

Raadsinformatiebrief

RIB nummer 2024 17
collegevergadering d.d. 20 februari 2024
programma Welvarend Venlo
portefeuillehouder M. Pollux

ons kenmerk 138349
team RGWBET
steller L.H.W.H. Peters
telefoonnummer +31 77 3596750
e-mail l.peters@venlo.nl
datum 26 januari 2024
bijlage(n) -
datum verzonden 22 FEB. 2024

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 de hoofdinfrastructuur, te weten:

1. Algemeen
 - 1.1. Bestuurlijk overleg MIRT;
 - 1.2. MIRT-programma goederenvervoercorridor;
 - 1.3. TEN-T-herziening;

2. Weg
 - 2.1. SmartwayZ.NL - A67;
 - 2.2. Truckparking James Cookweg;
 - 2.3. Knooppunt Zaarderheiken;
 - 2.4. Vrachtwagenheffing;
 - 2.5. Onderdoorgang Vierpaardjes;

3. Spoor
 - 3.1. Spoorvisie;
 - 3.2. 3e spoor Betuweroute;
 - 3.3. Robuust Basisnet Spoor;
 - 3.4. Emplacementenproject: externe veiligheid;
 - 3.5. Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf;
 - 3.6. Spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken;
 - 3.7. 3RX (IJzeren Rijn);
 - 3.8. Opwaardering Maaslijn;
 - 3.9. Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving;
 - 3.10. 740 m treinen;

Raadsinformatiebrief

4. Water

- 4.1. Havenvisie;
- 4.2. Bargeterminal;
- 4.3. PIONEERS;
- 4.4. Havenstudies;

5. Buisleidingen

- 5.1. Delta Rhine Corridor.

Leeswijzer:

- Deze raadsinformatiebrief bevat alle projecten op het vlak van hoofdinfrastructuur die in Venlo lopen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar gemeentelijke projecten en projecten van 'derden' (Rijk, Provincie, ProRail). De gemeentelijke projecten worden alleen kort benoemd. Hierover wordt u separaat geïnformeerd. Hierbij wordt volstaan met verwijzing naar de Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten (raadsbesluit 2023-85 d.d. 20 december 2023).
Het gaat om de volgende projecten:
 - Truckparking James Cookweg;
 - Onderdoorgang Vierpaardjes;
 - Bargeterminal.
- De strategische infradossiers nemen allemaal vele jaren in beslag. Deze raadsinformatiebrief bevat alleen de informatie over 2023. Voor de totale (voor)geschiedenis van de dossiers verwijzen we u naar voorgaande raadsinformatiebrieven over dit onderwerp.

Aanleiding van

In diverse moties uit afgelopen jaren roept uw raad het college op om de knelpunten in de hoofdinfrastructuur aan te pakken. In antwoord daarop hebben wij uw raad voorgesteld (RIB 2016-7 d.d. 1 feb 2016) om uw raad (half)jaarlijks te informeren via een raadsinformatiebrief, en ook (half)jaarlijks in overleg te gaan met de woordvoerders verkeer van alle politieke partijen in de gemeenteraad.

Kernboodschap

In deze raadsinformatiebrief (pagina 4 en verder) informeren wij u over de actuele stand van zaken en het proces van de relevante strategische dossiers over de hoofdinfrastructuur.

Raadsinformatiebrief

Communicatie

Alle dossiers kennen een aparte communicatie. Zowel vanuit de inhoud als het proces werken we continu samen met relevante partners. Verder zijn we druk bezig met public affairs en lobby in Maastricht, Den Haag, Duitsland en Brussel. Aanvullend hebben we daar waar nodig contact met marktpartijen.

Vervolgprocedure raad

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

- Proactieve participatie in de projecten/onderzoeken van de infradossiers;
- Continue samenwerking met relevante belanghebbenden (o.a. Min. IenW, Provincies Limburg en Noord-Brabant, (EU)regio, Supply Chain Valley, Ondernemend Venlo, 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

-

1 Algemeen

1.1 Bestuurlijk overleg MIRT / Leefomgeving

Jaarlijks vinden de bestuurlijke overleggen plaats tussen het Rijk en de regio's over MIRT (Meerjarenprogramma Infra Ruimte en Transport) en Leefomgeving. In het voorjaar ligt het accent op de leefomgeving, in het najaar op de infra. Deze vormen een belangrijk moment om de infra- en ruimte-opgaven van het Rijk in beeld te krijgen en afspraken te maken. Op 13 juni 2023 tijdens het bestuurlijk overleg Leefomgeving voor Zuid-Nederland is meer strategisch gesproken over de relevante Limburgse dossiers. Op 9 november 2023 heeft het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) voor Zuid-Nederland en de Goederenvervoercorridors plaatsgevonden. Daarbij is inhoudelijk gesproken over de projecten. Daarbij zijn voor Venlo de volgende dossiers besproken:

- SmartwayZ.NL / A67;
- Mobiliteitstransitie;
- Maaslijn;
- A73 knooppunt Zaarderheiken;
- Woon- en leefbaarheidsopgave Limburg;
- Basisnet Spoor;
- Spoorknoppunt Venlo
(Venlo Integraal Toekomstvast);
- Realisatiepact Venlo;
- 24/7-bediening Maasroute;
- Baarlo – Hout-Blerick.

BO MIRT 2023



Voor uitgebreide informatie over de dossiers en de

BO MIRT-afspraken hierover verwijzen we u naar de [RIB 2023-189](#) d.d. 30 november 2023.

Info

- [2023 06 23 Tweede Kamerbrief MIRT voorjaar 2023](#)
- [2023 06 23 Brief aan Provinciale Staten over BO Leefomgeving](#)
- [2023 11 13 Tweede Kamerbrief MIRT najaar 2023](#)
- [2023 11 13 Brief aan Provinciale Staten over BO MIRT najaar 2023](#)

1.2 MIRT-programma goederenvervoercorridor (GVC)

Inleiding

In het MIRT-programma goederenvervoercorridor werken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Min IenW), vier provincies (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg), het havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek samen aan het verbeteren twee goederen-corridors door Nederland.

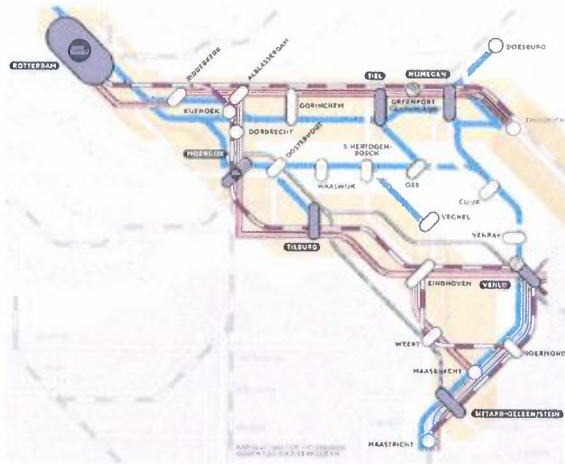
Op 9 november 2023 is bestuurlijk gesproken over het MIRT-programma en is via dezelfde brief als het BO MIRT gerapporteerd aan de Tweede Kamer en Provinciale Staten.

Raadsinformatiebrief

Stand van zaken MIRT-programma

Begin 2023 is een Toekomstagenda 2030 en een Uitvoeringsplan 2023 vastgesteld. De Toekomstagenda 2030 omvat de gezamenlijke ambitie, en geeft richting aan de samenwerking en gezamenlijke investeringen voor de komende 10 jaar in het programma. In het Uitvoeringsplan zijn de uit te voeren projecten en financiering opgenomen. Dit is een adaptief plan dat jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd wordt.

Daarnaast is een start gemaakt met monitoring en evaluatie om de samenhang en regie op corridorniveau te verstevigen.



Om de ambities op de vier beleidsthema's (economie, duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid) te behalen, hebben de corridorpartijen vier pijlers geformuleerd:

- Verbindingen: o.a. A67, Brabantroute Maas;
- Bovengemiddelde knooppunten: o.a. Venlo;
- Verduurzaming;
- Innovatie en Digitalisering.

Belangrijk onderdeel bij alle pijlers is de optimalisatie van de zeven bovengemiddelde logistieke knooppunten op de corridors, waaronder Venlo. Door deze knooppunten te versterken en beter te benutten, wordt de robuustheid en de doorstroming van de goederenvervoercorridors vergroot. Om de (inter)nationale concurrentiepositie te behouden is voor elk bovengemiddeld knooppunt een knooppuntplan opgesteld. Ook voor Venlo.

Knooppuntplan Venlo

De strategische richtingen van het nationale GVC-programma zijn vertaald in vijf vergelijkbare Venlose pijlers, te weten:

- Venlo verbonden;
- Multimodaal spoorknooppunt;
- Duurzame ruimtelijke ontwikkeling haven;
- Verduurzaming;
- Innovatie en Digitalisering.

Per pijler is een aantal maatregelen geformuleerd. Het resultaat is een knooppuntplan met een pakket aan concrete projecten en acties voor een toekomstbestendige integrale gebiedsontwikkeling van Venlo. Dit levert ook een bijdrage aan de versterking van de internationale goederenvervoercorridors. Het college heeft het knooppuntplan op 13 oktober 2022 vastgesteld. Dit besluit vormde input voor het volgende realisatiepact.



Knooppuntplan Venlo

Verknopen, Verbinden & Verduurzamen



Venlo, 11 oktober 2022

Raadsinformatiebrief

Realisatiepact

In het bestuurlijk overleg over het MIRT-programma Goederencorridors van 2022 hebben het Rijk en de regio afgesproken om voor het knooppunt Venlo (en Tilburg) een zogenaamd realisatiepact op te stellen. Een realisatiepact heeft niet primair tot doel om (grootschalige) investeringen te plegen, maar wel de basis hiervoor te leggen, een planvorming te formuleren en de eerste stappen te zetten (door gezamenlijk te kijken naar financieringsconstructies van Rijk, Regio, bedrijfsleven en Europa).

In de loop van 2023 hebben het Rijk en de regio gezamenlijk het realisatiepact Venlo opgesteld. Dit is op 9 november 2023 bij het BO MIRT vastgesteld. Daarbij hebben het Rijk en de regio het volgende afgesproken:

- Studie naar de ontwikkelkansen en no-regret-mogelijkheden voor het spoorgoederenvervoer op de as Gekkengraaf-Blerick-Venlo;
- 'Versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen' voor herstructurering, ontwikkeling en verduurzaming van het gehele havengebied opstellen;
- Onderzoek naar de locaties en (rand)voorwaarden van clean en local energy hubs;
- Aanhaken op landelijke initiatieven en pilots op het vlak van digitalisering en monitoring van binnenhavens, spoor en verslogistiek.

Om bovenstaand onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Venlo op te pakken hebben het Rijk, de Provincie en Venlo het streven afgesproken om € 2 mln. (50% Rijk en 50% regio) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op. Als eerste stap daarin investeren Rijk en regio (Provincie Limburg en gemeente Venlo) een bedrag van € 980.000. Op een later moment worden (afhankelijk van de voortgang) afspraken gemaakt over de resterende € 1.020.000.

Planning/Vervolgproces

Begin 2024 wordt in overleg met het Rijk en de Provincie een werkplan 2024 opgesteld met concretisering van de werkzaamheden op de vier onderdelen. Op sommige onderdelen is dit redelijk helder (Clean en Local Energy Hub) op andere nog wat minder (studie naar de ontwikkelkansen spoor en aanpak natte bedrijventerreinen).

