



## Raadsinformatiebrief

GEMEENTEBESTUUR

RIB nummer 2022 23  
collegevergadering d.d. 22 februari 2022  
programma Welvarend Venlo  
portefeuillehouder E. Boom

ons kenmerk 1833310  
team RGWBET  
steller drs.ing. LHWH Peters  
doorkiesnummer +31773596750  
e-mail l.peters@venlo.nl  
datum 4 februari 2022  
bijlage(n)  
datum verzonden

25 FEB. 2022

### Onderwerp

Strategische dossiers hoofdinfrastructuur

### Kennisnemen van

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

- 1. Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)**
  - 1.1. Bestuurlijk overleg MIRT;
  - 1.2. 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: externe veiligheid en geluid;
  - 3.5. Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf;
  - 3.6. 3RX (IJzeren Rijn);
  - 3.7. Opwaardering Maaslijn;
  - 3.8. 740 m treinen;
- 4. Water**
  - 4.1. Havenvisie;
  - 4.2. Bargeterminal;
- 5. Buisleidingen - Deltacorridor**

## 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 u 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 hebben wij 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 Meerjarenprogramma Infra, Ruimte en Transport (MIRT)

## 1.1 Bestuurlijk overleg MIRT

Jaarlijks vinden in het najaar de bestuurlijke overleggen over het MIRT plaats met de regio's. Deze vormen een belangrijk moment om de Rijks infra- en ruimte-opgaven in beeld te krijgen en afspraken te maken. Op 25 november 2021 heeft dit voor de regio Zuid-Nederland plaatsgevonden. Vanwege de demissionaire status van het kabinet zijn niet alle zaken besproken. De voor Venlo belangrijkste afspraken zijn:

- Stikstof. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) aangegeven dat er voor alle sectoren een vaste afstandsgrens komt van 25 km voor stikstofberekeningen. Voor infrastructurele projecten werd tot nu toe rekening gehouden met 5 km. Momenteel worden alle projecten opnieuw doorgerekend met deze nieuwe afstanden. In paragraaf 2.1 en 2.3 staan de consequenties voor de A67 en knooppunt Zaarderheiken vermeld.
- Toekomstagenda Goederenvervoercorridor. Binnen het kader van dit MIRT-programma zijn de volgende maatregelen gestart:
  - Op 26 maart 2021 is de Tijdelijke regeling stimulering modal shift 2021 gestart. In dit kader is in mei 2021 een aanbesteding van bargelijndiensten gestart met o.a. de Limburg Express tussen Born/Venlo en Rotterdam;
  - Deltacorridor. Deze buisleidingenstraat van Rotterdam via Venlo naar Chemelot en Duitsland is op 15 november 2021 opgenomen in het MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Energie en Klimaat) en is gekwalificeerd als een project van nationaal belang. Voor verdere uitleg zie hoofdstuk 5.
  - Truckparkings. In Rotterdam (Maasvlakte) en Venlo worden 200 en 165 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. De projecten in Dordrecht en Asten zijn vertraagd. Verder bereidt de werkgroep ook maatregelen voor om actief te verwijzen naar de truckparkings, en is gestart met een onderzoek naar de juridische en technische mogelijkheden voor parkeerduurbepering op verzorgingsplaatsen.
- Multimodale knoop Eindhoven: trein Eindhoven-Düsseldorf. Zie paragraaf 3.5.
- Maaslijn. Zie paragraaf 3.7.
- Integraal Riviermanagement (IRM). Binnen het grootschalige programma voor het Maas- en Rijngebied is voor de dijkeruglegging in Arcen de MIRT-verkenning afgerond. De voorkeursbeslissing is genomen, en met de partners zijn overeenkomsten gesloten voor de planuitwerking.
- Toekomstige opgaven (o.a. A67). Voor de A67 Eindhoven-Venlo wordt er naast de lopende (plan)studie Leenderheide-Geldrop geen aanvullende analyse gedaan voor het gehele traject. Wel wordt de verkeersdruk op gemonitord.

### Info

- [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2021Z23546&did=2021D50002](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z23546&did=2021D50002)

## 1.2 MIRT-programma goederencorridor

In dit MIRT-programma streven het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Min IenW), vier provincies (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg) en het havenbedrijf Rotterdam naar het verbeteren van de twee goederencorridors vanuit de Rotterdamse haven naar Duitsland.



In het najaar van 2020 zijn de contouren voor de Toekomstagenda 2020-2030 vastgesteld. Daarin is de werkwijze voor samenwerken en samen investeren opgenomen, alsmede de vijf pijlers 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.

### Adviesteam Wetenschap

Om de samenwerking te verbeteren is een Adviesteam Wetenschap om advies gevraagd. Het Adviesteam heeft vier prioritaire thema's benoemd:

- Digitalisering: kom met een gezamenlijk voorstel en een leidende organisatie;
- Energietransitie: formuleer een target voor de corridors;
- Oost-west goederenstromen: geef Duisburg een positie in de governance, en benoem een liaison voor het Trans Europese Netwerk voor Transport (TEN-T);
- Ruimte voor bedrijvigheid. Stuur op integrale ruimtelijk economische ontwikkeling op corridorniveau met de start van een programma Ruimte voor de Corridor.

Het Directeurenoverleg GVC heeft besloten om deze activiteiten in de bestaande werkgroepen stevig te verankeren.

### Uitvoeringsplan 2022

Uit de Toekomstagenda 2020-2030 zijn voor 2022 de volgende prioritaire acties benoemd:

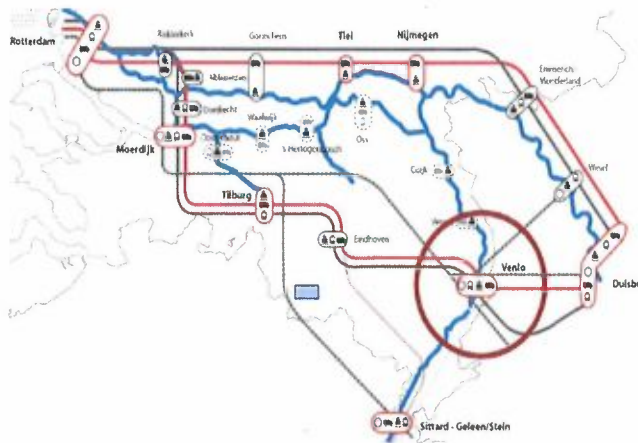
- Digitalisering;
- Vrachtopparkeren;
- Buisleidingen (Deltacorridor).

## Raadsinformatiebrief

### *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 in 2018 een plan van aanpak opgesteld op basis van hoofdzakelijk lopende acties. Voor Venlo wordt ingezet op de volgende lopende zaken:

- **Spoorgoederenknopunt Venlo.** Inzet op een aantal maatregelen waarmee de capaciteit van het emplacement van Venlo met 10-15% vergroot wordt;
- **Havenontwikkeling Venlo.** Vergroting van de bargeterminal, uitdiepen van de haven naar klasse V<sub>2</sub> en opwaarderen van de weginfra rondom de haven;
- **Truckstop.** Uitbreiding van de truckparking op de James Cookweg;
- **Duurzaamheid.** Onderzoek naar de mogelijkheden van een tankstation(s) met alternatieve (hernieuwbare) brandstoffen (Clean Energy Hubs).



### *Uitwerking knooppunt Venlo*

In 2021 zijn de Venlose plannen uitgewerkt. Concreet zijn de volgende punten opgepakt:

- ProRail is (in opdracht van Min IenW) in het voorjaar van 2021 een integrale studie gestart naar de spoorknoop Venlo. Zie paragraaf 3.1;
- Bargeterminal. Mede door Europese subsidie is de voorbereiding van de realisatie van de uitbreiding van de bargeterminal gestart. Zie paragraaf 4.2;
- Uitbreiding truckstop James Cookweg. De realisatie is gestart. Zie paragraaf 2.2;
- Clean Energy Hub. Er zijn diverse verkennende gesprekken gevoerd met marktpartijen. De marktpartijen zijn bezig met het opstellen van businesscases, maar dit leidt nog niet tot haalbare oplossingsrichtingen.

### *Planning/Vervolgproces*

Bovenstaande acties en studies worden in de loop van 2022 verder uitgewerkt. Het voorstel is om bij BO MIRT 2022 de stand van zaken weer te geven en op onderdelen een besluit te nemen.

Verder wordt er ambtelijk gewerkt aan een nieuw plan van aanpak voor Venlo. Dit plan van aanpak 2.0 wordt in de loop van 2022 voorgelegd aan het bestuur.

### *Financiën*

De Venlose financiële inbreng beperkt zich tot de reeds door de raad vastgestelde budgetten voor de bargeterminal en het vrachtauto parkeren (zie paragrafen 2.2 en 4.2).

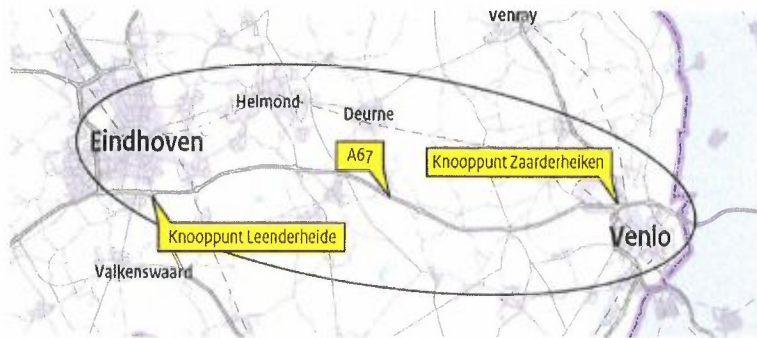
Vooralsnog is er vanuit het programma van de goederencorridor nog geen budget beschikbaar. Min. IenW zegt per individueel project financiële ondersteuning toe.

