

Informatiebrief van de Portefeuillehouder

Bezoekadres
Markt 33
Ambtenaar
J. Brouns
Telefoonnummer
+ 14 045
Telefax
0455676395
Zaaknummer
nvt

Aan de leden van De Raad en de Commissie GEZ

Uw brief van
Nvt

Uw kenmerk
nvt

Ons kenmerk
21u0039298

Datum
23 november 2021

Onderwerp
Besluit Station Kerkrade West

Bijlage(n)
Mail Provincie Limburg
inclusief bijlagen

Geachte Raads- en Commissieleden van de Commissie GEZ,

Ik wil u graag zo snel als mogelijk op de hoogte stellen van het besluit dat door Gedeputeerde Staten is genomen over Station Kerkrade West. Via de ambtelijke weg is een mail binnen gekomen waarin de Provincie aangeeft dat Gedeputeerde Staten op 16 november jl. een besluit hebben genomen voor een NoGo voor Station Kerkrade West.

Het besluit luidt als volgt:
GS hebben besloten tot:

1. Het vaststellen van de Eindrapportage Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad; (in de bijlage opgenomen)
2. Een No Go inzake een station Kerkrade-West;
3. Het aannemen van een positieve grondhouding ten aanzien van de uitwerking van een pakket aan onderliggende mobiliteitsmaatregelen (zonder treinstation) onder regie van de regio.
4. Gedeputeerde van Gaans is gemachtigd om namens het college de regio in het bestuurlijk overleg van donderdag 25 november a.s. te informeren over de besluitvorming.

Na de opdracht om de 5 mobiliteitsmaatregelen uit de Bereikbaarheidsopgave verder uit te werken, heeft het 3 jaar geduurd om tot de genoemde Eindrapportage te komen. De genoemde Eindrapportage 'Mobiliteitsverkenning regio Parkstad' heeft niet geleid tot éénduidige besluitvorming bij alle partijen uit de werkgroep. Dit omdat partijen niet op één lijn zitten ten aanzien van de maatregelen in het algemeen en Station Kerkrade West in het bijzonder.

Postbus 600 6460 AP
Telefoon 045 5676767
Telefax 045 676395

Email gemeentehuis@kerkrade.nl
IBAN NL49 BNGH 0285 0044 84
BIC BNGHNL2G



Gemeente Kerkrade

Om de precieze argumentatie rondom de besluitvorming te ontvangen en u goed te kunnen informeren, is aan de Provincie om uitleg gevraagd.

Daarnaast zal moeten worden gezien wat de inspanning van de Provincie is om toch tegemoet te komen aan hetgeen afgesproken is in de loop van de jaren over Kerkrade west. De gemeente Kerkrade heeft alle panden inmiddels aangekocht met goedkeuring van de Stuurgroep waarin de Provincie ook deelnemer is. Er zijn flinke kosten gemaakt en de gemeente heeft haar deel van de afspraak gehouden.

Ook blijft de vraag overeind of PS aan zet is om een uiteindelijk besluit te nemen over een Go/No Go van Station Kerkrade West of GS. Dit omdat PS de opdracht aan GS heeft gegeven om de 5 mobiliteitsmaatregelen in onderling verband uit te werken.

Daarnaast deel ik de mening niet, zoals beschreven in de Eindrapportage, dat de OV verbinding goed is in Kerkrade West. Vanuit Parkstad Limburg Stadion zijn de verbindingen goed, maar om hier te komen is nogal wat inspanning nodig. Dit hebben we ook van u terug gehoord tijdens de begrotingsbehandeling van 10 november.

Tenslotte wordt de bal bij de Regio gelegd om het pakket aan onderliggende mobiliteitsmaatregelen verder op te pakken, zonder dat aangegeven wordt dat de Provincie hier een rol in heeft. Goed OV is en blijft naar mijn mening een zaak van de Provincie.

Kortom er staan nog vele vragen open waarvan mijn opvolger de antwoorden nog dient te ontvangen.

Ik vond het echter van belang om, los van mijn aanstaande vertrek, u hierover alvast te informeren.

Met vriendelijk groet,

D. Schneider
Wethouder Verkeer & Vervoer.

Van: Braken, Octavie [<mailto:oh.braken@prvlimburg.nl>]

Verzonden: vrijdag 19 november 2021 10:18

Aan: Brouns, Jeanine (Kerkrade) <jeanine.brouns@kerkrade.nl>; r.beentjes@parkstad-limburg.nl; Stevens, Rudy (Kerkrade) <rudy.stevens@kerkrade.nl>; Stratermans, Theo (Kerkrade) <theo.stratermans@kerkrade.nl>; Esser, Marcel (Simpelveld) <m.esser@simpelveld.nl>

CC: Hendrix, Maarten <m.hendrix@prvlimburg.nl>; Meex, Luc <ljm.meex@prvlimburg.nl>; Jansen-Vliegen, Esther <eghj.jansen@prvlimburg.nl>

Onderwerp: besluitvorming GS Mobiliteitsverkenning regio Parkstad ter voorbereiding op BO donderdag 25 november 2021

Dag collega's,

GS hebben in hun vergadering van 16 november jl. een besluit genomen ten aanzien van de Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad. De besluitvorming van GS is gebaseerd op de inhoud van de door de werkgroep opgestelde Eindrapportage 'Mobiliteitsverkenning regio Parkstad'. Voor de volledigheid heb ik deze in de bijlage bijgesloten.

GS hebben besloten tot:

1. Het vaststellen van de Eindrapportage Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad;
2. Een No Go inzake een station Kerkrade-West;
3. Het aannemen van een positieve grondhouding ten aanzien van de uitwerking van een pakket aan onderliggende mobiliteitsmaatregelen (zonder treinstation) onder regie van de regio.
4. Gedeputeerde van Gaans is gemachtigd om namens het college de regio in het bestuurlijk overleg van donderdag 25 november a.s. te informeren over de besluitvorming.

