



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster ONT
Ons kenmerk 2017/28637
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld L. van Damme
Telefoon +31 43 389 76 00
Maastricht 25 april 2017
Verzonden 25 april 2017

Onderwerp

Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda

Geachte Staten,

Bijgaand doen wij u een Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda toekomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2017/28632

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

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

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

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-17-011

1 Onderwerp

Heroverwegingen in de Railagenda.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In dit Statenvoorstel is de stand van zaken opgenomen over enkele ontwikkelingen in het programma Railagenda. Dit is een provinciaal programma, waarin een groot aantal met elkaar samenhangende projecten en ambities ten aanzien van het spoor in Limburg is samengevoegd. Voor een belangrijk deel komt dit voort uit een initiatief statenvoorstel uit uw Staten. In dit programma wordt samengewerkt met een uiteenlopend aantal partijen in binnen- en buitenland. De reden om uw Staten te benaderen met dit voorstel is dat recente ontwikkelingen vragen om uw standpunt. Uw standpunt is nodig om het verdere vervolg op te kunnen pakken. Het betreft de stoptrein Roermond – Weert en de Maaslijn.

3 Bevoegdheid

- Provinciale Staten stellen de scope en eventuele scopewijzigingen van het project Maaslijn vast;
- Provinciale Staten stellen de benodigde kredieten voor het project Maaslijn vast.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie instemmen met het beëindigen van het project stoptrein Weert-Roermond.
2. Instemmen met het volgende:
 - a. het voorstel tot scopewijziging om, conform het door uw Staten op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit, de realisatie van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo géén onderdeel meer te laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn;
 - b. aan de hand van het PIP Opwaardering Maaslijn (naar verwachting) begin 2018 een definitief besluit te nemen over de verdere aanpak van het project, inclusief de opstelsporen;
 - c. bij het vaststellen van het besluit over het PIP Opwaardering Maaslijn en de opstelsporen het kredietbesluit d.d. 30 september 2016 te herijken.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Met de opwaardering van de Maaslijn wordt het OV-product voor de reizigers verbeterd. Daarnaast kunnen door middel van het elektrificeren van deze spoorlijn de dieseltreinen komen te vervallen en is per 2020 alle treinverkeer in Limburg elektrisch. Per 2025 is dan het gehele OV-verkeer in Limburg dat onder de Limburgse concessie valt zonder uitstoot, daar Arriva per 2025 alle bussen elektrisch heeft uitgevoerd.

6 Risico's

Een scopewijziging leidt tot een aanpassing van de onderzoeken, ontwerpen en plannen. Daarmee leidt deze scopewijziging tot een vertraging. Dit heeft weer consequenties voor de indienstname van het elektrisch materieel van Arriva. Wanneer de scopewijziging snel doorgevoerd kan worden, zal het tijdsverlies beperkt blijven (6 tot 9 maanden). Met Arriva worden reeds gesprekken gevoerd, om de consequenties voor Arriva en de reizigers zoveel mogelijk te beperken.



Statenvoorstel

No: G-17-011

1. Onderwerp

Heroverwegingen in de Railagenda.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In dit Statenvoorstel is de stand van zaken opgenomen over enkele ontwikkelingen in het programma Railagenda. Dit is een provinciaal programma, waarin een groot aantal met elkaar samenhangende projecten en ambities ten aanzien van het spoor in Limburg is samengevoegd. Voor een belangrijk deel komt dit voort uit een initiatief statenvoorstel uit Provinciale Staten. In dit programma wordt samengewerkt met een uiteenlopend aantal partijen in binnen- en buitenland.

De reden om uw Staten te benaderen met dit voorstel is dat er recente ontwikkelingen vragen om uw standpunt. Uw standpunt is nodig om het verdere vervolg op te kunnen pakken.

We zijn zeer voortvarend bezig om het programma en de projecten daarbinnen op te werken naar beslisrijpe projectvoorstellen. Enkele projecten kennen een zeer lange aanloop, daar de voorbereiding niet alleen in Nederland ligt, maar ook bij partijen in Duitsland of België.

Sedert lange tijd – overigens ook mede als gevolg van het Stateninitiatiefvoorstel – is het een door de Provincie Limburg geuite wens, dat Nederland beter wordt aangesloten op het internationale treinnetwerk. Wij hebben in 2015 vanuit de Europese Unie TEN-T subsidie ontvangen voor onderzoek naar de grensoverschrijdende treinverbindingen tussen Nederland, België en Duitsland. Op 24 november 2015 is de overeenkomst getekend tussen het Innovation and Networks Executive Agency (INEA) en de Provincie Limburg. De onderzoeksperiode loopt van 16 november 2015 tot en met 15 november 2018. De toegekende subsidie bedraagt € 4,757 miljoen (dit is 50% van het totale bedrag van € 9,515 miljoen).

Op 7 februari 2017 hebben wij een CEF-aanvraag (Connecting Europe Facility for Transport) ingediend voor de investeringskosten van de infrastructurele maatregelen voor de railverbinding Heerlen - Aken, conform de afspraken met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu tijdens de Spoortop in Rotterdam. De maximale subsidie is 40% van de totale investeringskosten, zijnde € 71,7 miljoen exclusief btw. Deze aanvraag hebben wij gezamenlijk ingediend met Nahverkehr Rheinland. Eind juli 2017 zullen wij vanuit Brussel vernemen of we in aanmerking komen voor een subsidie. Wij hebben uw Staten hier schriftelijk over geïnformeerd bij brief van 7 februari 2017. Wij zullen u uiteraard direct informeren zodra wij nadere informatie ontvangen omtrent de grensoverschrijdende subsidieaanvraag tussen Heerlen en Aachen en wat dat betekent voor onze bijdragen aan deze maatregelen.

Ook de tram Maastricht-Hasselt is een in internationale samenwerking gegoten project. We zitten veelvuldig samen met de Vlaamse collega's en werken aan een gezamenlijk projectplan voor het gehele traject. Eind 2016 hebben wij na enkele tegenslagen een nieuwe samenwerking ingeluid met alle partners via de ondertekening van een addendum op de kaderovereenkomst, welke gesloten is tussen de twee Vlaamse partijen (Vlaams gewest en De Lijn) en de twee Nederlandse partijen (gemeente Maastricht en de Provincie Limburg). Over dit addendum zijn uw Staten reeds geïnformeerd via de mededelingen portefeuillehouder.



De Railagenda is een samenhangend pakket aan nationale en internationale projecten voor ambities op het niveau van personentreinen en goederentreinen. Er lopen drie majeure goederenprojecten:

- De railterminal Greenport Venlo is in uitvoering en de exploitatie van de terminal zal in 2019 worden gestart.
- De Zuidoostaanluiting Chemelot wordt momenteel uitgewerkt en kan binnenkort naar een beslissing over het voorkeursalternatief worden gebracht.
- De spooraanluiting bij VDL NedCar is momenteel in de fase dat de ruimtelijke planprocessen intensief worden voorbereid.

We hebben na intensieve onderhandelingen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overeenstemming bereikt over het aanpassen van de gevaarlijke spoorwegovergang Vierpaardjes in Venlo. Deze overeenstemming is niet alleen in Venlo van belang, maar heeft ook een belangrijke impuls gegeven aan het overwegveiligheidsvraagstuk bij het project Maaslijn (hier komen we later in dit statenvoorstel op terug). De gemeente Venlo heeft inmiddels de overeenkomst gesloten met het ministerie van I&M. De gemeente Venlo is de uitvoerende partij. Zij zal de planvoorbereiding verder oppakken.

Twee projecten vergen in het bijzonder uw aandacht:

1. de stoptrein Roermond-Weert;
2. de Maaslijn.

Ad 1. Stoptrein Roermond - Weert

De ambitie voor een stoptrein op het traject Weert-Roermond, opgenomen in het initiatief statenvoorstel, is stevig opgepakt en ligt in ruwe vorm qua beslisinformatie op tafel. Ten tijde van het initiatief statenvoorstel was de overheersende gedachte dat de te decentraliseren trajecten mogelijk ook het traject naar Weert zouden kunnen bevatten. Met andere woorden: indien er één of twee stations in Limburg zouden worden gerealiseerd op dit traject, zouden deze binnen de Limburgse OV-concessie 2016-2031 kunnen worden gebracht. Dat is door de Tweede Kamer niet mogelijk gemaakt. De in Limburg te decentraliseren lijnen in Limburg zijn beperkt gebleven tot de reeds bestaande stoptreinen. Door die decentralisatiebeslissing zijn de stoptreinverbindingen Sittard-Heerlen, alsmede Roermond-Maastricht per december 2016 naar de Provincie Limburg overgegaan. Hiermee is een aantal samenlooptrajecten ontstaan. Ondanks aanvankelijke vrees dat deze samenloop voor problemen zou zorgen, is dit in goede samenwerking tussen de vervoerders NS en Arriva ingevuld.