### *Info*

- [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2021Z23546&did=2021D50002](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z23546&did=2021D50002)
- <https://topcorridors.com/default.aspx>

## 2 WEG

### 2.1 SmartwayZ.NL: A67



*Doel*

Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken moet de doorstroming 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:

- Wegverbreding naar 2x3 rijstroken tussen Leenderheide en Geldrop;
- Smart mobilitymaatregelen:
  - Verminderen spitsvraag Eindhoven-Geldrop door 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 bij afritten tussen Eindhoven en Venlo.



*Waar staan we nu?*

Voor de verbreding tussen Leenderheide en Geldrop is RWS nu bezig met de planuitwerkingsfase. Daarvoor zijn in 2021 de volgende zaken uitgevoerd:

- Natuurinventarisatie. In het voorjaar is een veldonderzoek uitgevoerd om een actueel en compleet beeld te hebben van de natuurwaarden in het plangebied.
- Bandenspanningsmeters. In het voorjaar is er een opdracht opgesteld voor de realisatie van bandenspanningsmeters bij Venlo en Eersel;
- (Ontwerp)Tracébesluit. In de zomer is een ingenieursbureau gecontracteerd;
- Landschapsplan. Voor de inpassing is in het najaar een landschapsplan opgestart;
- Bewegwijzering. In 2021 is de bewegwijzering (deels) verhoogd zodat deze beter zichtbaar is achter de colonne van vrachtwagens;
- Vluchthavens en aansluitingen. In het najaar zijn de contractvoorbereidingen verricht voor het aanpassen van 24 vluchthavens en 4 aansluitingen;

Op 9 juli 2021 heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) in een kamerbrief aangegeven dat er voor alle sectoren een vaste afstandsgrens komt van 25 km voor stikstofberekeningen. Voor infrastructurele projecten werd tot nu toe rekening gehouden met 5 km. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de uitspraak van de Raad van State dat het verschil in de afstandsgrenzen niet uit te leggen was.

Nu worden met de nieuwe afstandsgrens nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd. Wat dit concreet betekent voor de A67 is onduidelijk.

Een ander risico wat nog speelt is de volgtijdigheid van de verbreding van de A67 met de A58-projecten (St. Annabosch - Galder en Tilburg – Breda). Deze A58-projecten hebben een enorme stikstofopgave, die kan leiden tot aanpassingen in het ontwerp en dus mogelijk in de planning. Daarmee loopt de voortgang van de A67 gevaar.

### *Planning/vervolgproces*

Door de stikstofproblematiek is er nog geen nieuwe planning bekend voor de fysieke uitbreiding van de A67.

De planning voor de smartmobility- en korte termijnmaatregelen is:

- Najaar 2021: aanpassen bebording
- 2022-2023: 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.

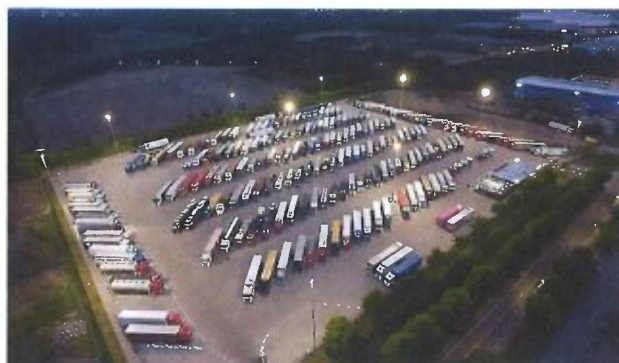
### *Info*

- <http://www.smartwayz.nl/>
- <http://mirta67leenderheidezaarderheiken.nl/default.aspx>
- <https://www.mirtoverzicht.nl/documenten/publicaties/2022/09/21/mirt-2022-printbaar>

## 2.2 Vrachtauto parkeren

### *Doel*

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



### *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 2,5 ha.

### *Waar staan we nu?*

Op 4 mei 2021 hebben wij besloten een financieringsovereenkomst met de bank en de exploitant aan te gaan voor de uitbreiding van de truckparking aan de James Cookweg. Hierover bent u in raadsinformatiebrief 2021-69 van 25 mei 2021 uitgebreid geïnformeerd.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 17 december 2020 tot en met 27 januari 2021 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingekomen. Op 26 mei 2021 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan vastgesteld (raadsbesluit 2021-028).

Op 25 oktober 2021 is het startsein gegeven voor de uitbreiding van de truckparking aan de James Cookweg. Naar verwachting wordt de uitbreiding in het voorjaar van 2022 in gebruik genomen.

In januari 2022 is de omgevingsvergunning verleend.





De Provincie heeft in december 2021 een brief gestuurd aan Min IenW waarin ze meldt dat ze voorsnog stopt met de verdere verkenning naar uitbreiding van truckstops. Uit een haalbaarheidsstudie naar drie truckstops in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg (met in totaliteit 1200 parkeerplaatsen) is gebleken dat het investeringsbedrag buitengewoon hoog is, € 63 mln, terwijl de opbrengsten relatief laag zijn: € 16 mln. De provincie wil nu in overleg met Min IenW om te bezien of de kosten verdeeld of verminderd kunnen worden.

Min. IenW is recent gestart met een beleidstraject voor het herzien van het beleid op verzorgingsplaatsen. Om de rustplekken toegankelijker te maken voor vrachtwagens wordt onderzocht of verzorgingsplaatsen kunnen worden uitgebreid met bewaakte truckparkings (voor de lange rust). Dat zou betekenen dat er ook truckparkings langs het hoofdwegennet komen. Min IenW wil in de eerste helft van 2022 de conceptvisie opleveren.

#### Planning

De resterende planning van de realisatie en oplevering ziet er als volgt uit:

#### Planning

De resterende planning van de realisatie en oplevering ziet er als volgt uit:

- Okt – mrt '22: uitvoering;
- Apr '22: testen;
- Mei '22: oplevering en certificering.

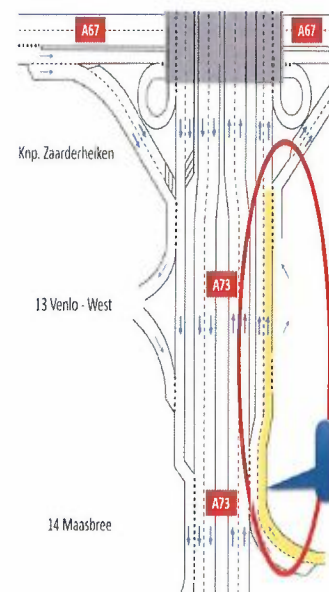
#### Info

- <https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Venlo/82d55525-3670-4d94-a8f1-396e679dfd88>
- <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Venlo/a0774bcb-66da-4f67-98f5-a57b0ab4325f#afade7c5-da2b-479e-8954-127a82ad23e5>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2021/12/16/verzorgingsplaatsen>

### 2.3 Knooppunt Zaarderheiken

Op de A73 richting het noorden staat voor knooppunt Zaarderheiken dagelijks file. Om de verkeersdruk 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 onderleking van de startbeslissing door de Minister.

De planuitwerking vindt zonder structuurvisie plaats, en wordt direct uitgewerkt in een (ontwerp)tracébestuit (OTB). 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

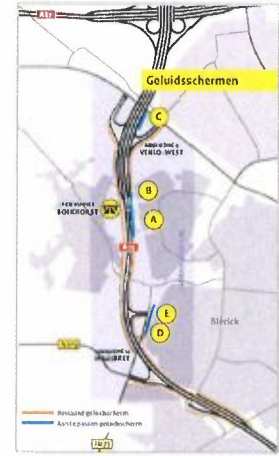


voorkomen. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit watgeving worden onderzocht in het kader van het (ontwerp)tracébesluit.

### *Nalevingsknelpunt*

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

Het maatregelenpakket bestaat uit: dubbellaags ZOAB op de extra rijstrook en het ophogen van bestaande schermen/geluidswallen aan Blerickse zijde met 2 à 3 m over ruim 1 km ter hoogte van de Vossener (N273), Klingenberg en bij de Eindhovenseweg. Door deze maatregelen gaat het geluid 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?*

Begin 2020 heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan bij de beoordeling van het Tracébesluit ViA15. Deze uitspraak raakt ook het onderhavig project A73.

Op 9 juli 2021 heeft de minister van Landbouw, natuur en Voedselkwaliteit (LNV) in een kamerbrief aangegeven dat er voor alle sectoren een vaste afstandsgrens komt van 25 km voor stikstofberekeningen. Voor infrastructurele projecten werd tot nu toe rekening gehouden met 5 km. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de uitspraak van de Raad van State dat het verschil in de afstandsgrenzen niet uit te leggen was.