Graag hoor ik van jullie hoe de eigen bestuurders zijn geïnformeerd over de inhoud van de door de werkgroep opgestelde Mobiliteitsverkenning en welke besluitvorming er eventueel in jullie gemeenten / regio heeft plaatsgevonden.

Vriendelijke groet, Octavie

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

Aan het college van gedeputeerde staten
van de provincie Limburg
Via de heer R. Fasen
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Datum 10 september 2015
Oms kenmerk LJV/EHV/ah/P908716
Onderwerp maatregelen overpad
station Kerkrade

Eigenaar A.C. van Hoof
Telefoonnummer 088 231 43 74
Faxnummer 088 231 16 99
E-mail alex.vanhoof@prorail.nl

Geacht college,

Projecten
Relatiebeheer, Regio Zuid

Bezoekadres
De Veste
18 Septemberplein 30
5611 AL Eindhoven

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

De gemeente Kerkrade, uw provincie en ProRail voeren sinds enige tijd intensief overleg over de aanleg van een nieuw overpad op het station Kerkrade om zowel het museum Continium als het station beter te laten aansluiten op de nieuwe P&R-functie. Uw provincie heeft aangegeven waarde te hechten aan een tijdige en goede ontsluiting van het Continium.

Partijen streven ernaar om het nieuwe overpad te hebben gerealiseerd op het moment van de heropening van het museum op 23 oktober 2015. Het spoor ter plaatse van het te realiseren overpad wordt thans nog enkele malen per jaar door de ZLSM gebruikt, waardoor in principe de overweg volgens vigerende wet- en regelgeving dient te worden beveiligd. Om te voorkomen dat er hoge kosten moeten worden gemaakt voor het aanbrengen van overwegbeveiliging voor een overpad waar geen treinen rijden biedt ProRail de mogelijkheid voor de maximale duur van vijf jaren tijdelijke maatregelen te treffen voor deze situatie.

Deze tijdelijke maatregelen bestaan uit het aanbrengen van het overpad en looppad tussen de twee overpaden, het plaatsen van een stootjuk, het plaatsen van een hekwerk, het aanpassen van seinwezen en de bovenleiding en het aanbrengen van lichtmasten. De realisatie van deze werkzaamheden zal ProRail uitvoeren in opdracht van de gemeente Kerkrade.

Na de periode van maximaal vijf jaren (oktober 2020) dienen de voornoemde tijdelijke maatregelen te worden omgezet in definitieve maatregelen. Welke definitieve maatregelen worden gekozen is afhankelijk van een aantal ontwikkelingen, zoals het al dan niet doortrekken van de Avantislijn of de aanleg van een halte "Kerkrade West", het gebruik van de halte door ZLSM en het eventuele onttrekken van sporen aan de openbaarheid. Uw provincie en ProRail hebben daartoe een aantal scenario's vastgesteld voor het moment dat de tijdelijke maatregelen dienen te worden omgezet in definitieve maatregelen. Over vijf jaar, of eerder indien mogelijk, zullen partijen in gezamenlijk overleg voor één van deze scenario's kiezen.

Scenario 1

De spoorlijn ter plaatse van het nieuwe overpad blijft hoofdspoorweginfrastructuur, al dan niet als gevolg van het doortrekken van de Heuvellandlijn naar Kerkrade-West en/of de Avantis-lijn. De overpaden zullen in dat geval dienen te worden beveiligd conform de op dat moment vigerende wet- en regelgeving. Ook overige tijdelijke maatregelen zullen indien nodig worden omgezet in definitieve maatregelen. Alle wijzigingswerkzaamheden om tot de definitieve situatie te komen worden voor rekening en risico van de Provincie Limburg uitgevoerd. ProRail zal voor haar rekening en risico de infrastructuur die buiten gebruik was tijdens de tijdelijke maatregelen

Aan het college van gedeputeerde staten
van de provincie Limburg
T.a.v. de heer H.J.H. Mackus
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Datum	17 augustus 2020	Eigenaar	Cesco Holtus
Uw kenmerk		Telefoonnummer	06-27883651
Ons kenmerk/ID	CRM-A003202	Afdeling	Directie regio Zuid
Bijlage(n)	Brief LJV/EHV/ah/P908716		
Onderwerp	Maatregelen overpad station Kerkrade		

Geachte heer Mackus,

Directie
Regio Zuid

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Graag brengt ProRail u het schrijven d.d. 10 september 2015 met kenmerk LJV/EHV/ah/P908716 in herinnering. In dit schrijven zijn door de provincie Limburg en ProRail afspraken gemaakt over de te nemen tijdelijke maatregelen in verband met de aanleg van een nieuw overpad om het museum Continium en het station beter te laten aansluiten op de P&R-functie. Ook zijn er drie scenario's beschreven op welke wijze de tijdelijke maatregelen na 5 jaren (oktober 2020) kunnen worden omgezet in definitieve maatregelen.

www.prorail.nl

De provincie Limburg is thans bezig met een Mobiliteitsopgave voor onder meer de ontwikkelingen op het spoor te Kerkrade. Op basis van deze Mobiliteitsopgave kan samen met ProRail worden bepaald welke van de drie beschreven scenario's kan dienen als definitieve maatregel voor het overpad op station Kerkrade.

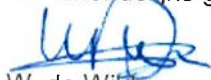
In het ambtelijk overleg tussen mevrouw Braken en de heer Kupperts van uw provincie en de heer Van Haaren van ProRail is door u aangegeven dat de Mobiliteitsopgave nog niet gereed is en de voornoemde einddatum voor het bepalen van het definitieve scenario om die reden niet zal worden gehaald.

