



Leon van den Beucken

Technische vragen RV 40 spoorvisie Venlo

Bijlage Spoorvisie Venlo, bladzijde 6:

“Bovenstaande vraagstukken zijn uiteindelijk samen te vatten in de vraag hoe Venlo invulling wil geven aan haar knooppuntfunctie, zowel voor personen als goederenvervoer. Deze vraag vormt de basis voor de twee gedefinieerde onderscheidende hoofdrichtingen; ‘Regionaal Knooppunt Venlo’ en ‘Internationale Hub Venlo’. De invulling verschilt iets tussen personen en goederenvervoer.”

Vraag 1

Er is sprake van twee hoofdrichtingen die nu afgewogen worden, waren er voordien ook nog andere keuzerichtingen, die zijn “afgevalen”, zo ja welke en waarom?

Antwoord 1

Nee, dit zijn de enige twee hoofdrichtingen.

U geeft aan dat de invulling “iets” verschilt, maar extra goederenvervoer, zowel voor doorvoer als bestemming en overslag

Vraag 2

Kunt u aangeven wat dat “iets” betekent voor technische aanpassingen, de omgeving, het aantal treinen enz?

Antwoord 2

Met ‘iets’ worden de verschillen tussen personen- en goederenvervoer bedoeld zoals beschreven in de rechter kolom in de matrix en heeft niet specifiek betrekking op ontwikkeling van het goederenvervoer. Aangezien het hier een strategische keuze betreft op visieniveau kunnen de eventuele consequenties voor bijvoorbeeld technische aanpassingen en omgeving nog niet worden benoemd. Voor wat betreft de wijziging van het aantal treinen wordt verwezen naar het antwoord op vraag 4.

Om zowel op het gebied van goederen als personenvervoer de internationale toegangspoort tot Zuidoost Nederland te worden is het van belang dat de gemeente Venlo inzet op maximale synergie tussen het spoor en de stedelijke en economische ambities. Om tot de gewenste samenhang te komen worden er twee generieke aanbevelingen (scenario onafhankelijk) en een aantal specifieke aanbevelingen gedaan.

Vraag 3

Bedoelt u met “scenario-onafhankelijk” onafhankelijk van overheidsbesluiten of andere externe en niet beïnvloedbare factoren en actoren?

Antwoord 3

Nee, met generieke aanbevelingen wordt bedoeld dat ze voor beide scenario’s toepasbaar zijn.

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 8:

“We concluderen dat de ontwikkeling tot een internationaal knooppunt voor goederen én personenvervoer Venlo de meeste kansen biedt. Het is van belang om de positie als internationale hub in het goederenvervoer te blijven omarmen, maar tegelijkertijd de inzet te verbreden.

De noodzaak tot verbreding volgt allereerst uit de constatering dat de ontwikkeling van Venlo als knooppunt van personenvervoer de afgelopen decennia is achtergebleven bij de ontwikkeling tot logistieke hub. De voorziene aanpassingen en uitbreidingen van het spoorwegnet rondom Venlo, primair noodzakelijk ten behoeve van spoorgoederenvervoer en logistiek, creëren echter de mogelijkheid om tegelijkertijd tot substantiële verbeteringen van het nationale en internationale personenvervoer via Venlo te komen.

Deze win/win is er ook op het gebied van leefbaarheid. De ontwikkeling van Venlo tot internationale hub in zowel het personen als goederenvervoer per spoor vraagt om forse ruimtelijke ingrepen, vooral op en rondom het emplacement bij station Venlo. Dit is een uitgelezen kans om bij de ontwikkeling van de oplossingsrichtingen de leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de stad en stationsgebieden integraal mee te nemen.”

Vraag 4

In hoeverre zijn ingeval van de optie “internationale Hub Venlo” gepaard gaande uitbreiding of verbetering van het railnetwerk in- en rondom Venlo een “magneetwerking” hebben op het aantal doorgaande treinen (dus geen overslag van containers) die door Venlo worden gestuurd van hogerhand?