Nu worden met de nieuwe afstandsgrens nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd. Wat dit concreet betekent voor de A73 is onduidelijk. Hierover bent u medio mei 2021 geïnformeerd middels de dagmail.

### *Financiën*

De totale kosten zijn geraamd op € 6,0 mln. Min. lenW 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 lenW wacht nu op de uitspraak van Raad van State en uitwerking ervan door Min lenW. Hierdoor loopt het project minimaal een jaar vertraging op. Oplevering is voorzien voor 2023/2024

### *Info*

- [www.rijkswaterstaat.nl/a73zaarderheiken](http://www.rijkswaterstaat.nl/a73zaarderheiken)

## 2.4 Tolheffing vrachtverkeer

### *Inleiding*

Het Rijk heeft bepaald dat in navolging van omliggende landen een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Het Rijk wil daarmee dat het vrachtverkeer betaalt voor het gebruik van de weg. De inkomsten worden teruggesluisd naar de vervoerssector voor innovatie en verduurzaming.

De vrachtwagenheffing gaat gelden op alle snelwegen in Nederland en op onderliggende wegen waar (mogelijk) veel sluipverkeer gaat ontstaan. Het tolheffingsstelsel 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?*

De Minister van IenW heeft op 14 september 2021 het wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing naar de Tweede Kamer gestuurd. De belangrijkste punten zijn:

- De opbrengsten van de vrachtwagenheffing wordt teruggesluisd naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie: transitie naar elektrische en waterstof-trucks, hernieuwbare brandstoffen en optimalisatie van de logistieke keten;
- De invoeringskosten zijn hoger: ca € 400 mln. De jaarlijkse exploitatiekosten blijven ca € 100-125 mln;
- Herziening van de Eurovignetrictlijn.

Op 29 november 2021 is de internetconsultatie van het conceptbesluit vrachtwagenheffing gestart. Het ophalen van de zienswijzen heeft geduurd tot 11 januari 2022. Nu is Min IenW bezig met de inhoudelijke beantwoording van de inspraakreacties.

Het InterProvinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) hebben middels een position paper aandacht gevraagd voor hun zorgpunten. Hierbij wordt vooral ingezet op het voorkomen van verkeersproblemen ten gevolge van uitwijkend vrachtvervoer, voorkomen van extra kosten voor wegbeheerders en het organiseren van een adequate spoedprocedures om in te grijpen bij onverwachte knelpunten.

### **KAMERBRIEF dd 28 jan 2022**

### *Planning*

Zodra het wetsvoorstel is aangenomen, kan gestart worden met de realisatie. In de realisatiefase zijn twee belangrijke stappen te onderscheiden:

- Het aanbestedingstraject en gunning (circa 1,5 tot 2 jaar);
- Realisatie van het systeem, inclusief testen (circa 2 tot 2,5 jaar).

Naar verwachting zal de vrachtwagenheffing dus omstreeks 2027 starten.

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

Info

- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/>
- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/actueel/nieuws/2021/09/15/wetsvoorstel-vrachtwagenheffing-naar-tweede-kamer>
- <https://www.vrachtwagenheffing.nl/actueel/nieuws/2021/11/29/internetconsultatie-conceptbesluit-vrachtwagenheffing>

3 SPOOR



3.1 Spoorvisie

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 o.g. aangehaakt op lopende projecten, te weten:

Integrale studie spoorknoop Venlo

Naar aanleiding van de vele spoorse opgaven in en om Venlo heeft ProRail begin 2021 de opdracht gekregen van Min IenW om een integrale studie te verrichten naar alle separate projecten op het emplacement in Venlo. Hiervoor heeft ProRail afgesloten jaar diverse zogenaamde Value Engineering sessies gehouden met als doel om zoekrichtingen te genereren voor de hierop volgende verkenningfase. Dit heeft geleid tot een viertal globale zoekrichtingen, te weten:

- Faseperrons gelijkvloers;
- Faseperrons met fly-over;
- Korte perrons met fly-over;
- Goederenemplacement uitplaatsen naar Gekkengraaf (buiten geografische scope).

Deze resultaten zijn indicatief en hebben nog geen status maar hebben wel geleid tot een aanscherping van de wensen en eisen van mogelijke oplossingen.

De voorgestelde oplossingsrichtingen worden komende drie jaar verder uitgewerkt in de verkenningfase. Voor deze verkenningfase die moet leiden tot een voorkeursbeslissing is de volgende planning opgesteld:

- 2022–2023: analytische fase. Genereren en uitwerken van kansrijke oplossingsrichtingen (inclusief effectenrapport en kostennotitie);
- 2023-2024: beoordelingsfase. Verder uitwerken van gekozen oplossingen en toetsen op maakbaarheid (nauwkeuriger effectenrapport en kostennotitie);
- Eind 2024: rapport voorkeursalternatief. Dit moet leiden tot een besluit van Min IenW over de keuze van het voorkeursalternatief.



ProRail voert de studie uit in opdracht van Min IenW. De Provincie Limburg en Venlo zijn ambtelijk betrokken.

Voor de studie is (samen met de ondertunneling Vierpaardjes) een Europese CEF-subsidie ad € 3,98 mln toegekend.

Voor de realisatie is nog geen geld gereserveerd. Wel heeft het Rijk in het BO-MIRT van november 2020 een reservering gedaan van € 25 mln voor de vervanging van de spanningssluis op het emplacement.

#### *Handelingsperspectief station Venlo en Blerick*

Om invulling te geven aan de spoorvisie op de belangrijkste OV-knopen in Venlo is voor de stations van Venlo en Blerick een zogenaamd handelingsperspectief OV-knooppunt ontwikkeld. Dit is een instrument om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van de OV-knopen in kaart te brengen.

Onder begeleiding van een extern adviesbureau hebben wij in het voorjaar van 2021 samen met de provincie Limburg, ProRail, NS en Arriva de huidige en toekomstige situatie van de twee stations in kaart gebracht, inclusief de kansen en knelpunten. Dit heeft in het najaar van 2021 geresulteerd in een gezamenlijke (ambtelijk) document met de ambities en opgaven voor beide stations, te weten:

- Station Blerick

Station Blerick kent met de twee treinverbindingen en de IC- status een bovenmatig sterke positie in het spoornetwerk, sterker dan op grond van reizigersaantallen mag worden verwacht. Met name de toegankelijkheid, de sociale veiligheid en de verblijfskwaliteit vragen om verbetering. Hieraan wordt al gewerkt. Een goede koppeling met de grootschalige ontwikkeling van het Kazernekwartier kan leiden tot versterking van het stationsgebruik, verbetering van de stationsomgeving en vergroting van de levendigheid en sociale veiligheid. Hoewel Blerick een zogenaamd basisstation is en blijft, ontstaan er kansen voor de realisatie van een tweede 'voorkant' van het station. Dit zou een versterking zijn voor het station en het Kazernekwartier.



Station Blerick

- Station Venlo

Station Venlo heeft een sterke positie in het internationale spoornetwerk, een iconisch stationsgebouw en veel ontwikkelruimte in de stationsomgeving. De opgave is om deze sterke positie uit te bouwen door op korte termijn de ontvangst en de transfer in het station te verbeteren en op middellange termijn het stationsgebied een hoogstedelijke impuls te geven met OV-gerelateerde functies. Daarvoor maken NS-stations (ontvangst) en ProRail (transfer) nu de basis op orde. Maar dat is niet voldoende. De huidige strategische netwerkpositie moet worden benut en verder uitgebouwd, zodat het station Venlo kan doorgroeien tot een volwaardig 'plus station'. Inzet daarbij is het uitbouwen tot een internationaal knooppunt tussen Nederland en Duitsland. Dit vraagt om het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige en hoogstedelijke stationsomgeving met OV-gerelateerde functies die het karakteristieke station en de stad verbindt.



Station Venlo

Voor meer informatie wordt verwezen naar Raadsinformatiebrief 2021-139 van 14 oktober 2021 en bijbehorende handelingsperspectieven.

Om de genoemde kansen voor beide stations te kunnen benutten is bestuurlijke erkenning in de vorm van agendering en verdere samenwerking met betrokken partijen en overheden bij de verdere uitwerking en realisatie van belang. Daartoe zetten wij in op:

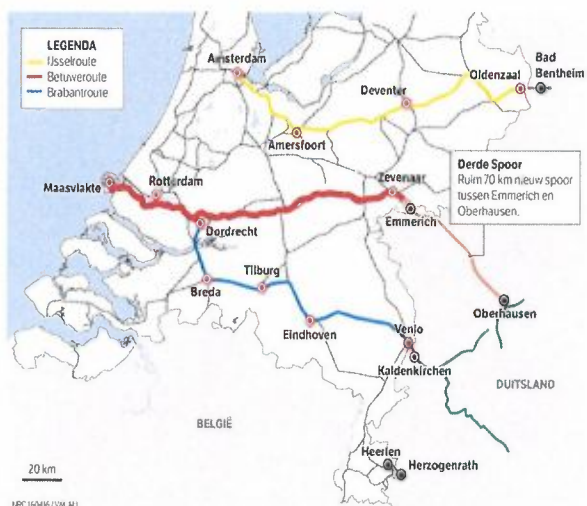
- Bestuurlijke lobby om beide stations op de landelijke 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2024' te krijgen. De provincie Limburg heeft ambtelijk toegezegd beide handelingsperspectieven voor te dragen voor opname in de landsdelige actieagenda;
- Opstellen van een ontwikkelvisie. In het kader van het Plan Binnenstad 2030 starten wij in het (voor)jaar van 2022 (samen met o.a. de Provincie Limburg, ProRail, NS, Arriva, vastgoedeigenaren, woningcorporaties, onderwijsinstellingen) een ontwerpend onderzoek voor een ontwikkelvisie van de stationsomgeving en zuidelijke rand van de binnenstad.

