



## Raadsinformatiebrief

GEMEENTEBESTUUR

RIB nummer 2022 160  
collegevergadering d.d. 10 januari 2023  
programma Welvarend Venlo  
portefeuillehouder M. Pollux

ons kenmerk 1911693  
team RGWBET  
steller drs ing. LHWH Peters  
doorkiesnummer +31 77 3596750  
e-mail l.peters@venlo.nl  
datum 7 november 2022  
bijlage(n)  
datum verzonden

### Onderwerp

12 JAN. 2023

Strategische dossiers hoofdinfrastructuur

### Kennisnemen 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. 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. 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. Emplacementenproject: geluid;
- 3.6. Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf;
- 3.7. Spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken;
- 3.8. 3RX (IJzeren Rijn);
- 3.9. Opwaardering Maaslijn;
- 3.10. 740 m treinen;

### 4. Water

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

### 5. Buisleidingen

- 5.1. Deltacorridor.

#### *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). Over de gemeentelijke projecten wordt niet gerapporteerd omdat u hierover separaat wordt geïnformeerd. Hierbij wordt volstaan met verwijzing naar de Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten (raadsbesluit 2022-77 d.d. 21 december 2022).  
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 de laatste periode. Voor een totaalbeeld op de dossiers 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 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.

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

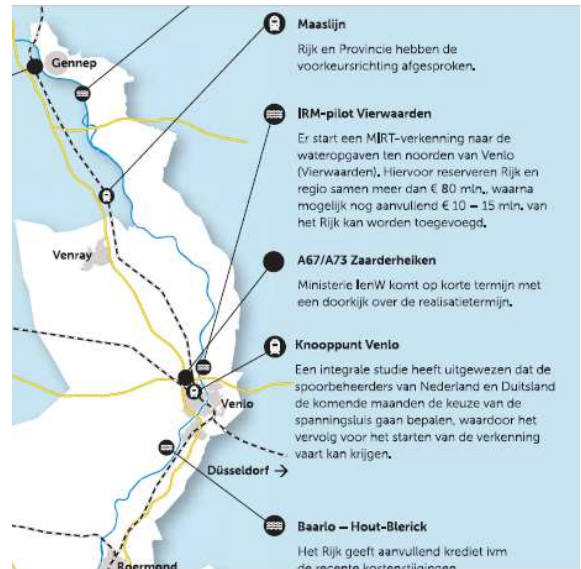
#### **Kernboodschap**

## 1 Meerjarenprogramma Infra, Ruimte en Transport (MIRT)

### 1.1 Bestuurlijk overleg MIRT

Jaarlijks vinden in het najaar de bestuurlijke overleggen plaats tussen het Rijk en de regio's over het MIRT. Deze vormen een belangrijk moment om de infra- en ruimte-opgaven van het Rijk in beeld te krijgen en afspraken te maken. Op 9 november 2022 heeft dit voor Zuid-Nederland plaatsgevonden. Voor Venlo zijn de volgende dossiers besproken:

- SmartwayZ.NL: A67;
- A73 knooppunt Zaarderheiken;
- Basisnet Spoor;
- Venlo Vierwaarden;
- Baarlo-Hout-Blerick;
- Multimodale realisatiepacten Venlo;
- Maaslijn.



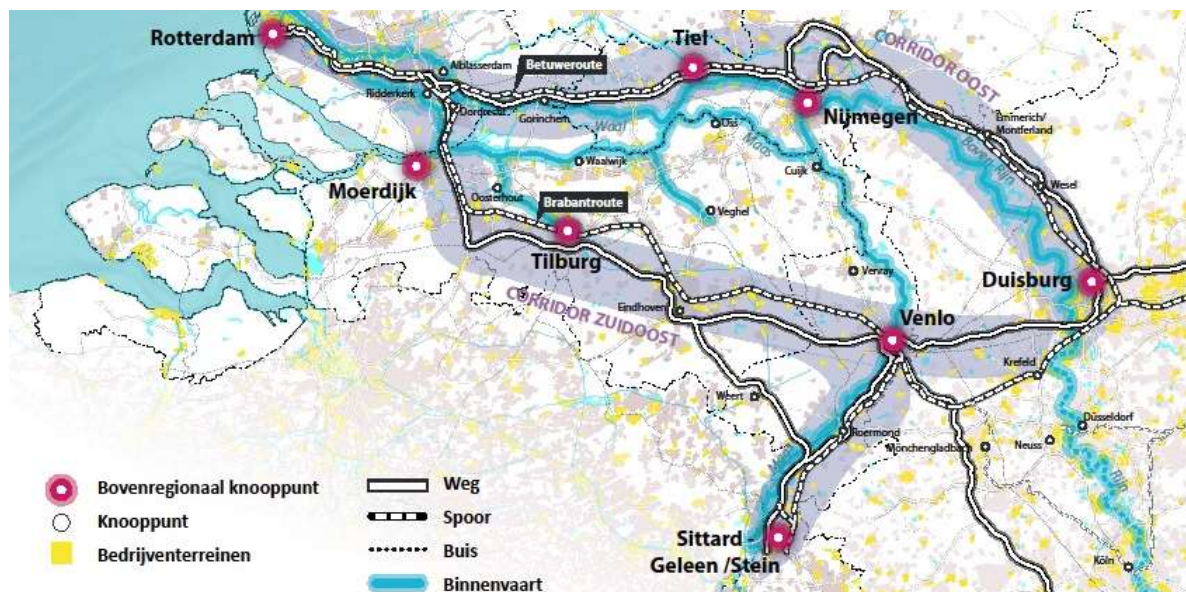
#### Info

- [2022 11 14 Tweede Kamerbrief over BO MIRT en GVC](#)
- [2022 11 14 Brief aan Provinciale Staten over BO MIRT en GVC](#)

### 1.2 MIRT-programma goederencorridor (GVC)

#### Inleiding

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



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

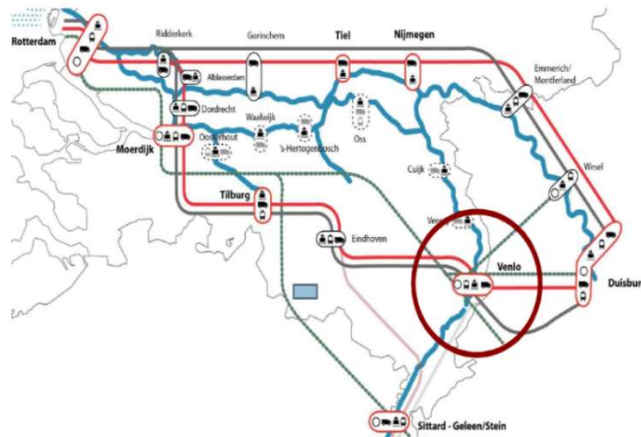
Belangrijk onderdeel bij alle pijlers is de optimalisatie van de logistieke knooppunten op de corridors omdat deze van bovengemiddeld belang zijn voor het functioneren van de corridors. Het gaat daarbij om Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen, Sittard-Geleen en Venlo. Door deze bovengemiddelde knooppunten 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.

### *Knooppuntplan Venlo*

Voor het knooppuntplan Venlo zijn de strategische richtingen van het nationale programma vertaald in vijf vergelijkbare Venlose pijlers, te weten:

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



Om de geformuleerde ambities en visie van Venlo te realiseren is per pijler een aantal maatregelen geformuleerd. Het is een pakket van concrete projecten en acties voor een toekomstbestendige integrale gebiedsontwikkeling van knooppunt Venlo, dat daarmee ook een bijdrage levert aan de versterking van de internationale goederenvervoercorridors. Voor nadere informatie over dit knooppuntplan verwijzen we u naar de [RIB 2022-130](#) d.d. 13 oktober 2022

### *Realisatiepact*

De programmaraad heeft op 8 juli 2022 gesproken over de aanpak van de bovengemiddelde knooppunten als onderdeel van de concept meerjaren-programmering van GVC. In dit overleg is besloten om voor de knooppunten Tilburg en Venlo een Realisatiepact op te stellen. Deze knooppunten lopen voorop in de planvorming, bovendien zijn de betrokken overheden sterk geïnteresseerd en het (logistieke) bedrijfsleven is goed georganiseerd. Uiteraard zullen ook de andere knooppunten na verloop van tijd met voorstellen voor een realisatiepact komen.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 9 november 2022 is besloten om voor de knooppunten Tilburg en Venlo een Realisatiepact op te stellen met als doel de uitvoering van het knooppuntplan Venlo samen te versnellen (benodigde projecten en investeringen). Per knooppunt wordt daarvoor een regisseur benoemd.

## Raadsinformatiebrief

Momenteel wordt overlegd tussen Min IenW, Provincie Limburg en Venlo hoe het Realisatiepact Venlo eruit moet zien, en wie de regisseur wordt. Duidelijk is wel dat het Realisatiepact inzoomt op de twee gebiedsgerichte pijlers van het knooppuntplan: 'Multimodaal spoor-knooppunt' en 'Duurzame ruimtelijke ontwikkeling haven'. Het gaat hierbij om twee grote ruimtelijk economische opgaven voor de regio die van (inter)nationaal belang zijn.