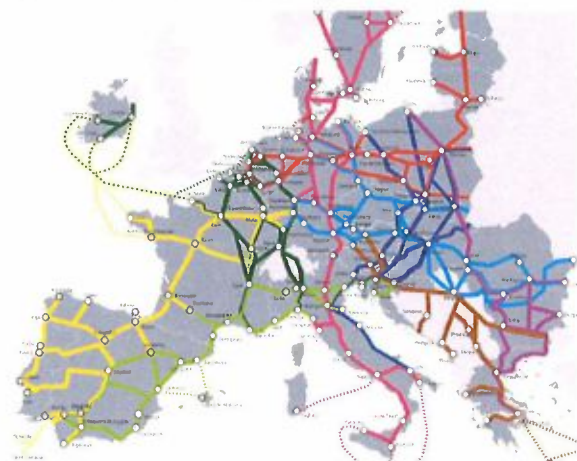
Financiën

De eerste concrete investering bedraagt € 980.000. Daarbij draagt het Rijk € 490.000 bij. Het regionale deel wordt beoogd te dekken uit de regionale investeringsagenda; waarbij Provincie en Venlo elk € 245.000 bij dragen. De Venlose bijdrage ad € 245.000 is gedekt in de bestemmingsreserve Regiodeal/Investeringsagenda (begroting 2024).

Info

- [Website www.topcorridors.com](http://www.topcorridors.com)

1.3 TEN-T herziening



De Europese Commissie is bezig met herziening van de verordening voor Transport uit 2013. Met de herziening wil de Europese Commissie inzetten op vergroening van het transport, vergroten van het marktaandeel van vervoer over het spoor en het water, opheffen van knelpunten in het TEN-T en het toevoegen van ontbrekende schakels aan de infrastructuur. Verder is de herziening bedoeld om het netwerk beter bestand te maken tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering en rampen.

Naast de reeds bestaande verbindingen (A67, A73, A74, Maas) en terminals op het TEN-T-netwerk worden de volgende (voor Venlo) relevante herzieningen/aanvullingen voorgesteld:

- De Brabantroute wordt opgenomen op het uitgebreid kernnetwerk (onderdeel van de internationale Rhine-Alpine-corridor);
- De Maaslijn wordt opgenomen in het uitgebreid kernnetwerk;
- Venlo krijgt de urban node status.

Planning/Vervolgproces

Op 18 december 2023 hebben het Europees Parlement en de Raad een politiek akkoord bereikt over de TEN-T-herziening. Begin 2024 zal het resultaat nog worden voorgelegd aan de lidstaten. Daarna moet de herziening moet worden gepubliceerd. Dit is voorzien voor het voorjaar van 2024. Daarmee wordt de TEN-T herziening vastgesteld.

Info

- [Website www.transport.ec.europa.eu/news-events/news](http://www.transport.ec.europa.eu/news-events/news)
- [2023 10 17 Tweede Kamerbrief Voortgangsbrief TEN-T Spoor](#)

2 WEG

2.1 SmartwayZ.NL - A67

Inleiding

Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken moet de doorstroming op de Europese transportas verbeteren. Het doel is vooral het terugdringen van de files, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar het doorgaand vrachtverkeer.



Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief van de A67 omvat de volgende maatregelen:

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



Waar staan we nu?

- Kleinschalige maatregelen:
 - De pechhavens op het Brabantse deel worden in 2024 aangelegd;

Raadsinformatiebrief

- De markering voor de aangepaste toe- en afritten loopt mee in het groot asfalt-onderhoudsbestek van 2026;
- De verhoogde bewegwijzering langs de A67 is eind '21 al gerealiseerd.
- Smart mobility-maatregelen:
 - Het mijden van de spits door stimuleren van de fiets en het OV is op 15 juni 2022 formeel gestart als onderdeel van Brainport Bereikbaar;
 - Op 20 juni 2023, is de opdracht getekend voor de aanleg van de banden-spanningsmeter vrachtverkeer.
- Verbreding A67 (Leenderheide-Geldrop)

In de kamerbrief van 19 september 2023 over de herprioritering van het Mobiliteitsfonds/ MIRT geeft Min IenW aan dat er door prijsstijgingen, beperkte stikstofruimte en personele krapte is besloten om een aantal projecten te pauzeren en de middelen en mensen van deze projecten door te schuiven naar instandhouding. In dit kader heeft Min IenW de verbreding van de A67 (tijdelijk) gestopt.

Bij het BO Leefomgeving van 23 juni 2023 heeft de regio Min IenW gevraagd extra aandacht te hebben voor de veiligheidsissues op de A67 en stelt voor hier een quick scan te doen naar wat wél mogelijk is.

Heroriëntatie SmartwayZ.NL

De Programmaraad SmartwayZ.NL heeft op 5 oktober 2023 het proces van heroriëntatie afgerond. Het Rijk en regio bevestigen dat SmartwayZ.NL de integrale tafel is voor het gebiedsgerichte strategische gesprek over bereikbaarheid in Zuid-Nederland. SmartwayZ.NL werkt aan een multimodale agenda en een nieuw werkprogramma 2024-2027. De multimodale agenda wordt het uitgangspunt voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland. Het streven is om tijdens het BO MIRT van 2024 beslissingen te nemen over een adaptief ontwikkelpad (inclusief eerste maatregelen).

Planning/vervolgproces

De ambtelijke projectgroep van de wegverbreding van de A67 is afgebouwd totdat het project opnieuw wordt ingepland voor besluitvorming. Naar verwachting wordt de A67 (op zijn vroegst) ergens tussen 2025 en 2030 weer opgepakt.

Inzet Venlo

Venlo is via Trendsportal (Noord-Limburg) aangehaakt bij SmartwayZ.NL. Het bestuurlijk overleg van Trendsportal wil wethouder Pollux voordragen als vertegenwoordiger van Noord-Limburg voor de programmaraad van SmartwayZ.NL.

Financiën

Het budget voor de A67 Leenderheide-Geldrop is naar aanleiding van bovengenoemde herprioritering afgeroomd. Er blijft € 77 mln beschikbaar.

Raadsinformatiebrief

De smartmobility en kortetermijnmaatregelen zijn geraamd op € 17 mln. Deze kosten worden gedragen door het Rijk, de provincie Noord-Brabant en een klein gedeelte door de provincie Limburg. Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Info

- [2023 06 23 Tweede Kamerbrief MIRT voorjaar 2023](#)
- [2023 06 23 Brief aan Provinciale Staten over BO Leefomgeving](#)
- [2023 09 19 Tweede Kamerbrief herprioritering Mobiliteitsfonds-MIRT](#)
- [Website www.smartwayz.nl/nl](http://www.smartwayz.nl/nl)

2.2 Truckparking James Cookweg

Uw raad heeft in november 2019 (met de vaststelling van de programmabegroting (raadsbesluit 2019-51) besloten om de (betaald) truckparking op de James Cookweg uit te breiden met 165 vrachtautoparkeerplaatsen tot bijna 400 plaatsen.

Op 8 mei 2023 is de uitgebreide Truckstop Venlo in aanwezigheid van Min lenW, Provincie, gemeente en Ondernemend Venlo geopend. Daarmee heeft Venlo een substantiële bijdrage geleverd aan de doelstelling van het MIRT-programma Goederencorridors om 2400 extra beveiligde parkeerplaatsen te realiseren op de corridor van Rotterdam tot aan de Duitse grens.



Nu vindt nog de financiële afhandeling plaats. Voor de volledige laatste stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2023-85 d.d. 20 december 2023).

Laadplein

Om een impuls te geven aan de verduurzaming van het wegtransport heeft Truckstop Venlo eind 2022 het plan opgevat om laadpalen voor elektrische vrachtauto's (laadplein) te realiseren. Daarvoor heeft ze begin 2023 de firma Milence (een samenwerkingsverband van o.a. Mercedes, MAN, Scania en Volvo) in de arm genomen. Samen hebben ze in het voorjaar van 2023 een concreet plan ontwikkeld om op de uitbreiding van de truckparking een laadplein met 4 laadpalen te ontwikkelen (in totaliteit 8 laadplekken).

Het plan bestaat uit twee fasen. In fase 1 (Q4 2023) wordt één laadpaal gerealiseerd, en in fase 2 (Q2/Q3 2024) drie laadpalen. Daarmee zijn eind 2024 vier laadpalen met in totaal acht oplaadpunten gereed.

Raadsinformatiebrief

In het kader van de rijkssubsidie voor Living Lab Heavy Duty hebben de initiatiefnemers het plan voortvarend opgepakt en rond de zomer 2023 ingediend bij de gemeente. Alle benodigde toetsen voor vergunningen zijn in het najaar van 2023 doorlopen. Op dit moment wordt nog de huur- en/of erfpachtovereenkomst aangepast. Op 7 december 2023 is eerste laadpaal opgeleverd.



2.3 A73-Knooppunt Zaarderheiken



Verdubbeling oostelijke parallelbaan

Op de A73 richting het noorden staat voor knooppunt Zaarderheiken bijna dagelijks file. Om de verkeersdrukke aan te kunnen verbreedt Rijkswaterstaat (RWS) de oostelijke parallelbaan van de A73 (in noordelijke richting). Voor deze verdubbeling heeft de Minister op 24 januari 2017 de startbeslissing genomen, en is in 2020 het (ontwerp)tracébesluit (OTB) opgeleverd.

Geluidsmaatregelen

Door de sterke verkeersgroei (door de openstelling) van de A74 is op de A73 ter hoogte van Blerick een 'nalevingsknelpunt geluid' ontstaan: er worden geluidproductieplafonds (GPP's) overschreden.

Om de geluidsproblemen op te lossen zet het Rijk in op:

- dubbellaags ZOAB op de extra rijstrook
- ophogen van de bestaande schermen/geluidswallen aan Blerickse zijde met 2 à 3 m over ruim 1 km bij de Vossener (N273), Klingerberg en bij de Eindhovenseweg.

Door deze maatregelen gaat het geluidsniveau ter plaatse omlaag ten opzichte van de huidige situatie. Op de overige plekken (Boekend) rondom het tracé blijft de geluidsbeleving nagenoeg gelijk (max 0,5 dB toename).



Waar staan we nu?

Door een uitspraak van de Raad van State begin 2020 over het Tracébesluit ViA15 is onderhavig project 'stil gelegd'. Medio juni 2022 heeft de minister van IenW aangegeven dat er aanvullende stikstofberekeningen moeten worden uitgevoerd. Omdat niet alle berekeningen tegelijk kunnen worden uitgevoerd heeft de Minister keuzes gemaakt. Hierbij is de verbreding van de A73-Zaarderheiken aangemerkt als een prioritair project.

Raadsinformatiebrief

Bij het bestuurlijk overleg over de Leefomgeving op 23 juni 2023 is gesproken over A73-Zaarderheiken. Daarin heeft Min. IenW aangegeven dat er (mede gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie) voor onderhavig project binnen afzienbare tijd een oplossing kan worden gevonden. Bij het BO MIRT op 9 november 2023 hebben het Rijk en de Provincie afgesproken om bij voorkeur voor het einde van 2023 duidelijkheid te hebben over inhoud en bemensing van het project (in elk geval voor het BO Leefomgeving van voorjaar 2024). Zodra het Rijk duidelijkheid heeft, verkent de regio haar mogelijkheden om aan personele capaciteit bij te dragen.

Inzet Venlo?

Om het substantieel knelpunt op het hoofdwegennet rondom de stad op te lossen is er ons veel aan gelegen om het project, ondanks de herprioritering van het Rijk, binnen afzienbare tijd te realiseren. Daarom zijn we in overleg met de Provincie om te bezien hoe we een personele bijdrage kunnen leveren om het project alsnog 'over de streep te trekken'.