### 3.2 3e 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 is de verwachte einddatum circa 2030.



#### Waar staan we nu: 80 weken-variant?

In 2021 is DB Netz gestart met de voorbereidingen van een omvangrijk deelproject: de bouw van bruggen over de Lippe en het Wesel-Dattelnkanaal bij Friedrichsfeld. Om de bouw van deze bruggen mogelijk te maken heeft DB Netz een 80-weeken-variant bedacht, waarbij in een aaneengesloten periode van 80 weken van november 2024 tot mei 2026 alleen een enkelspoor beschikbaar is, en soms sprake is van een volledige afsluiting. In die periode rijden veel treinen via Venlo en Oldenzaal/Bad Bentheim.

Deze 80-weeken-variant is voor ProRail moeilijk te accepteren. Enerzijds omdat er voor ProRail geen weekend meer resteert om de strikt noodzakelijke werkzaamheden uit te kunnen voeren aan het Nederlandse spoornet. Anderzijds omdat DB Netz in de verkeersmodellen geen rekening houdt met groei van het spoorgoederenvervoer.

#### Memorandum of Understanding

Om tegemoet te komen aan de bezwaren van ProRail hebben staatssecretaris Van Veldhoven en haar Duitse ambtsgeenoot Ferlemann op 5 juli 2021 om tafel gezeten met als resultaat dat DB Netz en ProRail een aantal afspraken hebben geconcretiseerd:

- DB Netz heeft het dienstregelingsmodel aangepast waarbij tijdens de 80 weken enkelsporigheid 80 treinen per dag over de Betuweroute kunnen rijden.
- DB Netz heeft een aantal weekendafsluitingen omgezet naar weekafsluitingen (20 weken met volledige stremming), zodat ProRail in Nederland de noodzakelijke werkzaamheden kan uitvoeren.
- DB Netz en ProRail hebben samen een verkeersleidingsconcept uitgewerkt voor een goede overdracht van treininfo

Over twee punten moet nog overeenstemming worden bereikt:

- Gedurende de 80-weeken enkelsporigheid wordt ook in/achter Bad Bentheim tijdens 10 weken aan het spoor wordt gewerkt. Daar is ook maar een enkelspoor beschikbaar.
- Groei van het spoorgoederenvervoer. DB Netz gaat uit van geen groei, maar ProRail voorziet wel een groei. Om deze groei wel te faciliteren ziet ProRail enkel de volgende oplossingen:
  - Vergroten van capaciteit op baanvak Heerlen-Herzogenrath;
  - De internationale trein RE13 op baanvak Venlo-Viersen deels opheffen.

Deze afspraken worden verder uitgewerkt in een Memorandum of Understanding. Dit memorandum moet begin 2022 worden opgesteld.

### *Inzet Venlo*

De werkzaamheden op de Betuweroute hebben veel impact op het spoorvervoer in/door Venlo. Onze belangrijkste zorgpunten waar we (via de provincie) op inzetten zijn:

- Ook op korte termijn (2022-2024) gaat het omleiden knellen. Niet alleen bij volledige afsluiting, ook tijdens enkelsporige beschikbaarheid van de Betuweroute;
- Treinen met gevaarlijke stoffen worden niet altijd via de Betuweroute geleid. DB Netz verdeelt de spoorcapaciteit alleen op basis van beschikbare capaciteit, omdat Duitsland geen regelgeving als basisnet spoor kent;
- Het emplacement Venlo is in alle opzichten 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.
- Het vervangen van de RE13-trein naar Düsseldorf door bussen is voor ons onacceptabel, omdat daarmee de nieuwe treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf (die eind 2026 start) een foute start kent.

### *Financiën*

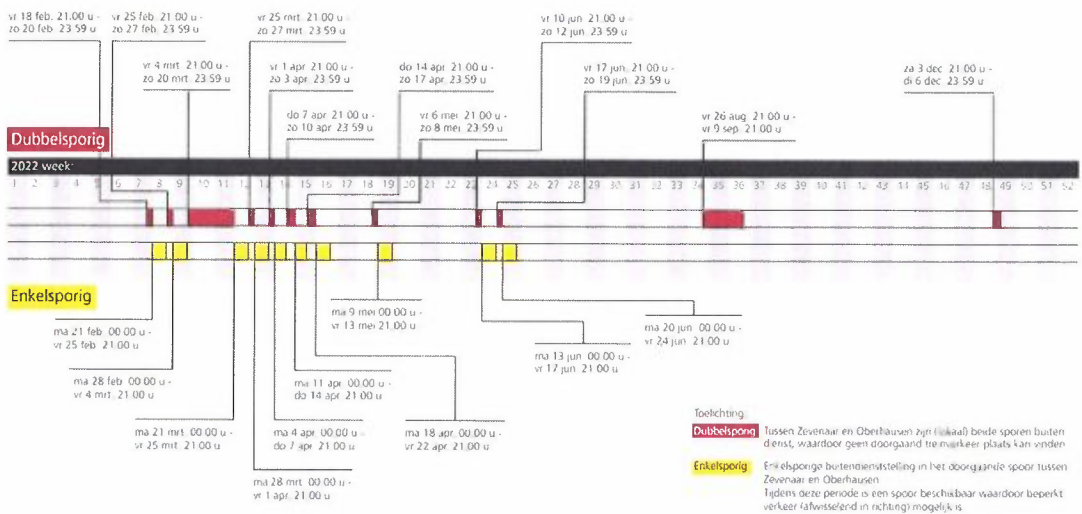
Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

### *Planning*

Door de onzekerheid over de doorlooptijden van de procedures aan Duitse zijde is geen formele einddatum bekend. 2030 lijkt wel steeds realistischer.

Ook in 2022 zijn er weer periodes met enkel- en dubbelsporige buitendienststellingen. De belangrijkste zijn: 18 feb-22 apr en 26 aug-9 sep (zie onderstaand figuur).

Overzicht werkzaamheden ten behoeve van 3<sup>e</sup> spoor Zevenaar – Emmerich – Oberhausen 2022

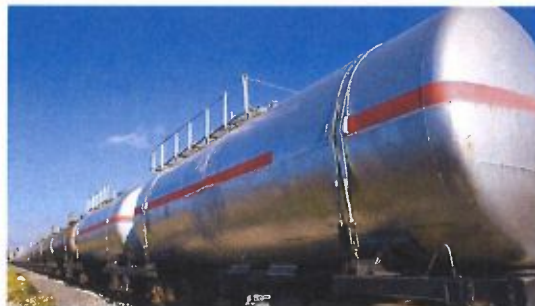


Info

- <https://prestaties.prorail.nl/derdespoor>
- <https://www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuwerroute-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 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 berekent ze aan de hand van actuele ruimtelijke ontwikkelingen, opnieuw de risico's.

Parallel aan de risicoberekeningen 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 Betuwerroute te stimuleren. Door middel van pilots wil de Minister van IenW, met betrokken partijen, in beeld brengen welke verbeteringen uitvoerbaar en succesvol zijn. Pas na conclusies daarover komt aanpassing van de regelgeving in beeld.



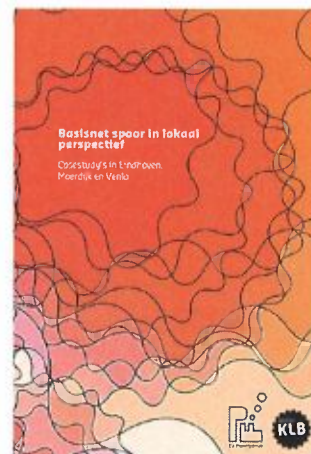
### *Waar staan we nu?*

#### *Geactualiseerde risicoplafonds*

Momenteel worden de risico's berekend indien het vervoer zich ontwikkelt zoals verwacht, alle bouwplannen van gemeenten worden uitgevoerd en de nieuwe rekeninzichten worden toegepast. Dit wacht op de nieuwe vervoercijfers die voorjaar 2022 beschikbaar komen. De toekomstige risico's kunnen vervolgens worden vergeleken met de referentiesituatie, zoals vastgelegd in de Regeling Basisnet van 2015.

#### *Casestudy*

Een robuust Basisnet spoor houdt niet alleen rekening met het wettelijk kader, maar ook met de wisselwerking tussen dat wettelijk kader en de afwegingen die decentraal worden gemaakt. In drie casestudies (Moerdijk, Eindhoven en Venlo) is onderzocht hoe die lokale afweging plaatsvindt, welke dilemma's daarbij spelen en op welke wijze het Basisnet Spoor daar rekening mee zou kunnen houden. In het rapport 'Basisnet spoor in lokaal perspectief' zijn de resultaten van het onderzoek neergelegd. Dit rapport hebben we u met de dagmail van 26 mei 2021 toegestuurd.



