

“ZLSM Beleidsplan 2018”

De Miljoenenlijn, een ijzersterke belevenis



1. Betekenis van de ZLSM

a. Maatschappelijk nut van de ZLSM

Bij de oprichting van de stichting in 1988 heeft de ZLSM in de statuten (artikel 2, lid 1) de volgende doelstellingen geformuleerd;

Het spoorlijntraject Valkenburg via Simpelveld naar Kerkrade-Centrum, waaronder begrepen het gedeelte bekend als **'het miljoenenlijntje'**, als museumspoorlijn in stand te houden en te exploiteren of te laten exploiteren door het op gezette tijden uitvoeren van treinbewegingen, al dan niet met stoomtractie en voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn zoals, doch niet uitsluitend:

- *Het in stand houden van de weg, de bijkomende kunstwerken en gebouwen niet alleen voor zover ze noodzakelijk zijn voor de treindienst, maar ook voor zover ze architectonische en cultuurhistorische waarde hebben;*
- *Het behouden van de landschappelijke, milieutechnische en natuurwetenschappelijke waarden die de baan en de aanliggende terreinen hebben;*
- *Het bieden van gelegenheid historische treinen en trammateriaal in stand en in bedrijf te houden;*
- *Het bieden van een wezenlijke bijdrage aan de toeristische infrastructuur van Zuid-Limburg, ook buiten het gebruikelijke seizoen.*

b. Missie en visie

Inmiddels bestaat de stichting 30 jaar. In de laatste 22 jaar daarvan is ook daadwerkelijk een treindienst geëxploiteerd. Met de daarbij opgedane ervaringen heeft de stichting de navolgende missie en visie voor de komende jaren geformuleerd:

De missie

ZLSM wordt (h)erkend als de behoeder van cultureel erfgoed, historisch materieel en ontwikkelaar van de natuur langs de spoorlijn. ZLSM biedt een laagdrempelige en attractieve omgeving aan waarin bezoekers op zoek naar onthaasting, natuur, cultuur en educatie zich verwonderen. Deze omgeving biedt voldoende economische potentie om de continuïteit van de museale organisatie te borgen en genereert spin-off in de directe omgeving van de spoorlijn. ZLSM is een primair door vrijwilligers gerunde organisatie. ZLSM is ook een lerende organisatie, wat wil zeggen dat zowel vrijwilligers, eigen medewerkers als medewerkers van sociaal maatschappelijke organisaties elkaar opleiden en coachen in het ontwikkelen van competenties en vaardigheden. Alle betrokken personen vinden er een vrolijke en zinvolle tijdsbesteding.

De visie

ZLSM laat haar bezoekers een belangrijk stuk van het regionale culturele en industriële erfgoed beleven. Door het prikkelen van de vijf zintuigen draagt ZLSM bij aan: het oproepen van herinneringen bij ouderen, de culturele bewustwording van volwassenen en educatieve ontwikkeling van kinderen. Daarnaast levert ZLSM een bijdrage aan de economische ontwikkeling van het Heuvelland en Parkstad door als "verbindende schakel" bezoekers op een nostalgische manier te vervoeren van en naar de aanliggende toeristische trekpleisters inclusief de gemeente Simpelveld.

c. Het doel

Het doel van de stichting ZLSM is vierledig:

- behoud van (een deel van) het erfgoed "eerste grensoverschrijdende spoorlijn van Nederland (Schin op Geul – Simpelveld – Vetschau (D));
- behoud van (een deel van) het erfgoed "Miljoenenlijn" (Simpelveld – Kerkrade);
- behoud van het erfgoed: monumentale opstallen (eerste grensstation van Nederland, klassieke beveiliging, watertoren, draaischijf en seinhuizen);
- behoud en stimuleren bijzondere natuur rondom de spoorlijn (23 hectare).

De realisatie van de doelen wordt nagestreefd, middels het exploiteren van een toeristische treindienst over de genoemde trajecten met historisch materieel. Dit wordt uitgevoerd door vrijwilligers. De exploitatie is uitbesteed aan ZLSM-Bedrijf BV.

2. Jaarplan 2018

In dit hoofdstuk worden de beoogde maatregelen voor de komende vijf jaar beschreven. Ter juiste uitvoering van de 5 P's van de Marketing (te weten **P**roduct, **P**laats, **P**romotie, **P**rijs en **P**ersoneel) zullen diverse maatregelen getroffen moeten worden welke hieronder stuk voor stuk worden belicht.

NB. Door binding aan de vaste locatie (zoals infra [Schin op Geul – Simpelveld – Kerkrade/Vetschau] en de stationsgebouwen/haltes) kan ons Product slechts op één Plaats worden aangeboden. Daardoor vallen in dit plan de P's van Product en Plaats samen. Zeker wanneer de museale functie van Station Simpelveld (zie verderop) versterkt wordt.

a. Product/Plaats

Doel:

Ontwikkeling en verbetering van het aangeboden product en dit product aantrekkelijker maken.