Financiën

De totale kosten van het project zijn mede door de vertragingen opgelopen tot € 7,2 mln. Min. IenW en de Provincie Limburg staan beide garant voor 50% van de kosten. De Provincie geeft in brief van 30 sep 2022 aan dat zij haar projectbijdrage ad € 3,6 mln als maximumbedrag beschouwt. Zij wil niet bijdragen aan meerkosten als gevolg van (verdere uitstel door) de stikstofdiscussie.

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project. Wel wordt in overleg met de provincie bezien hoe we een personele bijdrage kunnen leveren.

Planning

Door de onzekerheid rondom stikstof en de persoonlijke inzet is de planning ongewis. De regio verwacht in het voorjaar van 2024 duidelijkheid te krijgen van het Rijk over de verdere planning van het project.

Info

- [2023 11 13 Tweede Kamerbrief MIRT najaar 2023](#)
- [2023 11 13 Brief aan Provinciale Staten over BO MIRT najaar 2023](#)
- [Website \[www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a73-uitbreiding-oostelijke-parallelbaan-knooppunt-zaarderheiken\]\(http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a73-uitbreiding-oostelijke-parallelbaan-knooppunt-zaarderheiken\)](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/a73-uitbreiding-oostelijke-parallelbaan-knooppunt-zaarderheiken)

2.4 Vrachtwagenheffing

Inleiding

Het Rijk heeft bepaald dat in navolging van omringende landen een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd.

Het Rijk wil daarmee dat het vrachtverkeer betaalt voor het gebruik



van de weg én de Nederlandse vervoerssector innoveren en verduurzamen. Als de heffing wordt ingevoerd, gaat de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens fors omlaag en verdwijnt het Eurovignet.

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

Waar staan we nu?

Op 1 januari 2023 zijn enkele artikelen van de Wet vrachtwagenheffing in werking getreden, waarmee de realisatiefase van start is gegaan. Min IenW heeft daarvoor uitvoeringsovereenkomsten afgesloten met een aantal uitvoerende Rijksdiensten. Zo bereidt de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) de aanbesteding van waarnemingsapparatuur voor, en werkt ze aan de inrichting van een ICT-platform voor het heffingssysteem.

Op 1 september is de aanbesteding gestart voor de registratie van kilometers van vrachtverkeer, inning en afdracht van vrachtwagenheffing

In oktober 2023 is de internetconsultatie van de conceptregeling gehouden. We hebben deze consultatie onder de aandacht gebracht van Ondernemend Venlo en Supply Chain Valley.



Parallel aan de realisatie werkt Min IenW aan een voorstel voor de terugsluis van de opbrengsten van de regeling. Samen met de vervoerssector heeft het Rijk een subsidieprogramma opgesteld voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport (concept-meerjarenprogramma 2026-2030), zoals aanschaf van elektrische vrachtwagens, laadinfrastructuur, waterstof-vrachtwagens en -tankstation.

Financiën

De invoeringskosten bedragen € 400 mln; de jaarlijkse exploitatiekosten € 100 – 125 mln. Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Raadsinformatiebrief

Planning

In de realisatiefase, die begin 2023 is gestart, zijn twee stappen te onderscheiden:

Het aanbestedingstraject en gunning (1,5 à 2 jaar);

- Realisatie van het systeem, inclusief testen (2 à 2,5 jaar).
- Naar verwachting zal de vrachtwagenheffing dus eind 2026 of begin 2027 starten.

De terugsluismaatregelen worden parallel aan het heffingstelsel voorbereid, zodat beide gelijktijdig in werking kunnen treden.

Info

- [Website www.vrachtwagenheffing.nl/](http://www.vrachtwagenheffing.nl/)
- [2023 06 08 Tweede Kamerbrief over voortgang vrachtwagenheffing](#)

2.5 Onderdoorgang Vierpaardjes



Om de verbinding tussen Venlo-Zuid en het centrum van Venlo te verbeteren heeft uw raad in juni 2017 ingestemd met de onderdoorgang van de Vierpaardjes. De afgelopen jaren is het plan uitgewerkt in een concreet ontwerp met alle bijbehorende studies en vergunningen. Na de zomer 2023 zijn we daadwerkelijk gestart met de ondertunneling.

In 2023 zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- jan: Europese subsidieaanvraag uit Connecting Europe Facility (CEF);
- feb: akkoord bewoners en gemeente over aankoop van de woningen;
- jun: fiets-/voetgangersverbinding naar Guliksebaan;
- jun: toekenning Europese CEF-subsidie ad € 9,0 mln;
- jun-aug: herinrichting Willem van Bommelstraat;
- okt: start bouwterrein;
- nov: amoveren woningen.

Voor de laatste stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2023-85 d.d. 20 december 2023).



3 SPOOR

3.1 Spoorvisie

Inleiding

De gemeenteraad heeft op 25 november 2020 de Spoorvisie Venlo vastgesteld (Raadsbesluit 2020-40). Aanvullend op alle lopende spoorprojecten is een aantal aanvullende acties in gang gezet c.q. aangehaakt op lopende projecten, te weten:

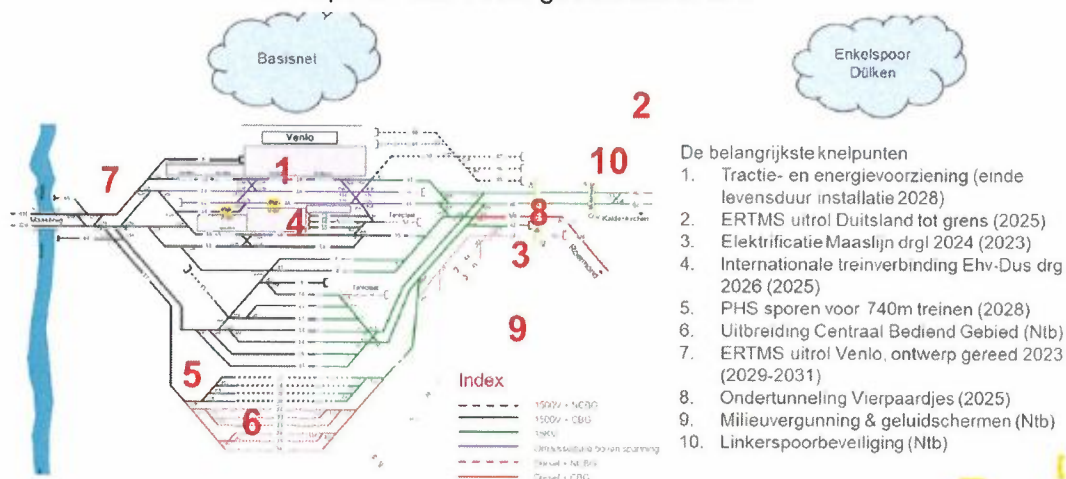


Studie spoorknoop Venlo Integraal Toekomstvast

Naar aanleiding van de vele spoorse opgaven in en om Venlo heeft ProRail begin 2021 de opdracht gekregen van Min IenW om (in het kader van het MIRT-programma Goederenvervoerscorridors) een integrale studie te verrichten naar alle onderdelen op het emplacement: spoorinfra, station- en transfervoorzieningen én leefbaarheid en klimaatadaptatie.

Hiervoor heeft ProRail in de loop van 2022 een eerste globale oplossingsrichting voor het emplacement opgesteld. Aan de hand van deze oplossingsrichting is een aantal aanvullende studies uitgevoerd:

- Studie naar inrichting station, vorm en omvang stationstunnel, vormgeving opstellen van treinen en de verduurzaming van het emplacement;
- Verkenning naar een nieuwe locatie voor de nieuwe spanningssluis tussen Duitsland en Nederland.
- Quick-scan naar wachsporen van 740m goederentreinen.



Bovenvermelde studies zijn afgerond, en zijn vastgelegd in een concept-Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen. Deze geeft een totaalbeeld op het spoor in Venlo voor de komende decennia (inclusief effectenrapport en kostennotitie). Daaruit blijkt dat de realisatiekosten van het emplacement erg hoog zijn; ca. € 500 mln. Behoudens enkele 'kleinere' reserveringen (spanningssluis: € 25 mln, 740m spoor: € 25 mln, linkerspoorbeveiliging: € 2,5 mln, perron-aanpassing IC Eindhoven-Venlo-Düsseldorf: € 7,5 mln) heeft Min IenW (als verantwoordelijke voor het spoor) geen verdere financiële reserveringen gedaan. Min IenW heeft in juni 2023 aangegeven vast te willen houden aan de bestaande budgetten voor Venlo en heeft ProRail gevraagd om goedkopere en eenvoudiger inpasbare alternatieven voor zowel het emplacement als de

Raadsinformatiebrief

spanningssluis uit te werken. De alternatieven worden in maart 2024 afgerond. Naar verwachting leidt dit in het voorjaar 2024 tot besluitvorming over de spanningssluis en 740m lange sporen.

Ondanks de beoogde stop van de Verkenning door Min IenW willen wij samen met de Provincie dat (delen van) de studie wel doorgaan. (Een goed voorbeeld hiervan is het opheffen van het Niet Centraal Bediende Gebied (NCBG). Een machinist moet nu zélf de wissels omleggen door het ontbreken van centrale sturing op de sporen 17 t/m 26.) Dit hebben wij diverse keren bestuurlijk kenbaar gemaakt naar Min IenW, Provincie en ProRail:

- 23 mrt: overleg Venlo Integraal Toekomstvast;
- 10 jun: mail aan Min IenW en ProRail met verzoek om vervolg bestuurlijk overleg;
- 12 jul: Programmaraad Goederenvervoercorridors;
- 9 nov: BO-MIRT Zuid-Nederland én BO MIRT Goederenvervoercorridors.

Bij het bestuurlijk overleg over het MIRT van november 2023 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Rijk en regio kijken uit naar het resultaat van de ProRail-Verkenning 'Venlo Integraal Toekomstvast'. In het tweede kwartaal van 2024 vindt een bestuurlijk overleg plaats.
- De uitvoering van de gefinancierde maatregelen 740 m lange wachtsporen en spanningssluis zijn cruciaal voor het versterken van knooppunt Venlo. Deze worden opgepakt binnen het MIRT-programma Toekomstvast spoor Zuid-Nederland.
- Binnen het MIRT-programma Goederencorridors (Realisatiepact Venlo) wordt een gezamenlijke studie opgepakt naar de ontwikkelkansen en no-regret-mogelijkheden op de as Gekkengraaf-Blerick-Venlo met betrekking tot het spoorgoederenvervoer.

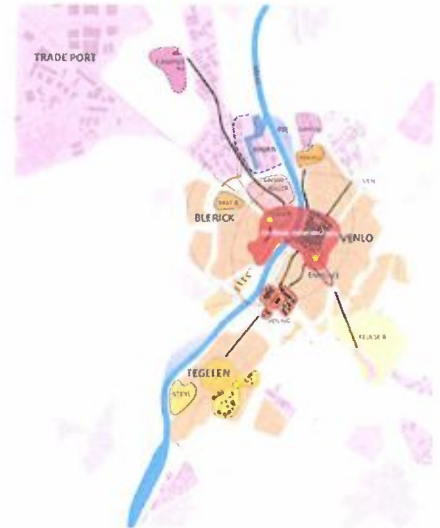
Handelingsperspectief station Venlo en Blerick

In het verlengde van de spoorvisie is in 2021 voor de stations van Venlo en Blerick een zogenaamd handelingsperspectief OV-knooppunt ontwikkeld. Daarbij is de huidige en toekomstige situatie in kaart gebracht, inclusief de kansen en knelpunten. In het voorjaar van 2022 hebben we de belangrijkste conclusies ervan onder de aandacht gebracht van Min IenW. Deze zijn meegenomen in de landelijke 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2024' die op 24 juni 2022 naar de Tweede Kamer is gestuurd. Beide stations zijn daarin opgenomen als knooppunt met een complexe opgave.