Voor ProRail is het van belang dat er binnen afzienbare tijd een definitieve keuze wordt gemaakt. Het wissel aan de zuidzijde van station Kerkrade is aan het einde van zijn levensduur en dient te worden vervangen. Investeren in een nieuw wissel is op dit moment nog niet opportuun, omdat er geen scenario is gekozen. In afwachting van besluitvorming is het echter nog mogelijk om het vervangen c.q. saneren van het wissel één jaar uit te stellen door het wissel te klemmen. Station Kerkrade zal daardoor overigens niet meer bereikbaar zijn vanaf de zuidzijde.

ProRail kan om die reden een jaar uitstel geven voor het kiezen van een scenario. Dit betekent dat uw provincie en ProRail uiterlijk in oktober 2021 de huidige tijdelijke maatregel zullen omzetten in een definitieve maatregel.

ProRail vertrouwt erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,


W. de Wild

Eindrapportage Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad

Uitwerking van vijf Mobiliteitsmaatregelen

VERSIE 27-08-2021

INHOUDSOPGAVE

1	MANAGEMENTSAMENVATTING EN ADVIES	3
2	WAT GING VOORAF?	4
2.1	Spoorverbinding Heerlen – Aken en Avantislijn	4
2.2	Samenwerkingsovereenkomst Kerkrade West, Transferium en ZLSM	4
2.3	Verkenning station Kerkrade West.....	5
2.4	Bereikbaarheidsopgave regio Parkstad – Stadt Aachen.....	6
3	NADERE UITWERKING	7
3.1	Aanpak	7
3.2	Analyse	8
3.3	Opties in de besluitvorming	9
3.4	Raakvlakken in de besluitvorming.....	9
3.5	Argumentatie	10
4	CONCLUSIES.....	13

1 MANAGEMENTSAMENVATTING EN ADVIES

Aanleiding

In het gebied rond Kerkrade-West, als onderdeel van de regio Parkstad-Stadt Aachen, wordt al geruime tijd gewerkt aan het verbeteren van de kwaliteiten van dit gebied. De mogelijke komst van een treinverbinding, inclusief een station Kerkrade-West, is één van de onderwerpen van studie en gesprek. Een daadwerkelijk besluit hieromtrent is tot op heden niet genomen.

In 2018 is de Bereikbaarheidsverkenning Parkstad-Stadt Aachen bestuurlijk vastgesteld. Hierbij is geconcludeerd dat een Go-No-go besluit over station Kerkrade-West pas mogelijk is op basis van een nadere uitwerking en analyse van de voorgestelde mobiliteitsmaatregelen.

Nadere uitwerking

Deze nadere uitwerking is door een ambtelijke werkgroep (provincie, stadsregio en gemeenten Kerkrade en Simpelveld) opgepakt. De werkgroep constateert dat er reeds veel onderzoek is verricht. Nadere besluitvorming kan worden gefaciliteerd door de beschikbare informatie in onderlinge samenhang te bezien en te voorzien van een analyse en argumentatie. Kostbaar verdiepend onderzoek (in tijd en geld) is daarom binnen deze nadere uitwerking niet verricht. Wel is geconstateerd dat een besluit raakvlakken kent met de dossiers ZLSM, Leisur lane en de te maken afspraken met ProRail inzake de overwegen bij station Kerkrade Centrum.

Analyse en opties voor besluitvorming

Op basis van een analyse komt de werkgroep tot de conclusie dat bij een Go-besluit het station op zichzelf geen oplossing is voor de opgave. Een aanvullend pakket aan onderliggende mobiliteitsmaatregelen is nodig om het station optimaal te laten functioneren. Tegelijkertijd levert dit aanvullend pakket op zichzelf al een bijdrage om de beperkte samenhang in het huidige mobiliteitsaanbod te versterken. De onderliggende mobiliteitsmaatregelen zijn daarmee in feite een no-regret oplossing bovenop het staand beleid.

Argumentatie

Ter ondersteuning in de besluitvorming worden door de werkgroep een aantal argumenten aangedragen waaronder de geprognosticeerde demografische ontwikkeling in het gebied, de potentiële rol van de trein, de onderliggende mobiliteitsmaatregelen en de invloed op het bestaande busnetwerk. Tevens zijn de opties voor besluitvorming op hoofdlijnen getoetst aan de doelen van de provinciale Mobiliteitsaanpak 'Slim op weg naar morgen' en het bijbehorende afwegingskader. Dit mede vanwege het feit dat voor eventuele dekking naar verwachting een beroep zal worden gedaan op provinciale middelen.

Nadere besluitvorming

In de werkgroep is geconstateerd dat bij betrokken partijen mogelijk andere belangen en zienswijzen zijn ten aanzien van het voor te stellen besluit en het hierbij te hanteren ambitieniveau. Betrokken partijen zullen hun bestuur daarom afzonderlijk informeren waarbij deze nadere uitwerking het gezamenlijke vertrekpunt is.

2 WAT GING VOORAF?

2.1 Spoorverbinding Heerlen – Aken en Avantislijn

Een eventuele lightrailverbinding tussen Heerlen en Aken via Avantis is een uitvloeisel van de lightrailplannen die in zowel de regio Zuid-Limburg als de regio Aken aan het begin van deze eeuw gemaakt zijn. Uitbreiding van de bestaande verbinding Heerlen – Aken (via Herzogenrath) stuitte destijds op een gebrek aan capaciteit. De verbinding via Avantis werd gezien als een alternatief waarbij tegelijkertijd het grensoverschrijdende bedrijventerrein werd ontsloten. In de periode tot 2009 zijn hiertoe verkennende studies verricht en zijn er gelden gereserveerd.