### *Planning/Vervolgproces*

Het Realisatiepact zal in het voorjaar van 2023 verder worden uitgewerkt. Bestuurlijke vaststelling is voorzien voor de tweede de helft 2023.

### *Financiën*

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

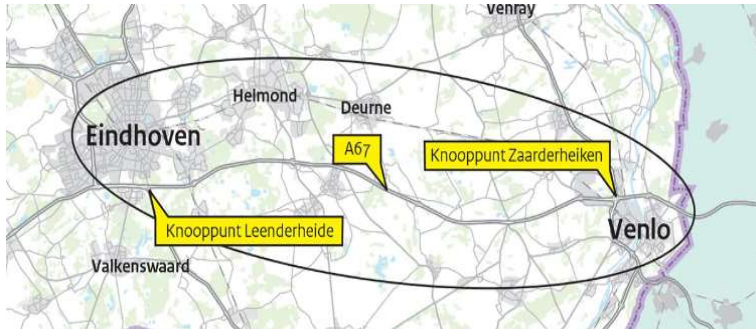
Vooralsnog is er vanuit het programma van de goederencorridor nog geen budget beschikbaar. Min. IenW zegt per individueel project financiële ondersteuning toe. Naar aanleiding van het nog vast te stellen Realisatiepact zullen mogelijk verdere financiële afspraken worden gemaakt.

### *Info*

- [Website Goederenvervoerscorridors](#)
- [2022 11 14 Tweede Kamerbrief over BO MIRT en GVC](#)

## 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:

- Smart mobility-maatregelen:
  - Verminderen spitsvraag Eindhoven-Geldrop door stimuleren van fiets en OV;
  - Bandenspanningsmeter voor vrachtverkeer bij Venlo en Belgische grens.
- 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 tussen Eindhoven en Venlo.
- Wegverbreding naar 2x3 rijstroken tussen Leenderheide en Geldrop;



#### Waar staan we nu?

- Kleinschalige maatregelen:
  - Pechhavens. De plaats van de pechhavens in Noord-Brabant is bekend. De aanbesteding start eind 2022. Realisatie is voorzien in 2023 en 2024;
  - Aanpassen van toe- en afritten. De markering van de toe- en afritten wordt aangepast. Dit wordt omwille van de kosten en schade aan het asfalt meegenomen in het groot asfaltonderhoudsbestek van 2026;

## Raadsinformatiebrief

- Verhogen van bewegwijzering. De bebording is eind '21 verhoogd zodat deze ook bij veel vrachtverkeer zichtbaar is.
- Smart mobility-maatregelen:
  - Verminderen van de spitsvraag Eindhoven-Geldrop. Het mijden van de spits door stimuleren van de fiets en OV is onderdeel geworden van Brainport Bereikbaar. Dit is op 15 juni 2022 formeel gestart;
  - Bandenspanningsmeter vrachtverkeer. De meters (bij Venlo en Eersel) worden in 2023 gerealiseerd.
- Verbreding A67 (Leenderheide-Geldrop)

In de kamerbrief van 23 juni 2022 geeft Min IenW aan dat er in het kader van het stikstofbeleid de komende jaren geen ruimte is voor nieuwe aanlegprojecten. Voor 'lopende' projecten moeten nieuwe en aanvullende stikstofberekeningen worden uitgevoerd. Omdat niet alle berekeningen tegelijk kunnen worden uitgevoerd heeft de Minister (in overleg met de regio's) keuzes gemaakt in de volgorde van projecten. Hierbij is de verbreding van de A67 (Leenderheide-Geldrop) on hold gezet. Een concrete vervolplanning is er nog niet, maar duidelijk is wel dat het project minimaal 2 à 3 jaar zal vertragen. De werkgroep wordt in de tussentijd afgeschaald.

### *Planning/vervolgproces*

De ambtelijke projectgroep van de wegverbreding van de A67 is afgebouwd totdat het project opnieuw wordt ingepland voor besluitvorming. Naar verwachting is dit project niet eerder dan 2025 aan de beurt.

### *Financiën*

De smartmobility en korte termijnmaatregelen 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.

Het resterende budget (€ 63 mln) blijft beschikbaar voor SmartwayZ.NL.

### *Info*

- [Website SmartwayZ.NL](#)
- [2022 06 23 Tweede Kamerbrief MIRT voorjaar-2022](#)

## **2.2 Truckparking James Cookweg**

Om het grote aanbod aan parkerende vrachtauto's te faciliteren heeft uw raad in november 2019 (met de vaststelling van de programmabegroting (raadsbesluit 2019-51) 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.



Voor de laatste stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2022-77 d.d. 21 december 2022).

## 2.3 A73-Knooppunt Zaarderheiken

### Inleiding

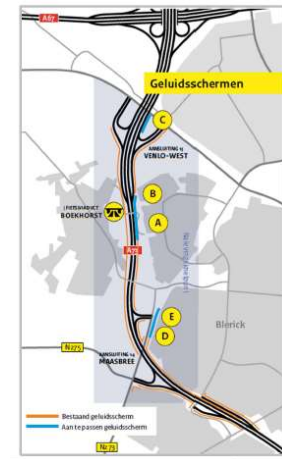
Op de A73 richting het noorden staat voor knooppunt Zaarderheiken bijna dagelijks file. Om de verkeersdruk te kunnen verbreedt Rijkswaterstaat (RWS) de oostelijke parallelbaan van de A73 (in noordelijke richting). Voor deze verdubbeling is de tracéwetprocedure van toepassing. Deze is op 24 januari 2017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

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

### Nalevingsknelpunt

Los van de extra rijstrook is bij de A73 ter hoogte van Blerick ook sprake van een 'nalevingsknelpunt geluid' doordat geluidproductieplafonds (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), 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?

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

In de kamerbrief van 23 juni 2022 geeft de minister van IenW aan dat er voor 'lopende' projecten nieuwe en aanvullende stikstofberekeningen moeten worden uitgevoerd. Omdat niet alle berekeningen tegelijk kunnen worden uitgevoerd heeft de Minister keuzes gemaakt in de volgorde van projecten. Hierbij is de verbreding van de A73-Zaarderheiken een van de elf prioritaire projecten in Nederland.

### Inzet Venlo?

We zijn en blijven in gesprek met Min I&W, RWS en Provincie Limburg over dit dossier. Ook in relatie tot de gekoppelde nalevingsvraagstukken.

### Financiën

De totale kosten zijn oorspronkelijk geraamd op € 6,0 mln waarbij Min. IenW en de Provincie Limburg de kosten 50%-50% verdelen. Door de vertragingen in dit project lopen de kosten op. Beide partijen zijn hierover momenteel in overleg. Doel is om in 2023 tot concrete afspraken te komen.



Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

*Planning*

In de kamerbrief van 14 november 2022 geeft Min lenW een indicatieve planning aan voor een Tracébesluit in 2027.

*Info*

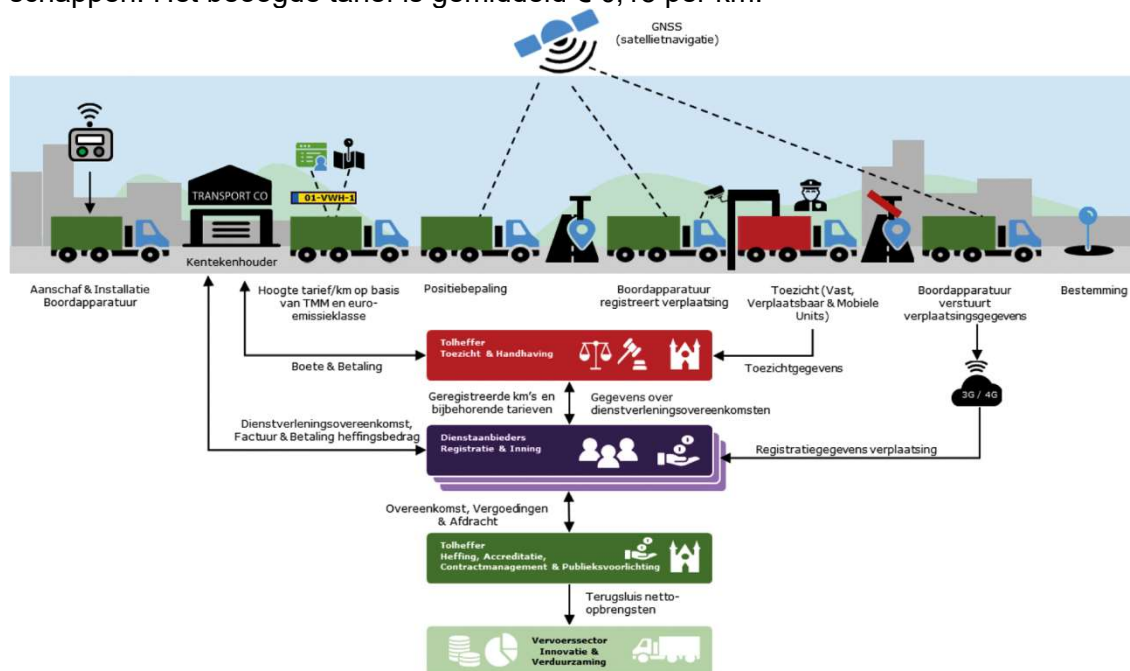
- [2022.06.23 Tweede Kamerbrief MIRT voorjaar-2022](#)
- [Website RWS over A73 uitbreiding oostelijke parallelbaan kp Zaarderheiken](#)

**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.

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?*

De Minister van lenW 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 waterstoftrucks, hernieuwbare brandstoffen en optimalisatie van de logistieke keten;
- De invoering kost ca € 400 mln; de jaarlijkse exploitatie ca € 100-125 mln;
- Herziening van de Eurovignetrichtlijn.