Op 9 februari 2023 heeft de staatssecretaris de Stationsagenda naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze bevat een visie rondom stations voor 2040 (inclusief governance, sturing en financiering). De uitvoeringsagenda beschrijft welke stappen de komende jaren gezet moeten worden om de ambities van de Stationsagenda waar te maken.

Afgelopen jaar hebben we de Ontwikkelingsstrategie Venlo ontwikkeld. Deze is in december 2023 en januari 2024 aan uw raad gepresenteerd. Deze geeft vorm en inhoud aan de doelen van de visie Venlo 2040, en geeft richting aan de doorontwikkeling van een schaa sprong van Venlo voor de lange termijn. Een van de uitgangspunten daarbij is dat Venlo moet groeien om de leefbaarheid en het voorzieningenniveau op peil te houden. Dit doen we door zoveel mogelijk binnen het centraal stedelijk gebied, en bij voorkeur in de directe nabijheid van de drie stations, te verdichten. Dit gaat hand-in-hand met vergroening, klimaatadaptatie en verduurzaming. Maar ook met het verbeteren van de actieve mobiliteit in het centraal stedelijk gebied (lopen en fietsen). De dorpen ontwikkelen we op basis van lokale en sociaal maatschappelijke behoeften.

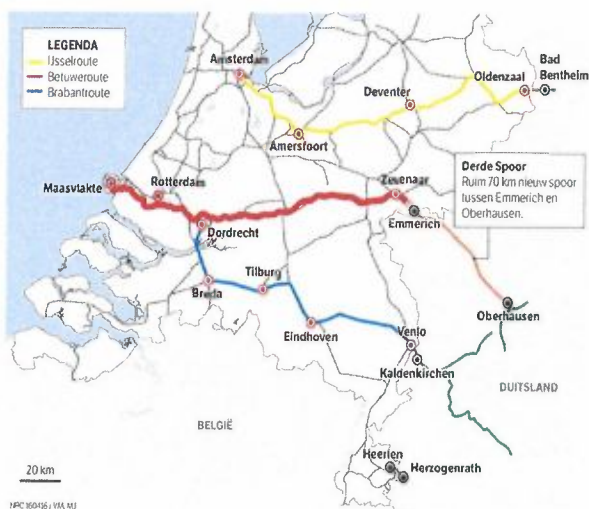
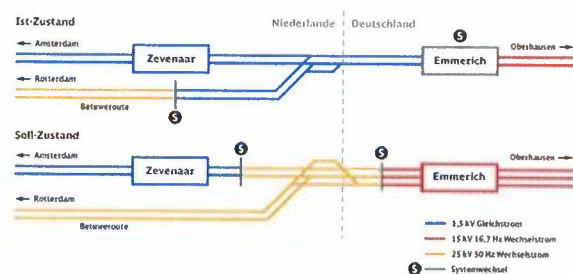


Het is nu zaak om de Ontwikkelingsstrategie te vertalen in concrete plannen. Het Rijk heeft bij het BO MIRT van november 2023 de regio uitgenodigd om de mogelijkheden van grootschalige woningbouw rondom de OV-knooppunten te onderzoeken en uit te werken. Momenteel vinden de eerste inventarisaties plaats.

3.2 3e spoor Betuweroute

Inleiding

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 een extra spoor aangelegd tussen de grens en Oberhausen (3



km in Nederland en 70 km in Duitsland).

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.

Het werk is gestart in 2016. De twaalf benodigde bouwvergunningen voor de bouw van het extra spoor vergen echter veel meer tijd dan verwacht. Daarom is de verwachte einddatum circa 2030.

Raadsinformatiebrief

80 weken-periode

Om de bouw van bruggen over de Lippe en het Wesel-Dattelnkanaal mogelijk te maken is in de periode van november 2024 tot mei 2026 (80 weken) slechts een enkelspoor beschikbaar is. Gedurende 20 weken (niet aaneengesloten) is er zelfs sprake van een volledige afsluiting. In die periode worden veel treinen omgeleid via Venlo. Dit betekent dat niet alle goederentreinen van/naar Venlo worden gefaciliteerd en de reizigerstrein RE13 naar Duitsland tijdens de weken van volledige stremming vervangen wordt door een bus.

Spoorboog Meteren:

Er wordt bij Meteren een spoorboog gerealiseerd (van zuid naar west v.v.) om vanaf de Betuweroute de Brabante route te kunnen bereiken. Hierdoor kunnen goederentreinen van Rotterdam via de Betuweroute en Den Bosch-Eindhoven naar Venlo rijden. In september 2023 is de aanbesteding voor deze spoorboog gegund. In 2024 wordt gestart met de bouw.

Inzet Venlo

Wij zetten vooral in op de impact van het omgeleide spoorvervoer, zodat de overlast voor Venlo zo veel mogelijk beperkt blijft. Concreet zetten we daarbij in op:

- Zoveel mogelijk capaciteitsruimte voor het goederenvervoer van/naar Venlo;
- Treinen met gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute leiden, ondanks de gedeeltelijke afsluiting.
- De RE13-trein naar Düsseldorf zo weinig mogelijk vervangen door bussen.



Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Door de onzekerheid over de procedures aan Duitse zijde is geen formele einddatum bekend. Ingebruikname van het derde spoor in 2030 (of nog later) lijkt steeds realistischer te worden.

Info

- [Website ProRail www.prestaties.prorail.nl/derdespoor](http://www.prestaties.prorail.nl/derdespoor)

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 tot een robuust basisnet komen.



Raadsinformatiebrief

Evaluatie Basisnet Spoor (kamerbrief 17 oktober 2023)

In 2017 heeft de staatssecretaris de werking van het Basisnet voor het eerst geëvalueerd. De onderzoekers constateerden tekortkomingen in het systeem. Zij onderschreven wel de waarde van het Basisnet om de risico's van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen beheersbaar te maken. Eén van de aanbevelingen was dat de transportroutes robuuster moeten worden voor schommelingen en toename van het vervoer.

Medio juli 2023 is de tweede evaluatie van het Basisnet Spoor opgeleverd. De belangrijkste conclusies zijn sinds de vorige evaluatie niet veranderd, te weten:

- De risicoplafonds leveren niet de gewenste balans tussen de verschillende maatschappelijke belangen;
- De huidige regelgeving biedt niet de nodige wettelijke handvatten om ervoor te zorgen dat risicoplafonds gerespecteerd worden;
- Risicoplafonds leiden af van de werkelijke veiligheidsvragen;
- Routeren als wettelijk instrument is geen duurzame oplossing.

Op basis van deze conclusies bevelen de onderzoekers het volgende aan:

- Besluitvorming moet plaatsvinden op basis van een langetermijnvisie spoorgoederenvervoer en een integrale afweging tussen de binnenstedelijke woningbouwopgaven, het spoorgoederenvervoer en de energietransitie;
- Een actief locatiebeleid is noodzakelijk voor de import van nieuwe stromen, maatregelen om het vervoer te verminderen en te werken aan alternatieven voor het spoorvervoer (buisleidingen);
- De opgave van het Basisnet Spoor vereist een gezamenlijk aanpak door Rijk, bedrijfsleven en decentrale overheden;
- Er moet een eenduidig beeld komen tussen partijen over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden zodat de discussie zich richt op beheersing van risico's in plaats van op de naleving van de risicoplafonds.

Hoe nu verder?

Mede naar aanleiding van de motie Minhas c.s. in de Tweede Kamer werkt Min IenW aan nieuw beleid voor een robuust Basisnet. Staatssecretaris Heijnen van Min IenW heeft in haar kamerbrief van 17 oktober 2023 vijf uitgangspunten geformuleerd voor de nadere invulling van het Robuust Basisnet Spoor, namelijk:

- Risicoplafonds worden vervangen door vaste aandachtsgebieden en een vaste basisveiligheidsafstand. Daarmee wordt de onzekerheid over de risicocontouren weggenomen;
- Voor de risicoverantwoording binnen de aandachtsgebieden is een vaste set maatregelen opgesteld. Daarmee worden de effecten van ongevallen beter beheersbaar;
- Elke vijf jaar vindt een verkenning naar de ontwikkelingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (inclusief scenario-analyses);
- Jaarlijks monitoren van het vervoer van gevaarlijke stoffen (incl. afspraken);
- Het Rijk en de decentrale overheden bespreken de resultaten van de verkenning en de monitoring (en eventuele maatregelen, locatiebeleid en modaliteitsbeleid).

Raadsinformatiebrief

De boodschap aan gemeenten luidt, dat zij zelf de risico's moeten afwegen bij veranderingen in de ruimtelijke ordening. De bescherming van het Rijk bestaat uit begrenzing van het plaatsgebonden risico en uit handhaving van (Europese) regels over de veiligheid van de infrastructuur, rijdend materieel en menselijk handelen. Beheersing van de hoogte van het groepsrisico valt daarmee weg uit de systematiek van het Basisnet.



Jaarverslag basisnet spoor 2022

Staatssecretaris Heijnen heeft op 17 oktober 2023 het jaarverslag van het Basisnet 2022 naar de Tweede Kamer verstuurd. Hieruit blijkt dat in 2022 op een paar baanvakken het aantal ketelwagons hoger is dan de referentie-aantallen; vooral op de Brabantroute.

JAAR 2022	A	B2	B3	C3	D3	D4
Tongelre-Gekkengraaf	8012	540	0	8118	1271	270
Gekkengraaf-Blerick	5707	281	0	7392	419	270
Blerick-Venlo	5788	294	0	7366	442	268
Venlo-Kkirchen	8254	908	0	7386	1026	268
Venlo-Roermond	2466	614	0	25	584	0
Nijmegen-Blerick	51	5	0	21	22	0

A	brandbaar gas
B2	toxisch gas
B3	chloor
C3	brandbare vloeistof
D3	toxische vloeistof
D4	toxische vloeistof

Ondanks hogere aantallen voldoet de situatie in Venlo aan de wettelijke norm van Basisnet Spoor, omdat er binnen de risicocontouren geen woningen staan.

Ammoniakconvenant OCI Nitrogen Geleen

Op 23 juni 2022 is het convenant beheersing ammoniak transporten over het spoor OCI Nitrogen Geleen afgesloten. Hiermee willen de partijen (Min IenW, OCI en de Provincie Limburg) het ammoniakvervoer blijvend beperken en inzicht geven in het vervoer. In de loop van 2023 is het convenant geëvalueerd. De drie partners zijn tevreden over het convenant. Daarom is het verlengd tot 31 december 2026.

Inzet Venlo

Venlo deelt de zorg dat de risicoplafonds structureel overschreden blijven worden. Daarom heeft onze inzet zich het afgelopen jaar vooral gericht op:

- Deelname aan het bestuurlijk overleg Brabantroute, waar gemeenten, veiligheidsregio's en provincies gezamenlijk het belang van de veilige leefomgeving bepleiten bij de totstandkoming van het nieuwe rijksbeleid;
- Aandacht vestigen op de verbetering van veiligheid door modal shift, zoals verplaatsing van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar water en buisleidingen. De Delta Rhine Corridor kan het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen via de Brabantroute en daarmee door Venlo mogelijk verminderen.

Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Omdat de berekeningen van de veiligheidscontouren complexer zijn gebleken dan verwacht hanteert Min IenW geen vaste planning. Zodra de pilots zijn uitgevoerd en de evaluatie van het huidige stelsel gereed is koppelt Min IenW de resultaten terug aan de Tweede Kamer.