In 2013 is de verdere planvorming en aanleg uitgesteld en is de focus en prioriteit gelegd op de verbetering van de bestaande verbinding via Herzogenrath. Het Rijk heeft haar deel van de Avantislijnmiddelen in 2016 laten omzetten naar de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. Bij de Provinciale Heroverweging Mobiliteitsopgaven in 2019 is besloten het project Avantislijn niet uit te voeren en de gereserveerde gelden terug te laten vloeien naar de bereikbaarheidsmiddelen. Binnen deze heroverweging is verder aangegeven dat indien de Duitse partners ooit met haalbare plannen komen deze met een positieve grondhouding worden bekeken.

Inmiddels is de spoorlijn Landgraaf-Herzogenrath geëlektrificeerd (2018), de Drielandentreinverbinding naar Aken van start gegaan (2020) en wordt de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf uitgevoerd (2022). Na gereedkoming ontstaat ruimte voor een robuuste dienstregeling, een extra trein naar Aken en wordt de aansluiting op de Intercity in Heerlen vanuit Kerkrade Centrum hersteld.

2.2 Samenwerkingsovereenkomst Kerkrade West, Transferium en ZLSM

Op 28 februari 2011 is tussen provincie Limburg, Stadsregio Parkstad Limburg, gemeente Kerkrade en Hestia Groep een samenwerkingsovereenkomst getekend als startsein voor het project Kerkrade-West 2020, waarin partijen uitspreken samen te werken bij het verder uitbouwen van de kwaliteiten van Kerkrade-West. Een van de onderwerpen die in de overeenkomst is opgenomen is het realiseren van een Transferium als zogenoemd 'recreatiepluspunt'.

In het licht van de ambities rondom Euregionaal spoorvervoer op dat moment heeft een verdere uitwerking van het transferium plaatsgevonden binnen de Stadsdeelvisie Kerkrade West (2011) en het Europees programma Citizens Rail (2015). Gelet op de hierboven beschreven ontwikkelingen rondom de Avantislijn is in deze periode de focus verschoven naar de mogelijkheid om de Heuvellandlijn vanuit Kerkrade Centrum door te trekken naar Kerkrade West. Op basis van de voorkeursvariant daaruit heeft de gemeente Kerkrade het bestemmingsplan voor de locatie aangepast en de benodigde panden langs de Industriestraat aangekocht. In dit zelfde gebied hebben Provinciale Staten in 2013 ook het spoor aangekocht ten behoeve van de ZLSM. Hiervoor is een gebruiksovereenkomst gesloten met ZLSM, met voor de Provincie onderhoudsverplichtingen

2.3 Verkenning station Kerkrade West

Om de kansen, belemmeringen en randvoorwaarden van een station Kerkrade-West te onderzoeken, is in 2016 gestart met een verkenning. De stakeholders betrokken bij dit proces zijn: Parkstad Limburg, Gemeente Kerkrade, Arriva, ProRail, ZLSM (Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij) en de Provincie Limburg.

Er zijn meerdere aanleidingen en kansen te benoemen die bijgedragen hebben aan het uitwerken van deze verkenning:

- Arriva heeft in haar bieding voor de openbaar vervoer concessie in 2014 aangeboden Kerkrade-West te kunnen bedienen.
- De Provincie Limburg moest als beheerder van het museumspoor tussen Kerkrade en Schin op Geul onderhoud gaan plegen aan het spoor.
- Station Kerkrade-West is een onderdeel van de Avantislijn ambitie. De aanleg van station Kerkrade-West kan als een eerste stap (no-regret maatregel) in deze ambitie worden gezien, maar doordat deze in de huidige dienstregeling kan worden opgenomen ook autonoom als eindbeeld een effectieve maatregel zijn.
- De Provincie Limburg en ProRail hebben in 2015 afgesproken om binnen 5 jaar duidelijkheid te krijgen over het doorrijden van treinen van station Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West/Avantislijn. Dit vanwege afrondende werkzaamheden welke nabij station Kerkrade Centrum nog aan de overwegen moeten plaatsvinden.

Deze 'Verkenning station Kerkrade West' is in juli 2017 opgeleverd en GS hebben destijds kennis genomen van deze verkenning. In november 2017 is in het kader van de heroverweging Railagenda geconstateerd dat in dit gebied en op dit traject veel ambities samenvallen waardoor geen eenduidig vervolgvorstel is te formuleren. Eendachtig de denklijn uit de nieuwe provinciale Mobiliteitsaanpak is besloten een integrale bereikbaarheidsverkenning te starten.



2.4 Bereikbaarheidsopgave regio Parkstad – Stadt Aachen

De Integrale bereikbaarheidsverkenning Regio Parkstad is in 2018 uitgevoerd en ter vaststelling aan Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders van de gemeente Kerkrade voorgelegd. Deze verkenning is uitgevoerd in het licht van de nieuwe Mobiliteitsaanpak 'Slim op weg naar morgen' en had tot doel te onderzoeken welke knelpunten en/of kansen er op mobiliteitsgebied liggen voor de regio. In een breder perspectief is bekeken welke kansen en combinaties van projecten kunnen bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid van de regio.

Op basis van de resultaten van de integrale bereikbaarheidsverkenning bleek het niet mogelijk om een Go/No Go besluit te nemen voor station Kerkrade West. Uit de beoordeling van diverse maatregelen in het kader van deze studie bleek namelijk dat geen enkele maatregel op zichzelf volstaat. Geadviseerd werd om een combinatie van maatregelen verder uit te werken, die is gericht op zowel infrastructuur, het verkeers- en vervoerssysteem als het verkeersgedrag. Dit leidt tot een concreet maatregelpakket dat ervoor moet zorgen dat de duurzame vervoerwijzen (OV en (deel)fiets) een beter alternatief gaan vormen voor de auto. Deze concurrentiepositie is nu dusdanig slecht, dat het gebruik van de auto het meest voor de hand ligt.