#### *Jaarverslag basisnet spoor 2020*

Staatssecretaris Van Veldhoven heeft op 14 juli 2021 het jaarverslag van het basisnet naar de Tweede Kamer verstuurd. Hieruit blijkt wederom dat het basisnet spoor kampt met overschrijdingen van de risicoplafonds. Voor Venlo met name op de Brabantroute. Deze overschrijdingen variëren van jaar tot jaar door de variatie in het aantal en samenstelling van treinen. De overschrijdingen leiden nergens tot een saneringssituatie. U bent hierover geïnformeerd in RIB 2021-118 van 27 juli 2021.

#### *Ammoniak convenant*

Het vigerende ammoniakconvenant is nogmaals met een jaar verlengd; nu tot eind 2022.

In 2021 hebben het Rijk, de Provincie Limburg en OCI Nitrogen het ammoniakconvenant geëvalueerd. Op hoofdlijnen gezien zijn alle afspraken in het convenant uitgevoerd:

- Het structurele vervoer van ammoniak tussen IJmuiden en Geleen is beëindigd;
- Het overige vervoer van ammoniak van/naar Geleen is beperkt tot het maximum;
- Er zijn positieve neveneffecten: Warm-Bleve Vrij rijden en treinsamenstellen;
- Het convenant heeft een impuls gegeven aan de veilige aan- en afvoer van ammoniak per binnenvaartschip naar OCI via de haven van Stein.

Het Rijk heeft het volledige evaluatierapport op 10 dec 2021 naar de Tweede Kamer gestuurd. ( <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/12/10/bijlage-5-evaluatie-convenant-dsm-afbouw-ammoniaktransporten/bijlage-5-evaluatie-convenant-dsm-afbouw-ammoniaktransporten-versie2.pdf> )

Op dit moment vinden er gesprekken plaats tussen het Rijk, de Provincie Limburg en OCI over verwachte ontwikkelingen van het vervoer van ammoniak met als doel in 2022 tot een nieuw convenant te komen. De gemeente Venlo is, net zoals de andere steden in Limburg, als belanghebbende partij in dit kader zowel ambtelijk als bestuurlijk geconsulteerd.

Uit de gesprekken is gebleken dat OCI bereid is om het convenant in grote lijnen voort te zetten en zelfs de aantallen vervoersbewegingen nog iets te reduceren. Daarnaast is het nodig om (in het geval dat de voorkeursroute niet beschikbaar is) over een alternatieve route te beschikken. Voor de langere termijn dient rekening gehouden te worden met de

mogelijk prominente rol van ammoniak als waterstofrijke energiedrager in de energietransitie. Daarbij zijn vervoer per buisleiding, over water en per spoor mogelijk. Wat de impact hiervan voor Venlo is nog onduidelijk.

Op 2 december 2021 heeft de staatssecretaris het rapport 'Ketenstudie omgevingsveiligheid van duurzame waterstofrijke energiedragers' naar de Tweede Kamer gestuurd. Hieruit blijkt, dat ammoniak potentiële energiedrager is met de grootste aandachtspunten voor de omgevingsveiligheid. Desondanks acht de markt deze energiedrager kansrijk, omdat de stof in vergelijking met bijvoorbeeld waterstof, makkelijk te produceren is, geen retourstroom genereert en ook zelf als brandstof kan worden gebruikt.

Deze toepassing van ammoniak is momenteel niet bij OCI in beeld, als reden om de productie of transportstromen te herzien. OCI produceert vooral voor de chemische industrie.

### *Inzet Venlo*

De inzet van Venlo in dit dossier heeft zich het afgelopen half jaar vooral gericht op:

- Casestudy Venlo  
In februari/maart 2021 zijn in Venlo vijf sleutelfiguren geïnterviewd die een essentiële rol spelen in de processen en besluitvorming van het basisnet spoor. In de interviews hebben we vooral gewezen op:
  - Jaarlijkse overschrijdingen van de risicoplafonds;
  - Het belang van goede communicatie. Vooral door de complexiteit van de materie is regelmatige en begrijpelijke communicatie essentieel;
  - De beperkte bevoegdheid van de gemeente op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze bevoegdheid neemt door het emplacementenproject verder af, en wordt steeds meer door het Rijk opgepakt.De 'opbrengst' van deze casestudy neemt Min lenW mee in de verdere uitwerking van het programma Robuust 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 Venlo betrokken bij de gesprekken over een eventueel nieuw ammoniakconvenant.

### *Financiën*

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

### *Planning:*

Min lenW volgt een planning die erin voorziet dat in 2022/2023 een Robuust basisnet spoor wordt opgeleverd.

### *Info*

- <https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/>
- [Spoorveiligheid | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/14/jaarverslag-basisnet-en-ontwikkeling-robust-basisnet-spoor>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/12/10/spoorveiligheid>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/12/02/bijlage-1-eindrapport-ketenveiligheid-waterstofdragers>
- [https://www.google.com/search?q=kamerbrief+2+december++2021+spoor+basisnet&rlz=1C1GCEJ\\_enNL989&biw=1920&bih=761&ei=OB7oYZzPDsSXkwWH2b6wCA&ved=0ahUKEwicy\\_a4gb71AhXEy6QKHYesD4YQ4dUDCA4&uact=5&oq=kamerbrief+2+december++2021+spoor+basisnet&gs\\_lcp=Cgdnnd3Mtd2l6EANKBAhBGAFKBAhGGABQuQVY0g9g6RNoAnAAeACAAU-IAY8BkgEBMpgBAKABAcABAQ&scient=gws-wiz#](https://www.google.com/search?q=kamerbrief+2+december++2021+spoor+basisnet&rlz=1C1GCEJ_enNL989&biw=1920&bih=761&ei=OB7oYZzPDsSXkwWH2b6wCA&ved=0ahUKEwicy_a4gb71AhXEy6QKHYesD4YQ4dUDCA4&uact=5&oq=kamerbrief+2+december++2021+spoor+basisnet&gs_lcp=Cgdnnd3Mtd2l6EANKBAhBGAFKBAhGGABQuQVY0g9g6RNoAnAAeACAAU-IAY8BkgEBMpgBAKABAcABAQ&scient=gws-wiz#)

### **3.4 Emplacementenproject (Externe Veiligheid en Geluid)**

#### *Externe 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 emplacementen. 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.

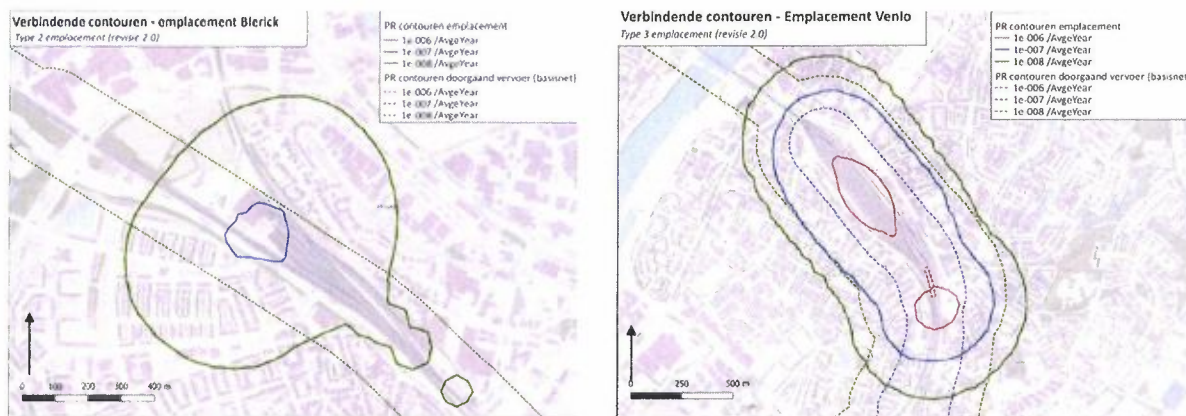
#### *Geluid*

Met de komst van de omgevingswet wordt het aspect 'geluid spoorwegemplacementen' overgeheveld van de Wet milieubeheer/WABO naar de omgevingswet. Daarmee verschuift de verantwoordelijkheid van geluid voor spoorwegemplacementen grotendeels van gemeenten naar het Rijk. Het is van belang om zicht te krijgen op de effecten van de verschuiving van bevoegdheden. Begin 2020 is er een bestuurlijke afspraak gemaakt tussen de staatssecretaris van IenW en de VNG om een systeembeschrijving hierover op te stellen, met daarin het gevolg voor het beschermingsniveau van inwoners, de consequenties voor nieuwbouwwoningen en duidelijkheid over de bevoegdheden van het geluid. Om zicht te krijgen op de effecten is concreet het volgende afgesproken:

- Systeembeschrijving opstellen. Een feitelijke weergave van de omzetting van de huidige systematiek met vergunningen naar de systematiek met geluidproductieplafonds;
- Zorg- en aandachtspunten. In beeld brengen van de zorg en aandachtspunten van gemeenten en omgevingsdiensten over de bevoegdheidsverschuiving;
- Systeembeschrijving referentie emplacementen. Om niet alle emplacementen te moeten beschrijven wordt van vier referentie-emplacementen (Gouda-Goverwelle, Born, Rotterdam Goederen Noord en Amsterdam-Watergraafsmeer) een systeembeschrijving gemaakt.