Info

- [2023 07 19 Eindrapport Evaluatie Basisnet](#)
- [2023 10 17 Tweede Kamerbrief over jaarverslag basisnet 2022 en voortgang Robuust Basisnet \(incl. jaarverslag 2022\)](#)
- [Website www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/](http://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/spoor/)

3.4 Emplacementenproject: Externe Veiligheid

Inleiding

Sinds 2015 werkt Min IenW aan algemene regels voor sporemlacements. Er zijn onverklaarbare verschillen in veiligheidsmaatregelen die bevoegde gezagen hebben opgelegd in vergunningen. Min IenW wil dit veranderen en streeft naar een toekomstvast geheel van landelijke uniforme afspraken voor de behandeling van treinen met gevaarlijke stoffen op de emplacements.

In 2018 zijn de voorlopige bevindingen voorgelegd aan de bestuurlijke tafel die speciaal voor dit project is ingericht. De harmonisatie bestaat uit:

- De vergunningplicht vervalt en er komen algemene regels. De beheersing van risico's voor de omgeving gaat naar het Basisnet en valt daarna onder de verantwoordelijkheid van de minister. De gemeente kan geen eisen meer stellen aan het aantal wagens met gevaarlijke stoffen en ook niet aan de bedrijfsvoering;
- De emplacements worden verdeeld in categorieën op basis van het aantal handelingen op het emplacement én omgevingskenmerken (b.v. bebouwingsdichtheid);
- Er komt een verplicht pakket van maatregelen per categorie. De maatregelen moeten gevaarlijke situaties voorkomen dan wel beheersbaar maken. Het maatregelenpakket is gekoppeld aan de emplacementscategorie, waarbij geldt: hoe hoger het risico, hoe groter het maatregelenpakket. De gemeente is toezichhouder op deze maatregelen;



- Ieder emplacement krijgt één contour waarmee het plaatsgebonden risico is begrensd. Het onderscheid tussen doorgaande en rangerende treinen vervalt;
- Op het maatregelenpakket blijft maatwerk mogelijk. Een maatwerkcommissie gaat onafhankelijk en deskundig advies verstrekken;
- Voor het bestuurlijk overleg na inwerkingtreding, monitoring en evaluatie zijn procesafspraken gemaakt;

Raadsinformatiebrief

Waar staan we nu?

In de afgelopen vijf jaar heeft het kernteam van het project de openstaande punten met wisselend tempo opgepakt. In december 2023 werd opnieuw de bestuurlijke tafel geraadpleegd omdat er op onderdelen geen consensus was bereikt. De nog af te hechten punten zijn:

- De kosten van de maatwerkvoorschriften die verder gaan dan het standaardpakket;
- De overgangperiode is nog niet uitgewerkt. Overal moeten er voorzieningen bij of af. Wanneer moet de feitelijke situatie in overeenstemming zijn met de maatregelpakketten;
- Samenhang met de Wet Veiligheidsregio is van belang. Het niveau van de basis-brandweezorg bepaalt iedere regio voor zich en is dus niet overal gelijk. Zoals de beschikbaarheid van een schuimblusvoertuig. Dat is van invloed op de benodigde voorzieningen op het spooreplacement.
Daarnaast geeft de wet de bevoegdheid aan veiligheidsregio's om een bedrijfsbrandweer aan te wijzen als de activiteiten een bijzonder risico voor de omgeving kunnen veroorzaken.

Inzet Venlo

Venlo zit aan tafel bij de bestuurlijke overleggen. Onze inzet blijft (conform onze brief van 1 april 2021) onverminderd:

- In stand houden en blijven onderhouden van de aanwezige voorzieningen op het emplacement van Venlo;
- Ontbrekende voorzieningen op emplacement Blerick zo snel mogelijk realiseren;
- Een vertreksituatie zónder saneringssituaties als gevolg van de nieuwe contour voor het plaatsgebonden risico. Wij willen inzicht in deze risicocontour, die bepalend is voor eventuele nieuwbouw in de buurt van emplacement Venlo;
- De ontwikkeling van het Robuust Basisnet kan gevolgen hebben voor de risico's op de spooreplacements. Wij willen daarover geïnformeerd worden.
- Verschaffen van duidelijkheid wanneer de bevoegdheid voor de omgevingsveiligheid precies wordt overgedragen.

Financiën

De kosten van de benodigde voorzieningen voor externe veiligheid op beide emplacementen zijn globaal geraamd. Voor het emplacement Venlo bedragen de kosten € 0,4 à 0,8 mln. De voorzieningen op emplacementen Blerick zijn geraamd op € 3 à 6,6 mln.

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Volgens de planning formuleert de bestuurlijke tafel in april 2024 een advies aan de staatssecretaris, ook over de nog openstaande punten. Daarna volgt het wetgevingstraject. De verwachting is dat de wet- en regelgeving medio 2025 in werking kan treden.

Info

- [2023 10 17 Tweede Kamerbrief over jaarverslag basisnet 2022 en voortgang Robuust Basisnet](#)

3.5 Treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf



De Provincie Limburg heeft afgelopen tien jaar onderzoek gedaan naar vier grensoverschrijdende treinverbindingen in Limburg, waaronder Eindhoven-Venlo-Düsseldorf.

De opgave van dit project is om in december 2026 een directe trein van Eindhoven naar Düsseldorf te rijden. De reistijd wordt dan bijna een kwartier korter (circa 1,5 uur), en de reiziger hoeft niet meer over te stappen in Venlo. Regionalverkeer Start Deutschland (een dochteronderneming van DB Regio) start dan met de regionale treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf. Hiervoor zijn twintig nieuwe multicourante Flirt-treinen besteld, die plaats bieden aan 375 passagiers. Deze rijden in Nederland als intercity, en in Duitsland als een sprinter.

Voor de lange termijn is de ambitie om een intercity op het volledige traject Eindhoven – Düsseldorf te rijden. Harde voorwaarde hiervoor is de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken.

Waar staan we nu?

Op 14 september 2022 hebben vertegenwoordigers van het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) en Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Mönchengladbach het vervoerscontract voor de regionale expreslijn 13 (RE 13) ondertekend met Start Deutschland.

Begin 2023 is een besluit genomen over de voorkeursvariant voor de benodigde infraaanpassingen in Eindhoven en Venlo en op het baanvak Eindhoven-Venlo. ProRail werkt deze variant nu verder uit in een concrete planuitwerking. De planning van deze perronaanpassing is nog niet bekend gemaakt door Min IenW.



Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Voor de realisatie van de treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf-Hamm in december 2026 zijn de volgende tussenstappen bekend:

- 2025 afronden benodigde infrastructurele maatregelen rond Eindhoven.
- 2025 uitwerking op gebied van ticketing gereed.
- Dec 2026 start directe treindienst Eindhoven-Düsseldorf.

Info

- [2022 05 17 Tweede Kamerbrief over internationaal personenvervoer](#)
- [2023 07 07 Tweede kamerbrief over ontwikkelingen internationaal personenvervoer](#)

3.6 Spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken

Het spoor naar Duitsland bestaat tussen Kaldenkirchen en Dülken uit 12 km enkelspoor. Dit beperkt voor zowel Venlo als Zuid-Nederland het grensoverschrijdende spoorvervoer. Het personenvervoer wordt beperkt doordat er geen intercitytrein kan rijden 'bovenop' de bestaande RE 13. Het goederenvervoer wordt beperkt doordat goederentreinen moeten uitwijken naar rustige tijden. Het capaciteitstekort blijkt heel concreet uit de overbelastverklaring van DB Netz van 7 december 2018.

'Missing links' in hogesnelheidsnetwerk



Waar staan we nu?

Met de vaststelling van het BundesVerkehrsWegePlan (BVWP) op 2 december 2016 heeft de Duitse Bundestag de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken (project 'Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt Odenkirchen') vastgelegd in de Duitse spoorwegbouwwet. Daarbij heeft Duitsland een 'harde' koppeling gelegd tussen de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken en de 3RX. Sindsdien zijn er geen relevante ontwikkelingen.

Inzet Venlo

De gemeente Venlo zet, samen met de provincie Limburg, onverminderd in op de verdubbeling van het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken.

Financiën

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

Planning

Er is geen planning bekend.

Info

- [Website Duits VerkehrsMinisterium www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-025-V01/2-025-V01.html](http://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-025-V01/2-025-V01.html)
- [2023 07 07 Tweede Kamerbrief over ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor](#)
- [2023 06 05 Werkprogramma Internationaal Spoor 2022](#)

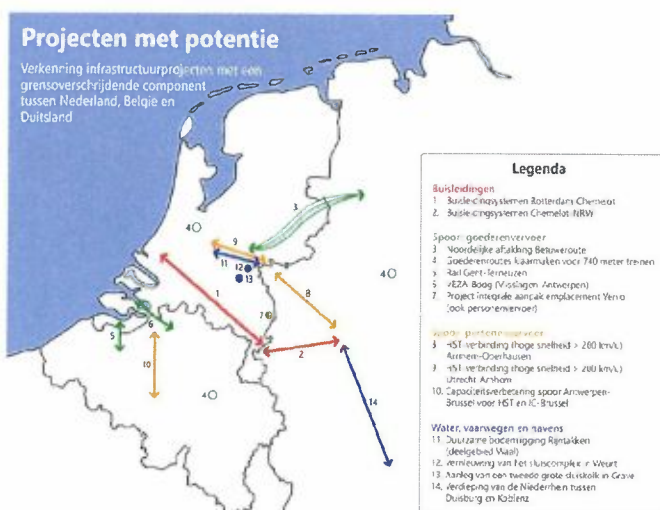
3.7 3RX (IJzeren Rijn)

Inleiding

Vlaanderen heeft in 2016-2017 de 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: 3RX via Venlo naar Viersen.



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 overleg 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 gegaan.



Brede Verkenning

Afgelopen jaren zijn diverse gesprekken gevoerd over de reactivering. Deze zijn vanwege financiën en vergunningen niet rondgekomen. Om toch stappen voorwaarts te zetten heeft de werkgroep in 2022 een win-win-win verkenning uitgevoerd naar kansen voor alle drie de landen. De achterliggende gedachte hierbij is dat Nederland niet alleen de lasten wil van de 3RX, maar ook lusten (taart groter maken voor een soort uitruil van grote internationaal

projecten).

Er is een inventarisatie gedaan naar mobiliteitsprojecten met een grote omvang. Voor Nederland is een lijst van 14 projecten geïdentificeerd, waaronder ook voor Venlo interessante zaken: buisleiding Rotterdam-Chemelot/Duitsland (Delta Rhine Corridor) én emplacement Venlo.

Waar staan we nu?

De trilaterale werkgroep heeft de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2017-2018 geactualiseerd. Deze is in 2023 afgerond, maar (nog) niet openbaar gemaakt.

Op 6 juni 2023 hebben België, Duitsland en Nederland op ministerieel niveau gesproken over het 3RX dossier. In dit overleg zijn de resultaten van de herijking 3RX, de internationale win-win-win inventarisatie en het vervolg besproken. Vooral op verzoek van Nederland wordt verder gestudeerd, om daarmee de focus af te wenden van onderhandelingen.

Raadsinformatiebrief

Overleg Belgische ambassadeur

Op 10 januari 2024 is de Belgische ambassadeur op bezoek geweest in Venlo. Een van de gespreksonderwerpen was de 3RX. Er is stilgestaan bij de consequenties voor Venlo. Vooral de thema's van leefbaarheid, natuurgebied, verduurzaming, personenvervoer en logistiek zijn uitgebreid belicht. Daarbij werd vooral het belang van een goede samenwerking met begrip voor wederzijdse standpunten benadrukt.