## Raadsinformatiebrief

Naar aanleiding van de internetconsultatie (29 nov 2021 – 11 jan 2022) heeft de Minister van IenW op 28 januari 2022 het voorstel en de Nota van Wijziging naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze heeft op 22 maart 2022 ingestemd met het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing. Daarna is het voorstel doorgestuurd naar de Eerste Kamer. Deze heeft op 12 juli 2022 ook ingestemd met het voorstel. Daarmee ligt de weg open om te starten met de realisatie.

In september 2021 heeft Min IenW een bestuursovereenkomst gesloten met vervoerspartijen over de terugsluis van de opbrengsten. Er zijn drie bestedingsrichtingen overeengekomen: versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en de optimalisatie van de logistieke keten. Deze thema's zijn afgelopen maanden uitgewerkt in werkplannen (roadmaps).

### *Financiën*

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

### *Planning*

In de realisatiefase, die nu wordt opgestart, zijn twee belangrijke 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 vrachtwagenheffing](#)
- [2022 03 24 Instemming Tweede Kamer met wetsvoorstel vrachtwagenheffing](#)
- [2022 06 28 Stand van zaken vrachtwagenheffing](#)
- [2022 07 05 Tweede Kamerbrief met uitgangspunten herziening Eurovignetrichtlijn en vrachtwagenheffing](#)
- [2022 11 07 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 vastgesteld. De afgelopen jaren in het plan uitgewerkt in een concreet ontwerp met alle bijbehorende studies en vergunningen. Nu staan we aan de vooravond van de daadwerkelijke realisatie van de tunnel. De voorbereidingen hiervoor zijn gestart.



Voor de laatste stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2022-77 d.d. 21 december 2022).

### 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:

##### 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 (in het kader van het MIRT-programma Goederenvervoerscorridors) een integrale studie te verrichten naar alle separate projecten op het emplacement in Venlo. Hiervoor heeft ProRail een eerste globale oplossingsrichting voor het emplacement opgesteld. Aan de hand van deze oplossingsrichting worden nu 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 spanningssluis tussen Duitsland en Nederland. Deze is in samen met DB Netz in volle gang. Eerste resultaten komen eind 2022/begin 2023 beschikbaar;
- Quick-scan naar wachsporen van 740m goederentreinen. Deze is Q1 2023 gereed voor consultatie door vervoerders en de regio.



ProRail heeft voor twee lange goederensporen op het emplacement Venlo een overbelastverklaring afgegeven: er is te weinig spoorcapaciteit voor zowel doorgaande als kerende lange goederentreinen.

Voor de verkenningfase, die moet leiden tot een voorkeursbeslissing, is de volgende planning opgesteld:

- 2022–2023: analytische fase. Kansrijke oplossingsrichtingen (inclusief effectenrapport en kostennotitie);
- 2023-2024: beoordelingsfase. Uitwerken van gekozen oplossingen en toetsen op maakbaarheid (nauwkeuriger effectenrapport en kostennotitie);
- Eind 2024: rapport voorkeursalternatief t.b.v. besluit staatssecretaris.



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 spannings-sluis op het emplacement.

### *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. De belangrijkste conclusies zijn:

- Bij station Venlo moet de internationale spoorpositie verder worden uitgebreid. Op de korte termijn door de ontvangstruimte en de transfer in het iconisch stationsgebouw te verbeteren. Op de (middel)lange termijn door het uitbouwen van het station tot een internationaal OV-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 Blerick kan door een goede koppeling met het Kazernekwartier een tweede 'voorkant' van het station krijgen, dat kan leiden tot versterking van het stationsgebruik, de stationsomgeving, levendigheid en meer sociale veiligheid. Dit versterkt de sterke (stoptrein)positie in het spoornetwerk.



We hebben afgelopen maanden gelobbyd om beide stations onder de aandacht te krijgen van Min IenW. Dit is gelukt. In de landelijke 'Actieagenda Toekomstbeeld OV 2024' die op 24 juni 2022 naar de Tweede Kamer is gestuurd staan beide stations opgenomen als focus-knooppunt. Dit zijn knooppunten waar een complexe opgave ligt. Het Rijk wil op korte termijn hierover in overleg met de regio. Het Rijk benut de inzichten van de Actie-agenda OV-knooppunten voor de nieuwe visie op stations. Deze Stationsagenda wordt eind 2022/begin 2023 naar de Tweede Kamer gestuurd.

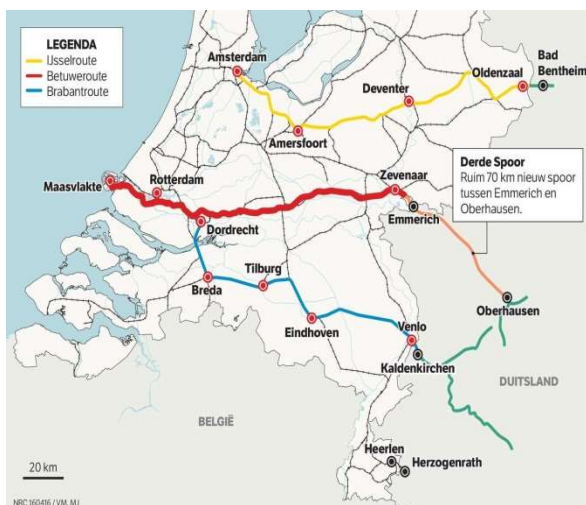
In het kader van het Plan Binnenstad 2030 starten wij (in afstemming met o.a. de Provincie Limburg, ProRail, NS, Arriva, vastgoedeigenaren, woningcorporaties, onderwijsinstellingen) een ontwerpend onderzoek voor een ontwikkelvisie van de stationsomgeving en zuidelijke rand van de binnenstad.

### 3.2 3e spoor Betuweroute

#### 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 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.



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.

#### 80 weken-periode

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 variant bedacht, waarbij in een aaneengesloten periode van 80 weken (november 2024 - mei 2026) alleen een enkelspoor beschikbaar is, en soms sprake is van een volledige afsluiting. In die periode rijden veel treinen via Venlo.

#### Waar staan we nu:

Min IenW heeft in 2021 ProRail opdracht gegeven om een plan van aanpak op te stellen voor de gevolgen van de 80 weken durende omleidingsperiode. In 2022 heeft ProRail (in afstemming met veel stakeholders) gewerkt aan het plan van aanpak. Het definitieve plan van aanpak is op 28 april 2022 aangeboden aan staatssecretaris Heijnen van Min IenW. In dit plan is een breed pakket aan maatregelen opgenomen om het goederenverkeer aan Nederlandse zijde te kunnen faciliteren via de beoogde omleidingsroute (via Venlo). Ook de consequenties voor de omwonenden langs de omleidingsroutes én het personenvervoer zijn nauwgezet in kaart gebracht. In de begeleidende brief van het plan van aanpak vraagt ProRail om bijzondere aandacht voor het te verwachte capaciteitstekort en de daarvoor beoogde maatregelen:

- Een extra een vijfde goederenpad tussen Breda en Tilburg;
- Tijdelijk verbussen van de Regional Express 13 (RE13) tussen Venlo en Viersen;
- Minder-hinder-pakket om omgevingshinder te verminderen.

In de bovengenoemde brief waarschuwt ProRail ook dat het maatregelenpakket niet optimaal is en een aantal negatieve consequenties kent:

- Het capaciteitsprobleem wordt verlicht, maar niet helemaal opgelost. Dus niet alle goederentreinen worden gefaciliteerd;
- Verbussing van de RE13 gaat ten koste van grensoverschrijdende treinreizigers;
- Omgevingshinder voor omwonenden.

De Staatssecretaris heeft nog geen besluit genomen over dit plan van aanpak.

### *Inzet Venlo*

Wij hebben begrip voor de lastige opgave van Min IenW en ProRail, maar zetten in op de impact van het omgeleide spoorvervoer door Venlo. Onze belangrijkste zorgpunten zijn:

- Bij het omleiden gaat de capaciteitsruimte voor het Venlose goederenvervoer 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 vervangen van de RE13-trein naar Düsseldorf door bussen is voor ons een noodoplossing. Wij blijven pleiten voor andere oplossingen, maar als er geen alternatieven zijn zetten we in op een snelbus Venlo-Mönchengladbach.
- De overlast voor de omwonenden aan het spoor in Venlo. Ter compensatie pleiten wij ervoor dat de beoogde mitigerende maatregelen voor geluid, trillingen en externe veiligheid al voor de langdurige omleidingsperiode worden uitgevoerd.