#### *Waar staan we nu: externe veiligheid?*

Sinds 2015 hebben de betrokken partijen (Min IenW, Min JenV, gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, ProRail, vervoerders en brancheorganisatie) gewerkt aan landelijke uniforme afspraken voor omgevingsveiligheid voor spoorwegemplacementen. Deze zijn eind 2020 door Min IenW vastgelegd in zogenaamde factsheets.



De nu voorgestelde verbindende PR  $10^{-6}$  contouren (rode contouren) zijn groter dan de huidige risicocontouren, maar vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier, Maaswaard of andere herontwikkelingen rondom de emplacements in Venlo en Blerick. Wel ligt het voormalige Gebra terrein op de rand van de risicocontour. Een aantal woningen langs de Vierpaardjes en in Venlo-Zuid ligt zelfs binnen de  $10^{-6}$  contour. Dit vergt momenteel aandacht in het kader van de ondertunneling van de Vierpaardjes. Bij een eventuele saneringsverplichting als gevolg van de risicocontour zou de sanering voor rekening van het Rijk komen.

Landelijk wordt momenteel gewerkt aan de verankering van de resultaten van het aspect omgevingsveiligheid van het emplacementsproject in wet- en regelgeving. Voor de onderstaande discussiepunten op het gebied van omgevingsveiligheid, zijn we gezamenlijk oplossingsrichtingen aan het uitwerken.

- Wat houdt maatwerk in en wat zijn aanleidingen voor maatwerk? De gemeente is straks bevoegd gezag voor het stellen van maatwerk;
- Waar adviseert de maatwerkcommissie over en wie neemt er zitting in?
- Overgangsrecht. Hoe gaan we om met emplacements waar meer of minder voorzieningen en maatregelen aanwezig dan nodig op basis van het categoriseringsmodel?
- Wie is na de bevoegdheidsverschuiving waarvoor verantwoordelijk?

De oplossingsrichtingen van deze discussiepunten worden voorgelegd aan de bestuurlijke tafel waarin Venlo is vertegenwoordigd.

#### Waar staan we nu: geluid?

Min IenW heeft de afgelopen periode gewerkt aan de systeembeschrijving, de zorg- en aandachtspunten en de vier referentie emplacements. De Bestuurlijke Tafel heeft in de eerste bijeenkomst in april 2021 drie randvoorwaardelijke eisen gesteld aan de uitwerking hiervan en wel de volgende:

- Behouden van een gelijkwaardig beschermingsniveau van omwonenden;
- Behouden van gelijkwaardige woningbouwontwikkelmogelijkheden rondom spoor;
- Duidelijkheid over waar bevoegdheden/verantwoordelijkheden liggen, inclusief de vraag waar burgers met bepaalde klachten terecht kunnen.

De eisen liggen nu in concept voor. Momenteel overleggen de Bestuurlijke Tafel en de VNG hoe ze hun zorgen kunnen bundelen in een brief aan Min IenW. De belangrijkste zorgpunten zijn:

- De omzetting van huidige vergunde activiteiten naar geluidsproductieplafonds. Er worden geen piekgeluiden berekend en er is geen inzicht in de eindsituatie;
- Het is niet duidelijk hoe de verantwoordelijke partijen (ProRail en Inspectie Leefomgeving en Transport) omgaan met klachten;
- Onbenutte geluidruimte van meer dan 3 dB wordt niet 'vrijgegeven';
- Een te beperkte onderzoeksscope.

*Inzet Venlo: externe veiligheid*

Na de schriftelijke reactie van Venlo op de factsheets is Min IenW nu aan zet over het emplacementenproject. Het is echter stil aan de zijde van Min IenW. De inzet van Venlo richt zich nu vooral op de saneringsmogelijkheden van de woningen langs de Vierpaardjes en in Venlo-Zuid.

*Inzet Venlo: geluid*

Venlo zit in het kader van dit dossier in de Bestuurlijke Tafel. Deze Tafel beraadt zich momenteel over een gezamenlijke reactie naar Min IenW.

*Financiën*

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

*Planning*

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.

*Info*

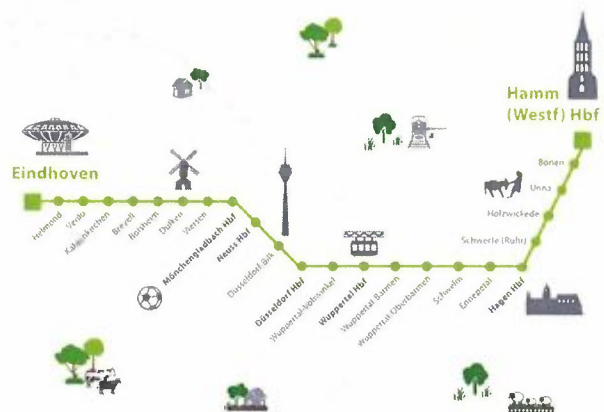
- -

**3.5 Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf**

*Treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf*

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

- fase 1: treindienst Eindhoven-Düsseldorf vanaf dec. 2026 (MaasWupper Express);
- ambitie: een versnede treindienst Eindhoven – Düsseldorf zodra de spoorverdubbeling Kaldenkirchen - Dülken gerealiseerd is.



### *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 spoorwegwet.

### *Waar staan we nu? treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf*



Op 14 december 2021 is het aanbestedingsproces van de treinverbinding afgerond. De nieuwe treinverbinding is gegund aan de vervoerder Regionalverkeer Start, een dochteronderneming van de Deutsche Bahn. Start gaat (in overleg met Arriva, een andere dochter van Deutsche Bahn) de nieuwe treindienst 1x per uur rijden met multicourant materieel tussen Eindhoven en Düsseldorf.

In het najaar van 2021 heeft Min IenW overlegd met Verkeersverein Rhein-Ruhr (VRR) over de startdatum van de verbinding. VRR heeft voorgesteld de indienststelling één jaar uit te stellen: van december 2025 naar december 2026. De reden van het uitstel is dat tijdige levering van materieel lastig en duur is als gevolg van de coronacrisis. Door een jaar uitstel verwacht VRR meer betrouwbare aanbiedingen binnen het voorziene budget.

### *Waar staan we nu? spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken*

Rondom de beoogde spoorverdubbeling hebben zich geen relevante ontwikkelingen voorgedaan.

### *Inzet Venlo*

De gemeente Venlo zet, samen met de provincie Limburg, onverminderd in op de verdubbeling van het spoor tussen Kaldenkirchen en Dülken. Ook in 2021 hebben weer bestuurlijke gesprekken plaatsgevonden, te weten:

- 19 februari 2021: Europees parlamentslid Tax;
- 9 juli 2021: Bundestagmitglied Schiefner;
- 17 september 2021: ambassadeur Year of the Rail Van de Camp.

In deze gesprekken is wederom het belang van een goede internationale IC en het daarvoor benodigde dubbelspoor tussen Kaldenkirchen en Dülken onderstreept.

### *Financiën*

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

### *Planning*

Er is geen exacte planning van de treinverbinding Eindhoven-Düsseldorf bekend. De datum van indienststelling van de RE 13 Eindhoven-Venlo-Düsseldorf is december 2026.

### *Info*

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/12/03/ontwikkelingen-internationaal-personevervoer-per-spoor>

### 3.6 3RX (IJzeren Rijn)

#### 3RX-haalbaarheidsstudie

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 en BAB52-tracé) een derde route onderzocht: 3RX 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 gegaan.

#### Waar staan we nu?

De trilaterale werkgroep heeft besloten om de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2017-2018 te actualiseren. Deze studie is in het voorjaar van 2021 aanbesteed. Het Belgische Ministerie is penvoerder.

#### Weert Hamont

Rondom Weert Hamont geeft voormalig staatssecretaris Van Weyenberg in zijn kamerbrief van 3 december 2021 aan dat afgelopen periode diverse onderzoeken zijn uitgevoerd om een beter beeld te vormen van de benodigde maatregelen en kosten. In de zomer van 2021 is een update van de MKBA opgeleverd. De belangrijkste resultaten zijn:

- Diverse infravarianten zijn mogelijk. De investeringskosten bedragen € 50-150 mln (excl. btw);
- Vanwege de hoge kostenraming is een second opinion uitgevoerd. Belangrijke conclusie: de raming is compleet, maar conservatief qua aannames over de mitigerende maatregelen voor geluid, trillingen en het Natura2000 gebied;
- Bij inzet van Belgisch materieel moet rekening gehouden worden met de bovenkant van de infrastructuurraming;
- De businesscase van de beoogde vervoerder is negatief;
- De investeringen overschrijden de opbrengsten ver.



Gezien de demissionaire status van het kabinet laat de voormalig staatssecretaris besluitvorming over aan een volgend kabinet.

#### Financiën

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

### Planning

De geactualiseerde MKBA van de 3RX zal niet eerder dan eind 2022 gereed zijn, omdat Duitsland haar landelijke verkeersprognoses pas begin 2022 beschikbaar heeft.

### Info

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/12/03/ontwikkelingen-internationaal-personenvervoer-per-spoor>

## 3.7 Opwaardering Maaslijn

### Inleiding

Het doel is het verbeteren van de robuustheid (betere aanstuivingen en minder verstoringen) en het elektrificeren van de Maaslijn. Het project kent twee fasen

- Fase 1: elektrificatie van het gehele tracé en vier stukken spoorverdubbeling
- Fase 2 (na 2030): sneltrein en de daarvoor benodigde spoorverdubbeling.