Antwerpen-Hamont-Weert

In de kamerbrief van 5 oktober 2023 heeft de staatssecretaris de ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer verwoord, waaronder Antwerpen-Hamont-Weert. In 2023 hebben de betrokken partijen (provincie Limburg, gemeente Weert, ProRail, NMBS, Infrabel en reizigersverenigingen) de meest kansrijke oplossingsrichting uitgewerkt. De enige realistische oplossing voor een directe treinverbinding tussen Antwerpen en Weert is een variant met een volledig Belgisch spoorstelsel tot en met station Weert. De geschatte kosten zijn: € 47 à € 88 mln (incl. btw, excl inpassingsmaatregelen).

Naast de investering is ook een exploitatiebijdrage noodzakelijk van circa € 1 mln per jaar.

Financiën

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

Planning

Er is geen concrete vervolgstap in het proces bekend.

Info

- [2023 03 23 PS-Brief van provincie Limburg over stand van zaken 3RX](#)
- [2023 10 05 Tweede Kamerbrief over actualiteiten internationaal spoor Zuid](#)

3.8 Opwaardering Maaslijn

Inleiding

Het doel is het elektrificeren van de Maaslijn én het verbeteren van de robuustheid van deze lijn (snelheidsverhoging naar 140 km/h betere aansluitingen en minder verstoringen). Het project kent twee fasen.

- Elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling;
- Snelrein en spoorverdubbeling (op lange termijn).

Het project richt zich nu op fase 1. Voor Venlo betekent dit:

- Elektrificatie;
- Elektrischeits-onderstation aan Parallelweg in Tegelen;
- Afwaarderen van de overweg Voerdijk voor alleen langzaam verkeer;
- Twee railinzetplaatsen op emplacement Blerick; bij Marconistraat (westzijde) en Horsterweg (oostzijde);
- Aanpassing van de spoor-layout op emplacement Blerick bij de Stadler-werkplaats.

In het najaar van 2021 heeft de Provincie Limburg ingestemd met het bestuurlijk akkoord Opwaardering Maaslijn, de bijbehorende financiële middelen en het Provinciaal Inpassingsplan. In vervolg daarop heeft de Staatssecretaris van Min IenW op 16 december 2021 het Projectbesluit Maaslijn genomen. Dit besluit vormde de start van de realisatiefase. Daarop heeft ProRail in januari 2022 de aanbesteding heeft gestart. De oorlog in Oekraïne en de Covid-pandemie hebben geleid tot hoge kostenstijgingen en verstoringen in de leveringszekerheid (van met name koper en staal). Daarop heeft ProRail medio april 2022 de aanbestedingsprocedure ingetrokken.

Waar staan we nu?

Na heroverweging zijn de provincie Limburg en Min IenW in het najaar 2022 tot de conclusie gekomen dat doorzetten van de aanbesteding de beste optie is.

Op 19 december 2022 hebben de Provincie Staten van Limburg een motie aangenomen waarin ze aangeven dat de Maaslijn een rijksproject moet worden, en alle meerkosten vanaf 1 oktober 2021 ten laste moeten komen van het Rijk.

ProRail heeft in maart 2023 het project opnieuw aanbesteed. Dit leidde deze keer wel tot aanbiedingen en een gunning. Op 25 oktober 2023 is de aanbesteding



Raadsinformatiebrief

gegund aan Swietelsky Rail Benelux. Op 27 november 2023 is de basisovereenkomst 'Opwaardering Maaslijn' ondertekend.

BO MIRT

Bij het bestuurlijk overleg over het MIRT op 9 november 2023 is kort gesproken over de Maaslijn. Daarbij zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Rijk en regio benadrukken het belang van het opwaarderen van de Maaslijn;
- Eind oktober 2023 heeft ProRail de realisatiewerkzaamheden gegund. Daarmee is een belangrijke stap gezet voor de oplevering van de maatregelen uiterlijk 2027;
- De provincie Limburg heeft de wens geuit om het project Maaslijn in zijn geheel over te dragen aan het Rijk. Rijk en Provincie Limburg spreken af om te verkennen of en hoe organisatie, aansturing en financiële afspraken van het project Maaslijn opnieuw kunnen worden vormgegeven en wat dit mogelijk betekent voor bestaande afspraken;

Inzet Venlo

Ook afgelopen jaar hebben we vanuit Venlo weer diverse keren gelobbyd voor een snelle realisatie van de elektrificatie. Concreet zijn de volgende acties ondernomen:

- Op 22 december 2022 heeft het CDA namens alle fracties een brief gestuurd aan staatssecretaris Heijnen. Hierin heeft uw Raad het Rijk opgeroepen nu prioriteit te geven aan de Maaslijn en daarmee te investeren in de nodige bereikbaarheid van onze regio.
- In aanloop naar het bestuurlijk overleg in de Tweede Kamer van 22 februari 2023 hebben de portefeuillehouders van de drie provincies en de voorzitter van De Groene Metropool-regio Arnhem-Nijmegen op 15 februari 2023 een mail gestuurd naar Tweede Kamerlid Amhaouch waarin ze het Rijk oproepen om verantwoordelijkheid te nemen en ook haar deel te nemen in de meerkosten van de elektrificatie.
- Op 26 september heeft Trendsportal namens de regio Noord-Limburg een brief gestuurd aan de Provinciale Staten van Limburg waarin ze aangeeft de Provincie te steunen bij de lobby voor het snel elektrificeren en een stevigere rol van het Rijk met een meer rechtvaardige kosten- en risicodeling.



Raadsinformatiebrief

Financiën

De gemeente Venlo draagt financieel niet bij aan de Maaslijn.

Planning

Met de gunning eind oktober 2023 is een nieuwe planning vastgesteld. Deze gaat uit van een indienststelling in (uiterlijk) december 2027.

Info

- [website www.prorail.nl/projecten/maaslijn](http://www.prorail.nl/projecten/maaslijn)
- [2022 12 19 motie Provinciale Staten over Maaslijn rijksproject](#)
- [2023 06 23 Tweede Kamerbrief over MIRT en oa Maaslijn](#)
- [2023 11 13 Tweede Kamerbrief over BO MIRT met oa Maaslijn](#)

3.9 Overlegorgaan Fysiek Leefomgeving (OFL)

Inleiding

Naar aanleiding van het 'Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer' van Tweede Kamerlid Van Ginneken heeft staatssecretaris Heijnen rond de zomer van 2023 het Platform Spoorgoederenvervoer opgericht. Het Platform richt zich op de ontwikkelingen rondom het vervoer van goederen via het spoor en onderzoekt de manier waarop dit effect heeft op de leefomgeving. Het Platform wil aan de hand van een dialoog met alle betrokken partijen gezamenlijk komen tot advies en visievorming voor het spoorgoederenvervoer en de leefomgeving. De heer Remkes is onafhankelijk voorzitter van het platform en wordt ondersteund door het Overlegorgaan Fysiek Leefomgeving (OFL) dat het secretariaat voert.

Na een eerste consultatieronde heeft de heer Remkes op 30 november 2023 de eerste bevindingen van het platform voorgelegd aan de staatssecretaris. De brief omvat twee voor Venlo opmerkelijke punten:

- De Goederenspoorruit Zuid-Nederland (zie schets hiernaast) is een duurzame oplossing voor de problematiek op de Brabantroute. Deze ruit bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-België, een zuidtak van de Betuweroute naar Venlo en een spoorverbinding tussen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta en het zuidelijk Ruhrgebied.
- Voor het internationaal spoorvervoer van reizigers en goederen is de knoop Venlo een groot knelpunt. Om de groei van het internationaal reizigersvervoer en de introductie van IC-vervoer tussen Eindhoven en Düsseldorf in combinatie met goederenvervoer mogelijk te maken, is spoorverdubbeling van Venlo naar Mönchengladbach van de hoogste urgentie. Het knooppunt Venlo is, in aanvulling op de Brabantroute, ook een schakel in de omleidingsroute van de Betuweroute bij calamiteiten en buitendienststellingen. Om de spoorverdubbeling over de grens mogelijk te maken zijn afspraken nodig met Duitsland en België over het vervoer tussen de zeehavens in de Delta en het Duitse achterland en de



Raadsinformatiebrief

ontlasting van de Brabantroute. Robuust spoorgoederenvervoer via Venlo, mede gezien de rol van Venlo bij omleiding van de Betuweroute, heeft ook baat bij een tweesporige Maaslijn, geschikt voor goederenvervoer tussen Valburg/Nijmegen en Roermond.

Inzet Venlo

Medio 2023 is wethouder Pollux uitgenodigd om namens Venlo lid van te worden van het platform. Naast de gemeenten Venlo en Dordrecht bestaat het platform uit diverse partijen van omwonenden, het Rijk, provincies, private vervoerpartijen (logistiek en havens) en ProRail.

De inbreng van Venlo is als volgt samen te vatten:

- Weren van doorgaand spoorgoederenvervoer door steden, maar wel faciliteren van lokaal/regionaal spoorgoederenvervoer;
- Bevorderen van (grensoverschrijdend) personenvervoer per spoor in relatie tot beoogde knooppuntfunctie;
- Versterken van de knooppuntfunctie en inpassing in de stedelijke omgeving (ruimtelijk en leefbaarheid).

Info

- [Website OFL www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl/](http://www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl/)
- [2023_06_06 Tweede Kamerbrief over participatie spoorgoederenvervoer](#)
- [2023_11_30 Brief OFL aan staatssecretaris met eerste bevindingen participatie spoorgoederen](#)

3.10 740 meter treinen



Inleiding

Om het vervoer van goederen per spoor te stimuleren wil de EU de kwaliteit van het Europese spoornet verbeteren. Daarvoor wil ze de Europese 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.

Een goederentrein van 740 meter vervangt 56 vrachtwagens. Daarmee draagt goederenvervoer per spoor bij aan minder uitstoot van CO₂ en zorgt het voor minder drukte op de weg.

Een analyse van ProRail toont aan dat de goederentracés in Nederland al grotendeels voldoen aan de Europese vereisten. Alleen om de punctualiteit van de dienstregeling te waarborgen zijn buffersporen van 740 m lengte noodzakelijk. Op de Zuidoost-goederencorridor is het belangrijkste knelpunt het emplacement in Venlo. Dit knelpunt geldt voor zowel het doorgaand treinverkeer Rotterdam-Duitsland als voor het Chemelot-treinverkeer dat in Venlo 'kopmaakt'.

In maart 2021 heeft Min IenW ProRail opdracht gegeven voor een studie naar 740-sporen op goederencorridors in Nederland. Het is niet bekend wanneer deze studie wordt afgerond. Daarnaast voert ProRail in het kader van Venlo Integraal Toekomstvast (zie paragraaf 3.1) een studie uit,

Raadsinformatiebrief

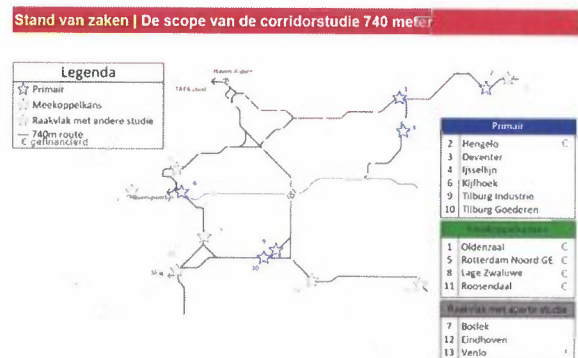
waarin voor Venlo onderzocht wordt of twee (of vier) sporen op emplacement Venlo verlengd kunnen worden naar 740 m.