### *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 te worden.

### *Info*

- [Website ProRail over derde spoor Betuweroute](#)

### **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.



### *Aanpak*

Min IenW geeft langs zes werklijnen invulling aan het programma:

- Monitoring. Tijdig goed zicht krijgen op de ontwikkeling van het vervoer om zo ook tijdig naar reële oplossingen te kunnen zoeken;
- Maatregelen. Creëren van een database van 'erkende' maatregelen om de veiligheid te verbeteren;
- Veiligheid. Continue verbetering van de veiligheid door te leren van incidenten;
- Communicatie. Ontwikkelen van een communicatiestrategie die zorgt voor een eenduidige boodschap aan omwonenden;

## Raadsinformatiebrief

- Pilots. In beeld brengen van keuzes en mogelijke maatregelen in de praktijk om vervoer van gevaarlijke stoffen door binnensteden te verminderen ten gunste van de binnenstedelijke bouwopgaven;
- Evaluatie. Juridische evaluatie op stuurbaarheid en handhaafbaarheid.

Binnen de werklijnen zijn een paar belangrijke stappen gemaakt:

- Er is gekeken naar monitoring van de risicoplafonds. De risico's voor de omgeving werden bepaald door een ingewikkelde berekening, met grillige resultaten. Dat is lastig voor het maken van plannen. Min IenW heeft nu een nieuwe methodiek ontwikkeld, op basis van indicatoren voor het aantal wagons, de route en de ruimtelijke ordening. Deze methode levert snel een (lange termijn) beeld op van de risico's, waardoor overschrijdingen eventueel voorkomen kunnen worden. De komende maanden wordt deze systematiek getoetst.
- Er is een lijst van (lokale) maatregelen opgesteld (aan voertuig, infrastructuur en omgeving), om de veiligheidssituatie te verbeteren. Hier zitten nog diverse haken en ogen aan qua kosten, uitvoerbaarheid en realisme.


Parallel hieraan is gekeken naar maatregelen om bij de (lokale) inrichting van een plangebied goed rekening te houden met risico's van gevaarlijke stoffen. Dit heeft geleid tot een concreet stappenplan voor lokale overheden. Dit zal ook getoetst worden in pilots, waaronder Sittard-Geleen.

### Jaarverslag basisnet spoor 2021

Staatssecretaris Heijnen heeft op 25 augustus 2022 het jaarverslag van het basisnet 2021 naar de Tweede Kamer verstuurd. Hieruit blijkt wederom dat het basisnet spoor kampt met overschrijdingen van de referentie-aantallen; vooral op de Brabantroute (en dus Venlo).

	A	B2	B3	C3	D3	D4
Tongelre-Venlo	5456	328	0	7014	530	286
Venlo-Venlo Oost	12570	1555	0	7038	1351	291
Venlo Oost-Kkirchen	9499	957	0	6985	990	285
Venlo-Roermond	3929	629	0	75	473	0
Nijmegen-Blerick	143	0	0	0	7	0

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

 Gerealiseerde intensiteiten groter dan Basisnet Spoor

Ondanks overschrijding van de referentie-aantallen voldoet de situatie in Venlo aan de wettelijke norm, omdat er binnen de risicocontouren geen woningen staan.

### Ammoniak convenant

In het voorjaar van 2022 heeft het Rijk gesprekken gevoerd met de Provincie Limburg en OCI over een nieuw ammoniakconvenant. Op 23 juni 2022 hebben deze partijen het geactualiseerde convenant ondertekend. De belangrijkste afspraken daarin zijn:

- Maximaal spoorvervoer. OCI streeft naar een balans tussen productie en verwerking van ammoniak in Geleen. Het resterende vervoer wil zij bij voorkeur over water uitvoeren. Per spoor vervoert OCI maximaal 187.000 ton (3.500 KWE); bij voorkeur 126.000 ton (2.400 KWE);
- Vervoer van/naar buitenland. OCI maakt gebruik van de route via Venlo (maximaal 2.300 KWE/jaar). De route via Heerlen is in principe alleen voor bijzondere situaties;
- Rapportage ammoniakvervoer. OCI stelt jaarlijks een overzicht op van het te verwachten vervoer (vooraf) en van het gerealiseerde transport (achteraf);

## Raadsinformatiebrief

- Communicatie. De provincie Limburg draagt zorg voor de communicatie naar de gemeentebesturen bij wijziging van het convenant en de OCI-rapportages;
- Beëindiging convenant. Het convenant eindigt op 31 december 2023. OCI wil het convenant verlengen als de bedrijven op Chemelot hun continuïteit kunnen waarborgen.

Op 15 juli 2022 is uw raad geïnformeerd over het ammoniakconvenant middels een brief van de burgemeester. Voor meer informatie verwijzen we u naar deze brief.

### *Position paper IPO en VNG*

In toekomstige regelgeving voor externe veiligheid, worden gemeenten verantwoordelijk voor het beschermen van de omgeving tegen gevaarlijke stoffen. In de totstandkoming van een robuust Basisnet, past het Rijk dit principe alvast toe.

Omdat de aanpak van het Rijk de gemeenten en de Provincies zorgen baart hebben IPO (Inter Provinciaal Overleg) en VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) een position paper opgesteld. Daarin geven ze aan dat zij met de nieuwe systematiek geen zicht en sturing hebben op de risico's, veroorzaakt door het vervoer en van gevaarlijke stoffen. De koepelorganisaties waarschuwen voor de volgende effecten:

- Er is voor het Rijk geen drempel meer om in te grijpen als door toenemend transport de kans op een ramp te groot wordt. Hiermee verdwijnt de verantwoordelijkheid en elke prikkel voor het Rijk om over die kans te rapporteren en om maatregelen te treffen om de kans op een ramp te beheersen;
- De toenemende risico's bij bestaande én nieuwe bebouwing worden genegeerd;
- Gemeenten worden verantwoordelijk gemaakt voor een risico-afweging terwijl ze de risico's niet kennen en niet kunnen beheersen;
- Het principe van de 'vervuiler betaalt' wordt ook losgelaten. De vervuiler kan min of meer onbeperkt zijn gang gaan. De kosten zijn voor gemeenten en ontwikkelaars.

### *Inzet Venlo*

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

- Bijdragen aan de position paper van IPO en VNG die eind mei 2022 aan de Tweede Kamerfracties is gestuurd;
- Participatie in de Deltacorridor opdat vervoer via buisleidingen het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor vermindert.

### *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*

- [2021 12 10 Tweede Kamerbrief over veiligheid railvervoer](#)
- [2022 08 25 Tweede Kamerbrief over jaarverslag basisnet 2021](#)
- [Website Infomil over basisnet spoor](#)



### 3.4 Emplacementenproject: Externe Veiligheid

#### Inleiding

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

Het project bestaat uit twee onderdelen:

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



#### Waar staan we nu?

In 2021 is er per emplacement een categoriseringsmodel vastgesteld waarmee het lokale maatregelenpakket is bepaald. De uitkomst hiervan is vastgelegd in factsheets per emplacement. Deze factsheets hebben we in 2021 van Min lenW ontvangen. In de afronding van deze fase heeft ProRail een consequentieonderzoek uitgevoerd, dat inzicht geeft in het verschil tussen het huidige voorzieningenniveau en het gewenste voorzieningenniveau.

In reactie op de factsheets hebben wij op 1 april 2021 een brief gestuurd naar Min lenW met onze opmerkingen. Begin 2022 hebben we met Min lenW gesproken over onze kanttekeningen. Op 10 mei 2022 hebben we een schriftelijke reactie ontvangen van Min lenW. Kort samengevat is de reactie:

- Op het emplacement Venlo moeten extra voorzieningen worden aangelegd tot het vereiste A-pakket. Het betreft hier extra putten, toegangspoorten, brandweerkluizen, windvanen en trapopgangen;
- Op het emplacement Blerick zijn nu nog geen bestrijdingsvoorzieningen aanwezig. Vanaf 2025 zullen voorzieningen en maatregelen volgens pakket A worden aangelegd. Dit zijn o.a. putten, bekabeling en besturing voor pompen, bluswaterleiding, brandkranen, calamiteitenweg, brandweerkluizen, container met schuimvormend middel en windvanen;
- De saneringssituatie die is ontstaan door de tijdelijke verbindende PR  $10^{-6}$  contour van het emplacement Venlo wordt niet opgelost. Min lenW gaat zich herbezinnen over het gebruik van de risicoplafonds en risicocontouren in het basisnet. Zij is tot inzicht gekomen dat een toekomstvast lokaal ruimtelijk beleid beter gebaseerd kan worden op zoveel mogelijk vaste contouren en een vaste  $10^{-6}$  contour. Aangezien emplacementen onderdeel gaan uitmaken van het basisnet spoor, willen ze deze benadering ook voor emplacementen gaan hanteren;
- Jaarlijks zal er monitoring van het vervoer en de omgeving plaatsvinden;
- De landelijke afspraken over de voorzieningen worden naar verwachting medio 2025 opgenomen in een wijzigingsbesluit Bal onder de Omgevingswet. De landelijke afspraken over het plaatsgebonden risico van emplacementen worden opgenomen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Daarmee vervalt de huidige omgevingsvergunning van het emplacement.