Ontwikkeling door: focus leggen op de museale functie van het hoofdstation van de ZLSM Station Simpelveld en de omgeving.

Verbetering door: aandacht voor de gast/reiziger en zijn beleving. Dit wordt onderstreept door aandacht voor hospitality alsmede de (historische) uitstraling van het station, het personeel, de omgeving en de treinen.

Aantrekkelijker maken voor: zowel de huidige als nieuwe doelgroepen, te verdelen in verblijfsrecreanten in de omgeving als toevallige passanten en dagjesmensen. Dit is mogelijk door samenwerkingen te zoeken met collega uitjes en de gemeentes langs het tracé van de ZLSM.

Maatregelen/Projecten:

Ontwikkeling: Zie bijlage I [ZLSM op weg naar een attractief museum door Paul Janssen, projecten op lange en korte termijn (pagina 3 tot en met 5)]

Aantrekkelijker maken: Uit ervaring is gebleken dat samenwerkingen met andere musea of attracties (al dan niet direct langs het tracé van de ZLSM) een positieve uitwerking hebben op de verkoop van (arrangement)tickets. ZLSM zal de komende tijd meer samenwerkingen zoeken met zowel nieuwe als bestaande partners. Hiermee kan ZLSM haar gast een ruime diversiteit aan arrangementen bieden om zo een dagje uit voor de gast compleet te maken.

NB. De maatregelen/projecten op de onderdelen ontwikkeling, verbetering en aantrekkelijker maken kunnen worden aangepast of aangevuld op basis van gesprekken met betrokkenen bij ZLSM en stakeholders.

b. Promotie

Doel:

Bevorderen van bekendheid en aantrekkelijkheid van ZLSM onder het publiek in het algemeen en specifieke doelgroepen in het bijzonder met als doel het bezoek aan de ZLSM te stimuleren. Dit door het belichten van de bijzondere kenmerken.

Maatregelen/Projecten:

Voortzetting en zo mogelijk intensivering van het gebruik van de Social Media-kanalen Facebook, Instagram, Twitter en YouTube. Mogelijke uitbreiding van Snapchat kan onderzocht worden.



Verbetering van de website www.miljoenenlijn.nl. Nadruk op de customer journey en het snel vinden van de gezochte informatie. Informatievoorziening en kaartverkoop als uitgangspunt, achtergronden over ZLSM als bijkomstigheid. Tevens de ombouw van het huidige ticketsysteem van Compo/Supergastvrij naar Tickli/VVV Zuid-Limburg.



Versterking van de branding en uitstraling. Denk hierbij aan de presentatie, slogan, toonzetting en storytelling. Hierbij is ook het uitdragen van één sterke merknaam van belang: 'ZLSM of 'Miljoenenlijn' (zie ook bijlage III [Presentatie Attractiescan ZLSM door Anya Niewierra, Wat is de juiste merknaam? (Pagina 9)]). Er zal onderzoek worden gedaan naar de waarde, kracht, bekendheid en inzetbaarheid van de merknamen 'ZLSM' en 'Miljoenenlijn' en de resultaten zullen tegen elkaar worden afgewogen.

Optimalisering van mediavisie is voornamelijk onderwerp van bezinning. Hiertoe dient eventueel overleg gevoerd te worden met VVV Zuid-Limburg, Media Groep Limburg, L1 enzovoorts.

Stimulering gast tot achterlaten recensies op Facebook, TripAdvisor, Zoover en Google. Goede recensies zijn een goed visitekaartje voor potentiële gasten. Daarnaast is dit een uitstekende methode om lering te trekken uit eventueel minder prettige ervaringen van de gast.

Actief benaderen van reisorganisaties, personeelsverenigingen enzovoorts.

Klantenbinding (aftersales): Herbenaderen van de gast, binding met het merk en stimuleren tot nieuw bezoek.

c. Prijs

Doel:

Dekking van de exploitatiekosten plus een risicomarge.

Maatregelen/Projecten:

De prijs van een dagkaart (aanbevolen en meest gekochte ticket) was tot en met 2014 € 12,50. In 2015 is deze met € 2,50 verhoogt naar € 15,00.

De huidige kaartprijs wordt veranderd naar € 15.50 online en € 17,00 offline.

d. Personeel

Doel:

Inhoud geven aan de missie van de organisatie en daar zelf voldoening aan kunnen ontleen.