Overbelastverklaring

ProRail heeft op 22 augustus 2022 voor twee goederensporen op het emplacement Venlo een overbelastverklaring afgegeven. Op de twee langste sporen (7 en 16) ontstaan regelmatig capaciteitsconflicten. Dit geldt voor treinen van/naar Duitsland en Chemelot. Om dit het hoofd te bieden, zijn (proces- en/of infra)maatregelen nodig.

Waar staan we nu?

ProRail heeft 30 augustus 2023 de studie naar 740m opstelspoor opgeleverd. Hierin zijn de benodigde Inframaatregelen voor 740 m spoor op de Brabante route en Bentheimroute verkend. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) van de studie laat een positieve baten/kosten-ratio zien van de totale business case van 740m spoor: 1,3. De MKBA toont ook aan dat de CO₂-reductie kan oplopen tot 82 mln kg per jaar in 2050. 70 mln kg CO₂ is afkomstig van het vrachtverkeer (ca 53.000 vrachtwagenritten/jaar).



ProRail adviseert om het spoornetwerk gefaseerd geschikt te maken voor 740 m lange treinen:

- Op de drukste corridors 1 treinpad per uur per richting voor 740m treinen faciliteren. Dit voldoet aan de Europese TEN-T-eisen en daarmee kan een groot deel van de baten van 740m treinen worden geïnd.
- Op de drukste corridors uitbreiden naar twee treinpaden per uur om verdere groei te faciliteren.
- Afhankelijk van de marktontwikkelingen overige herkomsten/bestemmingen geschikt maken voor 740m.

De mogelijkheden voor het emplacement Venlo worden onderzocht in het kader van de Integrale Studie Spoorknop Venlo (zie paragraaf 3.1).

BO MIRT

Bij het bestuurlijk overleg over het MIRT op 9 november 2023 is kort gesproken over de 740 m opstelsporen. De betrokken partijen bevestigen het belang van 740 m spoor voor de bereikbaarheid en duurzaamheid (reductie CO₂). Ook de gefaseerde aanpak wordt onderschreven.

Financiën

Eind 2022 heeft Min IenW een bedrag van € 90 mln vrijgemaakt voor de financiering van een aantal meekoppelkansen.

Raadsinformatiebrief

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

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan deze maatregel.

Planning

Op grond van de resultaten van deze consultaties zal uiterlijk in het BO MIRT 2023 een definitief besluit worden genomen over wel of niet aanleggen van 740 m lange wachtsporen.

Info

- [2023 10 17 Tweede Kamerbrief over TEN-T Spoor](#)
- [2023 06 23 Tweede Kamerbrief over MIRT en oa 740 m spoor](#)

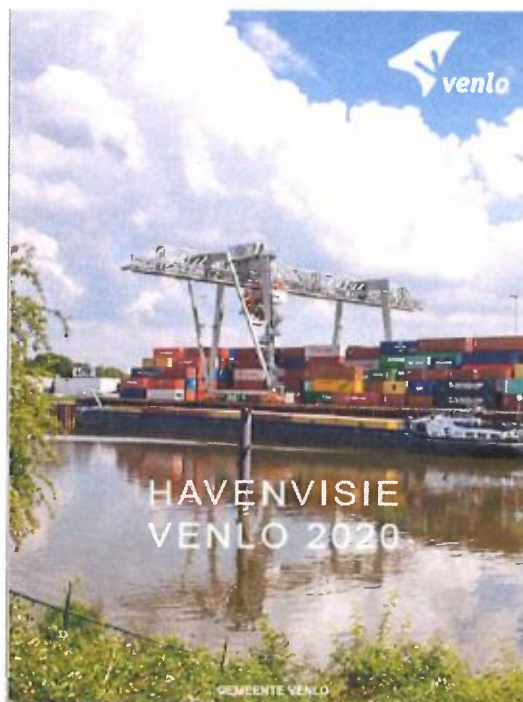
4 WATER

4.1 Havenvisie

De gemeenteraad heeft op 28 oktober 2020 de 'Havenvisie Venlo 2020' vastgesteld. Deze visie schetst een wenkend toekomstperspectief voor de haven, inclusief een uitvoeringsagenda.

Van de uitvoeringsagenda is al een aantal acties in gang gezet, te weten:

- Bargeterminal. Zie paragraaf 4.2;
- Herinrichting Grubbenvorsterweg. In 2023 is de reconstructie ter hand genomen. Op 2 oktober 2023 is de nieuwe ontsluitingsweg van het noordelijke havengebied geopend.
- Havenstudies. Zie paragraaf 4.4;
- PIONEERS. Zie paragraaf 4.3;
- Walstroom. Binnenhavens zijn verplicht om eind 2030 minimaal een aansluitpunt voor walstroom te hebben. Hutchison staat op het punt om walstroom bij de bargeterminal te realiseren. In 2024 zal een onderzoek uitgevoerd worden naar de technische en financiële haalbaarheid van walstroom voor de binnenvaart (industriehaven) en de cruisevaart (Lage Loswal).
- Calamiteitenroute. Gesprekken met het Waterschap hebben geleid tot een eerste ontwerp. Dit ontwerp wordt de komende tijd zowel technisch als financieel uitgewerkt. Met name de stabiliteit van de huidige dijk is een risico. Het streven is om, mits er een technisch en financieel uitvoerbaar ontwerp komt te liggen, nog in 2024 tot uitvoering te komen.
- Linksaffer op de Eindhovenseweg naar Groot-Bollerweg. In 2023 is het ontwerp gemaakt en berekeningen gemaakt voor de verkeerslichtenregeling. Uitvoering is gepland voor 2024.
- Eenrichtingsverkeer in havengebied. Het project kent een tekort op het uitvoeringsbudget. Er wordt onderzocht of er binnen de havenontwikkeling voldoende middelen zijn om dit project alsnog richting uitvoering te brengen. Op dit moment ligt de ontwikkeling stil.
- Kwalitatief onderzoek naar Sustainable Development Goals (SDG) van de Verenigde Naties. Hierbij zijn de scores van vijf bedrijven in het havengebied geaggregeerd naar de gehele haven met aanbevelingen voor zowel de noord- als zuidoever.



4.2 Bargeterminal

Eind februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten (raadsbesluit 2019-9) de bargeterminal uit te breiden. Zo ontstaat een kadeflengte van ruim 300 m en ruimte voor een tweede kraan. Daarmee kan de bargeterminal grotere schepen ontvangen (klasse V_b) en wordt de overslagcapaciteit verdubbeld.

De aannemer is in het voorjaar van 2023 gestart met de uitvoering. Naar verwachting zijn de werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2024 gereed.



Voor de volledige stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2023-85 d.d. 20 december 2023).

4.3 PIONEERS

Inleiding

PIONEERS staat voor Portable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions. Een Europees Horizon 2020-project, dat de havens van Antwerpen-Brugge, Barcelona, Constanta én Venlo

verenigt om in 2050 klimaatneutraal te zijn 'onder de voorwaarde' dat de haven concurrerend blijft. Dit project loopt tot eind 2026 en wordt geleid door de haven van Antwerpen-Brugge.



PORTable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions

Om de ambitie te verwezenlijken stellen de havens een strategisch Pioneers Masterplan met Roadmap op, en voeren (verdeelt over vier pijlers) 19 demonstratieprojecten uit. De rol van Venlo in dit project is:

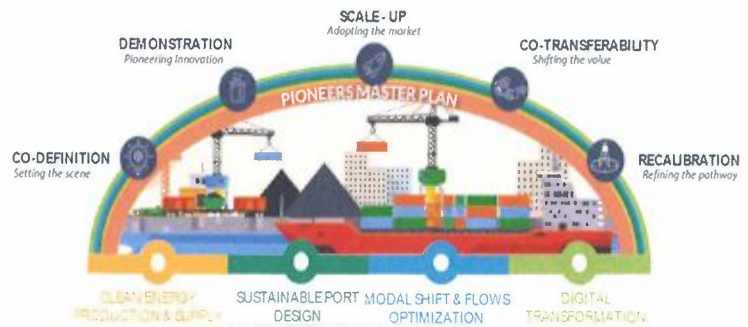
- Opleveren van een Green Port MasterPlan met Roadmap voor de haven van Venlo;
- Demo-project 'Electric Green Last Mile' (eGLM) met elektrische terminaltrekkers voor containertransport van en naar de warehouses in Venlo;
- Demo-project 'Corridor of modular docking stations for energy containers' met verwisselbare en oplaadbare energie-containers voor elektrisch varen tussen Venlo en Rotterdam;
- Volgen/onderzoeken van alle demo-projecten voor toepasbaarheid in Venlo.

Vanuit Venlo zijn Fier Sustainability, Brightlands Institute for Supply Chain Innovation (BISCI), Supply Chain Valley, Zero emission services (ZES) en Hutchison Ports Venlo betrokken.

Raadsinformatiebrief

Waar staan we nu?

De eerste conceptversie van het Masterplan is in het najaar van 2023 opgeleverd. Dit is nog géén concrete roadmap om klimaatneutraliteit te bereiken in uiterlijk 2050, maar hierin is vooral het havensysteem van Venlo in beeld gebracht inclusief de druk op de haven vanuit wet- en regelgeving en opkomende innovaties. Het concept-Masterplan ligt nu voor ter bespreking met de stakeholders in 2024.



Voor het project eGLM onderzoekt Supply Chain Valley de mogelijkheden om een elektrische trekker met laadinfra te testen in diverse operationele omstandigheden bij verschillende bedrijven en terminals in Venlo. Het bedrijf Zero Emission Services (ZES) heeft, samen met Hutchison Ports een eerste haalbaarheidsstudie met businesscase uitgevoerd om een binnenvaartschip om te bouwen naar elektrische aandrijving.

Financiën

De begroting voor het gehele project is € 32,5 mln waarvan € 25 mln Europese subsidie. Venlo ontvangt een maximale bijdrage van € 412.500,- van de EU. Dat budget bestaat uit een 100% dekking van gemaakte uren, reiskosten en overige indirecte kosten. De door gemeente Venlo te maken kosten zijn daarmee gedekt.

Planning:

In 2024 zal de haalbaarheidsstudie van ZES afgerond worden en zal bezien worden of een vervolg technisch en financieel haalbaar is. Voor het eGLM project zal de gunning van een leasecontract voltooid worden en is naar verwachting eind 2024 een eerste inzet van het voertuig in de logistieke operatie mogelijk. Voor het GPMP zal een nulmeting van de uitstoot van Co2, Nox en fijnstof worden uitgevoerd door de uitstoot van individuele bedrijven te aggregeren naar het hele havengebied. Het GPMP zal uitvoerig met stakeholders besproken worden waarna eind 2024 gestart zal worden met het ontwikkelen van diverse beleidsscenario's om klimaatneutraliteit te bereiken ultimo 2050. Voor de overige demo-projecten binnen Pioneers zal een actieplan gemaakt worden waarin onderzocht zal worden in hoeverre een demo overdraagbaar is naar Venlo. Bijvoorbeeld het gebruik van waterstof voor terminal-voertuigen.

Inzet Venlo

De inzet van Venlo is het faciliteren van processen en bij elkaar brengen van mogelijke partners. Het doel is kennis opdoen bij andere projecten en onderzoeken wat er toepasbaar is in Venlo.

Info

- [Website //pioneers-ports.eu/](http://pioneers-ports.eu/)
- [Website //www.portofantwerpbruges.com](http://www.portofantwerpbruges.com)

4.4 Havenstudies

Waar staan we nu?