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

- Elektrificatie van de Maaslijn;
- Een onderstation aan de Parallelweg in Tegelen voor de voeding;
- Twee railinzetplaatsen op het emplacement van Blerick; bij de Marconistraat (westzijde) en de Horsterweg (oostzijde);
- Aanpassing van de spoor-layout van het emplacement Blerick bij de Stadler werkplaats.

### Waar staan we nu?

De provincie Limburg en het Rijk hebben medio 2021 afgesproken om gezamenlijk opdrachtgever te zijn van dit project. Deze afspraken over governance en financiën zijn juridisch verankerd in een addendum bij de bestuursovereenkomst Maaslijn.

Op 20 april 2021 hebben Gedeputeerde Staten van Limburg het ontwerp-inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn" vastgesteld. Voor dit ontwerp-inpassingsplan is tevens een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Op 28 april 2021 zijn de stukken gepubliceerd in de staatscourant en hebben in de periode 29 april-9 juni 2021 ter inzage gelegen.

Het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) is in het najaar (op details) aangepast naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Het definitieve PIP is vervolgens op 12 november aangeboden aan de Provinciale Staten. Daarmee is een belangrijke stap gezet op weg naar realisatie van de elektrificatie van de Maaslijn. Het definitieve PIP heeft vervolgens ook weer ter inzage gelegen vanaf 26 november 2021 tot en met 7 januari 2022.

Medio december 2021 heeft ProRail de planstudie van de Maaslijn aangeboden. Op basis daarvan hebben staatssecretaris Van Weyenberg en gedeputeerde Van Gaans de projectbeslissing heb genomen. Daarmee is het startschot gegeven voor de aanbesteding.





### *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. Bij de raming van april 2021 is echter gebleken dat de raming fors hoger is. In constructieve gesprekken tussen de waarnemend commissaris van de koning Remkes en staatssecretaris Van Veldhoven is een oplossing gevonden om het project financieel en qua samenwerking weer op de rails te krijgen. Het Rijk heeft additioneel € 60 mln (excl. BTW) beschikbaar gesteld en de provincie Limburg € 20 mln (excl. BTW). Daarnaast hebben beide partijen een voorziening getroffen van respectievelijk € 31,5 mln en € 10,5 mln. Deze afspraken zijn juridisch verankerd in een addendum van de bestuursovereenkomst.

De gemeente Venlo draagt financieel niet bij aan de Maaslijn.

### *Planning*

De staatssecretaris van IenW heeft om 7 juli 2021, 24 september 2021 en 16 december 2021 de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van het project. Uit alle kamerbrieven blijkt dat de provincie Limburg, ProRail en het Rijk zich bewust zijn van de krappe planning en de risico's ten aanzien van de beoogde oplevering van het project eind 2024. In een zogenaamd intern 'gate review' dat voor dit soort projecten gebruikelijk is, geeft ProRail een waarschuwing af over de haalbaarheid van de vigerende projectplanning. Desalniettemin spreken alle projectpartners uit dat ze alles op alles blijven zetten om de ambitieuze planning te halen.

Op dit moment is het aanbestedingsproces voor de werkzaamheden gestart. De offertes hiervoor worden in de zomer van 2022 verwacht. Dan zullen Min IenW en de provincie Limburg een definitief besluit nemen over het vervolg van het project. Vanaf juli 2022 zal de aannemer de werkzaamheden gaan voorbereiden. Feitelijke uitvoering in Venlo zal vooral in 2023 plaatsvinden. Overige delen van zowel de noordelijke als de zuidelijke Maaslijn worden in 2024 gerealiseerd.

### *Info*

- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/07/07/spoorverbinding-maaslijn>
- <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=001968cc-b7a0-4c8d-bc7e-1c14540ce619&title=Voortgang%20van%20het%20project%20Maaslijn.pdf>
- <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=567bbbe2-8f8a-4941-83ff-eff790b0164b&title=Projectbeslissing%20Maaslijn.doc>

### 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 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.

Tegen die achtergrond heeft ProRail onderzocht wat nodig is om te voldoen aan de vereisten van het Europese Trans Europees Netwerk voor Transport (TEN-T). 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?

Op 11 maart 2021 heeft Min IenW een brief aan ProRail gestuurd met de beschikking voor het opstellen van een projectplan voor de 740-studie op de Zuidoost-corridor (Rotterdam-Venlo) en de Oost-corridor (Rotterdam-Bad Bentheim). Voor de studie is in totaal €3 mln beschikbaar; waarvan €1 mln voor de corridor naar Venlo.

Het belangrijkste knelpunt op de Zuidoost-corridor is het emplacement in Venlo. Dit knelpunt geldt voor zowel het doorgaand treinverkeer Rotterdam-Duitsland als het treinverkeer uit Zuid-Limburg dat in Venlo moet kopmaken. Beide knelpunten maken onderdeel uit van de integrale studie Venlo, en worden in die studie verder uitgewerkt (zie paragraaf 3.1).

In de studie wordt ook een kosteneffectieve uitrolstrategie gemaakt waardoor er op korte termijn gefaseerd met 650, 690 en 740 meter treinen gereden kan worden. In deze uitrolstrategie worden de projecten van Venlo en Eindhoven meegenomen.



#### Financiën

Het verlengen van (minimaal) 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.

#### Planning

#### Info

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

## 4 WATER

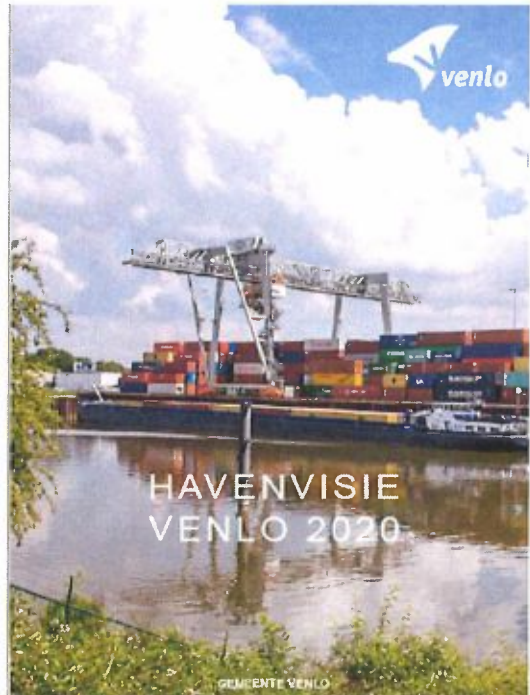
### 4.1 Havenvisie

De gemeenteraad heeft op 25 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. De voorbereiding is in volle gang. Het ontwerp is definitief. De uitvoering start in de zomer van 2022. Oplevering is gepland voor eind 2022.
- Europese subsidie PIONEERS. Eind januari 2021 heeft Venlo samen met Antwerpen, Barcelona en Constanta (en 46 andere partijen uit de markt en kennisinstellingen) bij de Europese Unie een Horizon 2020 subsidie-aanvraag ingediend voor verduurzaming en digitalisering van de havens.

Deze subsidie-aanvraag is begin mei 2021 gehonoreerd. Het project electric Green Last Mile (eGLM) lift hierin mee.



## PIONEERS

PORTable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions

- Europese subsidie-aanvraag CEF/TEN-T. Op 19 januari 2022 is een subsidie-aanvraag ingediend bij de Europese Unie voor alle studie-projecten die nodig zijn voor de verdere voorbereiding van de havenontwikkeling. Het totale subsidiebedrag bedraagt 50% van € 1,8 mln. Medio juni 2022 geeft de EU uitsluitel.
- ISPS. Door de aanwezigheid van zeeschepen van buiten de EU moet de haven conform Europese richtlijnen worden beveiligd. Voor deze zogenaamde International Ship and Port facility Security code (ISPS) is afgelopen jaar een havenveiligheidsplan opgesteld. De burgemeester heeft, als bevoegd gezag, het plan op 22 november 2021 vastgesteld. In 2022 volgt de implementatie.
- MSW. Zeeschepen van buiten de EU moeten verplicht worden geregistreerd middels Maritime Single Windows (MSW). In 2020 is geregeld dat Venlo gebruik maakt van het systeem Port Community System van Portbase van de havenautoriteit Rotterdam. In 2021 is dit systeem geïmplementeerd.
- AIS. Automatic Identification System (AIS) is een transpondersysteem dat automatisch de identiteit en de positie van een schip uitzendt. In 2021 zijn in Venlo

enkele AIS-ontvangers geplaatst die deze signalen kunnen opvangen. Hierdoor is monitoring en registratie van de schepen die de haven aandoen gemakkelijker.

- Walstroom. Eind 2025 is walstroom verplicht in binnenhavens. ECT onderzoekt momenteel in het kader van de PIONEERS-subsidie wat de mogelijkheden zijn voor de barge-terminal. Voor de rest van de haven is in 2021 in Blueports-verband een onderzoek opgestart hoe walstroom in de havens kan worden gerealiseerd.
- Calamiteitenroute;
- Eenrichtingsverkeer in havengebied;
- Linksaffer op de Eindhovenseweg naar Groot-Bollerweg.