### *Inzet Venlo*

Venlo zit aan tafel bij de bestuurlijke overleggen. Daarbij streven wij naar een goede balans tussen spoorvervoer, leefbare woonsituatie en de mogelijkheden van stedelijke ontwikkeling.

### *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*

De verwachting bij externe veiligheid is dat de wet- en regelgeving voor emplacementen medio 2025 in werking kan treden. Globaal kan worden aangegeven dat de doorlooptijd (na akkoord op planuitwerking) 2 à 8 jaar is. De daadwerkelijke doorlooptijd is sterk afhankelijk van het type maatregel.

### *Info*

- [2022 08 25 Tweede Kamerbrief over jaarverslag basisnet 2021-2021.pdf](#)

## **3.5 Emplacementenproject: Geluid**

### *Inleiding*

De nieuwe Omgevingswet streeft ernaar om het omgevingsrecht inzichtelijker te maken. Voor het thema geluid op emplacementen betekent dit dat het geluid afkomstig van de treinen wordt meegenomen in de geluidproductieplafonds en niet meer apart beoordeeld. Het overige geluid op het emplacement (bijvoorbeeld afkomstig van het onderhouden en schoonmaken van treinen) blijft vallen onder het regime van industrielawaai. 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 hebben Min IenW en de VNG (bestuurlijk) afgesproken om hierover een systeembeschrijving op te stellen. Concreet houdt dit in:

- Systeembeschrijving. 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 systeem-beschrijving gemaakt.

### *Waar staan we nu?*

Sinds begin 2021 heeft de bestuurlijke tafel gewerkt aan de uitvoering van een bestuurlijke afspraak tussen Min IenW en VNG. Hierbij staan drie thema's centraal:

- Een gelijkwaardig beschermingsniveau van omwonenden;
- Behoud van ruimte voor woningbouwontwikkelingen rondom spoor;
- Duidelijkheid over verantwoordelijkheden (inclusief klachtenpunt voor de burgers).

Parallel zijn vier praktijksituaties van emplacementen uitgewerkt – zogenoemde 'referentie-emplacementen' – om de bevindingen over de genoemde drie invalshoeken te toetsen.

Op 2 juni 2022 heeft de bestuurlijke tafel emplacementen-geluid een brief geschreven aan Min IenW met een aantal bevindingen en aanbevelingen:

- Nachtelijk geluid. De omzetting van de geluidruimte uit de vergunning naar de geluidproductieplafonds moet niet op zichzelf worden beschouwd, maar in combinatie met een actualisatie van de geluidruimte (in afstemming met gemeenten);
- Piekgeluid. Er moet een borging komen tegen piekgeluiden zoals remgeluid;
- Ruimte woningbouwontwikkeling. Geef (indien mogelijk) geluid terug aan de omgeving als blijkt dat er te veel werkruimte binnen de geluidproductieplafonds zit;
- Bevoegdheden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moet actief toezien op de omgevingswaarden van de Omgevingswet en niet alleen op de naleving van de geluidproductieplafonds.

In antwoord op bovenstaande brief heeft Min IenW een schriftelijke reactie gegeven. De belangrijkste punten zijn:

- Inwerkingtreding bevoegdheden. Zolang de nieuwe geluidproductieplafonds nog niet vastgesteld zijn, geldt de verleende omgevingsvergunning door de gemeente en is zij ook verantwoordelijk voor de afhandeling van klachten en handhaving;
- Pilot. Er wordt een pilot gedaan op negen emplacementen die erin voorziet dat de omzetting van de geluidruimte niet op zichzelf wordt beschouwd, maar in combinatie met actualisatie van de geluidruimte;
- Evaluatie pilot. Na afronding van de pilot volgt er een gezamenlijke evaluatie;
- Eén structureel overleg. Min IenW wil meedenken in één structureel bestuurlijk overleg over relevante spoorthema's in plaats van diverse afzonderlijke overleggen.

### *Inzet Venlo*

Venlo zit aan tafel bij de bestuurlijke overleggen. Hierbij streven wij naar een goede balans tussen spoorvervoer, geluid en de mogelijkheden van stedelijke ontwikkeling.

### *Financiën*

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

### *Planning*

De resultaten van de pilot komen naar verwachting in 2023 beschikbaar.

### *Info*

- [...](#)

## 3.6 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 versnelde treindienst Eindhoven – Düsseldorf zodra de spoorverdubbeling Kaldenkirchen - Dülken gerealiseerd is.

*Waar staan we nu?*

Op 14 september 2022 hebben vertegenwoordigers van het Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR) en Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Mönchengladbach het vervoerscontract voor de regionale expreslijn 13 (RE 13) ondertekend met de toekomstige exploitant, Regionalverkehr Start Deutschland GmbH. In december 2026 zal deze dochteronderneming van DB Regio starten met de regionale treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf-Hamm. Hiervoor heeft Start twintig nieuwe multicourante Flirt-treinen besteld, die plaats bieden aan 375 passagiers.



*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.

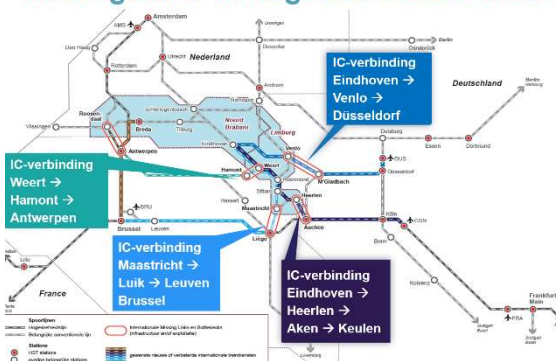
*Info*

- [2021 12 03 Tweede kamerbrief over ontwikkelingen internationaal personenvervoer](#)
- [2022 05 17 Tweede Kamerbrief over internationaal personenvervoer](#)

**3.7 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 spoortransport. 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**



## Raadsinformatiebrief

Met de vaststelling van het BundesVerkehrsWegePlan (BVWP) op 2 december 2016 heeft de Duitse Bundestag de spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken (als onderdeel van het project 'Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt Odenkirchen') vastgelegd in de Duitse spoorwegbouwwet.

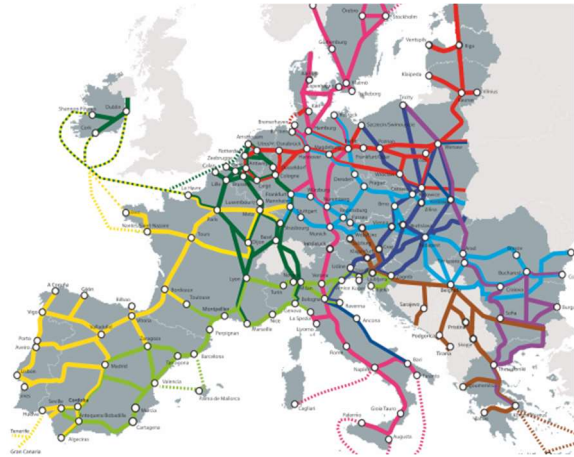
### *Waar staan we nu?*

Rondom de beoogde spoorverdubbeling vlak over de grens in Duitsland hebben zich geen relevante ontwikkelingen voorgedaan.

### *TEN-T herziening*

Op 14 december 2021 heeft de Europese Commissie de herziening van het Trans-Europese Netwerk voor Transport gepubliceerd. In de beoogde herziening zijn een paar interessante items voor Venlo (en Kaldenkirchen-Dülken) benoemd, te weten:

- Er wordt een extra categorie aan het TEN-T-netwerk toegevoegd: het 'uitgebreid kernnetwerk'. Deze categorie heeft als implementatiedatum 2040 en is onder meer bedoeld om de bestaande spoorgoederencorridors en de daarbij behorende omleidingsroutes op te nemen in het TEN-T netwerk.
- De Brabantroute wordt opgenomen in het uitgebreid kernnetwerk voor goederen als omleidingsroute van de Betuweroute én als onderdeel van de internationale Rhine-Alpine-spoorgoederencorridor.
- De zuidelijke Maaslijn (Venlo-Roermond-Sittard) wordt opgenomen in het uitgebreid kernnetwerk voor goederen; link naar de Rhine-Alpine-spoorgoederencorridor.
- De noordelijke Maaslijn (Venlo-Nijmegen) wordt opgenomen op het uitgebreide netwerk.



### *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 er weer (bestuurlijke) gesprekken plaatsgevonden waarin het belang onderstreept is, te weten:

- 28-30 juni 2022: bezoek TEN-T days in Lyon;
- 5 sep en 17 nov 2022: Europees parlamentslid;
- 3 november 2022: bezoek Duitse ambassadeur en Nederlandse consul.

### *Financiën*

Venlo draagt financieel niet bij aan dit project.

### *Planning*

Er is geen planning bekend.

### *Info*

- [Website Duits VerkehrsMinisterium over spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken](#)
- [2022 06 08 Tweede Kamerbrief ontwikkelingen internationale spoorverbindingen](#)
- [Website EU over Europees jaar van het spoor](#)
- [2022 05 09 Tweede Kamerbrief over eindverslag Europees jaar van het spoor](#)
- [2022 10 31 Tweede Kamerbrief met voortgang Trans Europees Netwerk Transport per spoor](#)

### 3.8 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 Vierssen.

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 gaat.