Door dit decentralisatiebesluit is het voor de Provincie Limburg mogelijk gebleken om alle treinverbindingen (behoudens IC-verbindingen) bij een aanbieder onder te brengen, maar een nieuwe stoptreinverbinding Roermond-Weert is formeel voorbehouden aan bediening door de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Wij hebben u via een mededeling portefeuillehouder op de hoogte gebracht dat wij een voorbereidingsbudget van € 300.000,00 hebben ingezet om de noodzakelijke onderzoeken uit te kunnen laten voeren. De informatie die nodig is gaat over vier verschillende elementen:

- aanleg en realisatie van twee stations met eventuele bijbehorende infrastructuuradaptaties als wissels en beveiligingen. Het gaat om de stations Haalen en Baexem;



- analyse en eventuele aanpassingsvoorstellen van de kruisende weginfrastructuur (overwegen, op basis van het vigerende beleid uit de Derde Kadernota Railveiligheid uit 2010);
- analyse en eventuele aanpassingen om de stoptreinen passende treinpaden te kunnen bieden;
- inzicht in de exploitatie van deze stoptreindienst.

Op grond van de ruwe informatie is gebleken dat de eerste drie posten meer dan € 100 miljoen zouden gaan kosten en dat het tekort op de exploitatie jaarlijks ongeveer € 2 miljoen bedraagt. Wij hebben dit inmiddels besproken met de gemeente Leudal. Deze gemeente heeft daarop direct voorgesteld naar kostenreducerende oplossingen te willen kijken. Bijvoorbeeld de realisatie van slechts één station. Ook pakt ze de handschoen op om te beoordelen of een aantal spoorwegovergangen zoveel als mogelijk voor autoverkeer kunnen worden afgesloten en het onderliggend wegennet via verkeercirculatievoorstellen kan worden afgewikkeld. Hiermee kunnen zeker enkele tientallen miljoenen euro's worden bespaard. Evenwel is, zelfs als het project in investeringsomvang zou worden gehalveerd (hetgeen een enorme besparing zou betekenen), sprake van een zware investering, waarin vanuit OV-perspectief de kosten en baten niet tegen elkaar opwegen. Temeer daar de exploitatie van deze stoptrein jaarlijks ook een groot tekort laat zien. Dit, terwijl Arriva in de OV-Concessie 2016-2031 een goede ontsluiting van Baexem en Heythuysen met de Limburgliner heeft geïntroduceerd naar Roermond en Weert, evenals een directe verbinding tussen Venlo en Weert. Een optimalisatie door het aanpassen van deze diensten voor het mogelijk maken van een stoptrein, biedt onvoldoende financieel perspectief en leidt overigens tot een verminderde OV-kwaliteit in de regio.

Wij zijn zoals aangegeven in overleg met de gemeente Leudal, waarbij we het OV-perspectief hebben besproken. Ons voorstel is het project, gegeven de zeer hoge investerings- en jaarlijkse exploitatiekosten in relatie tot de te verwachten baten, te beëindigen.

Ad 2. Maaslijn

Met het project Opwaardering Maaslijn wordt een kwaliteitsimpuls aan de spoorverbinding Roermond-Nijmegen gegeven. De lijn wordt geëlektrificeerd en er worden maatregelen genomen om de dienstregeling te verbeteren (snelheidsverhogende maatregelen en aanleg dubbelsporen). In de scope is tevens opgenomen dat bij Grubbenvorst een station wordt gerealiseerd ter ontsluiting van de kern en van Greenport Venlo.

Stand van zaken project Maaslijn

Op 30 september 2016 hebben uw Staten het krediet van € 164 miljoen exclusief btw taakstellend voor de opwaardering van de Maaslijn vastgesteld. De projectvoorbereiding is met dit krediet in samenwerking met ProRail opgepakt. Dit heeft er toe geleid dat het ontwerp voor het provinciaal inpassingsplan (PIP) in concept gereed is en ter vaststelling aan Gedeputeerde Staten kan worden aangeboden. Daarmee is het project op koers voor realisatie in 2020. Tevens zijn de kostenramingen nogmaals getoetst en is geconcludeerd dat, rekening houdende met de ontwerpen en onderzoekonzekerheden die het project in deze fase nog kent, het taakstellend budget toereikend lijkt om de gevraagde scope te realiseren. Een definitieve kostenraming volgt bij de vaststelling van het PIP.

De aanpak van het project is in het najaar van 2016 door middel van een Gateway Review getoetst. De resultaten van deze review zijn reeds in maart met uw Staten gedeeld (2017/16248, 27 maart 2017).



Issues ten aanzien van dekking en scope

In de voorbereiding op het PIP hebben onvoorziene gebeurtenissen plaatsgevonden die een majeure impact op het project hebben. Hierover hebben wij uw Staten onlangs geïnformeerd (2017/16248, 27 maart 2017). Samenvattend kunnen we stellen dat drie aandachtspunten geen risico meer vormen en beheerst zijn. Twee risico's zijn echter feitelijk opgetreden, dit betreffen:

1. Deels niets uitbetalen van toegezegde Rijksbijdrage (dekking): Door de tweeledige uitbelastingssystematiek van I&M (één rechtstreeks aan de Provincie en één via storting van de BTW-component in het BTW-Compensatiefonds) ontstaat er voor de projectonderdelen elektrificatie en station Grubbenvorst Greenport-Venlo een tekort in de dekking. In bijlage 1 is uiteengezet op welke wijze dit risico zich in het project gemanifesteerd heeft en welke beheersmaatregelen hierop zijn genomen.
2. Opstelsporen (kosten): Een goed functionerende geëlektrificeerde Maaslijn vereist voldoende geëlektrificeerde opstelsporen. Dit zijn sporen op emplacementen waar het materieel van Arriva opgesteld kan worden. Gedurende de planuitwerking is gebleken dat er geëlektrificeerde opstelcapaciteit bijgebouwd moet worden om aan de eisen te kunnen voldoen. Dit betreft een scope-uitbreiding. In bijlage 2 is een uiteenzetting op welke wijze dit risico zich in het project gemanifesteerd heeft en welke beheersmaatregelen hierop zijn genomen.

De consequenties van beide issues voor het project zijn als volgt:

- De nieuwe uitbetalingssystematiek van de bijdrage van I&M aan de elektrificatie Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo leidt tot een tekort van € 6,4 miljoen in de dekking ten opzichte van het taakstellend budget. De financiële haalbaarheid van het PIP is daardoor niet onderbouwd en kan derhalve niet in procedure worden gebracht. Partijen zullen binnen afzienbare termijn formeel op de ontvangen brief van I&M reageren. Gezien de fase waarin het project zich bevindt, is de ontstane situatie voor het project een feit en zal op basis hiervan verder gehandeld dienen te worden.
- De kosten voor de aanvullende maatregelen (opstelsporen) zijn door ProRail geraamd op € 7,5 miljoen (exclusief BTW). Dit betreffen maatregelen in Venlo (€ 4 miljoen) en in Nijmegen (€ 3,5 miljoen). De benodigde maatregelen zullen nog nader uitgewerkt moeten worden. Deze maatregelen vormen geen onderdeel van de scope zoals deze op 30 september 2016 is vastgesteld en waren bij het bepalen van het taakstellende budget destijds niet in beeld. Op dat moment was het onderzoek van ProRail naar aard, omvang en veroorzaker van de opstelsporenproblematiek nog niet afgerond (zie ook bijlage 2)

Voorstel voor vervolg

In de stuurgroep Maaslijn van 5 april jl. is gesproken over het ontstane dekkingstekort en de aanvullende opgave voor het realiseren van de benodigde opstelsporen. De stuurgroep heeft geconcludeerd dat de aanvullende maatregelen voor opstelsporen voor het functioneren van een geëlektrificeerde Maaslijn noodzakelijk zijn. Dit impliceert een noodzakelijke scope-uitbreiding. De beide risicodragende partijen (Provincies Limburg en Noord-Brabant) hebben vooralsnog aangegeven geen mogelijkheden te zien om aanvullende middelen ter beschikking te stellen.



Hiertoe hebben uw Staten in het op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit het volgende aangegeven: *'Op het moment dat het door ProRail te nemen uitvoeringsbesluit aan de orde is, dient bepaald te worden of realisatie van het station binnen het taakstellend budget past. In geval van budgetoverschrijding zal een voorstel aan PS worden voorgelegd hoe, in het kader van bovengenoemd stappenplan voor station Grubbenvorst, hiermee om te gaan.'* (pagina 28)

Conform het door uw Staten vastgestelde kredietbesluit zal er een voorstel voor een herijking van het kredietbesluit inzake het project Opwaardering Maaslijn aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Binnen de bereikbaarheidsmiddelen is onvoldoende ruimte om het dekkingstekort van € 6,5 miljoen exclusief BTW te dichten en de benodigde aanvullende middelen voor de scope-uitbreiding inzake opstelsporen van € 7,5 miljoen exclusief BTW te vinden. Mede naar aanleiding van het beraad van de stuurgroep d.d. 5 april 2017 adviseeren Gedeputeerde Staten tot een scopewijziging door het station Grubbenvorst Greenport-Venlo (GGV) niet te realiseren, conform het door uw Staten genomen kredietbesluit, en de in de maak zijnde plannen daarop aan te passen. Het project verwacht dat het nemen van het besluit om de scopeaanpassing ten aanzien van Station GGV door te voeren voldoende zal zijn om binnen de kaders van het eerder door uw Staten genomen kredietbesluit te kunnen blijven. Dat betekent dat na instemming van PS de plannen aangepast zullen worden en aan de hand van het (aangepaste) PIP een Statenvoorstel inclusief een herijking van het kredietbesluit zal worden voorgelegd. Het taakstellend budget zal door dit besluit hierdoor naar beneden worden bijgesteld, van € 164 miljoen naar € 152,25 miljoen (€ 5,25 miljoen in mindering als gevolg van de uitkeringswijze van het Rijk en € 6,5 miljoen in mindering als gevolg van het niet uitkeren van de rijkssubsidie voor het station). Het project Opwaardering Maaslijn zal met het oog op de nadere uitwerking € 152,25 miljoen als nieuw taakstellend budget beschouwen.