Probleem:

ZLSM is sinds 2016 een complete vrijwilligersorganisatie. Iedere medewerker haalt voldoening uit de inzet op zijn/haar taakgebied en beleeft de ZLSM ook vooral vanuit dat taakgebied/oogpunt. De taken binnen de ZLSM zijn ver uiteenlopend: Techniek, infra, commercie, horeca, treindienst enzovoorts.

Maatregelen/Projecten:

Secretariaat: Versterking van het secretariaat op het kantoor (zowel op gebied van personeelskrachten als voorzieningen als ICT) en operationele leiding/coördinatie van activiteiten, implicaties en (bestuurs)beslissingen voor de diverse werkgroepen, beslissingsbevoegdheid en – vaardigheid in voorkomende gevallen is dringend nodig.

Zie ook het volgende hoofdstuk Randvoorwaarden.

Hiervoor dient actie te worden ondernomen door het bestuur en de stuurgroep.

Horeca: Hoewel eigenlijk onderdeel van ons aanbod (Product), vermelding onder de P van Personeel in verband met de instabiliteit van dit onderdeel in de afgelopen twee jaar. Dit terwijl het voor de omzet van de ZLSM een steeds belangrijkere bron wordt. Ook als gevolg van het vertrekken van een externe uitbater van de stationsrestaurant en het weer volledig in eigen hand hebben van de horeca in zowel de stationsrestaurant (Brasserie Perron 4) als in het restauratierijtuig.

Hierdoor doet zich wel het volgende probleem voor: Momenteel wordt de horeca op het station met groot enthousiasme gerund door een kleine groep vrijwilligers, echter veelal zonder enige kennis van of achtergrond in de horeca. Te denken valt hierbij onder andere aan voedselveiligheid, bijhouden van de voorraad, klantvriendelijkheid en het werken onder druk. Op lange termijn is dit niet houdbaar.

Recent is er in het bestuur voor gekozen om de horeca te professionaliseren. Op termijn moet de stationsrestaurant ruime openingstijden kennen waarbinnen middels een hoogwaardig assortiment

een brede doelgroep kan worden bediend. Op dit moment loopt er een traject tussen ZLSM en Horecahuis Limburg om de mogelijkheden te verkennen. De stationsrestauratie wordt zo de eerste stap m.b.t. het versterken van de museale functie van Station Sijpeveld.

Aansturing en begeleiding vrijwilligers: De ongeveer 240 vrijwilligers die bij Stichting ZLSM actief zijn (ongeacht de werkgroep) hebben allen de plicht en het recht op aansturing en begeleiding (ook wel: coaching). Ten eerste in het belang van de veiligheid van de vrijwilliger en de gast. Hiertoe zijn er diverse (verplichte) opleidingstrajecten te volgen. Op punt twee staat coaching binnen de werkgroep. Hiermee wordt door de werkgroepvoerders gezorgd dat de vrijwilligers hun taken naar behoren en volgens het handboek (kunnen) uitvoeren. Ten derde staat de beleving van de gast centraal: Klantvriendelijkheid en gastvrijheid zijn termen die daarbij hoog in het vaandel staan. Ook hiervoor zullen trainingen en begeleidingen beschikbaar zijn. Dit dient ook het belang van de storytelling (de sfeer en stijl) die de ZLSM wilt uitstralen. Dat wil zeggen: niet alleen in de mondelinge communicatie tussen gast en vrijwilliger stelt de vrijwilliger zich gastvrij op, ook het uniform (horende bij de op dat moment uitgeoefende functie, inclusief naambadge) dient op orde te zijn.

Het stichtingsbestuur heeft als taak het zorgdragen en het uitwerken van een goede uitvoering van bovenstaande coaching van vrijwilligers.

3. Randvoorwaarden

De realisatie van de in het vorige hoofdstuk beschreven maatregelen voor de verbetering en ontwikkeling zijn in grote mate afhankelijk van een aantal randvoorwaarden. Of aan de bedoelde randvoorwaarden in de planperiode wordt voldaan, respectievelijk kan worden voldaan, onttrekt zich in sommige gevallen geheel of gedeeltelijk aan de invloed van de ZLSM. Ontwikkelingen op de volgende punten bepalen de kaders waarbinnen de planning van maatregelen, zoals beschreven in het volgende hoofdstuk kan plaatsvinden.

a. Subsidiering door regionale overheden

Toekenning van de zogenaamde tweede tranche van de financiële ondersteuning van de ZLSM door de Provincie Limburg en gemeenten langs de lijn is cruciaal voor de continuïteit. Zonder deze steun in het voortbestaan van de ZLSM onzeker, laat staan de ontwikkeling en de verbetering van het product mogelijk.