#### Waar staan we nu?

De trilaterale werkgroep heeft besloten om de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit 2017-2018 te actualiseren. Het Belgische Ministerie is daarbij penvoerder. Deze studie is in het voorjaar van 2021 aanbesteed. Resultaten worden in het voorjaar van 2023 verwacht.

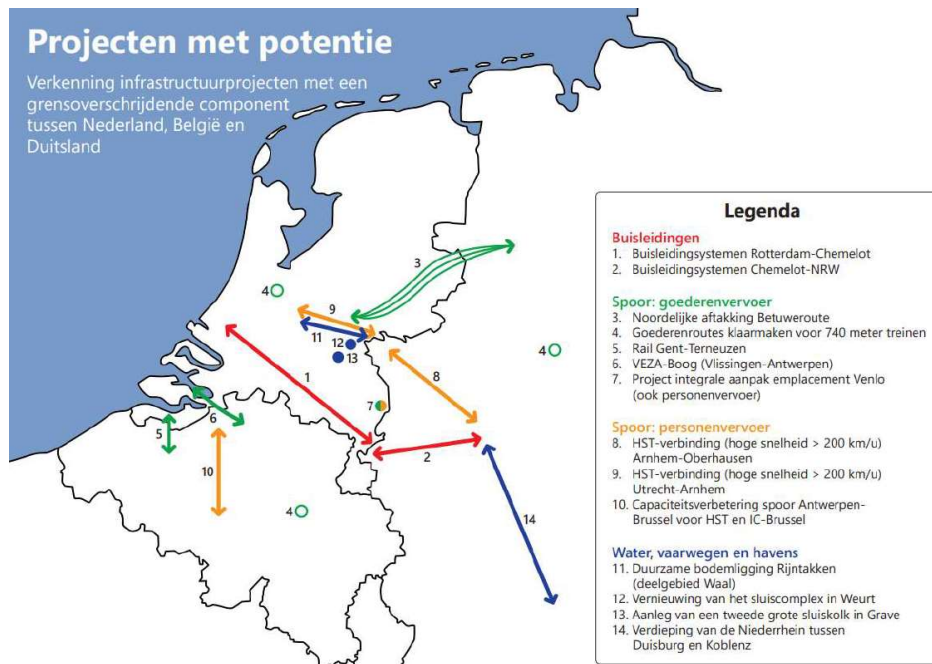
#### Verkenning grensoverschrijdende infrastructuurprojecten

Het 3RX-dossier verloopt stroef door de verschillende belangen van de deelnemende partijen. Om uit de impasse te komen is (op initiatief van Nederland) besloten een verkenning uit te voeren naar de synergiemogelijkheden tussen de drie landen. Twynstra Gudde heeft de verkenning gedaan naar grote mobiliteitsprojecten, die op de lange termijn een bijdrage kunnen leveren aan Nederland. Dat heeft in eerste instantie een palet van 75 projecten opgeleverd. Deze lijst met projecten is vervolgens langs een meetlat van toetsingscriteria (financiële omvang, geografische ligging e.d.) gelegd. Uiteindelijk zijn 14 projecten met potentie voor Nederland geïdentificeerd. Zie onderstaand figuur.

Voor Venlo is een viertal projecten van belang:

- Buisleidingen Rotterdam-Chemelot-Duitsland (Deltacorridor);
- Goederenroutes voor 740 m treinen (o.a. in Venlo);
- Integrale aanpak emplacement Venlo;
- Upgrade sluis Grave als toegangspoort van de Limburgse Maasroute.

De voor Venlo relevante spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken is niet opgenomen omdat hierover al een voorkeursbeslissing is opgenomen in het Duitse BundesVerkehrsWegePlan.



### Thalassa-top

Op 19 april 2022 hebben de Belgische en Nederlandse regeringen in Gent (Thalassa Top) gesproken over het verder intensiveren van de samenwerking. Daarbij is een bilaterale intentieverklaring gesloten over de verbetering van het grensoverschrijdend passagiers spoorvervoer. In de verklaring zijn drie belangrijke punten opgenomen:

- Weert-Hamont. Zoeken naar verbeteringen van de internationale spoorverbinding;
- 3RX. Actief meewerken aan de verwezenlijking van de Europese corridors, waaronder de voor Venlo relevante Rhine-Alpine.
- De kosten- batenanalyse van de 3RX zal begin 2023 worden afgerond.

### 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 is begin 2023 gereed.

### Info

- [2022 07 04 Tweede Kamerbrief verkenning grensoverschrijdende infraprojecten](#)
- [2022 04 19 Slotverklaring Thalassa Top- B en NL](#)

### 3.9 Opwaardering Maaslijn

#### Inleiding

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

1. Elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling;
2. Sneltrain en spoorverdubbeling.(na 2030).

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

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

Op 1 oktober 2021 heeft de Provincie Limburg ingestemd met het bestuurlijk akkoord Opwaardering Maaslijn en bijbehorende financiële besluiten. Aansluitend daarop heeft zij op 12 november 2021 het Provinciaal Inpassingsplan voor de Maaslijn vastgesteld. Daarop heeft de Staatssecretaris van Min IenW op 16 december 2021 het Projectbesluit Maaslijn genomen. Dat besluit vormde de start voor de realisatiefase, waarna ProRail als aanbestedende dienst in januari 2022 de aanbesteding van de Maaslijn heeft gestart.

#### Waar staan we nu?

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.

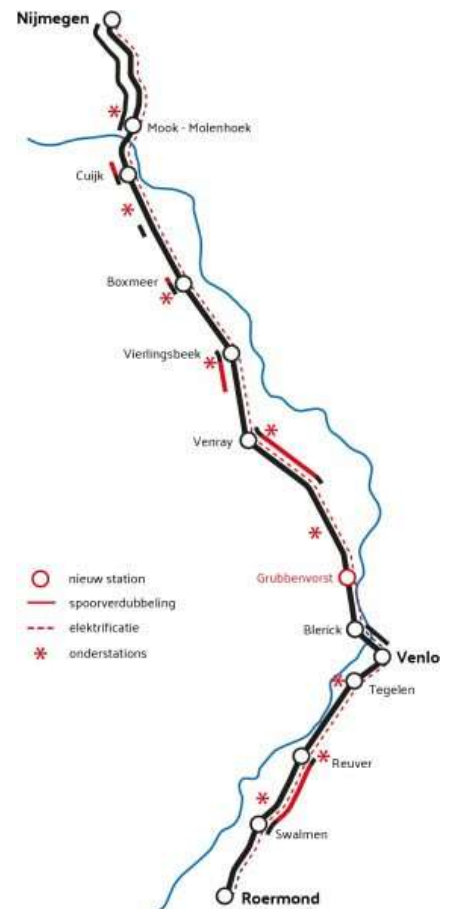
De provincie Limburg en Min IenW hebben zich in de zomer beraden hoe om te gaan met de ontstane situatie. Er zijn daarvoor drie scenario's onderzocht:

- Doorzetten van huidige project;
- Stopzetten van huidige project en de huidige (diesel)exploitatie continueren;
- Inzetten op batterij- of waterstoffreinen.

In onderling overleg zijn de betrokken partijen tot de conclusie gekomen dat het nut en noodzaak van het project niet ter discussie staat, en dat continuering van de bestaande projectscope het meest gunstig is voor de reizigers, vervoerders en de duurzaamheidsdoelstellingen. Stopzetten van het project betekent geen verbetering voor de reizigers en de duurzaamheid en leidt tot zeer hoge extra exploitatielasten. Scope-wijziging naar zero-emissie materiaal leidt tot kostbare aanpassingen aan de infrastructuur én een langere doorlooptijd.

Bovenstaande bevindingen zijn besproken in het bestuurlijk overleg van 20 oktober 2022. Daarin is het volgende besloten:

- Het nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie. Continuering van het huidige project is het meest gunstige;
- Er is een nieuwe planning, die uitgaat van een indienststelling in (uiterlijk) 2027;
- ProRail zet het project begin 2023 opnieuw in de markt;





## Raadsinformatiebrief

- Door de onvoorspelbare (wereld)markt van materiaal en personeel is het lastig nu uitspraken te doen over de meerkosten van het project. Na de aanbesteding (medio 2023) volgt meer informatie hierover.

### *Inzet Venlo*

In aanloop naar het bestuurlijk overleg van 20 oktober 2022 heeft Venlo samen met andere gemeenten en regio's langs de Maaslijn een brief geschreven naar de Provincie Limburg en Min IenW als gezamenlijke opdrachtnemers van de Maaslijn. De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen was hierbij penvoerder. In de brief geeft de brede regio te kennen zich ernstig zorgen te maken over de voortgang van de Maaslijn, en vragen de opdrachtnemers om de kwaliteitsimpuls voor de Maaslijn ondanks alle tegenslagen door te zetten. Dit signaal is ook afgegeven tijdens het BO-MIRT van 9 november 2022.



### *Financiën*

Door de onvoorspelbare (wereld)markt van materiaal en personeel is het lastig nu uitspraken te doen over de meerkosten van het project. Na de aanbesteding (medio 2023) volgt meer informatie hierover.

De gemeente Venlo draagt financieel niet bij aan de Maaslijn.