Het realiseren van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo blijft overigens wel onderdeel van de ambitie van de Railagenda.

Het aanpassen van de scope heeft consequenties voor de planning. De nu reeds in concept gereed zijnde onderzoeken, ontwerpen en plannen zullen aan de scopewijziging aangepast moeten worden. Gedeputeerde Staten willen dit op korte termijn doen, om een grotere vertraging in het vervolgtraject te voorkomen. Gedeputeerde Staten willen uw Staten daarom inzake de besluitvorming over deze scopewijziging het volgende voorleggen:

1. Scenario 1 voor de besluitvorming over de scopewijziging is als volgt. Alvorens een besluit te nemen over het al dan niet schrappen van station Grubbenvorst Greenport-Venlo worden de consequenties van dit besluit voor functionaliteit van de Maaslijn, de kosten en de planning inzichtelijk gemaakt. Dit besluit vergt echter een onderbouwing voor beide scenario's (Maaslijn met station GGV en Maaslijn zonder station GGV) met de nodige (extra) onderzoeken en analyses. Pas na dat besluit over een scopewijziging kan de planvorming weer opgepakt worden. Medio 2018 kan dan een aangepast PIP inclusief het herijkt kredietbesluit aan uw Staten worden voorgelegd. Deze getrapte besluitvorming heeft een grote vertraging (minimaal één jaar) en een kostenstijging als gevolg;



2. In scenario 2 wordt door uw Staten direct tot een scopewijziging besloten om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo niet te realiseren. De planvorming kan dan direct hervat worden. De exacte consequenties van het doorvoeren van deze scopewijziging worden de komende periode nader uitgewerkt samen met het aan te passen PIP. Dit PIP wordt naar verwachting begin 2018 aan uw Staten voorgelegd, inclusief het herijkte kredietbesluit. Consequentie van deze werkwijze is dat het project naar verwachting een vertraging oploopt van 6 tot 9 maanden en op zijn vroegst begin 2021 gereed is, doch deze vertraging is beperkter ten opzichte van het voorgaande scenario en de kosten voor extra onderzoeken worden hiermee ook beperkt.

Om een grote vertraging te voorkomen, adviseren Gedeputeerde Staten om direct tot een scopewijziging te besluiten. Indien uw Staten hiermee instemmen, kunnen de plannen direct aangepast worden en zal aan de hand van het (aangepaste) PIP naar verwachting begin 2018 een statenvoorstel inclusief een herijking van het kredietbesluit worden voorgelegd.

Onderbouwing voor scopewijziging

In het kredietbesluit is eerder aan uw Staten voorgelegd dat scopeaanpassingen in feite niet het realiseren van de elektrificatie kunnen betreffen. De geëlektrificeerde spoorlijn is nodig om te kunnen voldoen aan de uitgangspunten zoals in de OV-concessie opgenomen. Een besparing op de versnellingsmaatregelen leidt niet tot de gewenste prestatieverbetering van de Maaslijn, waardoor een scopewijziging ook niet betrekking kan hebben op dit onderdeel van het project. Daarmee rest alleen nog het planonderdeel station Grubbenvorst Greenport-Venlo. Het enkel schrappen van het station leidt niet tot een effectieve besparing, omdat de daaraan verbonden subsidie eveneens komt te vervallen. Om tot een besparing te komen dienen ook de voor het station benodigde dubbelsporen te worden geschrapt.

Het niet uitvoeren van het station (en de daarmee samenhangende spoorse maatregelen als de dubbelsporen) heeft significante effecten op de kosten-baten verhouding van het project. In het kredietbesluit van 30 september 2016 is aangegeven dat de MKBA-score van het gehele project 0,7 is. Op basis van de actuele inzichten in de kosten is deze score op dit moment nog gelijk. Wanneer het onderdeel station Grubbenvorst Greenport-Venlo niet uitgevoerd wordt, neemt deze score voor het gehele project toe naar 0,9.

Wanneer de kosten en baten van het onderdeel station Grubbenvorst Greenport-Venlo separaat worden bekeken, dan komt de score uit op 0,1. Deze (zeer) lage score is primair het gevolg van de benodigde spoorse maatregelen (met name de dubbelsporen) welke nodig zijn om een haltering zonder tijdsverlies mogelijk te maken.

De dubbelsporen hebben ook een meerwaarde voor het toekomstvast maken van de Maaslijn en de lange termijn ambitie voor het geheel dubbelsporig maken van de Maaslijn. Deze meerwaarde vervalt met deze scopewijziging. Het realiseren van het station Grubbenvorst en de bijbehorende dubbelsporen blijft overigens wel onderdeel van de ambitie van het railprogramma, maar wordt dan onderdeel van de vervolgaanpak.

De geactualiseerde MKBA is als bijlage 3 opgenomen.



Een belangrijke doelstelling van de realisatie van het station was het ondersteunen van de Greenportontwikkeling (campus en werklandschappen). Deze doelstelling blijft onveranderd, doch zal in overleg met Arriva nader worden ingevuld op een andere wijze dan met een treinstation.

Aanpak opstelsporen

Door ProRail is aangegeven dat in Venlo en in Nijmegen opstelcapaciteit voor de Maaslijn bijgebouwd dient te worden. Deze kosten zijn op basis van eerste verkenningen door ProRail geraamd op € 7,5 miljoen exclusief BTW. In overleg met de vervoerder Arriva zal gekeken worden naar de meest optimale oplossing van de opstelsporenproblematiek, waarbij ook het opstellen op andere locaties nog verkend zal worden.

Consequenties voor het project Maaslijn

Indien uw Staten instemmen met dit voorstel voor scopewijziging, zijn de directe (financiële) consequenties voor het project als volgt:

- door de tweeledige uitbelastingssystematiek van het Ministerie (één rechtstreeks aan de Provincie en één via storting van de BTW-component in het BTW-Compensatiefonds) ontstaat er voor de opwaardering Maaslijn een tekort in de dekking van € 5,25 miljoen op het taakstellend budget;
- als het station Grubbenvorst Greenport-Venlo niet zal worden gebouwd, vervalt de subsidie ad € 6,5 miljoen van het Rijk;
- het in het kredietbesluit opgenomen taakstellend budget verandert daarmee effectief van € 164 miljoen naar € 152,25 miljoen exclusief BTW;
- binnen het taakstellend budget dient de aanvullende opgave voor opstelsporen gerealiseerd te worden.

De exacte kosten van het project na deze scopewijziging (het schrappen van station Grubbenvorst Greenport-Venlo en het toevoegen van opstelsporen) zullen worden uitgewerkt. Bij het vaststellen van het PIP Maaslijn (naar verwachting begin 2018) zal een gedetailleerd overzicht van de kosten worden gevoegd. De verwachtingen van het project zijn dat deze binnen het nieuwe taakstellende budget ad € 152,25 miljoen exclusief BTW gerealiseerd kan worden.

3. Bevoegdheid

- Provinciale Staten stellen de scope en eventuele scopewijzigingen van het project Maaslijn vast;
- Provinciale Staten stellen de benodigde kredieten voor het project Maaslijn vast.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie instemmen met het beëindigen van het project stoptrein Weert-Roermond.
2. Instemmen met het volgende:
 - a. het voorstel tot scopewijziging om, conform het door uw Staten op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit, de realisatie van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo géén onderdeel meer te laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn;
 - b. aan de hand van het PIP Opwaardering Maaslijn (naar verwachting) begin 2018 een definitief besluit te nemen over de verdere aanpak van het project, inclusief de opstelsporen;



c. bij het vaststellen van het besluit over het PIP Opwaardering Maaslijn en de opstelsporen het kredietbesluit d.d. 30 september 2016 te herijken.

5. **Risico's**

Een scopewijziging leidt tot een aanpassing van de onderzoeken, ontwerpen en plannen. Daarmee leidt deze scopewijziging tot een vertraging. Dit heeft weer consequenties voor de indienstname van het elektrisch materieel van Arriva. Wanneer de scopewijziging snel doorgevoerd kan worden, zal het tijdsverlies beperkt blijven (6 tot 9 maanden).

Met Arriva worden reeds gesprekken gevoerd, om de consequenties voor Arriva en de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

6. **Toelichting / kernargumenten / onderbouwing**

De opwaardering van de Maaslijn heeft een relatie met de OV-concessie Limburg 2016-2031.