Op grond van de in de inleiding geschetste ontwikkeling in de afgelopen 5 jaar, gaan we er vooralsnog vanuit dat de tweede tranche zal worden toegekend.

b. Sponsoring

Om behalve continuïteit ook ontwikkeling en verbetering mogelijk te maken, is sponsoring onontbeerlijk. Sinds jaar en dag onderhoudt de ZLSM contacten met het Limburgs bedrijfsleven en organisaties waardoor diensten en/of producten om niet, dan wel tegen gereduceerd tarief worden geleverd. Voor plannen als de ontwikkeling van de stationsomgeving in het kader van de focus op de museale functie van de ZLSM (zie hoofdstuk 4) zijn grote bedragen nodig. Vandaar dat, met het oog hierop, bij fondsen zoals de BankGiroLoterij, het Prins Bernhard Cultuurfonds en het Mondriaanfonds in 2017 aanvragen zijn gedaan.

Het al dan niet toekennen van deze aanvragen in 2018 kan de realisatie van beoogde maatregelen,

zoals de installatie van de draaischijf (zie hoofdstuk 4) bespoedigen of vertragen.

Behalve voor de specifieke projecten streeft de ZLSM ook naar een vorm van structurele sponsoring, een min of meer vast jaarlijks bedrag voor investeringen, productverbetering en ontwikkeling. Voor dat doel is in 2017 de stichting "Vrienden van de ZLSM" opgericht onder voorzitterschap van Gerd Leers. In 2018 en verder moet blijken in hoeverre het beoogde doel, circa € 25.000,- per jaar, haalbaar is.

c. Concurrentie

De ZLSM opereert niet in een vacuüm. De economische ontwikkelingen en de impact daarvan op het toerisme spelen, naast productverbetering en ontwikkeling een belangrijke rol bij de omzetontwikkeling van de ZLSM. Vooralsnog zijn die ontwikkelingen gunstig, maar er is uiteraard geen garantie dat dit de gehele planperiode het geval zal zijn.

Naast de momenteel gunstige economische ontwikkeling is er echter ook een structurele stijging van de kosten waarneembaar. Dit is vooral het gevolg van een toename van de brandstofkosten (kolen, Diesel en smeerolie) en de regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid. Strengere regelgeving leidt bovendien niet alleen tot kostenverhoging, maar kan ook beoogde financiën/maatregelen, zoals beschreven in hoofdstuk 2 tegenhouden of vertragen. Zo beletten veiligheidseisen van de Inspectie van Leefomgeving en Transport (ILT) momenteel het rijden naar Valkenburg aan de Geul en kunnen processen van vergunningverlening beoogde ontwikkelingen vertragen en/of in de weg staan.

Tenslotte moet de ZLSM, zeker in het hoogseizoen, concurreren met een toenemend aanbod van vrijetijdsbestedingen/-bestemmingen. Daarbij gaat het niet meer alleen om attractie en elementen in de regio (Zuid-Limburg), maar ook om (inter)nationale concurrentie.

Een weekend Barcelona, Berlijn of Parijs is momenteel vaak niet veel duurder van een weekend Zuid-Limburg. De gunstige economische ontwikkeling zal deze concurrentie eerder doen toenemen dan afnemen.

d. Organisatieontwikkeling

Sinds 2016 is ZLSM (weer) helemaal een vrijwilligersorganisatie. Dat heeft voor- en nadelen. De voordelen liggen vooral bij maatschappelijke relevantie en reductie van de bedrijfskosten. De nadelen hebben te maken met de borging van continuïteit en kwaliteit van de organisatie. Het eerste jaar heeft aangetoond dat de ZLSM op deze punten nog stappen moet maken. In hoofdstuk 2 is bij de P van personeel al een aantal zaken genoemd, namelijk horeca en organisatiestructuur. Behalve structuur en coördinatie zijn ook de communicatie en de cultuur van groot belang. Wat communicatie betreft lijken de kwartaalbijeenkomsten met de vrijwilligers, naast de bestaande media, een goede ontwikkeling. De cultuur is een taai vraagstuk. Vaak zijn functies en conflicten, zowel binnen het bestuur als tussen bestuur en vrijwilligers, terug te voeren op "oud zeer". Dezelfde mensen zijn al lang persoonlijk en/of emotioneel betrokken bij de organisatie. "Nieuw bloed" is daarom niet alleen van belang voor de continuïteit van de ZLSM, maar ook voor de kwaliteit en cultuur. Verbreding van deskundigheid en invloed van buitenaf is gewenst en nuttig. Zeker ook op het bestuurlijke niveau. Ideeën hiervoor worden momenteel ontwikkeld.

4. Planning en verwachtingen

Voor de planning en uitvoering van de maatregelen en projecten die genoemd worden in hoofdstuk 4 is de prioriteitsstelling aangegeven in bijlagen 1 tot en met 3 richtinggevend. De prioriteitsstelling is het resultaat van overleg binnen het bestuur van de ZLSM en tussen het bestuur en de stakeholders (stuurgroep, regionale overheden en de VVV Zuid-Limburg).