In oktober 2018 heeft bestuurlijk overleg plaatsgehad tussen Provincie Limburg, Stadsregio Parkstad en gemeente Kerkrade en een ambtelijk vertegenwoordiger van de Stadt Aachen. Daarbij is besproken dat deze vier partijen aan de slag gaan met een vervolgoopgave waarin een vijftal mobiliteitsmaatregelen nader worden uitgewerkt.

Zowel Gedeputeerde Staten als B&W van de gemeente Kerkrade hebben de Integrale bereikbaarheidsverkenning vastgesteld. GS hebben daarbij bepaald dat op basis van de uitkomsten een Go-/ No Go besluit over Station Kerkrade West nog niet mogelijk is. Daartoe dient eerst een verdere uitwerking van onderstaande 5 mobiliteitsmaatregelen in een Mobiliteitsverkenning plaats te vinden. De opdracht van GS luidt:

Werk een vijftal mobiliteitsmaatregelen in onderlinge samenhang verder uit :

1. Station Kerkrade-West: doorrijden van de Arriva stoptrein van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West
2. Leisure Lane ook voor werkverkeer toegankelijk en aantrekkelijk maken (optimaliseren fietsnetwerk) en verknopen met bestaande en toekomstige (lokale) fietsverbindingen
3. Overstappunten op strategische locaties realiseren, met bijbehorende voorzieningen
4. (Grensoverschrijdend) deelfietssysteem
5. Gedragsbeïnvloeding

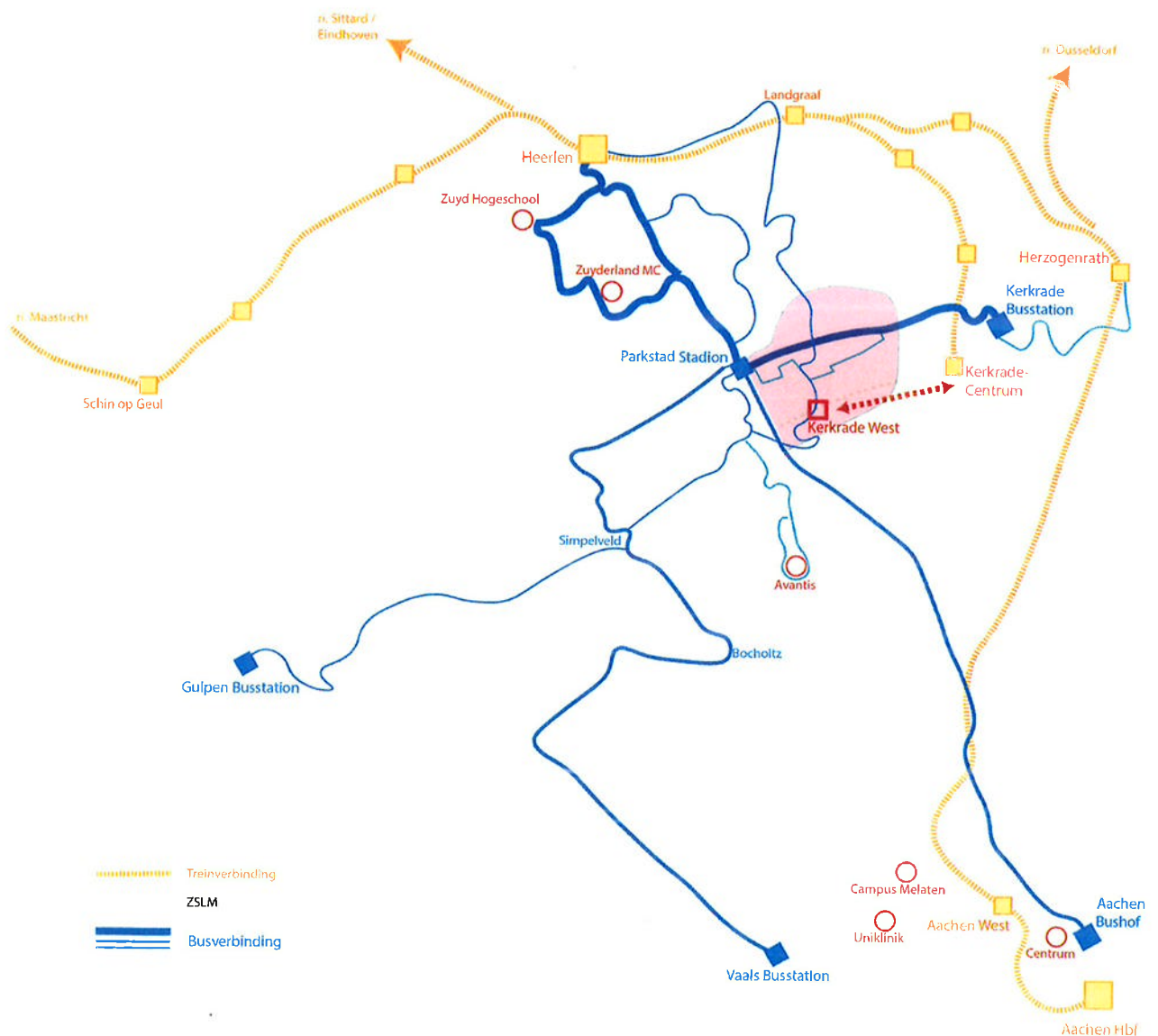
Provinciale Staten zijn in november 2018 hierover geïnformeerd.

3 NADERE UITWERKING

3.1 Aanpak

Onder leiding van de provincie is een ambtelijke werkgroep geformeerd (provincie, gemeenten Kerkrade en Simpelveld en Stadsregio Parkstad Limburg) die de nadere uitwerking van de vijf mobiliteitsmaatregelen heeft opgepakt.