Met deze concessie streeft de Provincie Limburg een opwaardering van het openbaar vervoer in Limburg na. Bij de aanbesteding van deze concessie is door de Provincie Limburg aangegeven dat de Maaslijn met ingang van december 2020 geëlektrificeerd is en dat de verbetermaatregelen doorgevoerd zijn.

7. **Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf**

Met de opwaardering van de Maaslijn wordt het OV-product voor de reizigers verbeterd. Daarnaast kunnen door middel van het elektrificeren van deze spoorlijn de dieseltreinen komen te vervallen en is per 2020 alle treinverkeer in Limburg elektrisch. Per 2025 is dan het gehele OV-verkeer in Limburg dat onder de Limburgse concessie valt zonder uitstoot, daar Arriva per 2025 alle bussen elektrisch heeft uitgevoerd.

8. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**

Het project opwaardering Maaslijn maakt onderdeel uit van het Programma Rail, in de begroting opgenomen onder 3.1.2 Railagenda.

9. **Juridische aspecten – deregulering**

Nadere afspraken tussen provincies en ProRail worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de initiatiefnemers (de Provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant) en ProRail en een samenwerkingsovereenkomst tussen de Provincie Limburg en ProRail. De daarin opgenomen governance wordt getoetst aan het door uw Staten vastgestelde kader 'Sturing in samenwerking 2.0'.

Het Rijk levert een belangrijke financiële bijdrage en kan uitgenodigd worden als agendalid in het bestuurlijk overleg, doch heeft geen stemrecht. Het Rijk is derhalve geen partij bij deze overeenkomsten.

10. **Verbindingslijnen en andere visies**

Niet van toepassing.



11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Inzake de Railagenda rapporteren Gedeputeerde Staten periodiek over de voortgang van de Railagenda en de projecten daarbinnen via de Voortgangsrapportages (VGR's) op grond van de regeling grote projecten. De meest recente voortgangsrapportage over de periode oktober 2016 tot en met maart 2017 is 25 april aan uw Staten toegezonden.

Rond de zomer 2017 verwachten we het resultaat van de subsidiebeoordeling vanuit de EU-subsidie voor de projecten op de verbinding Heerlen-Aachen. Op Nederlands grondgebied gaat het dan om de spoorverdubbeling en de elektrificatiemaatregelen. Het gaat dan om een maximaal subsidiepercentage van 40% op een investeringsomvang van € 71,7 miljoen exclusief BTW. Een te ontvangen subsidiebijdrage zal een behoorlijke impact hebben op de omvang van de nog te vrij te maken provinciale middelen voor bestaande projecten, met name de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. Daarna zullen we de overige nog in verkenning verkerende projecten (station Maastricht-Noord fase II, doortrekking Heuvellandlijn tot Kerkrade-West, Avantislijn, de grensoverschrijdende railverbindingen waaronder de 3Landentrein) zowel op inhoud als op financiële haalbaarheid beoordelen en aan uw Staten voorleggen. Met andere woorden, we zullen op grond van die Europese subsidiebeoordeling de financiële balans opmaken in relatie tot de voortgang van de lopende verkenningen op de verschillende projecten binnen de Railagenda. De formatie van het nieuwe kabinet zal mogelijk nieuwe invalshoeken bieden. Dit zal ook betrokken worden bij het opmaken van de balans binnen dit programma. Niet uitgesloten is dat ontwikkelingen in de ons omringende landen ook aanleiding kunnen geven tot herpositionering. Dit betreft vooral de noodzakelijke samenwerking bij grensoverschrijdende railverbindingen. Bijvoorbeeld in de verbindingen tussen Heerlen en Aachen brengen de Duitse autoriteiten op dit moment net als in Nederland focus aan op het opwaarderen van de bestaande treinverbindingen via Herzogenrath, en is er noch aan Nederlandse zijde (I&M-middelen zijn gerealiseerd naar de spoorverdubbeling) noch aan Duitse zijde actueel zicht op financiering voor de Avantislijn. Wij zullen u bij het verschijnen van de volgende voortgangsrapportage (medio oktober 2017) een overzicht geven van de meest recente en relevante ontwikkelingen en hun impact op de ambities en projecten binnen het railprogramma.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- X Paragraaf Projecten
- Paragraaf Financieringen
- Paragraaf Verbonden Partijen
- Paragraaf Bedrijfsvoering
- Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

13. Evaluatie

Het project is in het najaar van 2016 onderworpen aan een gatewayreview, waarmee ervaringsdeskundigen en specialisten het gehele project hebben doorgelicht. De resultaten van deze review zijn reeds in maart met uw Staten gedeeld (2017/16248, 27 maart 2017).



14. **Communicatie**

Communicatie vindt plaats via de openbare besluitenlijst van Provinciale Staten. In de bestuurlijke overleggen met betrokken gemeenten zal nadere afstemming plaatsvinden.

15. **Meegezonden bijlagen**

Bijlage 1: Proces rond het uitbetalen middels twee sporen (één rechtstreeks aan de Provincie en één via het BCF) van de toegezegde Rijksbijdrage aan de elektrificatie Maaslijn

Bijlage 2: Proces rond problematiek opstelsporen

Bijlage 3: Geactualiseerde MKBA Maaslijn



**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G-17-011

Onderwerp

Heroverwegingen in de Railagenda

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 25 april 2017

besluiten:

1. In te stemmen met het voorstel om op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie het project stoptrein Weert-Roermond te beëindigen.
2. In te stemmen met het voorstel tot scopewijziging om, conform het door uw Staten op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit, de realisatie van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo géén onderdeel meer te laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn.
3. Aan de hand van het PIP Opwaardering Maaslijn (naar verwachting) begin 2018 een definitief besluit te nemen over de verdere aanpak van het project, inclusief de opstelsporen en bij het vaststellen van het besluit over het PIP Opwaardering Maaslijn en de opstelsporen het kredietbesluit d.d.30 september 2016 te herijken.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter



Bijlage 1: Proces rond het uitbetalen middels twee sporen (één rechtstreeks aan de Provincie en één via het BCF) van de toegezegde Rijksbijdrage aan de elektrificatie Maaslijn

Met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (verder I&M) zijn in provinciale projecten (eigenaar) danwel projecten waarbij de Provincie enkel als opdrachtgever fungeert, in het verleden afspraken gemaakt over het leveren van een rijksbijdrage *inclusief BTW*. I&M stelt zich sinds een klein jaar op het standpunt dat de Provincie op provinciale investeringen (deels) gefinancierd met Rijksmiddelen, de BTW kan compenseren en I&M vervolgens dit bedrag kort op de door haar toegezegde bijdrage en (dit deel) stort in het BTW-Compensatiefonds (BCF). Naar onze optiek betreft dit het wijzigen van de spelregels gedurende de wedstrijd. Zo wordt het BTW-deel uit de bijdrage van I&M rechtstreeks door I&M in het BCF gestort en de restantbijdrage rechtstreeks aan de Provincie overgemaakt. Per saldo ontvangt de Provincie dus 21% minder dan de vergoeding die oorspronkelijk was beoogd – die in overleggen met het Rijk zijn vastgelegd – en ook waarmee is gerekend/gecalculeerd. I&M geeft echter aan dat zij nog steeds dezelfde bijdrage in het project levert, maar dit in twee sporen uitbetaalt: één rechtstreeks aan de Provincie en één via het BCF. Echter, zelfs in projecten waarbij géén BTW door de Provincie wordt betaald en het indienen van een claim bij het BCF dus onmogelijk is, vindt ook een korting/niet uitbetalen van een deel van de toegezegde bijdrage door I&M plaats. Dit is het geval in het project Maaslijn (PS hebben hiervoor een Kredietbesluit genomen d.d. 30 september 2016).

Voor Provincies is niet vast te stellen of de gekorte bijdragen daadwerkelijk door I&M in het BCF worden gestort. Ongeacht of I&M daadwerkelijk een storting in het BCF uitvoert, blijft de omstandigheid bestaan dat de Provincie minder geld rechtstreeks krijgt uitgekeerd en dus een tekort in het projectbudget ontstaat.

Daarnaast wordt door I&M geen rekening gehouden met het feit dat het BCF sinds 2015 is geplafonneerd. Mocht deze toevoeging in het BCF daadwerkelijk plaatsvinden, dan dient hierbij vermeld te worden dat deze toevoeging in enig jaar zal plaatsvinden, terwijl uitgaven in projecten over meerdere jaren zijn gespreid. Het is dan ook onduidelijk of ondanks een eventuele toevoeging voldoende declaratieruimte in het BCF aanwezig is of dat de BTW toch niet teruggevraagd kan worden aangezien het plafond bereikt is.

De tijdlijn van de financiële afspraken met het Rijk en de discussie over het BTW-deel daarvan is als volgt:

- 28-5-2014: In een mailwisseling tussen I&M en de Provincie Limburg is bevestigd dat de bijdrage van I&M aan de elektrificatie € 30,25 miljoen inclusief BTW bedraagt. In deze mailwisseling is tevens vastgelegd dat eventuele BTW-voordelen vallen binnen het project.
- 13-6-2014: In een brief aan de Tweede Kamer heeft I&M vastgelegd dat de Rijksbijdrage aan de elektrificatie € 30,25 miljoen inclusief BTW bedraagt.
- 23-1-2015: De afspraken over het kasritme van de rijksbijdrage van € 30,25 miljoen aan de elektrificatie is in een mailwisseling tussen Provincie Limburg en I&M bevestigd.



- 2015 In de Meicirculaire provinciefonds 2015 is opgenomen volgens welk kasritme de rijksbijdrage aan de Provincie Limburg wordt uitgekeerd. De totale uitkering telt in jaarschijven op tot € 30,25 miljoen.
- 2016 In de Meicirculaire provinciefonds 2016 is hetzelfde kasritme opgenomen als in de circulaire van 2015. Ook hier telt de totale uitkering in jaarschijven op tot € 30,25 miljoen.
- Februari 2016: In ambtelijke overleggen in het project Maaslijn heeft I&M eerste signalen geuit dat het afgesproken bedrag mogelijk zonder BTW wordt uitgekeerd.
- April 2016: In het kader van de 2^e Voortgangsrapportage Grote Projecten is over het project Maaslijn gerapporteerd aan Provinciale Staten. Daarbij is ook het BTW-risico benoemd. Aangegeven is dat de financiële dekking onvoldoende blijkt te zijn vanwege vraagstukken rondom BTW, indexering en/of beheer- en onderhoud.
- 19-7-2016: In een bestuurlijk overleg Maaslijn hebben de drie opdrachtgevende provincies (Limburg, Noord-Brabant, Gelderland) besloten een gezamenlijke brief (portefeuillehoudersbrief) te sturen aan I&M met het verzoek om de afspraken na te komen en het gehele bedrag van € 30,25 miljoen uit te keren.
- 20-7-2016: In een bestuurlijk overleg van gedeputeerden Van de Broeck (Limburg), Van der Maat (Noord-Brabant) en I&M is vanuit de opdrachtgevende provincies een beroep gedaan aan I&M om vast te houden aan de afspraken en het gehele bedrag van € 30,25 miljoen uit te keren.
- 30-9-2016 In het Kredietbesluit Maaslijn d.d. 30 september 2016 (Statenvoorstel G-16-035), alsmede de 3e Voortgangsrapportage Grote Projecten, wordt onder 'Risico's' expliciet melding gemaakt van de afspraken met I&M en de recente koerswijziging bij het ministerie waardoor de netto uitkering lager dreigt uit te vallen.
- 6-12-2016: Ten aanzien van het BTW-risico bij de elektrificatie Maaslijn ad €5,25 miljoen besluiten GS dat de inzet zal blijven dit ten laste van het Rijk te laten komen. Wanneer dat niet lukt komt dit ten laste van de risicoreserve Maaslijn. Hierbij wordt aangetekend dat voor dit specifieke onderdeel geldt dat het niet meetelt bij de te nemen herprioriteringsbesluiten zoals door GS eerder vastgesteld, mocht de Maaslijn duurder worden dan het vastgestelde krediet van € 164 miljoen. Mocht deze situatie zich voordoen dan zal op dat moment naar een oplossing voor de dekking worden gekeken.
- 13-12-2016: In reactie op de brief van de drie provincies van 19-7-2016 (zie hierboven) geeft I&M per brief aan dat zij de richtlijnen van het Ministerie van Financiën inzake de uitkeringssystematiek stringent toepast en het BTW-deel van haar bijdrage rechtstreeks in het BTW-compensatiefonds (BCF) stort. Het gaat daarbij om € 5,25 miljoen. Het restant van de bijdrage wordt via het Provinciefonds uitgekeerd.



5-4-2017: In de stuurgroep Maaslijn wordt de ontstane situatie naar aanleiding van de uitspraken van I&M besproken. Besloten wordt tot een koerswijziging. De stuurgroep adviseert om Station Grubbenvorst Greenport Venlo niet te realiseren om tegenvallers bij de rijksbijdrage aan elektrificatie en het station en de aanvullende opgave voor opstelsporen op te kunnen vangen (GS 4 april 2017).



Bijlage 2: Proces rond problematiek opstelsporen

Recent is door ProRail gemeld dat er een tekort ontstaat aan opstelsporen in Nijmegen en Venlo. Eén van de oorzaken is dat met de inzet van elektrisch materieel in 2020 de vraag naar geëlektrificeerde opstelsporen op de Maaslijn toeneemt. Met deze maatregelen hebben opdrachtgevende Provincies geen rekening gehouden. Ze vormen geen onderdeel van de projectscope en van het taakstellend budget.

Onderstaand is uiteengezet op welke wijze de problematiek van de opstelsporen door ProRail is aangekaart en hoe de Provincie Limburg daar mee omgegaan is.

- April 2014: Meerdere brieven ProRail inzake Programma van Eisen OV-concessie**
 Onderdeel van de OV-concessie 2016-2031 zijn diverse regionale treinverbindingen in Limburg, waaronder ook de Maaslijn tussen Roermond en Nijmegen. In het Programma van Eisen is weergegeven welke treindiensten op deze verbindingen uitgevraagd worden. ProRail is capaciteitsverdeler en infrabeheerder van de betreffende spoorverbindingen. Vanuit haar rol als capaciteitsverdeler, infrabeheerder en deskundige is ProRail om advies gevraagd inzake de gevraagde treindiensten. ProRail heeft hier in april 2014 in meerdere brieven en een rapportage op gereageerd. Daarbij is geen enkele reactie gegeven over het thema opstelcapaciteit.
- 30-9-2014: Toets ProRail op aanbiedingen**
 Aan inschrijvers is gevraagd om aan te tonen dat ProRail instemt met de aangeboden dienstregeling. ProRail heeft voor de inschrijving van Arriva op 30 september 2014 een rapport opgeleverd (EDMS-#3635287-v1) waarin wordt aangegeven dat de inschrijving van Arriva als logistiek uitvoerbaar wordt geacht. Daarbij is de kanttekening opgenomen dat rangeerprocessen en verzorgende processen (reinigen e.d.) niet zijn meegenomen in de toets.
- 22-6-2015: Integrale klantenspecificatie (CRS) Maaslijn**
 Voor elk project stelt ProRail een CRS op. In dit document wordt beschreven welke eisen en wensen de klant en de stakeholders aan het project stellen. Deze CRS vormt de basis voor het project. In de CRS van 22-6-2015 is door ProRail ten aanzien van het opstellen van geëlektrificeerd materieel van de vervoerder opgenomen dat er geen specifieke eisen zijn.
- Najaar 2015:** In ambtelijke overleggen zijn door ProRail eerste signalen afgegeven dat nog onderzocht moet worden of de Maaslijn voldoende geëlektrificeerde opstelsporen heeft voor de uitvoering van de concessie van Arriva.



17-12-2015: Stuurgroep Maaslijn

In het overleg wordt door ProRail aangegeven dat er mogelijk een capaciteitstekort aan geëlektrificeerde opstelsporen is op de Maaslijn. Uit het verslag:

“ProRail toe dat er in relatie tot de nieuwe concessie zich mogelijk issues voordoen: de capaciteit van opstelsporen en de overwegveiligheid. Van deze issues is nog niet bekend of er sprake is van een daadwerkelijk knelpunt, hoe deze opgelost kunnen worden en bij wie de verantwoordelijkheid voor het oplossen ligt. De consequenties zijn wel een direct gevolg van de verhoging van de treinfrequentie (tussen de spitsen) in de nieuwe concessie.

De stuurgroep stemt in met het voorstel om onderzoek te doen naar opstelcapaciteit en maatregelen voor overwegveiligheid. Uit dat onderzoek moet ook blijken of de maatregelen die daaruit voortkomen wel/niet tot de scope van het project Maaslijn behoren. Deze onderzoeken zouden overigens ook zonder het project Maaslijn moeten worden uitgevoerd. (...) De onderzoeken duren circa 3 maanden. De resultaten, inclusief het voorstel wie de onderzoekskosten moet betalen, liggen voor in de stuurgroep van maart.”

Augustus 2016: Kredietbesluit in GS

In het kredietbesluit is beschreven welke maatregelen in de scope van het project zitten, en welke kosten daaraan verbonden zijn. Bij de risico's is opgenomen dat er een onderzoek naar opstelcapaciteit loopt, en dat dat er mogelijk toe leidt dat de maatregelen voor opstelcapaciteit aan de scope zouden moeten worden toegevoegd:

i.	Extra geëlektrificeerde opstelcapaciteit benodigd.	Opstelcapaciteit maakt geen onderdeel uit van de scope project Maaslijn.	Onderzoek loopt, inschatting ca. 2 miljoen extra kosten. Wanneer elektrificatie van opstelsporen voor Arriva noodzakelijk blijkt, dient de scope van het project uitgebreid te worden. Voor financiering zal daarbij ook gekeken worden naar verantwoordelijkheden.
----	--	--	---

30-9-2016: Kredietbesluit in PS

Ook PS zijn op bovengenoemde wijze via het kredietbesluit geïnformeerd.

April – december 2016 Onderzoek ProRail opstelcapaciteit

Op 25 april 2016 heeft ProRail opdracht gekregen voor een nadere capaciteitsanalyse opstelsporen. Dit onderzoek is op 23 december 2016 door ProRail opgeleverd, maar nog niet door de opdrachtgevers geaccepteerd. De capaciteitsbehoefte is door ProRail bepaald, alsmede een pakket maatregelen. Nog niet beantwoord is de vraag of de gehele behoefte een direct gevolg is van de elektrificatie van de Maaslijn.



Volgens het concept-rapport is in Nijmegen een investering van circa € 3,5 miljoen nodig om bestaande opstelsporen te elektrificeren. Dit is een rechtstreeks gevolg van inzet van elektrische treinen op de Maaslijn. Volgens het rapport is een investering van circa € 4 miljoen nodig in Venlo om aldaar bestaande opstelsporen te verlengen voor het nieuwe treinmaterieel van Arriva. Omdat in Venlo ook veel opstelcapaciteit wordt benut door NS en goederentreinen is voor de opdrachtgevers niet duidelijk of deze investering geheel een gevolg is van inzet nieuw materieel door Arriva. Het rapport is aanleiding om met vervoerder Arriva te zoeken naar alternatieven die de extra financiële claim verkleinen danwel extra meerwaarde toevoegen.



Bijlage 3: Geactualiseerde MKBA Maaslijn

MEMO

Aan: Provincie Limburg (Gaston Graaf)
Cc.:
Van: Ecorys (Koen Vervoort, Casper van der Ham)
Onderwerp: Aanvullende analyses quick-scan MKBA 'Opwaardering Maaslijn'
Datum: 14 april 2017 Onze ref. NL2130-32788

Aanleiding en onderzoeksvragen

April 2016 heeft Ecorys een quick-scan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld voor het project 'Opwaardering Maaslijn'¹. In de quick-scan MKBA zijn de maatschappelijke kosten en baten van de volgende drie maatregelen aan de Maaslijn geëvalueerd:

1. Volledige elektrificatie van de Maaslijn,
2. Versnelling van de dienstregeling
3. Ingebruikname van station Grubbenvorst Greenport-Venlo (GGV).

Voor de drie maatregelen is een taakstellend budget vastgesteld van € 164 miljoen exclusief btw². Een deel van dit budget wordt gefinancierd vanuit het Rijk. Tussen het Rijk en de provincie Limburg is er momenteel discussie over de uitkering van de Rijksbijdrage, waardoor een deel van de Rijksbijdrage niet aan het project uitgekeerd gaat worden. Hierdoor is er een tekort ontstaan van enkele miljoenen in de financiële dekking voor het Maaslijnproject. Daarnaast is er mogelijk een scopetoevoeging aan de orde in de vorm van het bouwen van opstelsporen. Hiervoor zijn geen middelen voorzien. Dit maakt dat het denkbaar is dat het project versoberd dient te worden.

Als gevolg hiervan en het beschikbaar komen van een meer gedetailleerde kostenraming, heeft de provincie Limburg aan Ecorys gevraagd om drie aanvullende vragen te beantwoorden in vervolg op de studie van 2016. De drie vragen zijn:

1. In welke mate verandert de MKBA-score van vorig jaar als gevolg van de bijgestelde kostenraming voor het gehele Maaslijnproject?
2. Wat is de MKBA-score van het gehele project Maaslijn, exclusief de kosten en baten van station Grubbenvorst?
3. Wat zijn de maatschappelijke kosten en baten van station Grubbenvorst?

We beginnen deze notitie met een korte samenvatting van de uitkomsten van de studie uit 2016. Vervolgens geven we antwoord op de drie vragen. Deze notitie bouwt volledig voort op de uitgangspunten en de aannames uit de studie van 2016, uitgezonderd van de geactualiseerde kostenramingen. Er zijn geen nieuwe vervoerwaarde- of exploitatieberekeningen uitgevoerd.

¹ Ecorys, Kwaliteitsverbetering Maaslijn, Analyse nut en noodzaak, april 2016

² Programmaplan 1e fase Maaslijn, planuitwerkingsfase en doorkijk realisatiefase, september 2015

1.1 Samenvatting studie en uitkomsten MKBA Maaslijn 2016

De Maaslijn is een overwegend enkelsporige treinverbinding tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. Het is één van de langste, drukste en meest intensief bereden decentrale spoorlijnen in Nederland. Het feit dat de Maaslijn overwegend enkelsporig is, maakt deze lijn bovendien gevoelig voor vertragingen en verstoringen in de dienstregeling. De lijn is verder niet geëlektrificeerd, wat inhoudt dat de treinen op diesel rijden.

Al met al is de kwaliteit van de Maaslijn voor de gebruiker onvoldoende. De provincie Limburg heeft daarom in samenwerking met de provincies Gelderland en Noord-Brabant en Prorail de afgelopen jaren al verschillende maatregelen uitgevoerd, gericht op het verhogen van de capaciteit; o.a. inzet van meer en langere treinen. Voor de komende jaren zijn aanvullende maatregelen voorzien om de kwaliteit van de Maaslijn verder te verbeteren en de lijn te verduurzamen. De maatregelen voor de middellange termijn (t/m 2020) zijn hieronder nader toegelicht:

1. Volledige elektrificatie van de Maaslijn.

De treinen op de Maaslijn rijden momenteel op diesel. Het project voorziet in elektrificatie van de Maaslijn over het gehele tracé van circa 85 km. Doel is om hiermee het treinvervoer te verduurzamen en exploitatiekosten te verlagen. Dieselmaterieel accelereert daarnaast slechter dan elektrisch materieel, is minder comfortabel voor de reiziger en resulteert momenteel in de situatie dat er sprake is van twee typen materieel (diesel en elektrisch) in de Limburgse concessie voor het spoor. Daarbij maakt het ontbreken van een bovenleiding het niet mogelijk dat treinen die rijden op het hoofdrailnet gebruikmaken van de Maaslijn.

2. Versnelling van de dienstregeling door gedeeltelijke spoorverdubbeling op de Maaslijn

Dit betreft versnellingsmaatregelen voor de noordelijke en zuidelijke Maaslijn. Het bestaande enkelspoor wordt verdubbeld op de locaties Cuijk noordzijde, Swalmen-Reuver, Venlo-Blerick en Reuver-Roermond. Daarbij worden ook wissels verplaatst of aangelegd, rekening houdend met de voorziene snelheden. Op een aantal locaties moet het huidige spoor iets worden opgeschoven om snelheidsverhoging te kunnen realiseren, met name bij spoorbogen. Op sommige locaties moeten ook seinen en overgangsbogen worden aangepast. De snelheid wordt zo onder andere verhoogd op delen tussen Nijmegen en Mook, tussen Venray en Blerick en rondom Cuijk en Reuver.

3. Realisatie van treinstation Grubbenvorst-Greenport Venlo

Grubbenvorst en het aangrenzende bedrijventerrein Greenport Venlo zijn momenteel niet optimaal met het openbaar vervoer ontsloten. Het project voorziet in de realisatie van een nieuw station om beide gebieden beter bereikbaar te maken. Het station is gepland ter hoogte van de overweg Burgemeester van Kempenstraat in Grubbenvorst met één perron voor het treinverkeer in beide richtingen. Om dit station in de dienstregeling in te passen en om rij- en reistijdverlies door haltering te compenseren wordt de Maaslijn verdubbeld op de locatie Vierlingsbeek zuidzijde en worden de treinen versneld bij Venray zuidzijde.

Resultaten MKBA Maaslijn 2016

De drie bovenstaande maatregelen zijn in 2016 gezamenlijk op maatschappelijke kosten en baten beoordeeld. Uit de analyses kwam naar voren dat het project substantiële baten oplevert. Zie de resulterende MKBA-tabel op de pagina hierna. De belangrijkste baten zijn de verbeterde kostendeckingsgraad, het verbeterde openbaar vervoerproduct voor de reiziger en het duurzamere karakter van de Maaslijn.

De baten wegen echter niet volledig tegen de kosten op. Het saldo van kosten en baten is negatief, met een omvang van € 49 miljoen. De baten/kostenverhouding bedraagt 0,7 en ligt daarmee onder de 1. In vergelijking met veel andere OV-projecten scoort de opwaardering van de Maaslijn echter gemiddeld. Er zijn veel OV-projecten waarvan de baten niet volledig opwegen tegen de kosten.

Resultaten quick-scan MKBA Maaslijn in 2016 (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

Effect	Uitkomst
Directe kosten:	
-Investerings infrastructuur	-163
-Beheer en onderhoud	-29
-Vermeden investeringen	0/+
-Exploitant: Investerings materieel	0
-Exploitant: Exploitatiekosten materieel	45
Directe baten:	
-Exploitant: Exploitatie-opbrengsten	23
-Gebruiker: Reistijd	36
-Gebruiker: Betrouwbaarheid / Punctualiteit	3
-Gebruiker: Comfort	4
-Gebruiker: Kosten goederenvervoer	0/+
Indirecte baten:	4
Externe baten:	
-Broeikasgasemissies	0,4
-Luchtkwaliteit	18
-Geluid	4
-Bodem- en waterkwaliteit	2
-Verkeersveiligheid	3
-Landschap	-/0
Resultaat:	
Totaal kosten	-147
Totaal baten	98
Saldo kosten en baten	-49
Baten/Kosten-verhouding	0,7

1.2 Vraag 1: In welke mate verandert de MKBA-score van vorig jaar als gevolg van de bijgestelde kostenraming voor het gehele Maaslijnproject?

In opdracht van de projectorganisatie heeft Kodos april 2017 de raming voor de investeringskosten geactualiseerd. Naar aanleiding van de actualisatie wijzigen er twee posten in de MKBA-tabel: de investeringskosten en de beheer en onderhoudskosten. Hieronder gaan we nader in op deze twee posten.

Verandering investeringskosten

Uit de geactualiseerde raming blijkt, dat de benodigde investeringen voor de Maaslijn tegen huidige inzichten licht lager uitvallen dan in 2016 voorzien. In onderstaande tabel staan de oude en geactualiseerde kostenraming weergegeven. In een MKBA wordt gewerkt met een vast prijspeil en met bedragen inclusief btw. De bedragen in de tabel zijn daarom teruggerekend naar prijspeil 2016 en opgehoogd met btw. Conform de richtlijnen is uitgegaan van een btw-percentages van 18,2% (in plaats van 21%), omdat niet alle kosten btw-plichtig zijn.

Investeringskosten (in mln EUR, prijspeil 2016)

	Investeringskosten (excl. btw)	Investeringskosten (incl. btw)	Contante waarde (inclusief btw)
Oorspronkelijke raming 2016	€ -164 ³	€ -195	€ -163
Geactualiseerde raming 2017	€ -161 ⁴	€ -190	€ -159

In de studie van Ecorys uit 2016 zijn abusievelijk de kosten voor de inpassing van station GGV in de omgeving niet opgenomen. Deze kosten komen niet voor rekening van het project, maar voor rekening van de gemeenten Horst a/d Maas en Venlo. Doch voor het functioneren van de Maaslijn dienen ze wel in de MKBA meegenomen te worden. In deze aanvulling is hiervoor gecorrigeerd. De kosten bedragen naar inschatting van de provincie Limburg en de betrokken gemeenten € 3,4 mln excl. btw. In onderstaande tabel staat het totale investeringsbedrag voor de Maaslijn weergegeven.

Geactualiseerde kostenraming investeringskosten (in mln EUR, prijspeil 2016)

	Excl. btw	Incl. btw	Contante waarde (incl. btw)
Kosten maatregelpakket	€ -161	€ -190	€ -159
Kosten inpassing station GGV	€ -3	€ -4	€ -3
Totaal	€ -164	€ -194	€ -163

Verandering beheer- en onderhoudskosten

Als gevolg van het veranderde investeringsniveau veranderen ook de beheer- en onderhoudskosten. In lijn met de studie van Ecorys uit 2016, zijn de kosten voor regulier beheer en onderhoud verondersteld jaarlijks één procent van de totale investeringskosten te zijn. Onderstaande tabel laat de jaarlijkse kosten zien, inclusief de resulterende contante waarde. De verschillen met de eerdere berekeningen zijn marginaal.

Kosten voor beheer en onderhoud (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Kosten per jaar	Contante waarde
Oorspronkelijke raming 2016	€ -2	€ -29
Geactualiseerde raming 2017	€ -2	€ -29

³ Programmaplan 1e fase Maaslijn, planuitwerkingsfase en doorkijk realisatiefase, september 2015

⁴ Kostenraming Kodos Maaslijn, april 2017

Gevolgen voor MKBA-score

Onderstaande MKBA-tabel toont de baten en kosten zoals berekend in de studie van 2016 en op basis van de geactualiseerde kostenraming. De twee posten die wijzigen zijn oranje gearceerd in de MKBA-tabel.

Resultaten quick-scan MKBA Maaslijn (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

Effect	2016	2017
Directe kosten:		
-Investerings infrastructuur	-163	-163
-Beheer en onderhoud	-29	-29
-Vermeden investeringen	0/+	0/+
-Exploitant: Investerings materieel	0	0
-Exploitant: Exploitatiekosten materieel	45	45
Directe baten:		
-Exploitant: Exploitatie-opbrengsten	23	23
-Gebruiker: Reistijd	36	36
-Gebruiker: Betrouwbaarheid / Punctualiteit	3	3
-Gebruiker: Comfort	4	4
-Gebruiker: Kosten goederenvervoer	0/+	0/+
Indirecte baten:	4	4
Externe baten:		
-Broeikasgasemissies	0,4	0,4
-Luchtkwaliteit	18	18
-Geluid	4	4
-Bodem- en waterkwaliteit	2	2
-Verkeersveiligheid	3	3
-Landschap	-/0	-/0
Resultaat:		
Totaal kosten	-147	-146
Totaal baten	98	98
Saldo kosten en baten	-49	-48
Baten/Kosten-verhouding	0,7	0,7

Uit de tabel komt naar voren dat de geactualiseerde kostenraming in combinatie met het opnemen van de kosten voor de stationsomgeving, geen gevolgen heeft voor de baten/kostenverhouding. De baten/kostenverhouding blijft 0,7. De lagere kostenraming voor de drie maatregelen wordt bijna volledig gecompenseerd door het opnemen van de kosten voor inpassing van het station in de omgeving. Er is slechts een beperkt verschil in het saldo van kosten en baten, het saldo is € 1 miljoen hoger.

1.3 Vraag 2: Wat is de MKBA-score van het gehele project Maaslijn, exclusief de kosten en baten van station Grubbenvorst Greenport-Venlo?

Realisatie van station Grubbenvorst Greenport-Venlo (GGV) is één van de drie eerder beschreven maatregelen. De provincie Limburg wil weten wat de baten/kostenverhouding wordt indien dit station geen onderdeel uitmaakt van het maatregelpakket. Hieronder gaan we in op de posten van de MKBA-tabel die wijzigen als gevolg van het niet opnemen van deze maatregel. Hierbij nemen wij de MKBA-tabel uit paragraaf 1.2 (geactualiseerde kostenraming + kosten stationsomgeving) als basis.

Verandering van investeringskosten

Hiervoor is de geactualiseerde kostenraming voor het totale pakket aan maatregelen opgenomen. Op deze totale som brengen wij de investeringskosten in mindering die gerelateerd zijn aan het station GGV. Dit zijn naast de kosten voor het station en de inpassing ervan in de omgeving, ook de spoormaatregelen om haltering mogelijk te maken en het tijdsverlies te compenseren (met name investeringen in dubbelspoor). De totale kosten voor station GGV kosten staan weergegeven in onderstaande tabel.

Investeringskosten station GGV (in mln EUR, prijspeil 2016)

	Exclusief btw	Inclusief btw	Contante waarde
Realisatie van het station	€ -5	€ -6	€ -5
Spoormaatregelen om de haltering mogelijk te maken en het tijdsverlies te compenseren	€ -30	€ -35	€ -29
Inpassing van het station	€ -3	€ -4	€ -3
Totaal	€ -38	€ -45	€ -38

Onderstaande tabel laat de resulterende totale kosten zien voor het maatregelpakket in de situatie zonder en met realisatie van station GGV.

Investeringskosten incl. en excl. station GGV (in mln EUR, prijspeil 2016)

	Investeringskosten infrastructuur (excl. btw)	Investeringskosten infrastructuur (incl. btw)	Contante waarde (inclusief btw)
Kosten maatregelpakket	€ -164	€ -194	€ -163
Kosten zonder station GGV	€ -126	€ -149	€ -125

Verandering van beheer en onderhoudskosten

De doorwerking op de beheer- en onderhoudskosten is op dezelfde wijze bepaald als hiervoor. De schatting van de additionele beheer en onderhoudskosten, maar zonder station GGV, staat weergegeven in onderstaande tabel.

Kosten voor beheer en onderhoud (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Kosten per jaar	Contante waarde
Kosten maatregelpakket	€ -1,9	€ -29
Kosten zonder station GGV	€ -1,5	€ -22

Verandering van reistijdeffecten doorgaande reizigers

Het vervallen van station GGV heeft geen gevolgen voor de reistijd van doorgaande reizigers op de Maaslijn. Het positieve effect van minder halteren wordt namelijk volledig gecompenseerd door het

vervallen van de spoormaatsregelen die waren gepland om reistijdverlies voor doorgaande reizigers door extra haltering te voorkomen. Het gaat om de volgende twee maatregelen die komen te vervallen: spoorverdubbeling bij Vierlingsbeek zuidzijde en versnellingsmaatregelen bij Venray zuidzijde. De totale reistijd op de Maaslijn blijft daarmee bij het vervallen van station GGV onveranderd.

Verandering van reistijdreizigers met herkomst/bestemming Grubbenvorst en Greenport-Venlo

Het vervallen van station GGV heeft uiteraard wel een negatief effect voor reizigers met een herkomst/bestemming in Grubbenvorst en Greenport-Venlo. Deze reizigers hebben zonder station GGV enkel de mogelijkheid om per openbaar vervoer met de bus van/naar Grubbenvorst en Greenport-Venlo te reizen.