De prioriteitsstelling is richtinggevend, maar niet bepalend. Behalve de randvoorwaarden, behandeld in het vorige hoofdstuk, is in een vrijwilligersorganisatie ook de affiniteit binnen de verschillende werkgroepen (deskundigheid en voorkeur) van belang voor de realisatie. Om de uitvoering van de maatregelen en projecten te borgen worden bij de planning daarom de volgende stappen aangehouden.

a. Werkgroepen

De werkgroepen, individuele, dan wel een combinatie van twee of meer, geven jaarlijks aan welke maatregelen/projecten in uitvoering worden genomen en hoe het gesteld is met de voortgang van lopende maatregelen/projecten.

b. Projectleider

Bij nieuwe maatregelen/projecten wordt aangegeven wie projectleider is en welke vrijwilligers het projectteam vormen. De projectleider rapporteert periodiek (tenminste jaarlijks) over de voortgang van het project aan het bestuur. Verder is hij/zij de spil tussen bestuur en vrijwilligers. Zonder projectleider/projectteam die/dat zich committeert aan het voorgenomen project wordt door het bestuur geen toestemming verleend voor uitvoering van het project. Hetzelfde geldt voor het organiseren van evenementen (denk aan de stoomtreindagen, Kerstritten enz.).

c. Goedkeuring van bestuur aan projecten

Goedkeuring van maatregelen/projecten door het bestuur is afhankelijk van de prioriteitsstelling (zie bijlage 1 t/m 3). Dat wil zeggen dat maatregelen/projecten met een hoge prioriteit voorrang krijgen boven de maatregelen/projecten met een lage prioriteit.

Plannen van projectgroepen met een lage prioriteit kunnen alleen goedkeuring krijgen als zich onvoorziene (financiële) mogelijkheden voordoen. Bijvoorbeeld via sponsoring. Bij het aanvragen van sponsoring is echter de prioriteitsstelling richtinggevend!

d. Beschikbaar budget

Goedkeuring maatregelen/projecten is tenslotte afhankelijk van beschikbaar budget (al dan niet via sponsoring) en beschikbare deskundigheid en faciliteiten. Bij gebrek aan interne capaciteit en/of deskundigheid én de faciliteiten kan eventueel een beroep gedaan worden op externe begeleiding. In dat geval dient dit in de projectbegroting aangegeven en meegenomen te worden.

Bijlagen

I. ZLSM, op weg naar een attractief museum

Statutaire doelstelling

Deze is vastgelegd in artikel 2, lid 1 van de statuten en luidt als volgt:

De stichting heeft ten doel:

Het spoorlijntraject Valkenburg via Simpelveld naar Kerkrade-Centrum, waaronder begrepen het gedeelte bekend als ‘het miljoenenlijntje’, als museumspoorlijn in stand te houden en te exploiteren of te laten exploiteren door het op gezette tijden uitvoeren van treinbewegingen, al dan niet met stoomtractie en voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn zoals, doch niet uitsluitend:

- *het in stand houden van de weg, de bijkomende kunstwerken en gebouwen niet alleen voor zover ze noodzakelijk zijn voor de treindienst, maar ook voor zover ze architectonische en cultuurtechnische waarde hebben;*
- *het behouden van de landschappelijke, milieutechnische en natuurwetenschappelijke waarden die de baan en de aanliggende terreinen hebben;*
- *het bieden van gelegenheid historische treinen en trammateriaal in stand en in bedrijf te houden;*
- *het bieden van een wezenlijke bijdrage in de toeristische infrastructuur van Zuid-Limburg, zo mogelijk ook buiten het gebruikelijke seizoen.*

Ontwikkelingen tot nu toe

Sinds de oprichting in 1988 en de daadwerkelijke start van de exploitatie in 1995 is door ZLSM een grote verzameling van al dan niet roerende artefacten opgebouwd en onder beheer verkregen. ZLSM realiseert zich al langer dat deze verzameling voor een deel als een museale collectie aangemerkt kan en moet worden en dat zulks verantwoordelijkheden met zich brengt. Het goed beheren van zo'n collectie betekent behalve “verzamelen” ook: “inventariseren”, “waarderen”, “registreren”, “conserveren”, “presenteren” (aan een zo groot mogelijk publiek) en “exploiteren”.

Voor de aanwezige bouwkundige artefacten is dat inmiddels gebeurd via het Monumenten Inventarisatie Project (MIP), dat geleid heeft tot aanwijzing van een aantal nieuwe Rijksmonumenten.

Op het emplacement te Simpelveld gaat het om het stationsgebouw met dienstwoningen (nr. 518642), de watertoren, waterkolommen en een draaikom, waarvan overigens de draaischijf ontbreekt (als ensemble aangewezen als nr. 518643), seinhuis post I (nr. 518644) en seinhuis Post II (518645).

Sinds het begin van de exploitatie is gewerkt aan de klassieke beveiliging (conserveren, waar nodig herstellen en aanpassen aan de vigerende emplacementslay-out). Het betreft nu een voor Nederland uniek en compleet werkend beveiligingssysteem, inclusief handle-toestellen, trekdraden, schijven, armseinen en wisselbedieningen.

Inmiddels is het rollend materieel geïnventariseerd en gerubriceerd. Onderscheid wordt gemaakt naar: gebruik in de exploitatie, gebruik als dienstvoertuig, nog te restaureren, te presenteren in de openlucht of (later) onder dak en af te stoten. Een deel van deze voertuigen is geregistreerd in de collectie Nationaal Register Mobiel Erfgoed, afdeling Rail.

Er zijn meerdere bewegwijzerde wandelroutes ontwikkeld met borden, waarop tekst en uitleg gegeven wordt op het gebied van historie, gebouwen, materieel en natuurwaarden. Echter, deze zijn wel gedetailleerd uitgeschreven, maar nooit gerealiseerd.

Voor de vaste opstelling van het mobiel railerfgoed, dat een presentatie in de open lucht verdraagt, is spoor 5 aangewezen. Aan de restauratie en de presentatie van de hier te plaatsen voertuigen wordt planmatig gewerkt (Projectplan Museumopstelling spoor 5, 18.02.2014) en is reeds ver gevorderd.

Recent is met behulp van de Stoomtrein Goes Borsele een 20 m draaischijf verworven. Deze wordt nu gerestaureerd en geconserveerd en weer in de draaikom naar een operationele toestand opgebouwd en aangesloten op het bestaande spoor. Planning is eind 2018 in bedrijf.

Museale taak van ZLSM

Op 26.02.2014 heeft het bestuur het volgende vastgesteld:

1. De erfenis van de AMSM hoort, ook statutair, tot de core business van ZLSM. Al hetgeen sinds de eerste concessieaanvraag tot heden met deze lijn verbonden is, verdient de aandacht van ZLSM.
2. Vanuit het motief 'openbare spoorwegen' beperkt de taak van ZLSM zich tot het inzicht geven in:
 - de ontwikkeling van de streek, met name Maastricht en Aken, in relatie tot de spoorlijn;
 - de betekenis van de spoorlijn in relatie tot de mijnbouw (vanaf eind 19^e eeuw tot 1975);
 - de relatie tussen de ontwikkeling van het spoorwegnet en die van de ruimtelijke ordening in Zuid-Limburg (vanaf het begin van de 19^e eeuw tot heden).
3. Vanuit het motief tramwegen in Zuid-Limburg is de taak van ZLSM beperkt tot:
 - het inzicht geven in de relatie met de integrale spoorweghistorie in Zuid-Limburg;
 - de koppeling in Wijlre met de stoomtram Maastricht-Vaals;
 - de zorg voor een goede toekomst van de LTM 610 (momenteel in bezit van ZLSM). Als daartoe elders geen betere optie beschikbaar komt, moet inzet op het emplacement te Simpelveld, bijvoorbeeld in een pendeldienst tussen station en werkplaats overwogen worden.
4. Ten aanzien van het bovengronds mijnspoor ligt er, bij gebrek aan betere alternatieven, een beperkte taak en wel omdat:
 - de zijtak van Simpelveld naar Kerkrade (Domaniale mijn), een oorspronkelijke met paardentractie bereden mijnspoor, dat in 1934 vernieuwd is als hoofdspoor en nu door ZLSM beheerd wordt;
 - het voormalig emplacement Spekholzerheide, grenzend aan ZLSM spoor met name ten behoeve van de mijn Willem-Sophia is ontwikkeld;
 - ZLSM naast de NS 8826, in het bezit is van meer voormalig mijnmaterieel, te weten: een kleine dieselloco (Laura) en een aantal specifieke wagens (ketel-, kolen-, mijnsteen- en kübelwagens);
 - ZLSM huisvesting biedt aan de Stichting Behoud Mijnspoorlocomotieven

- het emplacement van Simpelveld goede omstandigheden biedt voor het herbergen en exposeren van een mijnspoorcollectie.
5. Ten aanzien van het ondergronds mijnspoorbedrijf en het overig industrieel smalspoor in de regio heeft ZLSM geen taak. De (voorgenomen) exploitatie van smalspoor dient alleen ter versterking van de attractiviteit van het emplacement.

Collectieplan

Elk museum moet een collectieplan hebben. In het verleden is hiertoe wel een inventarisatie opgesteld daartoe opgesteld, maar dit heeft nog niet tot een volledig uitgewerkt plan geleid. Ook is er een voorstel opgesteld voor de productie van een aantal kaarten die bij de presentatie van de collectie gebruikt kunnen worden.

Beide zaken zijn als bijlage bij deze notitie gevoegd.

Erfgoed presenteren én publiek trekken

In de loop van de jaren heeft over een aantrekkelijke (en publiek aantrekkende) presentatie een veelheid van suggesties, ideeën, voorstellen en plannen het licht gezien. Doorgaans werden die voorstellen goed ontvangen, maar bleek de organisatie als geheel toch niet in staat te zijn ze ook te realiseren.

Daar moet nu verandering in komen. Deze notitie is bedoeld om tegen de achtergrond van een eenduidig lange termijn perspectief, een aantal op korte termijn uitvoerbare voorstellen te presenteren. Daaruit moet het bestuur een keuze maken, die op een zo groot mogelijk draagvlak onder de vrijwilligers kan rekenen. De gekozen voorstellen worden daarna zo concreet mogelijk uitgewerkt, waarbij veel aandacht aan de organisatie van de betrokken menskracht wordt besteedt. Als ook nog de praktische en financiële voorwaarden geschapen kunnen worden, kan op korte termijn de aantrekkelijkheid van het emplacement te Simpelveld voor bezoekers sterk vergroot worden.

En laten we vooral niet vergeten dat we daarbij ook prachtige verhalen kunnen en ook moeten vertellen. Zo snijdt het mes aan twee kanten. We dienen onze culturele doelstellingen, trekken meer mensen en versterken daarmee ons verdienmodel.

Richtlijnen en uitgangspunten

Het is goed bij elk project dat in dit kader wordt aangepakt een aantal algemene richtlijnen en/of uitgangspunten in de besluitvorming te betrekken:

- Probeer een zodanig aanbod, naar inhoud en plaats te maken, dat je bezoekers trekt, spreidt, langer en beter vermaakt en dus langer vasthoudt om aldus de omzet te verhogen.
- Benut het gehele emplacement te Simpelveld.
- Zorg op rijdagen, dat er ook iets te doen is, als de treinen weg zijn.
- Maak rondgangen mogelijk, zodat “zwerven” over het emplacement aantrekkelijker wordt en de bezoekers op drukke dagen beter gespreid worden (overpaden: zowel probleem als oplossing).
- Maak een bezoek aan het emplacement en zo mogelijk ook de restauratie zoveel mogelijk toegankelijk, ook op niet rijdagen.

Geef de onderscheiden delen van het emplacement elk een eigen karakteristiek:

- Stations en directe omgeving: reizigers, beveiliging, grens, exploitatie, horeca, winkel.
- Werkplaats en directe omgeving: techniek, onderhoud, restauratie materieel, beperkte horeca.
- Perrons en emplacement: spreiding bezoekers, natuurpad, spoor 5, seinen, LGB-baan.
- Laad- en losplaats: nu parkeerplaats, maak vroegere functie herkenbaar.

Beschouw het emplacement (vergelijk de milieuvergunning) als “inrichting”:

- Hou de mogelijkheid in stand om het gehele terrein afsluitbaar te maken en als een gesloten inrichting, met (een) controleerbare ingang(en) beheersbaar te houden.
- Maak wandelroutes en onderlinge verbindingen via overpaden mogelijk, zodat meerdere circuits ontstaan:
 - Van het eerste perron naar het overpad bij de werkplaats.
 - Langs de gehele zuidzijde van het emplacement tussen overweg Kruiweg en werkplaats.
 - Overpaden oostzijde volledig maken.
- Streef naar een openbaar pad tussen Stationsstraat via het bungalowpark naar de Nijswillerweg via een brug over het emplacement.

Daarnaast blijven natuurlijk algemene wijsheden gelden, zoals:

- De kost gaat voor de baat uit, maar ook kosten en baten moeten in een goede verhouding staan.
- Kijk eerst naar de quick wins, maar doe de dingen ook in een logische volgorde.
- Doe niet alles tegelijk, maar als zich kansen voordoen, moet je die aangrijpen.

Korte termijn opties

Hierna volgen een aantal projecten die op korte termijn en tegen beperkte investeringen uitvoerbaar lijken te zijn. De volgorde is vooralsnog willekeurig. De ZLSM-organisatie moet hierin een prioriteit aanbrenge. Daarbij zijn beschikbare deskundigheid en vakbekwaamheid, financieringsmogelijkheden en vooral ook draagvlak binnen de organisatie belangrijk. Hier ligt een evidente bestuurlijke opgave.

Oral history:

Stap 1: We moeten verhalen verzamelen en vastleggen, die passen binnen de voor ZLSM relevante museale context en gekoppeld kunnen worden aan de onderscheiden onderdelen van het emplacement te Simpelveld, dus iets zeggen over de functies van het voormalig grensstation, het werk verricht in een (stoom)depot, dan wel bij aanleg of onderhoud van het spoor.

Stap 2: Laat “echte” mensen die verhalen vertellen in bijpassende kledij (living history).

Stap 3: Maak korte opnamen van die verhalen en maak die oproepbaar op beeldschermen met koptelefoons.

Zichtbaar verleden:

Plaats foto's bij elke ruimte, waarmee de vroegere functie/toestand zichtbaar wordt: kamer stationschef, douanekantoor, bagagecontrole, lijfsvisitatie, betaalloket, station voor sloop van de vleugels, oude emplacementfoto's en tekeningen, enz.

Gebruik standaard tekstborden:

Gebruik standaard de format van een koersbord (bestaand of nieuw te maken). Plaats die vast of demontabel bij alle objecten of situaties waarover iets bijzonders te vertellen is. Verbind die locaties in een paar thematische routes. (routes zijn al eerder uitgewerkt, ook aandacht voor ecologie).

Herkenbaar grensstation:

Maak de grenspassage (pas- en bagagecontrole) en de daarbij gevolgde routes weer zoveel mogelijk zichtbaar en beleefbaar (zonder de functionaliteit van het huidige perron 1 en de nu als restauratie gebruikte douanezaal al te veel te verstoren). Maak zichtbaar waar het hek op het perron stond, dat de "Duitse" van de "Nederlandse" kant scheidde en waardoor reizigers via de visitatiezaal (nu restauratie) en langs de douane geleid werden.

Verkort en veraangenaam de afstand tussen station en werkplaats:

Stap 1: ontwikkel een programma rond de werkplaats, waaronder een bewegwijzerde rondgang.

Stap 2: herstel het werkplaatsperron.

Stap 3: voer op rijdagen een pendeldienst in tussen station en werkplaats en maak een smalspoor verbinding operationeel en zet die in op drukke dagen.

Activeer het ensemble watertoren, waterkolom en draaischijf.

Stap 1: water en kolen nemen moet meer publieke aandacht krijgen.

Stap 2: maak de draaischijf weer operationeel en benut die daarna ook planmatig.

Stap 3: leg hellingbanen met terrassen aan vanaf de ruimte tussen de containers en zijdeur (timmerwerkplaats) naar het plateau, waarop de watertoren staat. Vanaf deze hoogte wordt een mooi uitzicht op de draaischijf geboden, alsmede een gelegenheid om te picknicken.

Stap 4: biedt hier ook versnaperingen aan. Vooralsnog eenvoudig (automaat), zolang het eindbeeld van de gebouwde ringloods met horeca nog niet gerealiseerd is.

Open de werkplaats voor het publiek (dit als er geen uitzicht op een ringloods komt).

Op begane grond niveau is dat, vanwege de veiligheid, problematisch. De voornoemde hellingbaan maakt echter een entree (ook rolstoelers en kinderwagens) op circa 3 hoogte mogelijk langs de achterzijde van de werkplaats. Je komt dan binnen op een te maken balkon in het achterste deel van de werkplaats. Dat balkon kan via een te maken deur verbonden worden met een plateau dat geplaatst wordt op de draagconstructie van het roetfilter, als dat zijn functie verliest. Op deze tussenvloer kan je met borden en beeldschermen de nodige tekst en uitleg geven.

Uitvoering

Een goede uitvoering van de voornoemde projecten vergt de nodige specialisatie en coördinatie.

Er moet archiefwerk worden verricht en ook een uniforme toepassing van onze huisstijl in alle communicatie-uitingen vergt veel aandacht.

Er moet ook (veel) fysiek werk verzet worden. Sommige zaken vragen om een professionele inhuur.

Er moet geld beschikbaar komen en de afrekening moet geborgd zijn. Hoeveel geld is op dit moment niet te zeggen. Het lijkt sowieso verstandig om nu eerst tot een globale prioriteitenstelling te komen.

Zoals eerder opgemerkt moeten die prioriteiten nu op basis van inschattingen van

- de beschikbare of in te huren deskundigheid en vakbekwaamheid,
 - de financieringsmogelijkheden en
 - vooral ook het draagvlak binnen de organisatie,
- door het bestuur worden vastgesteld.

Alle genoemde projecten hoeven natuurlijk niet een voor een – en dus op elkaar wachtend – uitgevoerd te worden. Er kan ook gelijktijdig aan projecten gewerkt worden. Het gaat er nu vooral om, zoals dat heet “de neuzen de zelfde kant heen te krijgen”.

Als dat goed lukt, kan daarna de verdere uitwerking en nadere bepaling van de nodige menskracht en middelen volgen.

Vastgesteld door
ZLSM Bestuur 27-12-2017