De werkgroep heeft geconstateerd dat er reeds veel onderzoek is verricht. Nadere besluitvorming kan worden gefaciliteerd door de beschikbare informatie in onderlinge samenhang te bezien en te voorzien van een analyse en argumentatie. Kostbaar verdiepend onderzoek (in tijd en geld) is daarom binnen deze nadere uitwerking niet verricht.



3.2 Analyse

De werkgroep komt, mede op basis van de eerdere onderzoeken, tot de volgende constatering:

Bestaande situatie

In (de directe nabijheid van) Kerkrade-West bestaan reeds allerlei mobiliteitsoplossingen, anders dan de auto, die op dit moment echter nog beperkt met elkaar in verbinding staan en mede daardoor ook onvoldoende gevonden en gebruikt worden.

Met name via het busnetwerk zijn veel bestemmingen en voorzieningen in de brede regio (waaronder Aken) frequent, snel en vaak direct bereikbaar. De te overbruggen afstand tot de dichtstbijzijnde halte en/of het nabijgelegen knooppunt Parkstad Stadion is daarbij een punt van aandacht. De rol van (deel)fiets in het gebied is op dit moment beperkt en biedt veel ruimte voor verbetering, zeker ook in combinatie met het OV.

Referentiesituatie (staand beleid)

Uitgangspunt voor nadere besluitvorming is een referentiesituatie waarbij reeds flink is/wordt geïnvesteerd in de mobiliteit in de omgeving. Denk hierbij aan de realisatie van de Buitenring, de Leisurelane, de investeringen in het spoor tussen Heerlen en de grens (elektrificatie, spoorverdubbeling en introductie Drielandentrein) en het groot onderhoud ZLSM spoor. Ook het busnetwerk wordt in de komende periode geëlektrificeerd wat leidt tot verduurzaming van de mobiliteit en een verhoogd comfort.

Opgave

Als beschreven in de Mobiliteitsverkenning uit 2018 is de opgave te bezien welke maatregelen (één maatregel of een combinatie van maatregelen) ervoor zorgen dat duurzame vervoerwijzen een verbeterd, duurzamer en gezonder alternatief gaan vormen voor de auto.. Essentieel onderdeel hierbij is te bezien hoe de nu veelal losse vervoerwijzen elkaar in de toekomst weten te versterken binnen één mobiliteitssysteem. Het is hierbij van belang dat maatregelen passen binnen de beleidsmatige ambities en (financiële) randvoorwaarden van de betrokken stakeholders

Relatie van een station Kerkrade West met de andere maatregelen

Gelet op de bestaande cq. referentiesituatie kan worden geconstateerd dat een station Kerkrade-West (maatregel 1) op zichzelf geen oplossing is voor de opgave. Om het station te laten functioneren in het totale mobiliteitssysteem zal er altijd een aanvullend pakket aan (mobiliteits)maatregelen (maatregel 2-5) nodig zijn.

De scope en omvang van dit aanvullend pakket is naar verwachting grotendeels gelijk aan de maatregelen die nodig zijn om de bestaande situatie van losse vervoerwijzen beter te laten functioneren als één systeem. Het kan daarom worden gezien als een no-regret pakket, ook wanneer er geen station wordt gerealiseerd.

3.3 Opties in de besluitvorming

Op basis van de analyse ontstaan het volgende opties voor besluitvorming:

1. Go besluit station Kerkrade-West (maatregelen 2-5 + maatregel 1)
2. No-go besluit station Kerkrade-West
 - a. Staand beleid, geen aanvullende maatregelen
 - b. No-regret maatregelen 2-5 (scope en omvang ntb.)

Een belangrijk onderscheid tussen de opties wordt gevormd door de investeringskosten. Uit de verkenningsstudie uit 2017 blijkt dat een station een investering van € 8 à 10 mln. in de infrastructuur vergt. Naast het inmiddels gestegen prijspeil, zijn er diverse varianten en risico's benoemd die kostenverhogend kunnen werken. De kosten voor het benodigde transferium zijn in een studie uit 2015 ingeschat op € 1mln. De totale kosten voor deze optie zullen de €10mln. daarom waarschijnlijk overstijgen.

Daarbovenop moeten nog kosten worden gemaakt voor de maatregelen 2-5. De exacte scope en omvang van deze maatregelen zijn op dit moment nog niet bepaald maar de kosten voor dit type maatregelen zijn naar verwachting van een andere (lagere) orde.

3.4 Raakvlakken in de besluitvorming

Afspraken met ProRail inzake. Kerkrade Centrum

Mede op basis van dit besluit kan nadere invulling worden gegeven aan de in 2015 door ProRail aangedragen oplossingsrichtingen inzake 'definitieve maatregelen overpad station Kerkrade Centrum' (zie bijlage I). Hierbij moeten tevens de taken, verantwoordelijkheden en belangen rondom de ZLSM worden betrokken. Bij brief van 17 augustus 2020 heeft ProRail uitstel gegeven voor het kiezen van een definitief scenario voor het overpad bij het station Kerkrade Centrum tot oktober 2021.

ZLSM en groot onderhoud ZLSM spoor

Een Go besluit station Kerkrade-West zal leiden tot een nadere uitwerking van de verkenningsstudie uit 2017. Enkele varianten die destijds zijn uitgewerkt raken de ambities en bedrijfsvoering van de ZLSM.

Een No-go besluit station Kerkrade-West heeft geen directe gevolgen voor de ZLSM. Indirect zal een No-go besluit leiden tot afspraken met ProRail iz. Kerkrade Centrum. Het verdient aanbeveling de ambities en belangen van de ZLSM hierin te betrekken.

Leisure Lane

De scope van het project Leisure Lane wordt door deze besluitvorming niet direct geraakt. De werkgroep heeft wel geconstateerd dat in de scope-ontwikkeling van de Leisure Lane de potentiële synergievoordelen in relatie tot de impuls voor Kerkrade-West afnemen.