### 4.2 Barge-terminal

Eind februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten (raadsbesluit 2019-9) dat de barge-terminal wordt uitgebreid, 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 barge-terminal grotere schepen ontvangen (klasse V<sub>100</sub>) en wordt de overslagcapaciteit verdubbeld.

Na het verwerven van het terrain en vastgoed van Havam/Sator en Fortis zal de gemeente de basisinrichting realiseren.

- Slopen van de opstallen;
- Aanleggen van de 160 m lange kademuur;
- Realiseren van de kraanbaan;
- Inrichten van het terrein met de basisvoorzieningen.

Daarna zal de exploitant VTP BV de kraan plaatsen inclusief het benodigde equipment aanbrengen.



#### *Waar staan we nu?*

In begin van 2021 zijn de percelen van Havam/Sator en Fortis beide verworven. Beide percelen zijn begin 2022 beschikbaar gekomen.

In het voorjaar van 2021 heeft VTP BV intensief overleg gevoerd met de provincie Limburg over de stikstofproblematiek. Dit probleem is opgelost door het opkopen van emissierechten van een agrarisch bedrijf. De activiteiten bij dit agrarische bedrijf zijn beëindigd. Inmiddels heeft de provincie een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming afgegeven.

VTP BV heeft in het voorjaar van 2021 in het kader van een vormvrije m.e.r.-beoordeling een aanmeldnotitie ingediend. Op 15 juni 2021 hebben wij besloten dat er op basis van de aanmeldnotitie geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

Het ontwerp-bestemmingsplan is in de zomer van 2021 afgerond. Wij hebben het (gecoördineerd met de overige te coördineren besluiten) op 6 juli 2021 vastgesteld. Vervolgens heeft het ontwerp- bestemmingsplan tot half augustus 2021 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan. Voor verdere informatie hierover verwijzen we u naar Raadsinformatiebrief 2021-89 van 6 juli 2021.

## Raadsinformatiebrief

In het najaar 2021 hebben we onderzoek gedaan naar de kadeconstructie van de bargeterminal. Deze constructie wordt uitgevoerd als combiwand van buizen en damwand. Om voldoende draagkracht te krijgen is het noodzakelijk om deze diep in de grond te heien. Zo diep (+ 5,00 m NAP) dat deze terecht komt in de kleilaag van de Venloschol. De Omgevingsverordening Limburg 2014 verbiedt echter de grond op deze diepte te roeren, omdat dit de kwaliteit van het grondwater kan aantasten. Bovenstaande problematiek is in december 2021 besproken met de provincie. Conclusie is dat GS geen ontheffing kan verlenen aangezien de activiteit binnen een vergunningplichtige inrichting ligt. Er worden momenteel alternatieve verankeringen onderzocht waardoor de kade minder diep hoeft te worden aangebracht en boven de kleilaag kan blijven.

### *Financiën*

De gemeente Venlo voorziet in € 1,5 mln in het tekort (de onrendabele top) van de businesscase. De Provincie Limburg draagt € 2,5 mln bij aan de onrendabele top.

Medio juli 2020 heeft de EU de gezamenlijke subsidieaanvraag voor vergroting van de bargeterminal goedgekeurd. Daarmee ontvangen Venlo én TCT Europese subsidie. Venlo krijgt € 1,7 mln voor de grondexploitatie van de Bargeterminal.



### *Planning*

Het definitieve bestemmingsplan wordt in maart 2022 aan de gemeenteraad voorgelegd ter vaststelling. Voor de realisatie wordt circa 1,5 jaar ingeschat. De oplevering is eind 2023 voorzien.

## 5 Buisleidingen - Deltacorridor

Door het toenemende belang van verduurzaming, energietransitie en externe veiligheid hebben de belangrijkste Europese chemische producenten samen met de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen een samenwerkingsverband gestart om de haalbaarheid van een Europees buisleidingennetwerk te onderzoeken.



### Haalbaarheidsstudie

Buck Consultants heeft een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar het Buisleidingentraject Rotterdam – Chemelot. De belangrijkste conclusies zijn:

- Een variant met vier buisleidingen voor LPG, Propeen, Waterstof en CO<sub>2</sub> is het meest gunstig;
- Het tracé Rotterdam-Tilburg-Venlo-Chemelot scoort het gunstigst, omdat dan alle buizen conform de Structuurvisie Buisleidingen lopen, en zo de minste overlast bezorgen. Bovendien biedt dit de mogelijkheid tot doortrekking naar het Ruhrgebied (via Venlo);
- Een buisleidingenbundel voor alleen Nederland is niet haalbaar. Doortrekken naar Antwerpen en NRW is nodig. Hogere volumes verlagen de transportkosten;
- De vier buisleidingen zijn inpasbaar in de gereserveerde strook uit de Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035. Het onderzoek wijst uit dat er geen knelpunten zijn; wel ruim 25 aandachtspunten.



- Het tracé in Venlo wijkt iets af van de Structuurvisie. Een grensovergang bij de Manegeweg (Rotterdam-Rijn-Pijpleiding (RRP)) lijkt logischer dan bij de A74;
- De hoogte van de onrendabele top is grotendeels afhankelijk van het te verwachten vervoersvolume. Bij een connectie met Antwerpen en NRW is de verwachting dat er wel een sluitende businesscase te ontwikkelen is.

Voor meer informatie verwijzen we u naar Raadsinformatiebrief 2021-80 van 15 juni 2021.

### *Waar staan we nu?*

Op 15 november 2021 heeft het Bestuurlijk Overleg MIEK (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) plaatsgevonden. Min. IenW en EZK hebben daarin besloten de Deltacorridor op te nemen in het MIEK en een verkenning te starten naar de Deltacorridor. Het project Deltacorridor wordt hiermee gekwalificeerd als project van nationaal belang. Hierin worden een maatschappelijke kosten-basten analyse (MKBA) en een businesscase (BuCa) uitgevoerd. Dit loopt op initiatief van het Rotterdamse Havenbedrijf via een publiek private samenwerking (PPS).

Op 4 november 2021 is in de Tweede Kamer de motie Erkens-Bontenbal aangenomen. Daarin wordt de regering verzocht in afwachting van definitieve besluitvorming in overleg met provincies en gemeenten alvast te werken aan een programmaorganisatie om meerdere planfasen en mogelijke mitigatiemaatregelen voor de inpassing van de buisleidingencorridor voor te bereiden,

### *Financiering*

Het Deltacorridor traject is een privaat project. Hiervoor is een privaat consortium in oprichting onder coördinatie van het Havenbedrijf Rotterdam. Financiering van het project is afhankelijk van de verschillende uitkomsten van de businesscases van de leidingen. Vanwege de onrendabele top van de buizen is mogelijk cofinanciering nodig. Hiervoor wordt gekeken naar de mogelijkheden van Subsidie Duurzame Energie, het Nationaal Groeifonds en EU-financiering.

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan dit project;

### *Planning*

Voor het gehele project is de wens om eind 2026 operationeel te zijn. Dit betekent dat besluitvorming in 2022 plaats zal moeten vinden. De eerste stappen die gezet worden zijn het opstellen van een businesscase, uitvoeren van een kosten-batenanalyse en een verkenning naar de ruimtelijke inpassing.

### *Info*

- <https://energeia-binary-external-prod.imgix.net/DqObONFFexlyQhRZALSdJGCME64.pdf?dl=MIEK+Overzicht+2021.pdf>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2021/05/19/haalbaarheidsstudie-buisleidingen-rotterdam-chemelot>
- <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2021/11/26/kamerbrief-over-meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat-miek/kamerbrief-over-meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat-miek.pdf>

### Communicatie

Alle dossiers kennen een aparte communicatie. Zowel vanuit de inhoud als op het vlak van politieke lobby zullen we 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



Lijst van afkortingen

ATB-vv	Automatisch Trein Beïnvloedingssysteem – verbeterde versie
BAB	BundesAutoBahn
BO	Bestuurlijk Overleg
BOV-kosten	Beheer-, onderhoud en vervangingskosten
BuCa	BusinessCase
BVWP	BundesVerkehrsWegePlan
CEF	Connecting Europe Facility
DB Netz	Deutsche Bahn divisie Netwerk
ECT	European Container Terminal
eGLM	electric Green Last Mile
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
IRM	Integraal Riviermanagement
ISPS	International Ship and Port facility Security code
Kp	knooppunt
LNG	Liquefied/liquid Natural Gas
MER	Milieu Effect Rapport
MKBA	Maatschappelijk KostenBaten-Analyse
MIEK	Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat
Min. IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Min. EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Min. LNV	Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	MeerJarenProgramma Geluid
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MSW	Maritime Single Windows
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
OV	Openbaar Vervoer
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PIP	Provinciale InpassingsPlan
PPS	Publiek Private Samenwerking
PS	Provinciale Staten
RE	Regional Expres
RIB	RaadsInformatieBrief
RRP	Rotterdam-Ruhrgebied-Pijpleiding
RWS	RijksWaterStaat
Smart LCV	Smart Logistics Centre Venlo
TEN-T	Trans Europees Netwerk voor Transport
TKI	Topconsortia voor Kennis en Innovatie
TPN	TradePort Noord
VRR	VerkehrsVerein Rhein-Ruhr
VTP BV	Venlo Trade Port BV
VVU	VoertuigVerliesUren;
WRO	Wet Ruimtelijke Ordening