Antwoord 4

In het nationale beleid en de landelijke prognoses wordt ervan uit gegaan dat het doorgaande goederenvervoer via Venlo, althans op de Brabantroute, afneemt nadat de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute zijn afgerond. Door de ontwikkeling van de railterminals in Venlo (en Kaldenkirchen) zal het aantal goederentreinen van- en naar Venlo naderhand weer toenemen. Dit verklaart waarom het aantal goederentreinen op het traject Eindhoven-Venlo volgens de landelijke prognoses van ProRail nagenoeg gelijk blijven (zie pagina 21 in de visie). Voor wat betreft persontreinen gaan wij in onze visie uit van een toename. De snelle bovenregionale verbindingen (sneltreinen) komen niet in plaats van, maar aanvullend op de regionale verbindingen (stoptreinen).

De verbeteringen in het railnetwerk in- en rondom Venlo kunnen enige autonome aanzuigende kracht hebben op doorgaande goederentreinen, echter naar verwachting slechts binnen de marges van de prognoses, de normen en beschikbare capaciteit voor het totale goederen- en personenvervoer.

Vraag 5

In hoeverre geeft deze visie met de voorkeur voor INTERNATIONALE HUB “vrij baan” of extra aanleiding voor andere overheden een IJzeren-Rijn tracé Roermond-Venlo te realiseren of het doorgaand vervoer te intensiveren?

Antwoord 5

Besluiten over een IJzeren-Rijn tracé Roermond-Venlo worden door het Rijk en ander hogere (internationale) overheden genomen en zijn niet afhankelijk van de visie en besluiten van de gemeente Venlo. De spoorvisie geeft uitsluitend het Venlose standpunt aan. Deze visie pleit niet voor een IJzeren Rijn verbinding via Venlo. Mocht deze verbinding via Venlo er toch komen, dan geeft deze visie een aantal handvatten voor de (leefbaarheids)maatregelen die Venlo zal meenemen in haar onderhandelingen met hogere overheden. Met de gekozen strategische hoofdrichting wordt dan ook géén “vrij baan” gegeven aan of geen extra aanleiding gevormd voor een IJzeren-Rijn tracé Roermond-Venlo of intensivering van het doorgaand vervoer, maar krijgen we wel een onderhandelingspositie.

Een van de zaken, die eventueel ook voor Venlo en de regio van belang zijn, en waarover van hogerhand nog geen besluit is genomen, is het IJzeren Rijn Tracé. Stel dat een IJzeren Rijn variant via Roermond en Venlo zou gaan lopen, gaan wij er vanuit dat Venlo hier geen enkel of nauwelijks economisch profijt van gaat hebben. Net als bij de doorgaande ketelwagon-treinen van de Brabant Route.

Vraag 6

Is de onderstaande veronderstelling juist?

Antwoord 6

Het directe economische profijt is inderdaad beperkt. Daarom wordt er in de visie dan ook niet gepleit voor dit tracé (zie vraag 5). De IJzeren Rijn is een door België, Vlaanderen en Duitsland beoogde spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Dit is voor Venlo een doorgaande spoorvervoer. Het indirecte belang van Venlo bij deze verbinding kan zijn dat er vanuit Venlo een directe spoorverbinding naar Antwerpen ontstaat. Daarnaast verstevigt dit de robuustheid van het spoorstelsel voor treinen met herkomst of bestemming Venlo (meerdere spoorverbindingen van de zeehavens naar Venlo).

Vraag 7

Gaat een dergelijke 3RX variant ook bijdragen aan de “internationale hub” Venlo, de Venlose economie en wat kunnen de gevolgen zijn voor de leefbaarheid?

Antwoord 7

Zie antwoorden op vraag 5 en 6.