### *Planning*

In het bestuurlijk overleg van 20 oktober is ingestemd met een nieuwe planning, die uitgaat van een indienststelling in (uiterlijk) 2027.

### *Info*

- [website ProRail over Maaslijn](#)
- [2022 04 22 Tweede Kamerbrief over gevolgen verstoring materiaalketen op project Maaslijn](#)
- [2022 07 07 Provinciale Statenbrief over vertraging proces Maaslijn](#)
- [2022 10 25 Provinciale Statenbrief nav brief Metropoolregio Arnhem-Nijmegen](#)
- [2022 11 14 Tweede Kamerbrief over BO MIRT en oa Maaslijn](#)
- [2022 11 14 Brief aan Provinciale Staten over nieuwe aanbesteding Maaslijn](#)

### 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.

Tegen deze achtergrond heeft ProRail (in het kader van het MIRT-programma Goederenvervoercorridors) onderzocht wat nodig is om te voldoen aan de vereisten van het Europese Trans Europese Netwerk voor Transport (TEN-T). De analyse van ProRail toont aan dat de goederentracés in Nederland al grotendeels voldoen aan de gestelde vereisten. Alleen om de punctualiteit van de dienstregeling te waarborgen zijn wacht- en buffersporen van 740 m lengte noodzakelijk.

Het belangrijkste knelpunt van lange treinen op de Zuidoost-goederencorridor is het emplacement in Venlo. Dit knelpunt geldt voor zowel het doorgaand treinverkeer Rotterdam-Duitsland als voor het treinverkeer uit Zuid-Limburg dat in Venlo moet kopmaken.

In maart 2021 heeft Min IenW ProRail opdracht gegeven voor een studie naar 740-sporen op goederencorridors. ProRail is druk bezig met de studie, waarin voor Venlo onderzocht wordt of dat twee (of vier) sporen op emplacement Venlo verlengd kunnen worden naar 740 m.

#### *Waar staan we nu?*

De studie van ProRail is bijna gereed. Deze studie bestaat uit meerdere deelverkenningen die inzichtelijk maken wat de doorlooptijden, risico's en kosten zijn. De uitkomsten worden begin 2023 verwacht. Deze worden gebruikt als input voor de overkoepelende MKBA (maatschappelijke kosten-baten analyse).

De mogelijkheden voor het emplacement Venlo worden onderzocht in het kader van de Integrale Studie Spoorknop Venlo (zie paragraaf 3.1). De quick-scan is bijna gereed. De resultaten worden eind 2022 voorgelegd aan de vervoersbedrijven en regionale partijen. Op grond van de quick-scan zal uiterlijk in het BO MIRT 2023 een definitief besluit worden genomen over de wachtporen.

#### *Overbelastverklaring*

ProRail heeft op 22 augustus 2022 voor twee goederensporen op het emplacement Venlo een overbelastverklaring afgegeven. Door een verhoogde vraag (omleidingen Betuweroute), én beperkende aanbodfactoren (loc-wissel, machinistwissel en wachten op inpassing dienstregeling Duitsland) ontstaan op de twee langste sporen op het emplacement (7 en 16) regelmatig capaciteitsconflicten. Dit geldt voor doorgaande treinen naar Duitsland, maar ook voor treinen van Chemelot die op het emplacement moeten keren. Om dit het hoofd te bieden, zijn (proces- en/of infra)maatregelen nodig om 740m-lange goederentreinen op het emplacement te kunnen afwikkelen.

## Raadsinformatiebrief

### *Financiën*

Om alle achterlandverbindingen geschikt te maken voor 740 meter treinen is naar verwachting € 500 à 600 mln nodig. Deze financiering is nog niet voorzien.

De financiering voor het verlengen van twee sporen op emplacement Venlo naar 740 m is wel al 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*

- [2022 08 22 Overbelastverklaring ProRail voor sporen 7 en 16 Emplacement Venlo \(2024-2029\)](#)
- [2022 10 31 Kamerbrief Trans-Europees Vervoersnetwerk \(TEN-T\), spoorvervoer](#)

## 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. De voorbereiding is in volle gang. Het ontwerp is definitief. De uitvoering start in maart 2023. Oplevering is gepland voor medio 2023.
- Havenstudies. Zie paragraaf 4.4;
- PIONEERS. Zie paragraaf 4.3;
- 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 in 2021 het havenveiligheidsplan vastgesteld. In 2022 is de implementatie opgestart.
- Walstroom. Eind 2025 is walstroom verplicht in binnenhavens. ECT onderzoekt momenteel in het kader van de PIONEERS-subsidie wat de mogelijkheden zijn voor de bargeterminal. 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 Bargeterminal

Eind februari 2019 heeft de gemeenteraad besloten (raadsbesluit 2019-9) dat de bargeterminal wordt uitgebreid. Zo ontstaat een kadeflengte van ruim 300 m en ruimte voor een tweede kraan. Daarmee kan de bargeterminal grotere schepen ontvangen (klasse V<sub>b</sub>) en wordt de overslagcapaciteit verdubbeld.

Voor de laatste stand van zaken verwijzen we u naar de [Projectenrapportage ruimtelijk fysieke projecten](#) (raadsbesluit 2022-77 d.d. 21 december 2022).



# PIONEERS

PORTable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions

## 4.3 PIONEERS

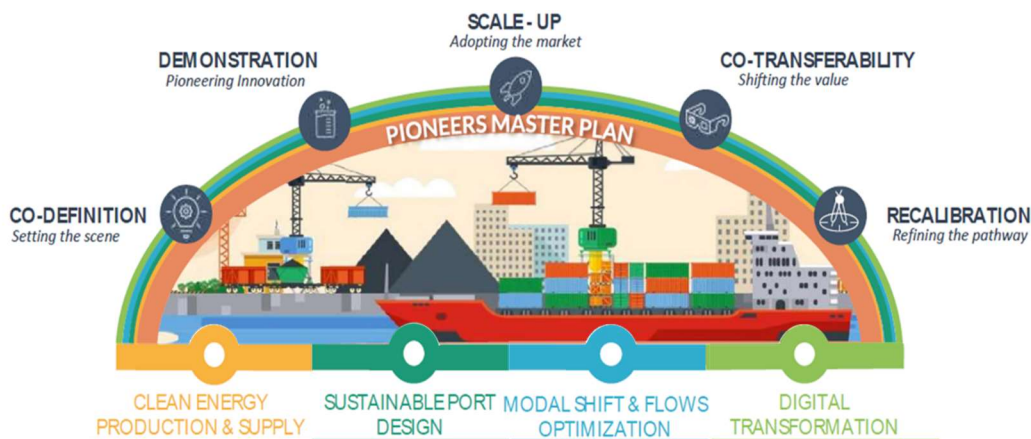
### Inleiding

PIONEERS staat voor Portable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions. Een Europees Horizon 2020-project, dat gaat over de opgave van Europese havens om hun milieueffecten te verminderen en concurrerend te blijven. Dit project, waaraan Venlo deelneemt, is eind 2021 van start gegaan en loopt 5 jaar.

Een internationaal consortium van 46 partners, geleid door haven van Antwerpen-Brugge, heeft een Europese subsidie van € 25 mln gekregen. PIONEERS verenigt de havens van Antwerpen, Barcelona, Constanta én Venlo. om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Om deze 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 het project Pioneers is:

- Opleveren van een Greenport Masterplan met Roadmap voor de industriehaven;
- Ondersteunen van het demo-project 'Electric Green Last Mile' met elektrische terminaltrekkers
- Ondersteunen van het demo-project 'A corridor of modular docking stations for energy containers' met verwisselbare en oplaadbare energie-containers;
- Volgen/onderzoeken van alle demo-projecten voor toepasbaarheid in Venlo.



Figuur 1 Samenhang Horizon 2020 Pioneers Ports

### Waar staan we nu?

Voor alle onderdelen hebben de voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden. Voor alle projecten zijn de zogenaamde “scoping-documents” opgeleverd. De projecten zijn overgegaan naar de uitvoeringsfase.

### 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.

## Raadsinformatiebrief

Vanuit Venlo zijn Coöperatie Electric Green Last Mile (e-GLM), Brightlands Institute for Supply Chain Innovation (BISCI) en Hutchison Ports Venlo actief betrokken bij de demo-projecten.

### *Planning:*

De meeste projecten zijn overgegaan naar de uitvoeringsfase.

In 2023 wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar energie-containers voor de scheepvaart en andere toepassingen. Voor het project eGLM wordt een nieuwe partner gezocht voor het testen met een elektrische-terminal-trekker.

### *Inzet Venlo*

Voor Venlo is het zaak vooral veel te leren van de andere projecten en te onderzoeken wat er toepasbaar is in Venlo.

### *Info*

- [Website Pioneers Ports](#)

## **4.4 Havenstudies**

### *Inleiding*

We zetten in op het benutten van ruimtelijke en economische kansen die de zogenaamde “noordoever” voor de haven kan bieden. Daartoe wordt met hulp van externe deskundigen een studie uitgevoerd aan de hand van de verschillende thema’s uit de havenvisie, zoals het optimaliseren en stimuleren van multimodaliteit en de ontwikkeling van Venlo als bovenregionaal knooppunt. Daarnaast zijn circulariteit en duurzaamheid, alsook de regionale betekenis en toegevoegde waarde van de haven daarbij onderwerp van onderzoek. In de studie worden de programmatische kansen en de technische (on)mogelijkheden in kaart gebracht.

