeten in de uitwerking van de business cases worden meegenomen. Vanwege de complexe stakeholderomgeving van deze projecten is de (tijdige) besluitvorming (bij de partners) cruciaal, maar ook tijdrovend.

Omdat de provincie Limburg in veel projecten de initiatiefnemer is, is het van belang dat ons college, c.q. de gedeputeerde over een voorwaardelijk (financieel) mandaat beschikt, waarmee de ambities voor wat betreft de railagenda daadkrachtig worden uitgedrukt. De reservering / allocatie van financiële middelen voor de spoorambities kunnen voorwaardelijk worden gesteld van een goed te keuren business case bij iedere faseovergang. Hiermee demonstreert de Provincie haar commitment aan haar ambities en beleidsdoelstellingen, terwijl definitieve allocatie van financiële middelen afhankelijk wordt gesteld van goedkeuring op basis van een uitgewerkte en integrale afweging.

8.2 Besluitvorming over de inzet van financiële middelen

Onlangs werd aan uw Staten een aantal varianten voorgelegd voor wat betreft besluitvorming over de inzet van financiele middelen ten behoeve van projecten. Ten aanzien van de besluitvorming kunnen zich vier varianten voordoen:

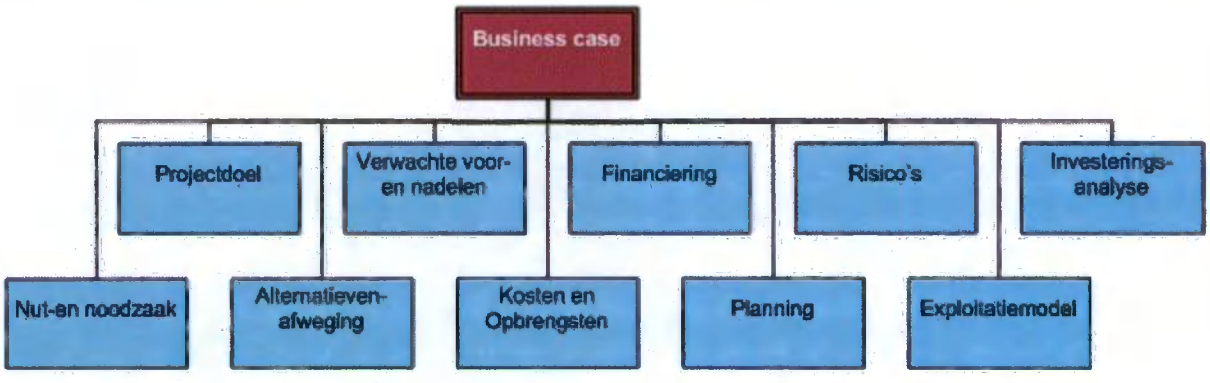
1. Project wordt door PS geaccordeerd en het totale benodigde budget wordt (al of niet meerjarig) in begroting opgenomen.
2. Project wordt door PS geaccordeerd op inhoud maar het totaal benodigde budget wordt in meerdere tranches onder voorwaarden beschikbaar gesteld. Het totaal benodigde budget wordt meerjarig in de begroting opgenomen, maar GS legt onder mandaat verantwoording af op basis van matching in de tijd van uitgaven en inkomsten.
3. Project wordt door PS ten dele geaccordeerd en er wordt politiek commitment afgegeven om in een volgende tranche ook te voteren onder voorbehoud van nader PS-besluit. Het geaccordeerde deel van het project wordt dan verwerkt in de begroting, het tweede deel pas bij het toekomstig PS-besluit.

4. Project krijgt van de zijde van PS intentionele politieke steun. In de begroting dient niets te worden opgenomen.

Bovenstaande alternatieven, vragen om strak programma- en projectmanagement. Periodiek wordt gerapporteerd over het verloop van de vermogenspositie in tranches, in maatschappelijk resultaat en rendementen in tijd. Daar waar ons college onder mandaat van uw Staten opereert, kan dat alleen als iedere besteding aan uw Staten zal worden gerapporteerd. Als er in dat geval afgeweken moet worden van het kader, dan zal alsnog een expliciet besluit van uw Staten nodig zijn.

Besluitvorming op basis van integrale afwegingen
Wij leggen gevraagde besluiten voor op basis van integrale afwegingen waarbij aan de orde komen:
- kosten en baten (zowel investering als exploitatie/beheer;
- toetsing aan beleidsdoelstellingen (Limburgagenda);
- afstemming met services (w.o. Financiën, Juridische Zaken, Inkoop e.a.) geïntegreerd in programmamanagement;
- toetsing procedure aan uitvoeringskader 'Sturing in Samenwerking'.