3.5 Argumentatie

Op basis van de analyse en de opties voor besluitvorming zijn in de werkgroep de volgende argumenten ter ondersteuning in de besluitvorming gesignaleerd:

Demografische ontwikkeling

Het aantal inwoners in Kerkrade-West is in de periode 2000-2020 gedaald. Voor de periode 2020-2040 wordt een verder afname van circa 20% geprognoseerd (bron: Progneff 2019). Naast een daling in absolute aantallen is er sprake van vergrijzing (stijgend aandeel ouderen) en ontgroening (dalend aantal jongeren).

Dit resulteert in een opgave om het bestaande systeem en voorzieningenniveau ook richting de toekomst aantrekkelijk en krachtig te houden. Een mogelijke investering moet dan ook tevens in dit licht worden gezien.

Huidige OV aanbod – rol van het busnetwerk

Het gebied is goed ontsloten per OV. Met name via het busnetwerk zijn veel bestemmingen en voorzieningen in de brede regio frequent, snel en vaak direct bereikbaar. Geplande investeringen in de elektrificatie van het materieel zorgen de komende periode voor verdere verduurzaming van deze vervoersoptie en een verhoogd comfort en beleving.

Het busnetwerk heeft in de context van Kerkrade-West daarbij het belangrijke voordeel dat naast de treinstations ook belangrijke voorzieningen zoals de centra van Kerkrade, Heerlen en Aken, de ziekenhuizen en de onderwijslocaties direct en snel bereikbaar zijn. Daarbij is een busnetwerk richting de toekomst flexibel om in te spelen op trends en ontwikkelingen zoals de geschatte demografische prognoses.

De ruimtelijke kwaliteit en de te overbruggen afstand tot de dichtstbijzijnde halte en/of het nabijgelegen knooppunt Parkstad Stadion is op dit moment een punt van aandacht. De rol van (deel)fiets in het gebied is op dit moment beperkt en biedt veel ruimte voor verbetering, zeker ook in combinatie met het OV.

van	naar	Bus	Trein (vanaf Kerkrade West)
Parkstad Stadion	Heerlen Akerstraat	9 min	
Parkstad Stadion	Heerlen Theater	11 min	
Parkstad Stadion	Heerlen Station	14 min	18 min
Parkstad Stadion	Zuyderland MC	12 min	
Parkstad Stadion	Zuyd Hogeschool	14 min	
Parkstad Stadion	Aachen Pontor	25 min	
Parkstad Stadion	Aachen Bushof	29 min	
Parkstad Stadion	Aachen Hbf	34 min	41 min
Parkstad Stadion	Gulpen Busstation	28 min	
Parkstad Stadion	Maastricht Station	56 min	53 min

Figuur A: vergelijking reistijden en relaties bus (dienstregeling 2020) en trein (inschatting)

Potentiele rol van de trein

In het verkenningsonderzoek uit 2017 zijn, naast de algehele impuls voor de wijk, de aspecten reistijdwinst, exploitatievoordelen en reizigersaantallen als potentiële voordelen geformuleerd.

Ten aanzien van de *reistijdwinst* kan worden geconcludeerd dat deze vooral van toepassing is op reizigers richting station Heerlen en verder, bijvoorbeeld richting Maastricht of Eindhoven. Voor reizigers binnen de regio Parkstad-Aken biedt het busnetwerk snellere en directere verbindingen met de belangrijkste bestemmingen (zie figuur A) .

Exploitatievoordelen zijn in 2017 gezien vanuit de trein en de bus.

Redeneerlijn voor de trein was dat de ruime keertijd/stilstand van de huidige trein op Kerkrade Centrum kan worden ingezet om door te rijden tot Kerkrade West, dit zou leiden tot verbeterde exploitatie. Op basis van de huidige inzichten blijkt dat met de geplande spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf de aansluiting vanuit Kerkrade Centrum op de Intercity in Heerlen weer hersteld wordt. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de eindbestemming van deze trein terug te wijzigen naar Maastricht Randwyck in plaats van Sittard. Bovenstaande positieve impuls voor Kerkrade laat zich exploitatief echter niet combineren met het doorrijden naar Kerkrade West.

Redeneerlijn voor de bus was dat door de introductie van de trein de bestaande buslijnen 25/26 (huidige buslijn 5) door Kerkrade West kunnen worden ingekort en dat station Kerkrade West een belangrijke knoop in het busnetwerk kon worden. Over het inkorten (uit de wijk halen) van buslijnen kan in ieder geval worden gesteld dat dit een onderwerp is waar zorgvuldig mee om moet worden gegaan. Het verder uitbreiden van de busnetwerk door de wijk heeft vanuit de OV concessie (bus over de sterke assen) evenmin de voorkeur. Parkstad Stadion is en blijft vanuit dit perspectief hét knooppunt in het gebied.

De in 2017 geschatte reizigersaantallen voor het nieuwe station lijken, mede gelet op de ervaringen van andere treinstations in het gebied, aan de hoge kant. Nog belangrijker is de constatering uit het rapport dat een belangrijk deel van deze reizigers de bus verruilt voor de trein. De komst van de trein is daarmee impliciet een concurrent van het huidige busnetwerk, wat niet bijdraagt aan de eerder omschreven opgave om het OV netwerk ook richting de toekomst krachtig te houden.

Tot slot is eerder aangehaald dat een treinstation op zichzelf geen oplossing biedt voor de opgave. Zo zijn de loop-/fietsafstanden van/naar verschillende delen van het gebied ook bij de realisatie van een treinstation aanzienlijk. Een treinstation zonder aanvullende maatregelen die het totale mobiliteitssysteem versterken lijkt daarom niet zinvol.