In de studie uit 2016 is op basis van het ingezette verkeersmodel de reistijdwinst voor de in- en uitstappers op station GGV berekend. Van de verwachte reistijdwinst in 2030 van 889 uren per etmaal voor het hele maatregelpakket, zijn 81 uren (circa 10% van de reistijdbaten) gerelateerd aan station GGV. Deze 81 uren brengen wij in mindering op de totale reistijdwinst van alle maatregelen. Onderstaande tabel laat de reistijdbaten zien voor het maatregelpakket in de situatie zonder en met realisatie van station GGV.

Reistijdbaten (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Reistijdbaten per jaar	Contante waarde
Reistijdbaten maatregelpakket	€ 2,4	€ 36
Reistijdbaten pakket zonder station GGV	€ 2,2	€ 33

Verandering van exploitatie-opbrengsten & -kosten

Wij veronderstellen dat de exploitatie-inkomsten voor de exploitant van de vervoersconcessie niet significant zullen afnemen wanneer station GGV niet wordt aangedaan. Aangenomen wordt dat treinreizen worden vervangen door busreizen. Tegenover lagere 'treininkomsten' staan hogere 'businkomsten'. Per saldo blijft het totaal van exploitatie-opbrengsten naar verwachting gelijk.

Idem veronderstellen dat de totale exploitatiekosten niet veranderen. Het geheel aan trein- en buskilometers (i.e. materieelkilometers) verandert naar verwachting niet.

Verandering indirecte baten

Indirecte baten zijn de zogeheten 'tweede orde-effecten' van infrastructuurprojecten. Zo kunnen veranderingen in bereikbaarheid doorgegeven worden aan de woningmarkt, de arbeidsmarkt of de grondmarkt. Deze zijn op dezelfde manier bepaald als in de studie uit 2016. Onderstaande tabel laat de indirecte baten zien voor het maatregelpakket in de situatie zonder en met realisatie van station GGV.

Indirecte baten (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Contante waarde
Indirecte baten maatregelpakket	€ 4
Indirecte baten pakket zonder station GGV	€ 3

Verandering van externe effecten

Externe effecten zijn effecten op goederen waar geen markten voor zijn en waarvoor dus ook geen marktprijzen bestaan. Het gaat dan bijvoorbeeld om emissies, geluidsoverlast en verkeersveiligheid. Wij veronderstellen dat de externe effecten niet significant veranderen. De externe effecten zijn afhankelijk van het aantal bus- en treinkilometers. Wij veronderstellen dat het vervallen van station GGV geen gevolgen heeft voor de invulling van de regionale OV-concessie en daarmee het aantal OV-kilometers.

Gevolgen voor MKBA-score

Onderstaande MKBA-tabel toont de baten en kosten voor het hele maatregelpakket en in de situatie zonder realisatie van station GGV. De posten die wijzigen zijn oranje gearceerd in de MKBA-tabel.

Resultaten quick-scan MKBA Maaslijn (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

Effect	Hele maatregelpakket	Situatie zonder station GGV
Directe kosten:		
-Investerings infrastructuur	-163	-125
-Beheer en onderhoud	-29	-22
-Vermeden investeringen	0/+	0/+
-Exploitant: Investerings materieel	0	0
-Exploitant: Exploitatiekosten materieel	45	45
Directe baten:		
-Exploitant: Exploitatie-opbrengsten	23	23
-Gebruiker: Reistijd	36	33
-Gebruiker: Betrouwbaarheid / Punctualiteit	3	3
-Gebruiker: Comfort	4	4
-Gebruiker: Kosten goederenvervoer	0/+	0/+
Indirecte baten:	4	3
Externe baten:		
-Broeikasgasemissies	0,4	0,4
-Luchtkwaliteit	18	18
-Geluid	4	4
-Bodem- en waterkwaliteit	2	2
-Verkeersveiligheid	3	3
-Landschap	-/0	-/0
Resultaat:		
Totaal kosten	-147	-102
Totaal baten	98	94
Saldo kosten en baten	-49	-8
Baten/Kosten-verhouding	0,7	0,9

Uit de tabel komt naar voren dat zonder station GGV een hogere baten/kostenverhouding resulteert dan met het pakket inclusief station GGV. De kosten wegen nagenoeg op tegen de baten wanneer station GGV niet wordt gerealiseerd. Het saldo van kosten en baten blijft negatief, maar met een beperkte omvang van minus € 8 mln. De baten/kostenverhouding wordt 0,9 in plaats van 0,7.

1.4 Vraag 3: Wat zijn de kosten en baten van station Grubbenvorst?

Realisatie van station GGV is één van de drie maatregelen voor de middellange termijn. De provincie Limburg wil inzicht in de kosten en baten van specifiek deze maatregel. Hieronder gaan we in op de posten van de MKBA-tabel. De berekening is de inverse van paragraaf 1.3.

Investeringskosten

De investeringskosten voor realisatie van station GGV + de hieraan gerelateerde spoormaatregelen staan weergegeven in onderstaande tabel. De kosten zijn gebaseerd op de geactualiseerde kostenraming.

Investeringskosten station GGV (in mln EUR, prijspeil 2016)

	Exclusief btw	Inclusief btw	Contante waarde
Investeringskosten station	€ -5	€ -6	€ -5
Spoormaatregelen ter compensatie verlies reistijd doorgaande reizigers	€ -30	€ -35	€ -29
Kosten stationsomgeving	€ -3	€ -4	€ -3
Totaal	€ -38	€ -45	€ -38

Beheer en onderhoudskosten

De additionele beheer- en onderhoudskosten van de maatregelen zijn niet geraamd. In lijn met de studie uit 2016 zijn de kosten voor regulier beheer en onderhoud jaarlijks één procent van de totale investeringskosten. De schatting van de additionele beheer en onderhoudskosten staat weergegeven in onderstaande tabel.

Kosten voor beheer en onderhoud (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Kosten per jaar	Contante waarde
Kosten maatregelpakket	€ -0,4	€ -7

Verandering van reistijdreizigers met herkomst/bestemming Grubbenvorst en Greenport-Venlo

Realisatie van station GGV heeft een positief effect voor reizigers met een herkomst/bestemming in Grubbenvorst en Greenport-Venlo. Momenteel hebben OV-gebruikers enkel de mogelijkheid om met de bus van Grubbenvorst naar hun bestemming te reizen, of bijvoorbeeld met de bus naar station Blerick en van daaruit met de trein verder. De reistijdbaten als gevolg van realisatie van station GGV staan weergegeven in onderstaande tabel.

Reistijdbaten (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Reistijdbaten per jaar	Contante waarde
Reistijdbaten maatregelpakket	€ 0,2	€ 3

Indirecte baten

De planbureaus KIM en CPB schatten dat voor grote infrastructuurprojecten de indirecte effecten zich tussen de 0 en 30 procent van de directe vervoersbaten bewegen. Voor station GGV is, in lijn met de studie uit 2016, een percentage van 10 procent aangehouden.

Indirecte baten (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

	Contante waarde
Indirecte baten station GGV	€ 0,3

Gevolgen voor MKBA-score

Onderstaande MKBA-tabel toont de baten en kosten voor realisatie van station GGV.

Resultaten quick-scan MKBA Maaslijn (in mln EUR, prijspeil 2016, inclusief btw)

Effect	
Directe kosten:	
-Investerings infrastructuur	-38
-Beheer en onderhoud	-7
Directe baten:	
-Gebruiker: Reistijd	3
Indirecte baten:	0,3
Resultaat:	
Totaal kosten	-45
Totaal baten	3,3
Saldo kosten en baten	-42
Baten/Kosten-verhouding	0,1

Uit de tabel komt naar voren dat de kosten substantieel hoger zijn dan de baten van realisatie van station GGV. De baten/kostenverhouding komt uit op 0,1. Het saldo van kosten en baten is negatief, met een omvang van € 42 miljoen.

Deze (zeer) lage score is primair het gevolg van de maatregelen die in het Maaslijnproject worden genomen om het tijdverlies als gevolg van haltering op station GGV te compenseren. De investeringskosten hiervoor laten zien dat deze kosten ruwweg een factor 6 bedragen van de noodzakelijke investeringen voor het station. Het merendeel van de investeringen om station GGV mogelijk te maken is derhalve hieraan gerelateerd.

Mochten deze investeringen ter compensatie van de extra reistijd niet gemaakt worden, resulteren niet alleen substantieel lagere kosten maar ook lagere baten. Tegenover de voordelen van de in- en uitstappers op station GGV staat een langere reistijd voor de 'doorgaande reizigers' op de Maaslijn ten opzichte van de referentie. In bovenstaande tabel zou dit resulteren in positieve baten voor de in- en uitstappers op station GGV (de genoemde € 3 miljoen) maar aanvullend hierop ook in negatieve baten voor de doorgaande reizigers.

Tenslotte dient in het algemeen opgemerkt te worden dat de investeringen in dubbelspoor om station GGV te realiseren ook bijdragen aan de ambitie om de Maaslijn in de toekomst geheel dubbelsporig te maken waarmee de dienstregeling op de Maaslijn verder kan worden verbeterd. Het niet-realiseren van station GGV betekent dat deze ambitie wellicht moeilijker haalbaar wordt.