8.3 Business case sturing
Bij ieder besluit voor het instemmen met de uitvoeringsfase wordt een (herijkte) business case voorgelegd. Wij overwegen aan welke criteria (hardheid kosten/opbrengstenramingen) de business cases op ieder moment in het proces dienen te voldoen. De business case zal de volgende producten uitwerken:



Deze producten zullen nodig zijn om te komen tot een business case:

- *Nut en noodzaak:* Er wordt verder in kaart gebracht wat de nut en noodzaak van het project is.
    - *Onderzoeken.* Er wordt bepaald welke aanvullende onderzoeken er nodig zijn. Dit zullen o.a. zijn:
        - onderzoek naar overstappende reizigers om het nut van doorgaande treinen te onderbouwen;
        - vervoerwaardestudie personenvervoer (gedetailleerd) en goederenvervoer (globaal) met gebruik van een internationaal multimodaal verkeer- en vervoermodel, gebaseerd op de dienstregelingvarianten;
        - studie naar de (maatschappelijke) waarde van de desbetreffende lijn als

omleidroute van reizigerstreinen (robuustheid HoofdRailNet), in overleg met Ministerie IenM;
    - mogelijk meer gedetailleerde studie naar de ruimtelijk-economische effecten.
- *Projectdoel:* Duidelijke omschrijving van het doel van het project waarbij aangetoond dient te worden dat het projectdoel past binnen de doelstellingen van de Provincie Limburg en – indien van toepassing - de doelstellingen van de belanghebbenden die bijdragen in de financiering van het project.
- *Alternatievenafweging:* Er zal een alternatievenafweging plaatsvinden waar normaliter minimaal drie alternatieven worden beschreven. Hieruit zal uiteindelijk een advies komen voor het voorkeursalternatief.
- *Verwachte voor- en nadelen*: De verwachte voor en nadelen van het voorkeursalternatief worden hier beschreven.
- *Kosten en opbrengsten:* De totale kosten en opbrengsten van de looptijd van de business case worden in kaart gebracht.
    - *Investeringskosten:* De kosten die nodig zijn om het project te realiseren.
    - *Exploitatiekosten:* Dit betreft de kosten van beheer en onderhoud voor de periode na oplevering van het project tot einde looptijd business case.
    - *Exploitatieopbrengsten:* Dit zijn de exploitatieopbrengsten gedurende de periode na oplevering van het project tot einde looptijd business case.
- *Financiering:*
    - *Financieringsbehoefte:* Op basis van het ingevulde exploitatiemodel zal de financieringsbehoefte per jaar inzichtelijk worden gemaakt.
    - *Financiers:* wanneer het project deels door andere partijen gefinancierd zal worden. Deze partijen zullen worden benaderd en er zullen afspraken gemaakt worden over financieringsvoorwaarden en verwachte rendementen. Als alles goed is doorgerekend in het exploitatiemodel kunnen definitieve afspraken gemaakt worden over de verdeling over financiële bronnen en de borging van de dekking in overeenkomsten (intentieverklaringen).
- *Planning:* Ten behoeve van de business case wordt er een planning uitgewerkt. Naast een projectplanning zal er ook een planning komen voor de gehele looptijd van de business case. Hiervoor moet allereerst worden bepaald wat de looptijd van de business case moet zijn.
- *Risico's:* Voor het voorkeursalternatief zullen de risico's in kaart worden gebracht.
- *Exploitatiemodel:* Om de business case financieel door te kunnen rekenen wordt er een model ontwikkeld.
    - *Rekenmodel:* Er wordt een financieel rekenmodel in Microsoft Excel ontwikkeld waarin de business case financieel kan worden doorgerekend.
    - *Variabelen:* In het rekenmodel zullen een aantal variabelen worden opgenomen. Door de waarden van deze variabelen aan te passen kunnen verschillende scenario's worden doorgerekend die allereerst zullen dienen voor de alternatievenafweging. Daarnaast zal er op basis van de belangrijkste risico's een sensitivity analyse worden uitgevoerd op het voorkeursalternatief. Het is erg belangrijk om vooraf de goede variabelen te bepalen.

- *Investeringsanalyse:* Om een gedegen beslissing te kunnen maken dient er naast een kwantitatieve analyse ook een kwalitatieve analyse plaats te vinden.
  - *Kwantitatieve analyse:* Op basis van het uitgewerkte exploitatiemodel zal er een kwantitatieve analyse worden uitgevoerd waarin alle gebruikte input, variabelen en scenario's helder zullen worden omschreven.
  - *Kwalitatieve analyse:* In de kwalitatieve analyse zullen de aspecten die niet puur in geld uit te drukken zijn worden beschreven.

8.4 Dekking financiële middelen

Investeringen kunnen worden gedekt uit:
- eigen autonome middelen;
- brede doeluitkeringen;
- de immunisatiereserve (ten behoeve van investeringen);
- toekomstige besparingen t.g.v. goedkopere exploitatie (inverdieneffecten business case).

Ten aanzien van de dekking uit de immunisatiereserve zijn vier varianten met uw Staten gedeeld waarop investeringen op een maatschappelijk verantwoorde manier kunnen plaatsvinden. Deze varianten maken deel uit van amendement 1a van uw Staten ten aanzien van de begroting van 2014 (zie bijlage A bij deze nota).

In dit hoofdstuk rapporteren wij over de beschikbare financiële middelen en de huidige toewijzing van deze middelen aan de projecten van de railagenda.

Reserveringen vorige coalitie (2009 – 2010)

In voorgaande jaren heeft de coalitie in de begrotingen van 2009 en 2010 de volgende bedragen gereserveerd:

Reserve vorige coalitie	**bedragen x 1.000 euro**
Voorjaarsnota 2009	20.000
Begroting 2010	6.650
Totaal	**26.650**

Intensiveringsmiddelen (2011)

In 2011 heeft ons college 40 miljoen euro bestemd voor intensiveringmiddelen Railinfra. Hiervan werd 30 miljoen euro toegewezen aan de Limburglijnen, de overige 10 miljoen euro resteert in de intensiveringmiddelen Railinfra. Hiervan heeft inmiddels ruim 9 miljoen euro een bestemming gekregen en resteert een kleine 1 miljoen euro (zie tabel Intensiveringsmiddelen Infra (railinfra) huidige coalitieperiode).

Begroting 2014
In de begroting voor 2014 zijn de volgende bedragen opgenomen:

Projectenparagraafbegroting 2014

	Begroot				Totaal
Bedragen x € 1.000,-	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	
Proceskosten					
FCL 67556	2.094	0	0	0	
Concessie					
FCL 63272	55.000	56.400	59.900	60.100	
OV railagenda					
Maaslijn QS-maatregelen	3.000	12.000	18.000	-	33.000
Avantislijn	250	250	500	500	1.500
Spoorverbinding Heerlen-Aken	2.500	-	-	-	2.500

Toelichting dekking vanuit FCL 67128 (BDU) en reserve

Bijdragen x €1.000,-	Provincie (BDU)	Reserve treinverkeer (vmlcoalitie)	Gemeente	Rijk	**Totaal**
Maaslijn QS Zuid-Reuver (taak 2604)	-	12.650	5.150	17.800	35.600
Avantislijn (taak 2605)	12.000	7.000	2.000	9.000	30.000
verdubbeling en electrificatie Heerlen-Herzogenrath	18.000	-	-	42.000	60.000
TVM	-	7.000	-	-	7.000
Totaal	**30.000**	**26.650**	**7.150**	**68.800**	**132.600**

Opgenomen in begroting 2014, dus dekking aanwezig
Ambitie agenda Limburgs MobiliteitsProgramma (LiMoP)

Intensiverings-middelen Infra (railinfra) huidige coalitieperiode						
FCL 67389		Bedragen x1.000				
		Limburg-lijnen	Overig	2013	2014	2015
		30.000	**10.000**			
GS 5-2-2013	Haalbaarheids-onderzoek Railagenda		615	-615		
GS 5-2-2013	Programma-kosten Railagenda		-2.219	-125	-2.094	
GS 26-3-2013	Bijdragespoor-verbinding Heerlen-Aken		2.500	-2.500		
GS 7-5-2013	ZLSM			-3.675		
GS 17-9-2014			3.675			
	Gerealiseerd	**-**	**9.009**	**6.915**	**2.094**	**-**
	Restant	**30.000**	**991**			

8.5 Allocatie van financiële middelen

De gevraagde allocatie van de financiële middelen betreft vooralsnog de investeringen in infrastructuur van de projecten:

- Maastricht – Aken; en
- Maaslijn.

Ons college vraagt voor Maastricht-Aken:

- een bedrag ad 7,5 miljoen euro (in navolging van het Rijk) als cofinanciering voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens;
- een bedrag ad 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk.

Ons college vraagt voor de Maaslijn:

- intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk.

We constateren, dat van de Intensiveringsmiddelen Infra (railinfra; Reserve Agenda treinverkeer in Limburg) huidige coalitieperiode nog 30 miljoen euro beschikbaar is. Het gevraagde bedrag ad 17,5 miljoen euro voor de spoorverbinding naar Aken kan hieruit volledig geput worden.

Voor daadwerkelijk commitment voor elektrificatie van de Maaslijn zal een voorstel aan uw Staten voorgelegd worden, zodra de benodigde duidelijkheid over de investeringsbeslissingen van de externe partijen verkregen is. Vooralsnog gaan wij ervanuit, dat financiering geschiedt uit de resterende reserves.

9. CONCLUSIE EN VOORSTEL

Ons college presenteert in deze rapportage het complete overzicht met betrekking tot de activiteiten en kosten die met de Railagenda (waarin inbegrepen De Limburg Lijnen) gemoeid zijn, met prioritering voor de uitvoering van de agenda, alsmede een overzicht van de zogenaamde OV-concessie^{+}-kosten die een opplussing betekenen ten opzichte van het huidige voorzieningenniveau.

De rapportage is ter informatievoorziening en kennisneming voor wat betreft de lijnen Maastricht-Luik, Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, Weert-Hamont en Hasselt/Genk-Sittard en voor wat betreft de aan de nieuwe regionale OV-concessie gerelateerde issues. Besluitvorming hierover vindt later plaats op basis van de beoordeling van integrale business cases, waarbij telkens een go / no go moment zal zijn. De wijze van dekking en allocatie is in het financiële deel toegelicht.

De rapportage is ter besluitvorming voor wat betreft prioritering van de railverbinding met Aken, de Maaslijn en de stoptreinverbinding (Maastricht-) Roermond-Weert.

De rapportage is ter besluitvorming voor wat betreft:
- de beschikbaarstelling van middelen ad 7,5 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens;
- de beschikbaarstelling van middelen ad 10 miljoen euro uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg voor spoorverdubbeling tussen stations Heerlen en De Kissel, onder voorwaarde van medefinanciering door het Rijk;
- intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk.

Voorstel:

1. Kennis nemen van de Voortgangsrapportage Projecten Programma Openbaar Vervoer en Voorstel tot Besluitvorming over Prioritering en Financiën.
2. Akkoord gaan met prioriteitstelling van de spoorverbinding met Aken, de Maaslijn en Weert-Roermond.
3. Een bedrag ad 7,5 miljoen euro als cofinanciering (aanvullend aan het Rijk) voor elektrificatie van het tracé Heerlen-Herzogenrath-grens vaststellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben.
4. Een bedrag ad 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die uw Staten aan de Limburg Lijnen gekoppeld hebben vaststellen, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk.
5. Besluiten tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen euro geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.

BIJLAGE A Voorwaarden inzet gelden immunisatiereserve

Randvoorwaarden inzet immunisatiereserve cf. amendement A1 (voorjaarsnota 2013)

1. Alleen toestaan als het niet gefinancierd kan worden uit de reguliere middelen of de reserves;

2. Ingezet krediet moet z.s.m. terugbetaald worden;

3. Alle projecten die gefinancierd worden vanuit de immunisatiereserve genieten goedkeuring van PS;

4. GS rapporteren over de stand van zaken van de immunisatiereserve via de reguliere P&C cyclus;

5. *Social return on investment* wordt meegenomen in aanbestedingen van projecten die meegefinancierd worden vanuit de immunisatiereserve;

6. Duurzaamheidskaders worden meegenomen in aanbestedingen van projecten die meegefinancierd worden vanuit de immunisatiereserve;

7. Maximaal 15% van de immunisatiereserve van €1,1mld. mag worden ingezet voor projecten met alleen maatschappelijk rendement;

8. Onrendabele projecten worden alleen goedgekeurd zolang de immunisatiereserve boven het peil blijft van 85%;

9. Eindejaarsopbrengsten vanuit de reguliere begroting vullen de immunisatiereserve aan tot €1,1 mld. Indien de aanvulling tot €1,1 miljard structureel niet gerealiseerd wordt, dan doet het college voorstellen bij de begrotingsbehandeling over hoe het verlies aan renteopbrengsten te compenseren;

10. Als het Rijk plotseling beslist dat de immunisatiereserve wordt afgeroomd, dan hebben GS de vrijheid om spoedig voor te stellen om reserves veilig weg te zetten en conform aan PS ter besluitvorming voor te leggen."