Potentiele rol van de no-regret maatregelen

Op basis van de bestaande situatie en de referentiesituatie is geconcludeerd dat bestaande mobiliteitsoplossingen in het gebied nog beperkt met elkaar in verbinding staan en mede daardoor ook onvoldoende gevonden en gebruikt worden. Specifiek ten aanzien van de bus is de ruimtelijke kwaliteit en de te overbruggen afstand tot de dichtstbijzijnde halte en het knooppunt Parkstad Stadion een belangrijk punt van aandacht. De rol van de fiets als modaliteit en de combinatie fiets-OV biedt veel ruimte voor verbetering.

De werkgroep is het erover eens dat de gesignaleerde maatregelen (Leisurelane ook voor utilitair gebruik, knooppunten op strategische locaties, grensoverschrijdend deelfietssysteem en gedragsverandering) hiertoe een belangrijke bijdrage kunnen leveren. De stadsregio Parkstad Limburg werkt inmiddels (met financiële steun van Provincie Limburg) aan de introductie van het grensoverschrijdend deelfietssysteem Velocity. Ten aanzien van de andere maatregelen zijn er eerste ideeën gevormd maar ontbreekt het op dit moment nog aan een concretisering. Procesmatig speelt daarbij de (bestuurlijke) behoefte aan uitsluitel over de komst van het treinstation alvorens hierin verdere stappen te ondernemen een rol. Meer inhoudelijk vraagt een nadere uitwerking om beleidsmatige urgentie en trekkerschap vanuit de regio.

Dekking en Provinciaal afwegingskader Mobiliteitsopgaven

Mede op basis van voorgaande besluitvorming kan worden geconcludeerd dat er op dit moment geen middelen zijn gereserveerd ten aanzien van deze ambitie. De werkgroep schat in dat voor de mogelijke dekking vooral een beroep zal worden gedaan op provinciale middelen.

Het is daarom relevant te bezien hoe deze ambitie past binnen de doelen van het Mobiliteitsplan Slim op weg naar morgen en het daaraan gekoppelde afwegingskader mobiliteitsopgaven. Daartoe is op hoofdlijnen bekeken hoe een Go-besluit (station + aanvullende maatregelen) en een no-regret pakket (aanvullende maatregelen) uitwerken.

Hieruit valt te constateren dat no-regret maatregelen, uiteraard afhankelijk van de scope en het nader te bepalen investeringsniveau, positief scoren ten aanzien van de gestelde doelen. De meerwaarde van het treinstation blijkt in deze toetsing, mede gelet op de hoge investeringskosten, beperkt.

4 CONCLUSIES

De werkgroep constateert op basis van analyse:

- Dat er reeds veel onderzoek is verricht. Nadere besluitvorming kan worden gefaciliteerd door de beschikbare informatie in onderlinge samenhang te bezien en te voorzien van een analyse en argumentatie. Kostbaar verdiepend onderzoek (in tijd en geld) is daarom binnen deze nadere uitwerking niet verricht.
- Dat een station Kerkrade-West (maatregel 1) op zichzelf geen oplossing is voor de opgave. Om het station te laten functioneren in het totale mobiliteitssysteem zal er altijd een aanvullend pakket aan (mobiliteits)maatregelen (maatregel 2-5) nodig zijn.
- Dat dit aanvullend pakket tegelijkertijd op zichzelf al een bijdrage levert om de beperkte samenhang in het huidige mobiliteitsaanbod te versterken. De onderliggende maatregelen zijn daarmee in feite een no-regret oplossing bovenop het staand beleid.
- Dat een belangrijk onderscheid tussen de opties voor besluitvorming wordt gevormd door de investeringskosten.
- Dat een besluit raakvlakken kent met de Leisur lane, de ZLSM en het groot onderhoud aan het ZLSM spoor en de te maken afspraken met ProRail inzake overpad en overweg Kerkrade Centrum

De werkgroep constateert op basis van nadere argumentatie:

- Dat de geprognosticeerde demografische ontwikkelingen in het gebied tevens een opgave richting de toekomst bieden om het huidige aanbod en voorzieningenniveau aantrekkelijk en krachtig te houden.
- Dit vanuit de huidige situatie met name geldt voor het bestaande busnetwerk dat naast de treinstations ook andere belangrijke voorzieningen in de regio frequent, snel en direct ontsluit. De bus is daarbij flexibeler dan de trein richting mogelijke toekomstscenario's.
- Er opgafe ligt rondom ruimtelijke kwaliteit en de te overbruggen afstand richting de dichtstbijzijnde haltes en het knooppunt Parkstad Stadion. De rol van de fiets en de combinatie OV en fiets bieden daarin mogelijke oplossingsrichtingen.
- De potentiële rol van de trein als geschetst in de verkenning uit 2017 op basis van de huidige inzichten minder groot cq. aantrekkelijk is. De trein is op onderdelen zelfs een concurrent voor de bus.
- De potentiële rol van onderliggende mobiliteitsmaatregelen kansrijk is maar wel nog vraagt om een nadere uitwerking onder beleidsmatig trekkerschap van de regio.
- Dat er op dit moment geen middelen zijn gereserveerd en voor potentiële dekking een beroep op provinciale middelen wordt gedaan.
- Dat op basis van een globale toetsing de onderliggende mobiliteitsmaatregelen, nog afhankelijk van de exacte kosten, goed scoren binnen het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven. De meerwaarde van een treinstation blijkt, mede gelet op de hoge investeringskosten, beperkt is.

De werkgroep constateert ten aanzien van nadere besluitvorming:

- dat bij betrokken partijen mogelijk andere belangen en zienswijzen zijn ten aanzien van het voor te stellen besluit en het hierbij te hanteren ambitieniveau. Betrokken partijen zullen hun bestuur daarom afzonderlijk informeren waarbij deze nadere uitwerking het gezamenlijke vertrekpunt is.