### *Financiën*

Op 19 januari 2022 is een subsidie aangevraagd bij de Europese Unie voor alle studieprojecten die nodig zijn voor de havenontwikkeling. In juni 2022 is een subsidie ad € 0,9 mln toegekend. Het totale studiebedrag voor de studies is € 1,8 mln. Een deel daarvan is reeds uitgegeven; het andere deel is gereserveerd voor vervolgstudies op het vlak van fysieke aanpassing vaarwegen, vergunningaanvragen, bestemmingsplanwijziging etc).

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*

Uit de lopende studie komt een ontwikkelconcept en structuurplan voort. Dit plan zal begin 2023 in de markt getoetst worden alvorens dit als richtinggevend kader aan de raad aangeboden zal worden. De planning is om het plan rond de zomer 2023 ter besluitvorming voor te leggen. Daarnaast zal een consortium van partijen een duurzaamheidsscan van de haven uitvoeren voor de haven aan de hand van de “sustainable development goals” van de VN.

### *Info*

-

## 5 Buisleidingen

### 5.1 Deltacorridor

#### Inleiding

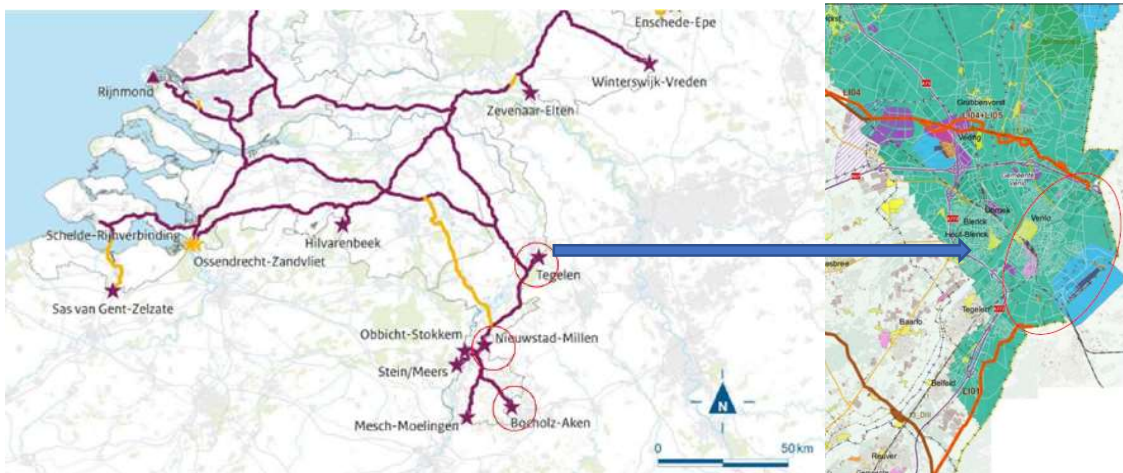
Door het toenemende belang van verduurzaming, energietransitie en externe veiligheid heeft een aantal samenwerkende partijen, waaronder Havenbedrijf Rotterdam en Chemelot, een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een Europees buisleidingennetwerk. Deze studie naar een buisleidingentraject tussen Rotterdam en Chemelot, met een aftakking naar Duitsland via Venlo is in 2021 afgerond. Via [RIB 2021-80](#) d.d. 15 juni 2021 en [RIB 2022-023](#) d.d. 22 feb 2022 is uw raad op de hoogte gesteld van de haalbaarheidsstudie.



#### Waar staan we nu?

De haalbaarheidsstudie heeft ertoe geresulteerd dat de Delta Corridor als energieproject van nationaal belang is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK 21).

Het tracé is grotendeels vastgelegd in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035, met uitzondering van het tracégedeelte tussen de A74 en A67 aan de oostzijde van Venlo.



Op 9 september 2022 is de Delta Corridor aangewezen als project onder de rijkscoördinatie-regeling. Dat betekent dat uitgaande van het in werking treden van de Omgevingswet middels overgangsrecht een projectbesluit Omgevingswet zal worden vastgesteld voor het tracé Rotterdam-Reuver-Chemelot en voor het tracé Reuver-Venlo-Duitsland.

Voorafgaand aan deze projectbesluiten vindt een MIEK-verkenning plaats door het private consortium dat de buisleidingen zal aanleggen en exploiteren. Zij doen dit onder regie van het ministerie van EZK. Hieronder staat de globale planning. De gemeente Venlo zal evenals andere belanghebbenden worden uitgenodigd om deel te nemen aan de inspraakronden.

## Raadsinformatiebrief

### Inzet Venlo

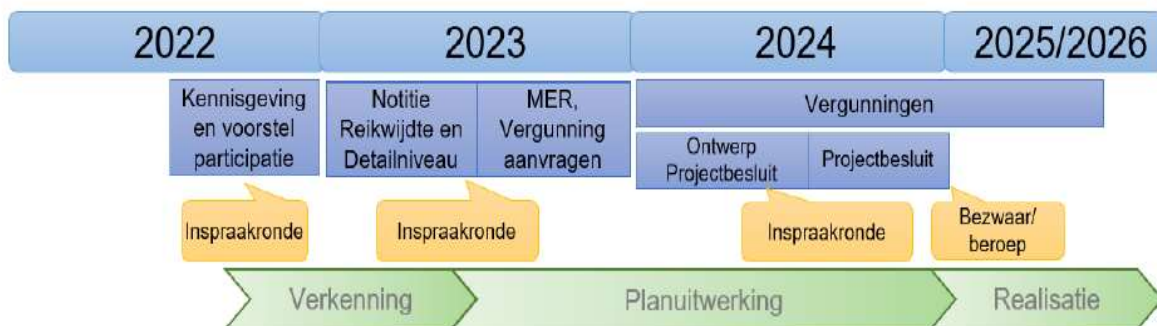
We zetten in op het benutten van ruimtelijke en economische kansen die deze modaliteit ons kan bieden. Daarbij kan gedacht worden aan aansluitpunt(en) op de Deltacorridor voor verdere verduurzaming, maar ook aan een goede ruimtelijke inpassing van het tracé in het landschap (tussen Reuver en de grenskruising bij de Manegeweg).

### Financiering

De gemeente Venlo draagt niet financieel bij aan dit project;

### Planning

Het ultieme doel is om het gehele project eind 2026 gerealiseerd te hebben. De planning ziet er dan op hoofdlijnen als volgt uit:



### Info

- [2021 11 26 MIEK-overzicht 2021](#)
- [2022 02 18 Tweede Kamerbrief aanpak Deltacorridor](#)
- [2022 09 09 Tweede Kamerbrief over rijkscoördinatie-regeling op project Deltacorridor](#)



### 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.

### Vervolprocedure raad

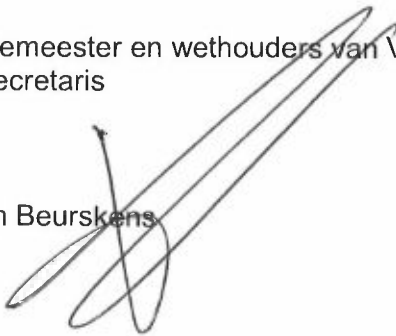
Alle dossiers kennen een aparte planning. Zowel vanuit de inhoud als op het vlak van politieke lobby blijven wij continu bezig met:

- 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

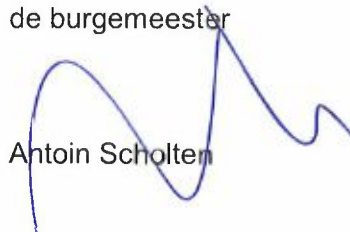
Burgemeester en wethouders van Venlo  
de secretaris

Twan Beurskens



de burgemeester

Antoin Scholten



Lijst van afkortingen

BO	Bestuurlijk Overleg
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
GPP	GeluidProductiePlafond
GVC	GoederenVervoerCorridor
IC	Intercity
I/C-verhouding	Intensiteit/Capaciteit-verhouding
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IPO	InterProvinciaal Overleg
IRM	Integraal Riviermanagement
ISPS	International Ship and Port facility Security code
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
Min. LNV	Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	MeerJarenProgramma Geluid
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NRW	NordRhein- Westfalen
OTB	Ontwerp TracéBesluit
OV	Openbaar Vervoer
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
PIONEERS	Portable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions
PIP	Provinciale InpassingsPlan
PPS	Publiek Private Samenwerking
PS	Provinciale Staten
RE	Regional Expres
RRP	Rotterdam-Ruhrgebied-Pijpleiding
RWS	RijksWaterStaat
Smart LCV	Smart Logistics Centre Venlo
SPUK	SPecifieke UitKering
TEN-T	Trans Europees Netwerk voor Transport
TPN	TradePort Noord
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VRR	VerkehrsVerein Rhein-Ruhr
VTP BV	Venlo Trade Port BV
VVU	VoertuigVerliesUren;
WRO	Wet Ruimtelijke Ordening