Om de havenvisie van 2020 verder te concretiseren hebben we in 2022 de Antea Group samen met CB5 opdracht gegeven voor het opstellen van een ontwikkelvisie voor de ontwikkeling van de noordoever.

Eind 2022 heeft dit geresulteerd in een discussiedocument met drie ruimtelijk-economische scenario's die begin 2023 zijn getoetst aan de behoefte in de markt:

- Multimodaliteit;
- Circulair/Energie;
- Agro.

De raad heeft een voorkeur uitgesproken voor de circulaire ontwikkelingsrichting mét duurzame energie. Deze voorkeursrichting is in 2023 uitgewerkt in een ruimtelijk structuurplan.

Hoe nu verder?

Het ruimtelijk structuurplan wordt in het voorjaar van 2024 aan de raad aangeboden. Zodra de raad dit plan heeft vastgesteld werken we dit verder uit. Concreet denken we daarbij aan de volgende studies:

- Businesscase;
- Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA);
- Nota reikwijdte en detailniveau (NRD);
- Milieueffectrapportage (MER);
- Vastgoedstrategie;
- Sustainable Development Goals (SDG);
- Masterplan Pioneers.



Parallel aan de (greenfield)ontwikkeling van de noordoever werken we aan de herstructurering (brownfield) en verduurzaming van de zuidoever. Binnen het kader van het MIRT-programma Goederenvervoercorridors stellen de gezamenlijke partners een 'versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen' op, en onderzoeken de mogelijkheden van een (revolverend) herontwikkelingsfonds met het doel het juiste bedrijf op de juiste plaats te alloceren.

Raadsinformatiebrief

Financiën

De Europese Unie heeft in juni 2022 een subsidie ad € 0,9 mln toegekend voor alle studieprojecten van de havenontwikkeling op de noordoever. Het totale studiebedrag voor de studies is € 1,8 mln. Een deel daarvan is reeds besteed; het andere deel is gereserveerd voor de hiervoor vermelde vervolgstudies.

De herstructurering van de zuidoever maakt deel uit van het Realisatiepact Venlo dat bij het bestuurlijk overleg over de MIRT-Goederencorridors op 9 november 2023 is vastgesteld. Voor het totale Realisatiepact is € 1,02 mln beschikbaar, waarvan het Rijk de helft beschikbaar stelt. De Provincie draagt een kwart bij.

Voor de realisatiefase wordt een krediet aangevraagd bij de begroting. Ook voor de realisatie van de projecten zullen we proberen Europese CEF-subsidie te verkrijgen.

Planning

De planning is om het ruimtelijk structuurplan in het voorjaar van 2024 ter besluitvorming voor te leggen aan de raad. Daarna worden de diverse concrete studies voor de planuitwerking opgestart.

Info

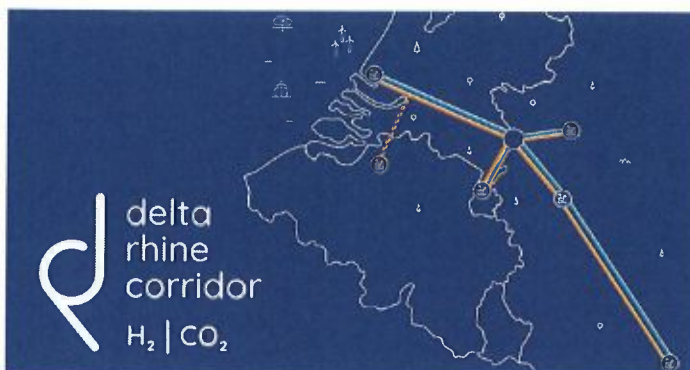
-

5 Buisleidingen

5.1 Delta Rhine Corridor (DRC)

Inleiding

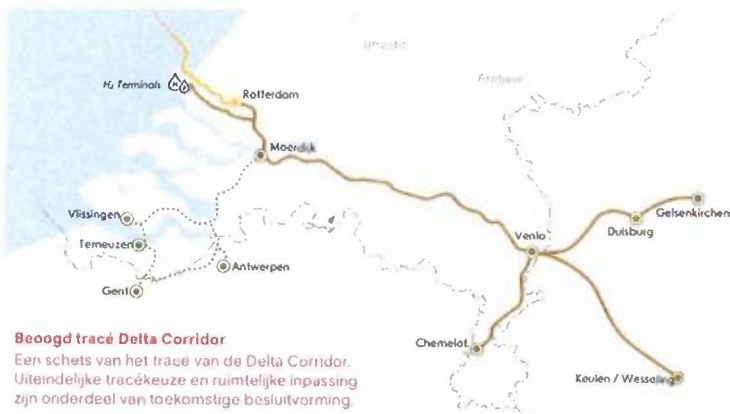
Om de Europese industrie te verduurzamen, zal de komende jaren steeds meer 'groene' waterstof van zee naar de industriële complexen worden getransporteerd. Ter voorbereiding hiervan wordt gestart met de zogenaamde Delta Rhine Corridor (DRC). Een set ondergrondse buizen van Rotterdam naar Chemelot, met een aftakking naar Duitsland ter hoogte van Venlo.



Een set ondergrondse buizen van Rotterdam naar Chemelot, met een aftakking naar Duitsland ter hoogte van Venlo.

Uit een brief van Min EZK aan ons college van 10 januari 2024 blijkt dat de studie naar de Delta Rhine Corridor sterk is gereduceerd. De scope van de studie bestaat nu uit buisleidingen voor waterstof, CO₂, ammoniak en kabels voor 6 GW gelijkstroom. De geplande buisleidingen voor aardgas, LPG en propeen zijn uit de scope van het project gehaald, en de buisleiding voor ammoniak is voorlopig uitgesteld.

Het tracé is grotendeels vastgelegd in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035, met uitzondering van het gedeelte tussen de A74 en A67 aan de oostzijde van Venlo. Hiervoor wordt een separaat proces opgestart.



Waar staan we nu?

Het tempo waarin de DRC zich ontwikkelt is hoog. Onderstaand de stand van zaken van het project van medio januari 2024.

De DRC is als energieproject van nationaal belang opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Dit betekent dat het Rijk het tracé van de Delta Rhine Corridor via een projectbesluit zal vaststellen. Hiervoor is op 9 september 2022 een rijkscoördinatieregeling vastgesteld.

Raadsinformatiebrief

Op 26 mei 2023 is het vergunningsproces gestart met de publicatie van het voorstel voor participatie. Tot 6 juli 2023 heeft het voornemen ter inzage gelegen. Ter informatie zijn diverse informatieavonden georganiseerd; zo ook in de Harmoniezaal in Tegelen op 8 juni 2023.

Inzet Venlo

De inzet van Venlo is gericht op het benutten van de ruimtelijke en economische kansen die de DRC ons kan bieden. Om deze kansen te verzilveren hebben we op 6 juli jl. een inspraakreactie verstuurd (reg.nr. 49019). De belangrijkste punten hiervan zijn:

- Verhogen van de veiligheid op en langs de Brabantroute en de Maaslijn. Het stimuleren van modal shift (van vooral gevaarlijke stoffen) naar de buisleidingen;
- Verduurzaming regionale economie; verzoek voor aansluiting regionale bedrijven.
- Ruimtelijke inpassing en compensatie bij Op de Heide, Jammerdal en Groote Heide

Voor de uitgebreide inspraakreactie verwijzen we u naar de [RIB 2023-59](#) d.d. 26 mei 2023.

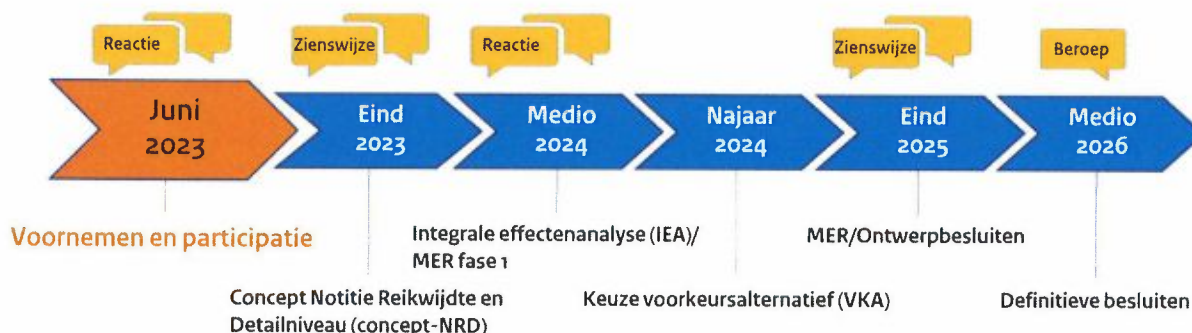
Het niet meer meenemen van de buisleidingen voor LPG en propeen en het uitstel van de mogelijke aanleg een buisleiding voor ammoniak zijn strijdig met onze inzet voor wat betreft het verhogen van de veiligheid op en langs het spoor. Bovendien leidt het eventueel later alsnog aanleggen van een buisleiding voor ammoniak tot extra overlast. Wij hebben op 6 februari 2024 in een brief aan Min EZK hierop gereageerd (reg.nr. 132509). In deze brief hebben wij gevraagd het besluit om de scope te beperken te heroverwegen en aandacht gevraagd voor proces, regelgeving en samenwerking. We hebben daarnaast erop gewezen dat wij (boven)regionaal en zelfs grensoverschrijdend samenwerken om onze belangen te behartigen.

Financiering

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan dit project;

Planning

Het doel is om eind 2026 alle benodigde besluiten genomen te hebben. Daarna kan de realisatie starten. Oplevering is (momenteel) voorzien in de periode 2028-2030. De planning is als volgt:



Info

- [Website www.delta-rhine-corridor.com/](http://www.delta-rhine-corridor.com/)
- [2023 09 27 Beslisnota Min EZK bij kamerbrief voortgang Delta Rhine Corridor](#)
- [2023 10 05 Tweede Kamerbrief over voortgang Delta Rhine Corridor](#)

Raadsinformatiebrief

Lijst van afkortingen

BO	Bestuurlijk Overleg
BISCI	Brightlands Institute for Supply Chain Innovation
BuCa	BusinessCase
BVWP	BundesVerkehrsWegePlan
CEF	Connecting Europe Facility
DB Netz	Deutsche Bahn divisie Netwerk
DRC	Delta Rhine Corridor
eGLM	electric Green Last Mile
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
GPP	GeluidProductiePlafond
GVC	GoederenVervoerCorridor
IC	Intercity
IRM	Integraal Riviermanagement
KWE	KetelWagonEenheid
LNG	Liquefied/liquid Natural Gas
MER	Milieu Effect Rapport
MIEK	Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat
Min IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Min EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	MeerJarenProgramma Geluid
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NRD	Nota Reikwijdte en Detailniveau
NRW	NordRhein- Westfalen
OTB	Ontwerp TracéBesluit
OFL	Overlegorgaan Fysiek Leefomgeving
OV	Openbaar Vervoer
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PIONEERS	Portable Innovation Open Network Efficiency Emission Reduction Solutions
PIP	Provinciale InpassingsPlan
PS	Provinciale Staten
RE13	Regional Expres 13
RIB	RaadsInformatieBrief
RRP	Rotterdam-Ruhrgebied-Pijpleiding
RWS	RijksWaterStaat
SDG	Sustainable Development Goals
SPUK	SPecifieke UitKering
TEN-T	Trans Europees Netwerk voor Transport
TPN	TradePort Noord
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VRR	VerkehrsVerein Rhein-Ruhr
ZES	Zero Emission Services
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton