



Raadsinformatiebrief

GEMEENTEBESTUUR

RIB nummer 2021 16
collegevergadering d.d. 30 maart 2021
programma Welvarend Venlo
portefeuillehouder E. Boom

ons kenmerk 1732723
team RGWBET
steller drs.ing. LHWH Peters
doorkiesnummer +31773596750
e-mail l.peters@venlo.nl
datum 4 februari 2021
bijlage(n)
datum verzonden

1 -- APR. 2021

Onderwerp

Strategische dossiers hoofdinfrastructuur

Kennismemen van

In deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de actuele stand van zaken en het proces van de relevante strategische dossiers over hoofdinfrastructuur, te weten:

1. MIRT

- 1.1. MIRT-programma goederencorridor;

2. Weg

- 2.1. SmartwayZ.NL (A67);
- 2.2. Vrachtauto parkeren;
- 2.3. Knooppunt Zaarderheiken;
- 2.4. Tolheffing vrachtverkeer;

3. Spoor

- 3.1. Spoorvisie;
- 3.2. 3e spoor Betuweroute;
- 3.3. Robuust Basisnet Spoor;
- 3.4. Emplacementenproject;
- 3.5. Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf;
- 3.6. 3RX (IJzeren Rijn);
- 3.7. Opwaardering Maaslijn;
- 3.8. 740 m treinen;

4. Water

- 4.1. Havensisie;
- 4.2. Bargeterminal.

Raadsinformatiebrief

Leeswijzer:

- Het project Vierpaardjes, ook een strategisch infradossier, is niet opgenomen in deze raadsinformatiebrief omdat hierover separaat wordt gerapporteerd in de Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten (RIB 2020-57 d.d. 7 mei 2020).
- De strategische infradossiers nemen allemaal vele jaren in beslag. Deze raadsinformatiebrief bevat alleen de informatie over de laatste periode. Voor uitgebreide informatie verwijzen we naar voorgaande raadsinformatiebrieven over dit onderwerp.
- Verder is in de tekst onderscheid aangebracht tussen 'oude en nieuwe' informatie. De 'oude' (meestal algemene) informatie over het project, is al in eerdere raadsinformatiebrieven opgenomen en derhalve in grijs weergegeven. De nieuwe informatie is in zwart weergegeven.

Aanleiding

In diverse moties uit afgelopen jaren roept uw raad het college op om de knelpunten in de hoofdinfrastructuur aan te pakken. In antwoord daarop heeft het college het volgende voorgesteld (RIB 2016-7 d.d. 1 feb 2016):

- Halfjaarlijks de raad informeren via een raadsinformatiebrief over de stand van zaken van de strategische infradossiers;
- Halfjaarlijks overleg tussen de portefeuillehouder en de woordvoerders verkeer van alle politieke partijen in de gemeenteraad (Klankbordgroep Hoofdinfrastructuur).

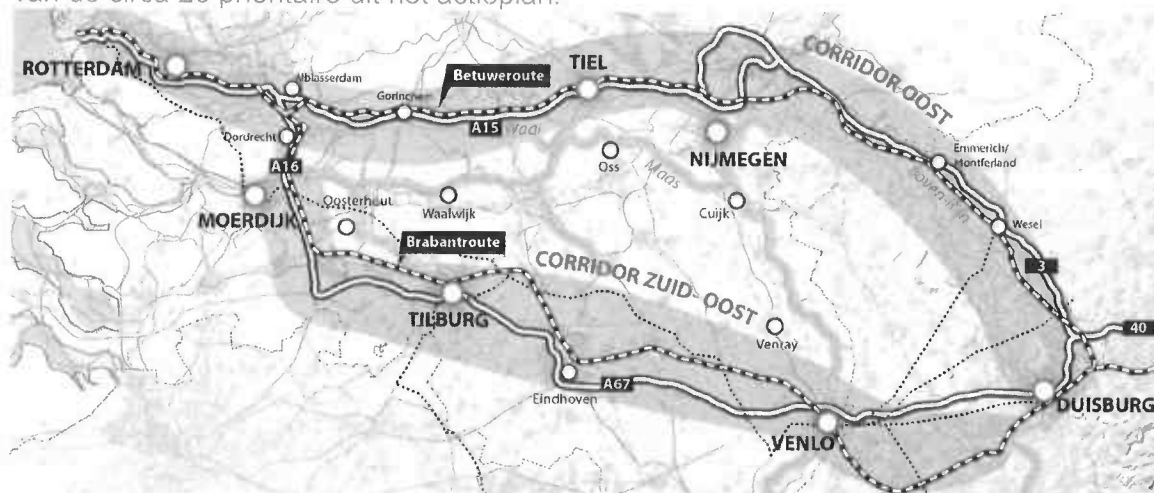
Onderhavige raadsinformatiebrief informeert u over de actuele stand van zaken en het proces van de strategische infradossiers

Kernboodschap

1. MIRT

1.1. MIRT-programma goederencorridor

In het MIRT-programma goederencorridors streven Min. IenW, het havenbedrijf Rotterdam en vier provincies (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg) naar uitwerking van de circa 20 prioritaire uit het actieplan.



Knooppunt Venlo

In het programma is Venlo als een bovengemiddeld knooppunt benoemd. Voor de verdere uitwerking van dit logistiek knooppunt hebben Venlo en de provincie Limburg een plan van aanpak opgesteld. Dit plan is op 4 juni 2018 vastgesteld tijdens de halfjaarlijkse programmaraad. Voor Venlo wordt ingezet op de volgende punten:

- Spoorgoederenknooppunt Venlo. Inzet op een aantal maatregelen waarmee de capaciteit van het emplacement van Venlo met 10-15% vergroot wordt.
- Havenontwikkeling Venlo. In lijn met de (aanstaande) havensvisie Venlo en de provinciale Havennetwerkvisie 2030 wordt ingezet op vergroting van de barge-terminal, uitdiepen van de haven naar klasse V_b, realisatie van voorzieningen voor schippers en opwaarderen van de weginfra rondom de haven;
- Truckstop. Uitbreiding van de truckparking op de James Cookweg.
- Duurzaamheid. In het kader van verduurzaming van het transport wordt onderzoek gedaan naar een dekkend netwerk van alternatieve (hernieuwbare) brandstoffen (Clean Energy Hubs) waaronder Venlo.

Naast bovenstaande concrete maatregelen voor Venlo wordt continu aandacht gevraagd voor: een robuuste Maasroute (voldoende diepgang, goede uitwijkroutes, 7x24 uren sluisbediening), spooropgaven (ERTMS baanvak Eindhoven-Venlo, 740 m sporen, basisnet spoor), ITS (uitrol proefproject tussen de BCTN-terminals in Rotterdam en Venray uit naar andere binnenhavens).

Toekomst agenda 2020-2030

Bij het BO MIRT van 25 november 2020 hebben de partijen de contouren voor de Toekomstagenda 2020-2030 vastgesteld. Daarin is de werkwijze voor samen werken en samen investeren opgenomen als mede de vijf pijler waar het programma op inzet:

- robuuste achterlandverbindingen (o.a. de A67, Brabantroute en de Maas);
- multimodaal knooppuntennetwerk (o.a. Venlo);

- ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten (o.a. Venlo);
- digitalisering;
- verduurzaming.

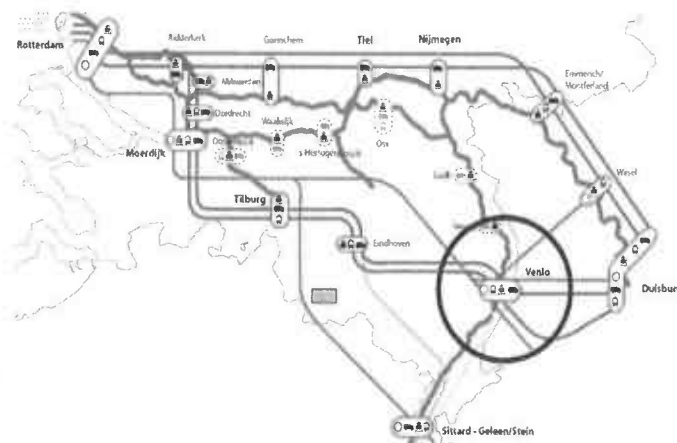
Vanuit dit kader wordt op korte termijn ingezet op:

- Modal shift van weg naar water. Een stimuleringsregeling ad € 40 mln gericht op verplaatsing van vracht van de weg naar de binnenvaart;
- Kademuuren. Een stimuleringsregeling ad € 10 mln voor de aanleg van kademuuren;
- 740 m lange treinen. Een verkenning naar de maatregelen die nodig zijn om 740 meter lange treinen (de nieuwe Europese standaard) te laten rijden (o.a. naar Venlo);
- Robuuste vaarwegen. Onderzoek naar maatregelen die de robuustheid van o.a. de Maas vergroten (o.a. sluisen bij Weurt/Nijmegen en Grave als toegangspoort van de Maas in Limburg). Deze maatregelen zijn onderdeel van de groslijst van projecten die in het Groeifonds zijn ingebracht en zijn voorgelegd aan de onafhankelijke commissie;
- Clean Energy Hubs. Verduurzamen van ligplaatsen voor binnenvaart met walstroom en zero emissie laadinfrastructuur (weg en water);
- Buisleidingen. Een mogelijk tracé loopt van Rotterdam via Venlo naar Chemelot c.q. Duitsland. Ook de buisleidingen maken onderdeel uit van de groslijst van projecten die zijn ingebracht voor het Groeifonds.

Uitwerking knooppunt Venlo

In 2020 zijn de Venlose plannen voor het spoor en de haven verder uitgewerkt. Voor Venlo zijn concreet de volgende punten verricht:

- ProRail start (in opdracht van Min IenW) een integrale studie op voor de spoorknoep Venlo. Het plan van aanpak is inmiddels opgesteld. Min IenW heeft tijdens het BO MIRT van 25 november 2020 € 25 mln gereserveerd voor de aanleg van een spanningssluis ter vervanging van de schakelbare bovenleiding;
- Het Rijk en de regio hebben op 26 februari 2020 een Europese subsidieaanvraag in voor de uitbreiding van de bargeterminal in Venlo. Deze CEF-subsidie ad € 4,2 mln is op 16 juli 2020 toegekend. Naar rato van de dekking is ca. € 2,8 mln voor gemeente Venlo bestemd en ca. € 1,4 mln voor TCT. De bijbehorende grant-agreement met de Europese Unie is op 25 november 2020 ondertekend.
- Uitbreiding truckstop James Cookweg (zie hiervoor).
- Clean Energy Hub. Er hebben diverse verkennende gesprekken met marktpartijen. De marktpartijen zijn bezig met het opstellen van businesscases.



Planning/Vervolgproces

Bovenstaande acties en spoorstudies worden in de loop van 2021 verder uitgewerkt. Het voorstel is om bij BO MIRT 2020 in november 2021 de stand van zaken weer te geven en op onderdelen een besluit te nemen.

Financiën

De Venlose financiële inbreng beperkt zich tot de reeds door de raad vastgestelde budgetten voor de bargeterminal en het vrachtauto parkeren (zie hiervoor de separate paragrafen hiervoor).

Vooralsnog is er vanuit het programma van de goederencorridor nog geen budget beschikbaar. Min. lenW zegt per individueel project financiële ondersteuning toe.

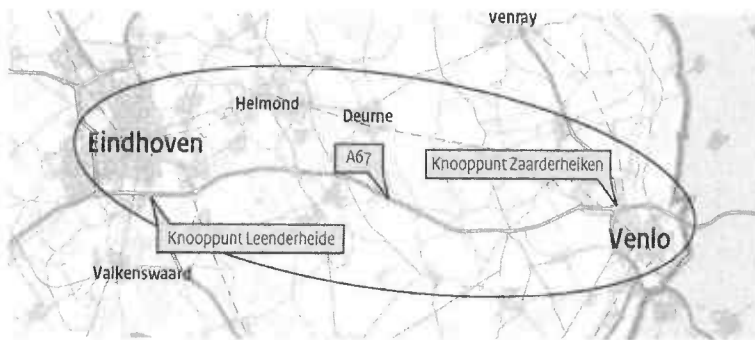
Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/26/bestuurlijke-overleggen-mirt-25-en-26-november-2020-voortgang-mirt-moties-en-toezeggingen>
- <https://topcorridors.com/>
- <https://www.topcorridors.com/documenten/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1817020>

2. WEG

2.1. SmartwayZ.NL: A67

Doel



Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken moet resulteren in een substantiële afname van de files op de A67. Het project richt zich daarbij op het terugdringen van de oorzaken van de files (ongevallen en incidenten), waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar het doorgaand vrachtverkeer.

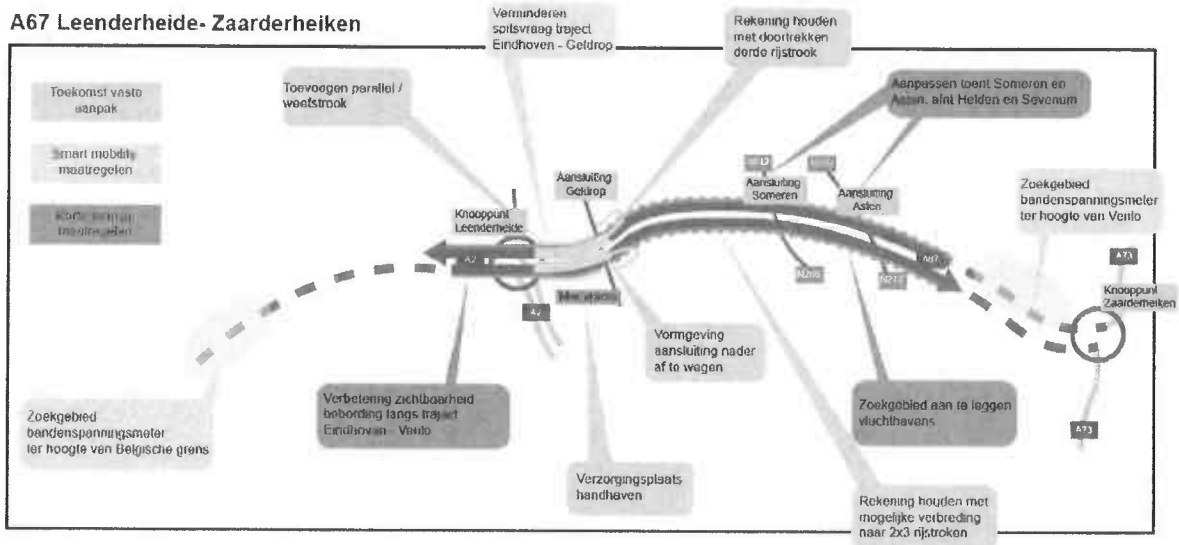
Wat er aan vooraf ging.

- Nov 2015: vaststellen Bidbook 'Bereikbaar Zuid-Nederland bij het BO-MIRT 2015';
- Jun 2016: Bereikbaarheidsakkoord Programma SmartwayZ.NL;
- Okt 2016: Startbeslissing van Min lenW. Start van de MIRT-Verkenning;
- Dec 2017: Publicatie Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) incl. beoordelingskader voor de MilieuEffectRapportage (MER);
- Feb 2019: ontwerp-structuurvisie en MER.

Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief van de A67 omvat de volgende maatregelen:

- Wegverbreding naar 2x3 rijstroken tussen Leenderheide en Geldrop;
- Smart mobilitymaatregelen:
 - Verminderen spitsvraag Eindhoven-Geldrop (stimuleren fiets en OV);
 - Bandenspanningsmeter voor vrachtverkeer (bij Venlo en Belgische grens).
- Kleine korte-termijn maatregelen:
 - Aanleggen pechhavens (op het Brabantse deel van A67);
 - Aanpassen toeritten (Someren en Asten) en afritten (Helden en Sevenum);
 - Verbeteren zichtbaarheid bebording (Eindhoven-Venlo).



Waar staan we nu?

De Structuurvisie is op 28 april 2020 vastgesteld door de Min lenW. Met de vaststelling hiervan is de MIRT-Verkenning formeel afgerond en is de planuitwerkingsfase van start gegaan. Daarmee heeft Min lenW de opdracht overgedragen aan Rijkswaterstaat (RWS)

RWS is gestart met de planuitwerkingsfase. In juli 2020 heeft ze de projectorganisatie opgetuigd en momenteel is ze bezig met het contracteren van externe bureaus voor het technische ontwerp, natuuronderzoek, communicatie en de inpassingsvisie.

Stikstof

Er is een passende beoordeling gedaan naar de stikstofdepositie, een zogenaamde ADC-toets (onderzoek naar Alternatieven, Dwingende redenen en Compensatiemaatregelen). Daaruit is gebleken dat er geen reële alternatieven zijn met een kleinere depositiebijdrage dan het voorkeursalternatief.

Er bestaat nu onduidelijkheid over compensatiemogelijkheden. Er wordt gekeken naar de mogelijkheden van een gecoördineerde aankoop vanuit de Provincie N-Brabant voor SmartwayZ.NL.

Planning/vervolgproces

RWS maakt bij de planning onderscheid tussen de wegverbreding versus smartmobility- en korte termijn-maatregelen.

De planning van de wegverbreding is:

- 2021-2022: ontwerp aansluiting Geldrop (meekoppelkansen)
- 2022-2023: effecten
- 2023: Ontwerp-TracéBesluit (OTB)
- 2024: Tracébesluit (TB)
- 2027: realisatie (na openstelling van de A58 Tilburg-Eindhoven (2027))

De planning voor de smartmobility- en korte termijnmaatregelen is:

- 2021: aanpassen bebording
- 2022: spits mijden
- 2022-2023: aanpassen toe- en afritten én aanleg pechhavens
- 2023: realisatie bandenspanningsmeters

Financiën

Het voorkeursalternatief wordt geraamd op € 155 mln (€ 137 mln voor de wegverbreding, € 12 mln voor smartmobility en € 5 mln voor korte termijnmaatregelen).

Daarmee past de investering binnen het beschikbare budget van € 208 mln. Hieraan dragen de provincie Noord-Brabant (€ 55 mln), provincie Limburg (€ 3 mln) en het Rijk (€ 150 mln) bij. Het resterende budget (€ 63 mln) blijft beschikbaar voor SmartwayZ.NL. Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Info

- <http://www.smartwayz.nl/>
- <http://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/default.aspx>
- <https://www.mirtoverzicht.nl/projecten/leenderheide-zaarderheiken-smartwayz-a67/>
- <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a67-verbeteren-veiligheid-en-doorstroming-leenderheide-zaarderheiken/index.aspx>

2.2. Vrachtauto parkeren

Doel

Met de vaststelling van de programmabegroting 2019-2023 in november 2019 (raadsbesluit 2019-51) heeft de raad besloten om de (betaald) parkeerplaats op de James Cookweg uit te breiden met 165 vrachtautoparkeerplaatsen tot circa 400 plaatsen. Dit maakt onderdeel uit van de op corridorniveau afgesproken doelstelling om 2400 extra beveiligde parkeerplaatsen te realiseren



Wat er aan vooraf ging.

- Nov 2015: Ondertekening Bestuursconvenant voor realisatie (betaalde) parkeerplaats James Cookweg;
- Nov 2017: Opening van het parkeerterrein op de James Cookweg;
- Jul 2019: Collegebesluit (reg.nr. 1499659) over de EU-subsidie ad € 0,6 mln en (onder voorbehoud van begroting) uitbreiden van de truckparking;
- Nov 2019: Raadsbesluit 2019-51: programmabegroting met uitbreiding James Cookweg (€ 0,9 mln) en extra handhaving 2021-2022 (2x € 50.000).

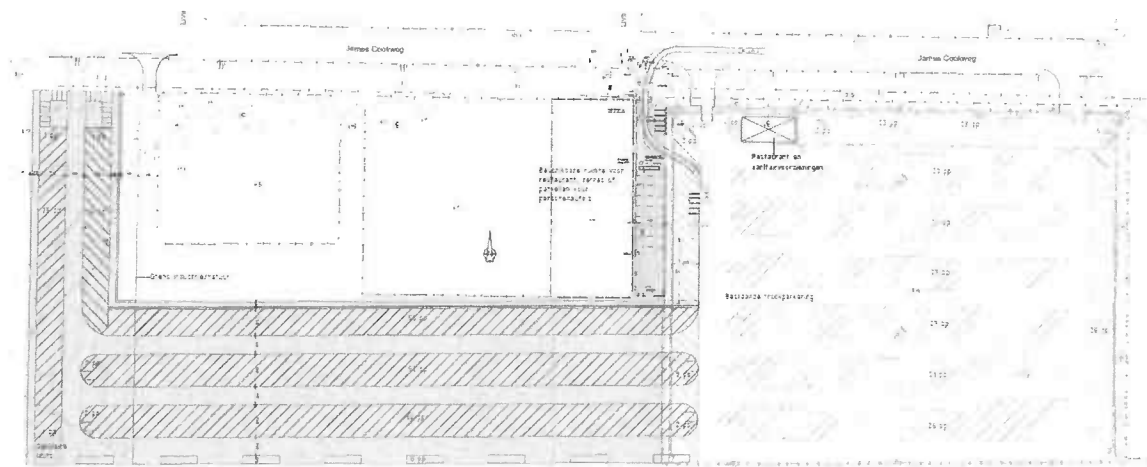
Uitbreiding op James Cookweg

Het geactualiseerde voorstel van de uitbreiding is schematisch weergegeven in de onderstaande schets. Grofweg kunnen 165 extra vrachtautoparkeerplaatsen worden gerealiseerd op het aanpalende perceel van 3,3 ha.

Waar staan we nu?

Begin 2020 is de projectopdracht vastgesteld en is de voorbereiding van start gegaan. Inmiddels is de businesscase gereed en de erfpachtovereenkomst met de exploitant getekend.. Het college heeft eind 2020 het ontwerp-bestemmingsplan vastgesteld. Dit plan heeft ter inzage gelegen en er zijn geen zienswijzen ingebracht. Het bestemmingsplan wordt naar verwachting in april aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgelegd.

Het traject voor de omgevingsvergunning wordt nu opgestart. Samen met de exploitant wordt het ontwerp verder uitgewerkt en aanbestedingsgereed gemaakt.



Kosten

Het team Realisatie en Beheer Openbare Ruimte heeft de kosten voor de uitbreiding van de truckstop globaal geraamd. De eenmalige investering bedraagt € 3 mln. Dit is exclusief kosten voor grond, faciliteiten, operationele kosten, beheer, onderhoud en handhaving.

Financiën

De investeringen worden gedekt door de gemeente Venlo, het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, de exploitant en een bijdrage van Ondernemend Venlo.

De raad heeft op 8 november 2019 in de programmabegroting 2020-2023 een gemeentelijke bijdrage van € 0,9 mln vastgesteld. Daarnaast heeft de Europese Unie een CEF-subsidie van € 0,6 mln verleend. De rest van de investeringskosten wordt gedragen door het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo.

De kosten voor beheer en onderhoud komen voor rekening van de exploitant.

Planning

De voorwaarden van de CEF-subsidieregeling gaan er van uit dat de uitbreiding eind 2022 gerealiseerd moet zijn. De vervolplanning ziet er in grote lijnen als volgt uit:

- Jan '21: technische uitwerking civiel, gebouwen, installaties;
- mrt '21: aanbesteding;
- apr '21: bestemmingplanwijziging/omgevingsvergunning;
- Apr '21: gunning;
- Mei – okt '21: uitvoering;
- Nov '21: testen;
- Dec '21: oplevering en certificering.

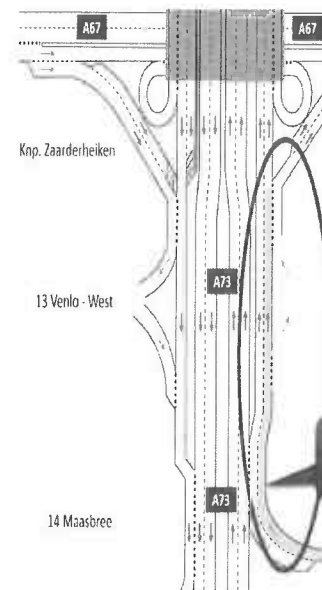
Info

Voor aanvullende informatie verwijzen we u naar Raadsinformatiebrief 2020-37.

2.3. Knooppunt Zaarderheiken

Op de A73 richting het noorden staat voor knooppunt Zaarderheiken dagelijks file. Om de verkeersdrukte aan te kunnen verbreedt Rijkswaterstaat (RWS) de oostelijke parallelbaan van de A73 (in noordelijke richting). Voor deze verdubbeling is de tracéwetprocedure van toepassing. Deze is op 24 januari 2017 gestart met de ondertekening van de startbeslissing door de Minister.

De planuitwerking vindt zonder structuurvisie plaats, en wordt direct uitgewerkt in een (ontwerp)tracébesluit. De (vormvrije) MER-beoordelingsnotitie is in het voorjaar van 2018 opgeleverd. De belangrijkste conclusie is dat effecten van de maatregel beperkt zijn in aard en omvang, en dat er geen mitigerende maatregelen nodig zijn om belangrijke negatieve effecten te voorkomen. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit wetgeving worden onderzocht in het kader van het (ontwerp)-tracébesluit.



Nalevingsknooppunt

Los van de extra rijstrook is bij de A73 ter hoogte van Blerick sprake van een 'nalevingsknooppunt geluid' doordat geluidproductieplafonds (GPP's) worden overschreden. De overschrijdingen worden grotendeels veroorzaakt door de sterke verkeersgroei door de openstelling van de A74.

De overschrijdingen worden voor een klein deel veroorzaakt door de verkeer aantrekkende werking van de aanleg van de extra rijstrook. Het (O)TB heeft mede als doel om de overschrijding op de geluidproductieplafonds op te heffen.

Wat betreft maatregelen voorziet RWS in dubbellaags ZOAB op de extra rijstrook en gaat ze aan Blerickse zijde over ruim 1 km de bestaande schermen/ geluidswallen ophogen.

- Hoofdrijbaan A73: scherm 3 m -> 5 m (op bestaande wal)
- Parallelbaan A73: scherm 2-3 m -> 6 m (op bestaande wal)
- Parallelbaan A73: scherm 2 m -> 3 m (verder van de rijbaan)
- N273: scherm 3,6 m -> 5,6 m (op bestaande wal)
- N273: scherm 2 m -> 4 m (op bestaande wal).



Alle geluidsschermen (zowel de bestaande schermen, de zogenaamde convenantmaatregelen, én de aanvullende schermen) worden verwerkt in de GPP's en opgenomen in het geluidregister. Daarmee krijgen de geluidmaatregelen een juridische status met meer rechtszekerheid voor omwonenden. Door deze maatregelen gaat het geluid t.o.v. de huidige situatie omlaag bij de wijken Klingerberg en Vossener. Op de overige plekken rondom het tracé blijft de geluidsbeleving nagenoeg gelijk (max 0,5 dB toename) aan de huidige situatie

Waar staan we nu?

Het OntwerpTracéBesluit is in juni jl afgerond en ondertekend door de Minister van IenW. Daarmee is een belangrijke stap gezet op weg naar de verbreding. Het OTB is een gedetailleerde uitwerking van het voorkeursalternatief plus een omschrijving van alle

Raadsinformatiebrief

milieueffecten. Alle relevante documenten hebben van 11 juni tot en met 22 juli ter inzage gelegen voor alle betrokkenen.

In totaal zijn er 25 zienswijzen ingediend. Vooral door bewoners uit de Boekend over de geluidsbelasting in hun dorp. Deze zienswijzen worden nu allemaal beoordeeld en daar waar relevant meegenomen in het verdere proces. In reactie op de zienswijze stelt RWS een Nota van Antwoord op die straks bij het Tracébesluit wordt gevoegd.

Communicatie

RWS steekt veel tijd in participatie. In het afgelopen jaar zijn de bewoners, bestuurders, gemeenteraad en Provinciale Staten regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken:

- 3 okt '19: informatieavond: 3 oktober 2019
- 29 mei '20: bestuurlijk overleg RWS-Provincie-Venlo;
- 3 juni '20 presentatie gemeenteraad en Provinciale Staten;
- 23 juni '20: geluidsimulator DrieDorpenOverleg;
- 30 juni '20: informatieavond Ontwerp-Tracébesluit;
- 2 juli '20: informatieavond Ontwerp-Tracébesluit;
- 10 nov '20: informatiesessie geluid;
- 24 nov '20: bestuurlijk Overleg RWS-Provincie-Venlo;
- 2 dec '20: presentatie gemeenteraad en Provinciale Staten;

Daarnaast heeft RWS regelmatig afstemming gehad met de wijkraden en het DrieDorpenOverleg.

Financiën

De totale kosten zijn geraamd op € 6,0 mln. Min. IenW en de Provincie Limburg verdelen de kosten: 50%-50%. Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

De ondertekening van het TracéBesluit door de Minister van IenW wordt in Q1 2021 ondertekend. Daarna is eventueel beroep bij de Raad van State mogelijk. Vanaf Q2 2021 start de voorbereiding van de realisatiefase. De daadwerkelijke realisatie is voorzien voor eind 2021 en 2022.

Info

- www.rijkswaterstaat.nl/a73zaarderheiken

2.4. Tolheffing vrachtverkeer

Inleiding

Het Rijk heeft in het regeerakkoord opgenomen dat in navolging van omliggende landen een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het Rijk beoogt daarmee het vrachtverkeer meer dan nu te laten betalen voor gebruik van de weg. De inkomsten uit de heffing worden teruggesluisd naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming.

Raadsinformatiebrief

De vrachtwagenheffing gaat gelden op alle snelwegen in Nederland en op onderliggende wegen waar (mogelijk) veel sluipverkeer gaat ontstaan. Het tolheffingsstelsel sluit aan op de al aanwezige on-board units in de (internationale) vrachtauto's. De tariefdifferentiatie sluit aan op andere Europese landen, waarbij de heffing wordt gebaseerd op gewicht en milieueigenschappen. Een tarief van gemiddeld € 0,15/km lijkt realistisch.



Waar staan we nu?

Het kabinet heeft op 26 juni 2020 ingestemd met het wetsvoorstel van de minister van IenW. De informatie is op 29 juni aangeboden aan de Tweede Kamer. Aan deze kamerbrief met de stand van zaken zijn diverse rapporten toegevoegd:

- effecten van de vrachtwagenheffing en de terugsluis;
- milieueffecten;
- concurrentiepositie;
- MKBA;
- onderzoek naar de maatregelen om negatieve effecten op verkeersveiligheid te voorkomen;
- monitoring en evaluatie uitwijkgedrag.

De effecten zijn samengevat in een koepelnotitie. Deze is terug te vinden op de volgende link <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/29/samenvatting-effectstudies-koepelnotitie-mei20>

Het wetsvoorstel is toegestuurd aan de Raad van State ter advisering. Dit is inclusief de implementatiewet van de European Electronic Toll Service-richtlijn. Deze EETS-richtlijn legt de voorwaarden vast van de interoperabiliteit tussen de elektronische tolheffings-systemen in de diverse landen. Zo sluit het Nederlandse heffingssysteem naadloos aan op dat van andere EU-landen.

Bij het inkoopproces van de diverse werkpakketten moeten marktconsultaties worden gehouden. Deze marktconsultaties waren voorzien voor het najaar van 2020, maar zijn door de COVID-19-pandemie uitgesteld tot medio 2021.

Planning

De eerste twee fasen van het programma zijn afgerond. Resteren nog fase 3 en 4:

- Fase 3: 2021-2022: lagere wet- en regelgeving en realisatie van het heffingssysteem;
- Fase 4: 2023: inwerkingtreding vrachtwagenheffing.

Info

- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/>
- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/29/samenvatting-effectstudies-koepelnotitie-mei20>
- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/29/kamerbrief-voortgang-vrachtwagenheffing-5>

3. SPOOR

3.1. Spoorvisie

Tijdens het Interpellatiedebat spoorproblematiek op 23 oktober 2019 heeft het college de gemeenteraad toegezegd een integrale (strategische) spoorvisie op te stellen. In de eerste helft van 2020 is de spoorvisie onder begeleiding van een (externe) procesmanager opgesteld. De gemeenteraad heeft op 25 november 2020 de Spoorvisie Venlo vastgesteld (Raadsbesluit 2020-40).

De vastgestelde Spoorvisie Venlo zal verder worden uitgewerkt in een uitvoeringsplan dat met name gericht zal zijn op positionering, profilering, lobby en verwerving van derde geldstromen. Vooruitlopend hierover zijn al een aantal acties in gang gezet c.q. aangehaakt op lopende projecten, te weten:

- **Integrale studie spoorknoop Venlo**
Naar aanleiding van de vele spoorse opgaven in en om Venlo heeft Min IenW in overleg met ProRail besloten dat er een integrale studie naar alle spoorse opgaven moet komen om een integraal toekomstbeeld voor spoorknoop Venlo te hebben. Hiervoor heeft ProRail in het najaar van 2020 een concept-plan van aanpak opgesteld. Deze is begin februari 2021 ambtelijk besproken met de Provincie Limburg en Venlo. Voor de studie is (samen met de ondertunneling Vierpaardjes) een Europese CEF-subsidie toegekend. Voor de studie is € 3,98 mln CEF-subsidie beschikbaar.
- **Handelingsperspectief station Venlo en Blerick**
Om de toekomstige mobiliteitsvraag op te kunnen vangen is verdere integratie van de gescheiden netwerken voor OV, auto en/of fiets en lopen nodig. Daarvoor is een goede inrichting op en rondom OV-knooppunten noodzakelijk. Om te kunnen anticiperen op de toekomst moeten de stations van Venlo (en Blerick) als de OV-knooppunt tegen het licht worden gehouden.
Als hulpmiddel hiervoor is een handelingsperspectief OV-knooppunten ontwikkeld. Dit instrument is bedoeld om een beeld te verkrijgen over het integraal functioneren van de huidige en toekomstige OV-knoop in zijn omgeving.
Dit handelingsperspectief wordt momenteel voor de stations Venlo en Blerick opgesteld.
- **Transfercapaciteit station Venlo**
Door de verdere verknoping van de treinen op station Venlo verwacht ProRail dat het aantal reizigers dat tegelijk in-, uit- en overstapt verder toeneemt. De perrons maar vooral de voetgangerstunnel is hier niet op berekend. Daarom stelt ProRail een plan op om de zogenaamde transfercapaciteit in beeld te brengen.
In het verlengde hiervan kijkt NS ook naar de inrichting van de stationshal.

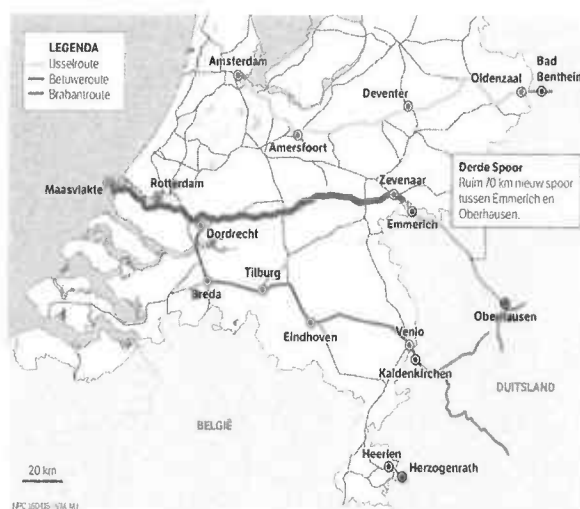


3.2. 3^e spoor Betuweroute

De Betuweroute is een 172 km lange spoor-goederenverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland. De aansluiting op het Duitse spoornet is niet optimaal. Daarom wordt er in Nederland 3 km en in Duitsland 70 km extra spoor richting Oberhausen aangelegd.

Door de aanleg is de Betuweroute beperkt bruikbaar, en worden de treinen omgeleid via Venlo. Dit is voor Venlo aanleiding om het project nauwgezet te volgen.

De twaalf benodigde bouwvergunningen voor de bouw van het extra spoor vergen veel meer tijd dan verwacht. Daarom heeft het project vertraging opgelopen.



Waar staan we nu?

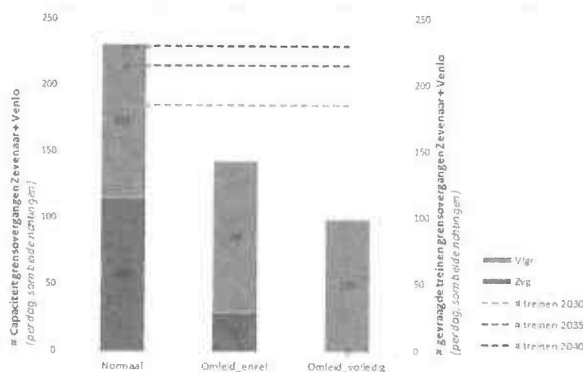
Binnenkort komen er weer drie bouwvergunningen tot stand. Daarmee zijn er medio 2021 dus voor zeven van de twaalf secties op het tracé vergunningen beschikbaar zijn. Voor de overige vijf secties vinden nog inspraakprocedures plaats. De vergunningen voor deze secties worden niet voor het einde van 2021 verwacht.

DB Netz overweegt om met aaneengesloten buitendienststellingen bouwwerkzaamheden versneld uit te voeren. ProRail is gestart met onderzoek naar de mogelijke gevolgen hiervan.

Knelpunten

Om de regio's te informeren is medio januari 2021 de klankbordgroep bij elkaar geweest. Uit die sessie zijn een aantal knelpunten duidelijk geworden. De opmerkelijkste punten zijn:

- Duitsland geeft nog steeds geen beeld van einddatum van het project. 2030 begint steeds reëler te worden;
- Op korte termijn (2022-2024) gaat het omleiden knellen. Niet alleen bij volledige afsluiting, ook tijdens enkelsporige beschikbaarheid van de Betuweroute;
- Bij dubbelsporige afsluiting van de Betuweroute loopt het nu al spaak. Vervoerders krijgen dan al lang niet altijd hun gewenste tijdstip van rijden.
- Treinen met gevaarlijke stoffen worden niet altijd via de Betuweroute geleid. DB Netz verdeelt de spoorcapaciteit alleen op basis van beschikbare capaciteit en niet op basis van externe veiligheid. Duitsland kent geen wet die vergelijkbaar is met basisnet spoor;
- Het emplacement Venlo is in alle opzichten en varianten een bottleneck in de capaciteit. Dit wordt nog vergroot doordat er een onbalans zit tussen het aantal goederenpaden op Eindhoven-Venlo (4 paden) en Venlo-Viersen (3 paden).



Daardoor moeten treinen vaak op emplacement Venlo wachten op een beschikbaar goederenpad; zeker door het enkelspoor Kaldenkirchen-Dülken.

- ProRail brengt alle potentiële oplossingen in beeld en zelfs het voorstel ligt op tafel om de RE13-trein naar Düsseldorf te vervangen door bussen. Voor ons is dit onacceptabel omdat daarmee de nieuwe treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf (die in 2025 start) niet kan gaan rijden.

Inzet Venlo

Half januari 2021 is er sinds lange tijd weer ambtelijk geweest over vooruitgang 3e spoor Betuweroute. Daarbij zijn bovenstaande knelpunten aan het licht gekomen. We hebben onze zorgen hierover eind januari kenbaar gemaakt bij de Provincie Limburg, die lid zijn van de stuurgroep Betuweroute, met het verzoek deze in het bestuurlijk overleg ter sprake te brengen.

Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

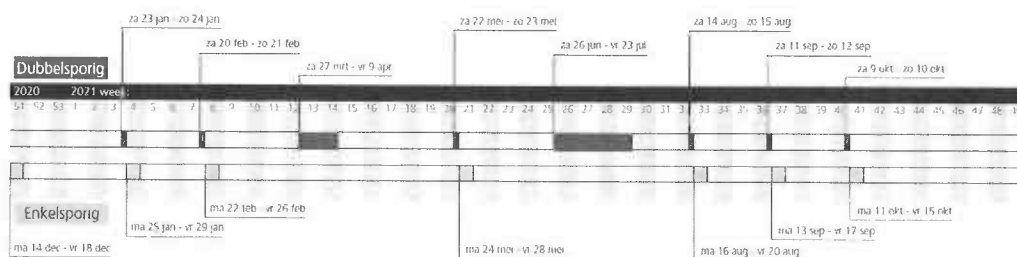
Planning

Door de onzekerheid over de doorlooptijden van de procedures aan Duitse zijde is het op dit moment onmogelijk een formele einddatum voor de werkzaamheden te noemen.

Temeer omdat Duitsland ook nadenkt over varianten waarbij de Betuweroute zelfs voor anderhalf jaar enkelsporig wordt afgesloten om een paar viaducten versneld te kunnen aanleggen.

Ook in 2021 hanteert DB Netz weer het zogenoemde “Sperrpause koncept”. Dat houdt in dat er iedere maand een week een enkelsporige buitendienststelling en af en toe een dubbelsporige buitendienststelling. De belangrijkste zijn: 27 maart-9 april (dubbelsporig) en 26 juni-23 juli (dubbelsporig). In onderstaand figuur zijn alle buitendienststellingen weergegeven, waarop een groot deel van de (goederen)treinen via Venlo rijdt.

Overzicht werkzaamheden ten behoeve van 3^e spoor Zevenaar – Emmerich – Oberhausen 2021



Info

- <https://prestaties.prorail.nl/derdespoor>
- <https://www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuweroute-zevenaar-oberhausen>

3.3. Robuust Basisnet Spoor

1 april 2015 is de wet Basisnet Spoor van kracht geworden. Deze wet beoogt een goede balans tussen de veiligheid (mensen), de economie (gevaarlijke stoffen) en ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw). Na een aantal jaren blijkt dat de plafonds op delen van deze routes overschreden worden. Om dit te herstellen wil Min IenW binnenkort tot een robuust basisnet komen. Ze wil van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds en op plekken waar de balans niet goed uitpakt ook aandacht besteden aan bijvoorbeeld trillingen en geluid. Daarbij heeft ze een routeringsbesluit achter de hand, alleen als 'ultimum remedium'.



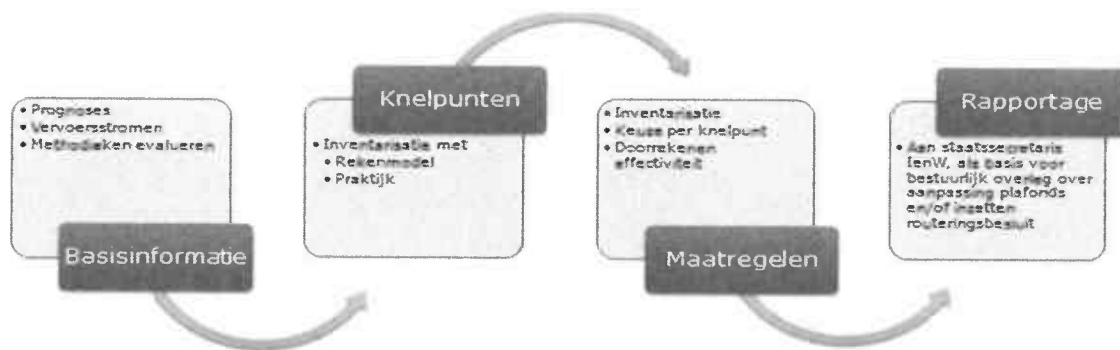
Aanpak

De aanpak van Min IenW bestaat uit vier fasen.

Als eerste stap in dit proces heeft Min IenW nieuwe prognoses opgesteld voor het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen in 2028. In de tweede stap heeft ze aan de hand van actuele ruimtelijke ontwikkelingen, opnieuw de risico's berekend. Deze zijn eind 2020 afgerond.

Waar staan we nu?

De resultaten van de risicoberekeningen zijn nog niet bekend gemaakt. Nu is Min IenW bezig met de maatregelen. Ze onderzoekt daarvoor een breed scala aan mogelijkheden: van technische oplossingen aan het spoor, tot modal shift (binnenvaart, buisleidingen), bij elkaar brengen van productie- en verwerkingslocaties en prijsprikkels om gebruik van de Betuweroute te stimuleren.



De maatregelen zijn verdeeld over vier kernthema's:

- Internationaal: versneld de veiligheid van het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen verbeteren.
- Nationaal: Verbeteren van de huidige Basisnetsystematiek zodat de veiligheid van mens en milieu gewaarborgd. Met daarbij de randvoorwaarde dat deze voor de burger eenvoudig te begrijpen én rechtvaardig is.
- Infrastructuur: Investeren in infrastructurele oplossingen, rekening houdend met het toekomstige vervoersaanbod en de ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor.
- Lokaal & regionaal: Oplossen van lokale/regionale knelpunten en vraagstukken, waaronder mogelijke quick-wins die de leefbaarheid ten goede komen.

Naast veiligheid spelen ook onderwerpen als trillingen en geluid een rol.

Inzet Venlo

De inzet van Venlo in dit dossier het afgelopen half jaar betreft:

- **Werkgroep Venlo**

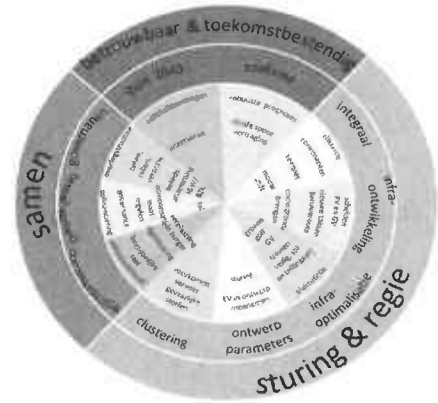
Bij bespreking van de maatregelen is naast een aantal algemene werkgroepen ook voor de spoorlijn Venlo een aparte sessie belegd. In deze bijeenkomst heeft een brede groep van belanghebbenden van Min IenW, Provincie Limburg, Venlo, ProRail, (chemische) bedrijven, vervoerders en de Veiligheidsregio hun visie gegeven op de (on)mogelijkheden van maatregelen om de veiligheid van Venlo te verbeteren. De 'opbrengst' van deze sessie op 15 juli 2020 heeft Min IenW meegenomen in de verdere uitwerking van het basisnet spoor.

- **Ammoniakconvenant**

Naar aanleiding van de behandeling van de spoorvisie in de Raad (raadsvoorstel 2020-40 d.d. 25 nov 20) heeft de burgemeester namens de gemeenteraad een brief aan de staatssecretaris gestuurd waarin we onze zorgen over het ammoniaktransport door Venlo kenbaar maken. Mede naar aanleiding hiervan is in Tweede Kamer een motie aangenomen over het betrekken van de Provincie Limburg en Venlo bij het verder afbouwen van ammoniaktransport door kernen en een eventueel nieuw ammoniakconvenant. Min IenW, Provincie Limburg en Chemelot hebben het ammoniakconvenant met één jaar verlengd tot eind 2021.

- **Casestudy Venlo**

Naast de concrete maatregelen wil Min IenW ook beter inzicht in de beleidsmatige en politieke afwegings- en besluitvormingsprocessen van de gemeenten. Dit om de veelheid aan belangen en functies van het basisnet spoor beter te leren kennen en op elkaar af te kunnen stemmen. Om dit inzicht te verkrijgen heeft Min IenW drie gemeenten uitgekozen om een zogenaamde casestudy te doen. In februari 2021 worden in Venlo (naast Moerdijk en Eindhoven) vijf sleutelfiguren geïnterviewd die een essentiële rol spelen in de processen en besluitvorming van het basisnet spoor.



Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning/Vervolgproces:

Min IenW volgt een planning die erin voorziet dat in 2022 een definitief basisnet spoor wordt opgeleverd.

Info

- <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/07/13/verslag-basisnet-2019-en-aanpak-voor-een-robuust-basisnet-2028>
- <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/08/26/beantwoording-kamervragen-over-van-de-leden-van-dijk-en-kuiken-beiden-pvda-treinen-met-gevaarlijke-stoffen-in-brabant/beantwoording-kamervragen-over-van-de-leden-van-dijk-en-kuiken-beiden-pvda-treinen-met-gevaarlijke-stoffen-in-brabant.pdf>
- <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z24325&did=2020D51087>
- <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2021D03503>

3.4. Emplacementenproject (Platform Veiligheid)

Doorgaande goederentreinen vallen momenteel onder een ander wettelijk regime dan de rangerende goederentreinen. Min IenW wil dit veranderen en streeft naar een integrale benadering van het spoorvervoer op het emplacement. Ze streeft daarbij naar een toekomst vast geheel van landelijke voorschriften en afspraken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de emplacementen (voor doorgaand vervoer én rangeren).

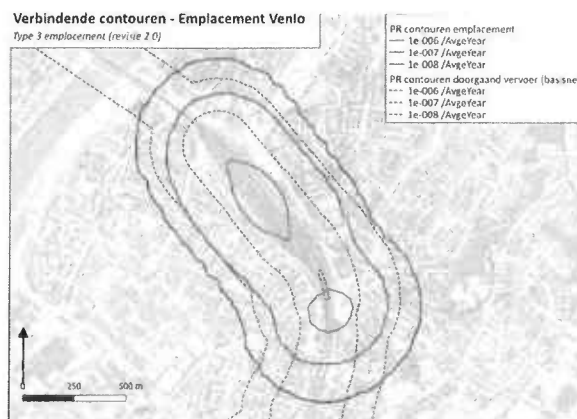
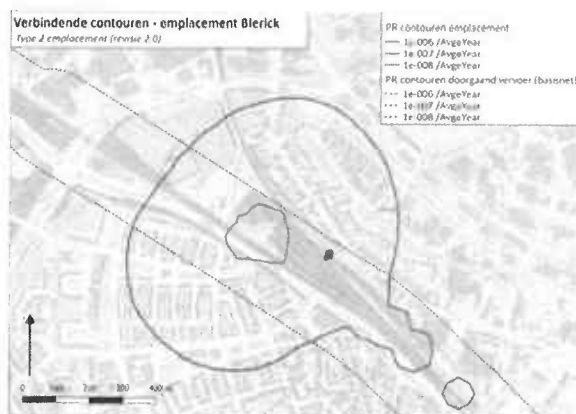
Het project bestaat uit twee onderdelen:

- Categorisering van emplacementen, met gestandaardiseerde maatregelen.
- Ruimtelijke inpassing van spoorwegemplacement.

Waar staan we nu?

De afgelopen jaren is samen met betrokken partijen (Min IenW, Min JenV, gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, ProRail, vervoerders en brancheorganisatie) gewerkt aan landelijke uniforme afspraken voor omgevingsveiligheid voor spoorweg-emplacementen. Dit heeft geleid tot uniforme afspraken over de categorisering van spoor-emplacementen, het maatregelenniveau, het plaatsgebonden risico en de monitoring. Deze afspraken zijn door Min IenW vastgelegd in zogenaamde factsheets en op 15 oktober 2020 ter accordering aan Venlo toegezonden.

De nu voorgestelde verbindende PR 10 -6 contouren (rode contouren) vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier, Maaswaard of andere herontwikkelingen rondom de emplacementen in Venlo en Blerick.



Inzet Venlo

Nu de factsheets van de emplacementen definitief zijn, is duidelijk wat de consequenties zijn voor Venlo. Dit vergt inzet op een viertal punten naar Min IenW:

- Behouden van de extra voorzieningen op emplacement Venlo;
- Spoedig realiseren van de maatregelen op emplacement Blerick;
- Oplossen van de knelpunten als gevolg van de nieuwe verbindende PR-contour;
- Inzicht verschaffen over vervallen van de huidige milieuvergunningen van de emplacementen (en daarmee ook een groot gedeelte van onze bevoegdheden).

Voor verdere info over inhoud en inzet verwijzen we u naar Raadsinformatiebrief 2021-23.

Planning/Vervolgproces:

De resultaten van het emplacementenproject en de vertaling hiervan naar alle emplacementen moet worden vastgelegd in de landelijke wetgeving. Momenteel wordt gewerkt aan het onder de Omgevingswet brengen van de algemene regels voor de maatregelen per type emplacement.

Via een wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen zal uiteindelijk worden geregeld dat het risico van het rangeren met gevaarlijke stoffen op emplacementen voortaan onderdeel wordt van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het basisnet.

Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Info

-

3.5. Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf

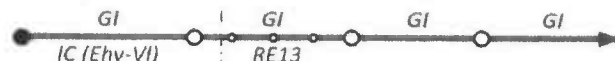


Treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf

De Provincie Limburg afgelopen jaren onderzoek gedaan naar vier grensoverschrijdende treinverbindingen in Limburg, waaronder Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Voor deze verbinding is een voorkeursalternatief opgesteld, dat bestaat uit twee elementen:

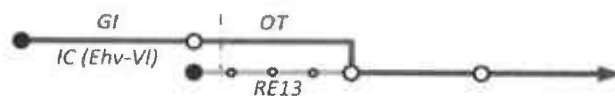
- fase 1: treindienst Eindhoven-Düsseldorf vanaf december 2025 (alt. ED 1.2);
- ambitie: een versnelde treindienst Eindhoven – Düsseldorf zodra de spoorverdubbeling Kaldenkirchen - Dülken gerealiseerd is (alt. ED 1.3).

ED1.2
vanaf 2025



Integratie RE13 bij Venlo via Düsseldorf Hbf naar Hamm

ED1.3
vanaf 2026



Integratie RE13 bij Mönchengladbach, on-top IC naar Eindhoven lokaal naar Venlo

Spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken

Met de vaststelling van het BundesVerkehrsWegePlan (BVWP) op 2 december 2016 heeft de Bundestag de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken (als onderdeel van het project 'Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt Odenkirchen') vastgelegd in de Duitse spoorwegbouwwet. In die wet is echter ook aangegeven dat de spoorverdubbeling Kaldenkirchen Dülken alsmede de aanpak van het spoorknooppunt Viersen, alleen mogelijk is met overeenstemming met Nederland en België over 3RX (IJzeren Rijn via Venlo).

Waar staan we nu? treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf

Voor de directe intercityverbinding Eindhoven-Düsseldorf werkt Min IenW samen met de Duitse vervoersautoriteit VRR om in december 2025 de treindienst te starten.

Voor de aanbesteding te kunnen starten heeft Min IenW de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om advies gevraagd over hoe het gelijke speelveld voor de treinverbinding tussen de diverse marktpartijen kan worden gewaarborgd. De ACM concludeert in haar advies dat niet valt uit te sluiten dat er een concurrentievoordeel zal ontstaan. Om iedere schijn van een ongelijk speelveld uit te sluiten geeft de staatssecretaris in haar kamerbrief van 11 mei 2020 aan dat ze besluit om de opbrengsten voor de treindienst op het Nederlandse deel van de lijn Eindhoven-Düsseldorf naar Min IenW te laten lopen.

Op 12 juni 2020 is de aanbesteding gestart, gunning is voorzien voor de zomer van 2021.

Naar aanleiding van een bestuurlijk overleg rond de zomer van 2020 hebben de vijf Nederlandse grensprovincies en NRW begin juni een gezamenlijke brief gestuurd aan de staatssecretarissen Van Veldhoven en Ferlemann om aandacht te vragen voor de grensoverschrijdende spoorverbindingen. Ferlemann bevestigt in zijn antwoord van 12 augustus 2020 het belang van grensoverschrijdende spoorverbindingen. Hij geeft ook aan dat er tot 2030 voldoende capaciteit is op de Montzenroute en de Betuwelijn. Aanvullend is de verbinding via Venlo getoetst (3RX) met aan Duitse zijde de tweesporige uitbouw van Viersen-grens NL. Dit project heeft een prioritaire status in de Duitse plannen, maar de planning en financiering kunnen pas volgen als ook de aan Nederlandse-zijde beoogde maatregelen zijn verzekerd.

ProRail heeft in 2020 een toekomst vast maatregelenpakket uitgewerkt voor de extra trein Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Naast de maatregelen in Eindhoven moeten in Venlo de perronsporen 4a/b worden verlengd. Dit is nodig om de extra trein (bovenop de bestaande 2 treinen per uur naar Eindhoven) te accommoderen in Venlo. Dit is een direct gevolg van de gelijktijdigheid van deze trein met de bestaande IC Eindhoven-Venlo en de Arrivatrein op de Maaslijn.

Om het maatregelenpakket mogelijk te maken heeft de staatssecretaris in het bestuurlijk overleg over het MIRT van 25 november 2020 € 15 mln extra toegezegd (naast de eerder gereserveerde € 10 mln).

Waar staan we nu? spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken

Het traject Kaldenkirchen-Dülken heeft een hoge urgentie, omdat het traject:

- is opgenomen in het zogenaamde 'Vordringlichen Bedarf' van het BVWP;
- overbelast is verklaard door DB Netz in december 2018;
- is opgenomen in de lijst van 13 prioritaire Duitse verkeersprojecten die versneld moeten worden in het kader van het klimaatakkoord. De Bundestag heeft hierover in februari 2020 een besluit genomen.

De kosten van deze maatregelen worden geschat op circa € 210 mln. Deze kunnen verder oplopen als de Viersener Kurve goed moet worden ingepast in de stad Viersen.

Inzet Venlo

Medio maart 2020 heeft het college een brief geschreven aan BundesVerkehrsminister Scheuer om de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken te versnellen. Deze brief is ondersteund door EU-parlementslid Tax en Bundestagmitglied Schiefner uit Kreis Viersen. In zijn antwoord schrijft staatssecretaris Ferlemann dat voor de realisatie van Kaldenkirchen-Dülken overeenstemming nodig is met België en Nederland. Hierbij wordt bedoeld op de 3RX / IJzeren Rijn via Venlo.

Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Hieronder is een globale planning van de treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf tot aan de indienststelling in 2025 opgenomen.

- 2021: Gunning;
- 2025: Indienststelling RE 13 Eindhoven-Venlo-Düsseldorf.

Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/05/11/internationaal-personevervoer-per-spoor-analyse-acm-gelijk-speelveld-verbinding-eindhoven-dusseldorf>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/26/bestuurlijke-overleggen-mirt-25-en-26-november-2020-voortgang-mirt-moties-en-toezeggingen>

3.6. 3RX (IJzeren Rijn)

3RX-haalbaarheidsstudie

Vlaanderen heeft in 2016-2017 de zogenaamde 3RX-studie (Rhein-Ruhr-Rail) uitgevoerd. In deze haalbaarheidsstudie is naast de twee bekende routes van de IJzeren Rijn (historisch én BAB52-tracé) een derde route onderzocht: de 'Dritter Weg': via Venlo naar Viërsen.



Er is een internationale werkgroep opgestart voor de verdere uitwerking van de IJzeren Rijn, waarbij het 3RX tracé uitgangspunt is.

Deze trilaterale werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Duitsland, NRW, België, Vlaanderen, het Rijk en de provincie Limburg. In samenspraak met de provincie Limburg is voorgesteld om de Limburgse afvaardiging te laten bestaan uit een provinciaal ambtenaar en een vertegenwoordiger uit de regio Noord- en Midden Limburg. De werkgroep is eind 2019 van start gaat.



Waar staan we nu?

De trilaterale werkgroep heeft besloten om de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2017-2018 te actualiseren. Deze MKBA is namelijk gebaseerd op verouderde gegevens (voorwaarden, prognoses en ontwikkelingen). De geactualiseerde MKBA moet een betere objectiviteit in de discussie tussen de drie landen en inliggende regio's brengen.

Rondom Weert Hamont geeft staatssecretaris Van Velthoven in haar kamerbrief van 26 november 2020 aan dat ze voor de verbinding Weert-Antwerpen in afwachting is van de businesscase van de Belgische spoorvervoerder NMBS.

Vervolg

De geactualiseerde MKBA zal niet eerder dan in de loop van 2022 gereed zijn, mede omdat Duitsland haar landelijke toekomst-verkeersverkenning pas begin 2022 beschikbaar zal hebben.

Financiën

De kosten van het onderzoek worden door Duitsland, België en Nederland gezamenlijk gedragen. Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Voor het vervolgproces is een voorzichtige planning afgegeven:

- 1^e helft 2021: start van de aanbesteding van het MKBA-onderzoek;
- 2^e helft 2021: besluit over de contractant en start van het MKBA-onderzoek;
- Eind 2022: eindresultaten van onderzoek en evaluatie door trilaterale werkgroep.

Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/11/26/voortgangsbrief-internationaal-personevervoer-per-spoor/voortgangsbrief-internationaal-personevervoer-per-spoor.pdf>

3.7. Opwaardering Maaslijn

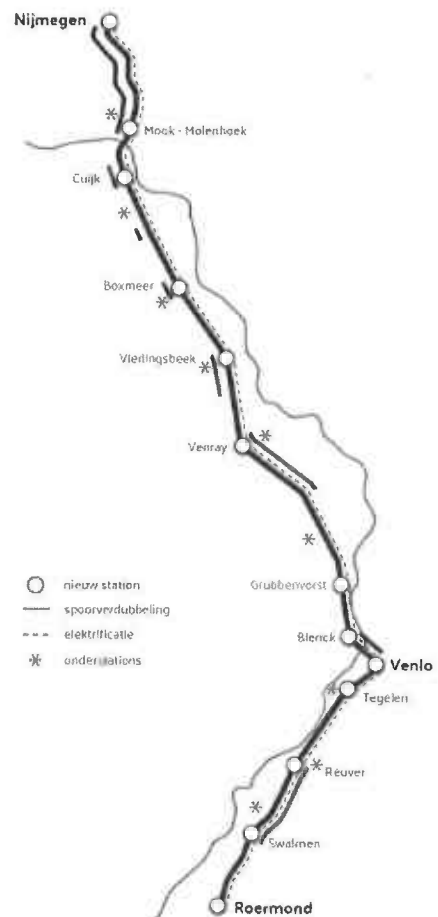
Inleiding

Het doel van het project Maaslijn is het verbeteren van de robuustheid (betere aansluitingen en minder verstoringen) én het verduurzamen (elektrificeren). Het project bestaat uit twee fasen.

- fase 1 bestaat uit elektrificatie van het gehele tracé, vier stukken spoorverdubbeling en diverse aanpassingen spoorbaan, waaronder verruiming spoorbogen en extra greppels
- fase 2 (na 2030) richt zich op sneltreinen en de daarvoor benodigde spoorverdubbeling.

Het project richt zich nu op fase 1. Voor Venlo betekent dit concreet het volgende.

- elektrificatie van de spoordelen Blerick – Nijmegen en Venlo – Roermond (hoofdspoor Blerick – Venlo is al geëlektrificeerd);
- een onderstation aan de Parallelweg in Tegelen voor de voeding;
- twee railinzetplaatsen op het emplacement van Blerick. Een aan de westzijde van het spoor (ingang Marconistraat), en een aan de oostzijde (ingang Horsterweg);
- aanpassing van de spoor-layout van het emplacement Blerick bij het Stadler terrein. Dit is noodzakelijk voor de treinen van/naar de Stadler-werkplaats.



Stand van zaken Provinciaal InpassingsPlan

Na de financiële perikelen is medio 2019 het project weer opgepakt. De bestaande plannen zijn verder uitgewerkt en geactualiseerd: gedetailleerde uitwerking van de maatregelen, voorbereiding planologische besluiten, grondverwerving en voorbereiding van de aanbesteding.

Voor het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) en het bijbehorende milieueffectrapport (MER) zijn in 2020 alle studies geactualiseerd. Daarbij zijn enkele aanvullende punten naar voren gekomen:

- Geluidsproductieplafonds (GPP). Bij het berekenen van de GPP's zijn bij TradePort/Blerick overschrijdingen gebleken. Er wordt gekeken naar de mogelijkheid van raildempers;
- Natuuronderzoek. Bij het onderzoek is een hagedis gevonden. Hier worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen;
- Bomeninventarisatie. Enkele bomen moeten worden gesnoeid dan wel geroid.

De overige onderzoeken (water, archeologie, externe veiligheid, lucht, bodem, trillingen en landschapelijke inpassing) hebben geen bijzonderheden opgeleverd.

Momenteel wordt het concept ontwerp PIP/MER afgerond.

Financiën

In de bestuursovereenkomst van februari 2020 hebben de provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland samen met het Rijk het totaalbedrag ad € 213 mln (excl. BTW) vastgelegd, waarbij alle partners een bijdrage leveren.

In juli 2020 heeft ProRail Min lenW en de provincie Limburg geïnformeerd over een substantieel oplopende kostenraming. ProRail voorziet een overschrijding van tientallen miljoenen. De oorzaken liggen volgens ProRail op het vlak van:

- hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken;
- extra te hanteren risico-opslagen.

Het exacte bedrag is nog niet bekend, en wordt nog via externe studies gevalideerd.

U ben hierover uitgebreid geïnformeerd in de RIB 2020-155 d.d. 15 december 2020.

In zowel de Provinciale Staten (motie Kuntzalaers d.d. 11 dec. 2020) als de Tweede Kamer (motie Moorlag d.d. 9 feb. 2021) zijn moties aangenomen over de financiering van de Maaslijn. Beide moties roepen op om het project van de Maaslijn binnen de scope en volgens plan in 2024 te doen realiseren en eventuele meerkosten niet op de betrokken provincies af te wentelen.

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan de Maaslijn.

Planning

Het Rijk en regio gaan er nog steeds vanuit dat het Rijk de Maaslijn conform de vigerende planning zal opleveren. In haar ogen is dit een volledig geëlektrificeerde Maaslijn met alle voorziene scopeonderdelen die vóór december 2024 wordt opgeleverd.

Onlangs is het concept ontwerp PIP voorgelegd, op basis waarvan het wettelijk vooroverleg met de gemeenten wordt gevoerd (maart 2021). Daarna is vaststelling van het ontwerp PIP voorzien in april/mei 2021.

De gemeenteraden zullen ook nog worden gehoord.

Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/12/17/maaslijn>
- <https://www.limburg.nl/actueel/nieuws/nieuwsberichten/2020/december/stand-zaken-maaslijn/>

3.8. 740 meter treinen

Om het vervoer van goederen per spoor te stimuleren wil de EU de kwaliteit van het Europese spoornet verbeteren. Daarvoor wil ze belangrijke verbindingen (railfreightcorridors) in 2030 ingericht hebben volgens de nieuwe standaarden: elektrificatie, aslasten 22,5 ton, lijnsnelheid 100 km/u en geschikt voor treinen met een lengte van 740 meter.

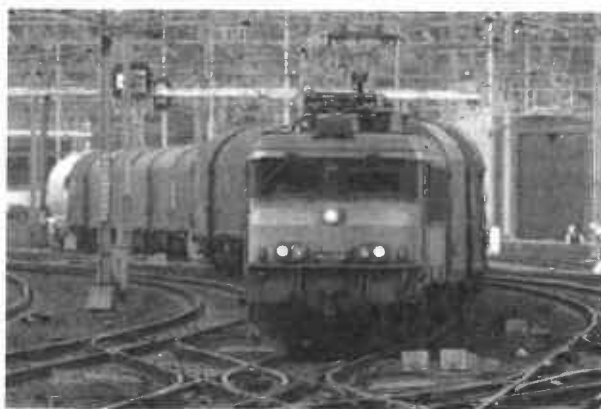
Tegen die achtergrond heeft ProRail onderzocht wat nodig is om tijdig te voldoen aan de vereisten van de Europese TEN-T-verordening. De analyse van ProRail toont aan dat de tracés in Nederland al grotendeels voldoen aan de gestelde vereisten. Alleen om de punctualiteit van de dienstregeling te waarborgen acht ProRail wacht- en buffersporen noodzakelijk. Verder vindt zij dat de TEN-T-specificaties op meerdere tracés moeten worden uitgerold.

Voor Venlo betekent dit:

- TEN-T-specificaties op de Brabantroute en Maaslijn-zuid (Roermond-Venlo);
- Verlengen van (minimaal) twee sporen op emplacement Venlo naar 740 m;

Waar staan we nu?

Sinds begin 2020 rijden er enkele 740 m lange treinen per week tussen Rotterdam en



Duitsland via de grensovergang Venlo-Kaldenkirchen. Dat is een eerste begin. Het Min. lenW wil een integrale studie te starten naar een Toekomstvast Spoor in Zuid-Nederland. In dat kader worden ook investeringen in voorzieningen voor 740 meter treinlengte meegenomen.

Vervolgproces

In haar brief van 18 december 2020 geeft staatssecretaris van Min lenW aan dat ze op zoek gaat naar Europese financieringsmogelijkheden.

Ondertussen doet de sector ervaringen op met het rijden van treinen met 740 meter lengte. Van belang is dat dit de komende jaren kan worden voortgezet. Daartoe overleggen ProRail en Min lenW met Duitsland.

Financiën

Het verlengen van twee sporen op emplacement Venlo naar 740 m is al financieel gereserveerd in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan deze maatregel;

Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/12/18/voortgang-spoorgoederenvervoer/voortgang-spoorgoederenvervoer.pdf>

4. WATER

4.1. Havenvisie

De gemeenteraad heeft op 28 oktober 2020 de 'Havenvisie Venlo 2020' vastgesteld. Deze nieuwe visie schetst een wenkend toekomstperspectief voor de haven. Daarbij gaat het niet enkel om het vergezicht voor een duurzame en toekomstbestendige haven als motor voor Greenpost Venlo, maar juist ook om de stappen er naar toe. Deze zijn vertaald naar een zogeheten uitvoeringsagenda. Er zijn al een aantal acties in gang gezet c.q. aangehaakt op lopende projecten, te weten:

- Bargeterminal. Zie paragraaf 4.2;
- Herinrichting Grubbenvorsterweg.
- Project electric Green Last Mile (eGLM). Er wordt (mogelijk in samenwerking met de bargeterminal) gezocht naar een passende locatie voor de oplaadstations voor elektrische trucks die zorgen voor de last green mile voor het vervoer van/naar de haven;
- ISPS en MSW. De haven moet conform Europese richtlijnen worden beveiligd. Dit bestaat uit twee delen: enerzijds de beveiliging van de haven met International Ship and Port facility Security code (ISPS) bij aanwezigheid van zeeschepen en anderzijds de registratie van zeeschepen middels Maritiem Single Windows (MSW). Beide projecten zijn in 2020 opgestart en worden in 2021 afgerond;
- Havenvoorzieningen. Uit de groslijst aan kleine maatregelen wordt nu serieus gekeken naar mogelijkheden van walstroom en AIS (monitoring van schepen)



4.2. Bargeterminal

Eind februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten (raadsbesluit 2019-9) dat de bargeterminal wordt uitgebreid met het naastgelegen percelen van Havam/Sator en Fortis. Een uitbreiding van 3 ha en 160 m extra kademuur. Zo ontstaat een kadelengte van ruim 300 m en ruimte voor een tweede kraan. Daarmee kan de bargeterminal grotere schepen ontvangen (klasse Vb) en wordt de overslagcapaciteit verdubbeld.

Na het verwerven van het terrein en vastgoed van Havam/Sator en Fortis zal de gemeente de basisinrichting realiseren:

- (Op termijn) slopen van de opstallen;
- Aanleggen van een 160 m lange kademuur;
- Realiseren van een kraanbaan;
- Inrichten van het terrein met de basisvoorzieningen.

Daarna kan de exploitant VTP BV de kraan plaatsen en het benodigde equipment en de (verticale) superstructuur aanbrengen.



Waar staan we nu?

De erfpacht-overeenkomst met TCT Venlo BV is getekend en daarmee volledig afgerond. Het perceel Havam/Sator is inmiddels verworven. De verwerving van het FORTIS perceel is in de afrondende fase. Beide percelen komen begin 2022 beschikbaar.

RO-procedure

Het concept-bestemmingsplan en de diverse onderzoeken worden momenteel geactualiseerd. Ook het ontwerp wordt in samenspraak met ECT uitgewerkt. Op basis van deze stukken wordt vooroverleg met overige (overheids)instanties gevoerd, waarna de procedure (gecoördineerd met de overige te coördineren besluiten) kan starten met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende besluiten.

Financieel / Europese CEF-subsidie

De gemeente Venlo heeft voorzien in € 1,5 mln in het tekort (de onrendabele top) van de grondexploitatie Uitbreiding bargeterminal.

De Provincie Limburg draagt € 2,5 mln bij aan de onrendabele top.

Medio juli 2020 heeft de EU de gezamenlijke subsidieaanvraag van de Provincie Limburg, Venlo en TCT voor vergroting van de haven en de bargeterminal (in het kader van het MIRT-programma Goederencorridor) goedgekeurd. Daarmee ontvangen Venlo én TCT samen € 4,2 mln Europese subsidie. Dit is 20% van de totale investering ad € 21 mln (€ 16 mln bargeterminal en € 5 mln wegontsluiting). Naar rato van de dekking is ca. € 2,8 mln voor gemeente Venlo bestemd en ca. € 1,4 mln voor TCT.

Van deze € 2,8 mln is € 1,7 mln ingerekend in de grondexploitatie Uitbreiding Bargeterminal. Het overige deel van de Venlose subsidie ad € 1,1 mln wordt besteed aan:

- Uitbreiding bargeterminal;
- Grubbenvorsterweg;
- Kruispunten Groot Bollerweg (is in 2020 gerealiseerd);
- Verkeersroutering havengebied;
- Verbeteren robuustheid wegontsluiting zuidelijk havengebied;
- Overige havenvoorzieningen.

Alle bij de CEF-subsidie behorende voorwaarden zijn formeel vastgelegd in de zogenaamde grantagreement. Deze hebben we op 7 december jl. ontvangen van INEA, dat namens het Europese DG-Move alle CEF-subsidies begeleidt.



Voor de coördinatieprocedure wordt een doorlooptijd van 1 jaar geschat, dit onder de voorwaarde dat er geen bezwaren worden ingediend. Voor de realisatie wordt circa 1,5 jaar ingeschat. De oplevering is eind 2023 voorzien.

Parallel aan de RO procedure is het traject voor vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming opgestart.

TCT overlegt momenteel met de provincie over de stikstofproblematiek.

Communicatie

Alle dossiers kennen een aparte communicatie. Zowel vanuit de inhoud als op het vlak van politieke lobby zullen ambtenaren en het college continu bezig blijven met samenwerking en actieve participatie met alle relevante partners en bewoners en lobby-activiteiten in Maastricht, Den Haag (Duitsland en Brussel).

..

Vervolprocedure raad

Alle dossiers kennen een aparte planning. Zowel vanuit de inhoud als op het vlak van politieke lobby zullen wij continu bezig blijven met:

- Proactieve participatie in de projecten/onderzoeken van de infradossiers;
- Continue samenwerking met relevante belanghebbenden: Min. IenW, Provincies Limburg en Noord-Brabant, (EU)regio, SMART LCV, onderwijsinstellingen en EU om in gezamenlijkheid de Venlose doelen en belangen te bereiken;
- Diverse lobbyactiviteiten in Duitsland, Brussel, Den Haag en Maastricht;
- Verkennen van mogelijkheden van derde-geld-stromen (CEF, Horizon 2020);
- Overleg met Rijk en Provincie over inhoud en lobby van infradossiers (BO-MIRT).

Daar waar nodig zullen we u op de hoogte houden van het vervolgproces, en zullen we u op relevante momenten in dit proces nader schriftelijk informeren..

Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

Twan Beurskens



de burgemeester

Antoin Scholten



Bijlagen

Lijst van afkortingen

ADC-toets	Toets naar Alternatieven, Dwingende redenen, Compensatiemaatregelen
ATB-vv	Automatisch Trein Beïnvloedingssysteem – verbeterde versie
BAB	BundesAutoBahn
BCTN	Binnenlandse Container Terminals Nederland
BO-MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte, Transport
BOV-kosten	Beheer-, onderhoud en vervangingskosten
BVWP	BundesVerkehrsWegePlan
CEF	Connecting Europe Facility
CTGG	Commissie Transport Gevaarlijke Goederen
DB Netz	Deutsche Bahn divisie Netwerk
ECT	European Container Terminal
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
GS	Gedeputeerde Staten
IC	Intercity
I/C-verhouding	Intensiteit/Capaciteit-verhouding
ICT	Informatie- en CommunicatieTechnologie
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
ITS	Intelligente TransportSystemen
Kp	knooppunt
KPI	Key Performance Indicator
LNG	Liquefied/liquid natural gas
MER	Milieu Effect Rapport
MKBA	Maatschappelijk KostenBaten-Analyse
Min. IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	MeerJarenProgramma Geluid
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
OGV	Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo
OV	Openbaar Vervoer
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PIP	Provinciale InpassingsPlan
PS	Provinciale Staten
RE	Regional Expres
RIB	RaadsInformatieBrief
RWS	RijksWaterStaat
SBB	StaatsBosBeheer
SMART LCV	SMART Logistics Centre Venlo
Stas	Staatssecretaris
Station GGV	station Grubbenvorst-Greenport Venlo
TEN-T	Trans Europees Netwerk voor Transport
TKI	Topconsortia voor Kennis en Innovatie
TPN	TradePort Noord
VfM	Value for Money
VRR	VerkehrsVerein Rhein-Ruhr
VTP BV	Venlo Trade Port BV
VVU	VoertuigVerliesUren;
WML	WaterleidingsMaatschappij Limburg
WRO	Wet Ruimtelijke Ordening