Hierbeneden volgt een citaat Raads Informatie Brief 2018-006 RIB IJzeren Rijn, over de Driede Weg (IJzeren Rijn verbinding België-Roergebied via Roermond en Venlo)

“De belangrijkste conclusies zijn:

- de maatschappelijke kostenbatenanalyse van de Driede Weg scoort slechter dan de vergelijkingstraces (historisch tracé en BAB52). Door het beperkt aantal goederentreinen (20 per dag) en hoge kosten (bijna €750 mln) is de MKBA-waarde laag (0,16).
- een spoorboog in Venlo is moeilijk. Een spoorboog nabij het Jammerdal is moeilijk inpasbaar door de complexe omgeving. Een boog ruim onder Venlo is kostentechnisch niet aantrekkelijk.
- Het lijkt erop dat de partijen in België en Duitsland verder willen met de 3RX-studie. Er wordt gezocht naar manieren om de baten te verhogen en de kosten te reduceren.

Standpunt Venlo

Als logistieke hotspot is Venlo een voorstander van (duurzaam) vervoer van goederen van en naar (Noord-)Limburg. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt echter dat de Driede Weg niet leidt tot nieuw goederenvervoer en ook niet leidt tot het verminderen van vervoer over de weg. Het enige effect is dat 20 goederentreinen per dag van de bestaande Montzen- en Brabantroute af gaan en over de Driede Weg gaan rijden. Dit geringe aantal goederentreinen afgezet tegen de hoge kosten van bijna € 750 mln (+/- 30%) leidt tot een zeer lage maatschappelijke kosten-baten-waarde (0,16). Dit lijkt ons geen maatschappelijk verantwoorde investering. Temeer ook omdat de doorgaande treinen veel overlast zullen opleveren voor de leefbaarheid in de kernen van Belfeld, Tegelen en Venlo-Zuid en een grote impact hebben op het natuurgebied Jammerdal. Tenslotte legt de Driede Weg ook nog een zware claim op het Venlo doordat al de doorgaande goederentreinen ‘kop moeten maken’ op het emplacement, en de leefbaarheid van het centrumgebied zwaar onder druk komt te staan. Kortom, het eventuele economische profijt weegt niet op tegen de negatieve effecten op de leefbaarheid. Hiermee deelt Venlo het gezamenlijke standpunt van het Samenwerkingsverband en de Provincie Limburg”

Vraag 8

In hoeverre is een volledig verdubbelde Maaslijn noodzakelijk en van invloed op de verwezenlijking van het scenario internationale hub en op gebied van goederen- en personenvervoer?

Antwoord 8

Voor wat betreft de Venlose ambitie op het gebied van goederenvervoer ligt de nadruk primair op de oost-west as en niet op de noord- zuid as. Het internationale spoorgoederenvervoer op de Maaslijn bestaat uit doorgaand vervoer van/naar Chemelot, eventueel aangevuld met goederentreinen als gevolg van het 3RX-tracé die op emplacement van Venlo kopmaken. Vanuit Venlo is perspectief hiervoor geen verdubbeling nodig.

Voor wat betreft de Venlose ambitie op het gebied van personenvervoer ligt de nadruk op beide assen. Zonder een goede noord-zuidverbinding kan Venlo zich niet ontwikkelen tot een internationale hub voor personenvervoer. De beoogde sneltreinverbinding tussen Maastricht en Nijmegen - die een substantiële bijdrage kan leveren aan de spoorknoop Venlo - vereist meerdere stukken dubbelspoor. Hoeveel en welk spoor verdubbeld moet worden moet nog worden onderzocht.

Vraag 9

Wat is de invloed heeft het ontbreken van een spoorboog van de Maaslijn komende vanaf Roermond richting Kaldenkerken / Viersen?

Antwoord 9

Het ontbreken van een spoorboog heeft tot gevolg dat alle treinen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied op het emplacement van Venlo kop moeten maken. Dit levert overlast op in de stad qua leefbaarheid (geluid, externe veiligheid, trillingen e.d.) en legt een claim op de (beperkte) restcapaciteit van het emplacement. Overigens vermindert het benodigde kopmaken de aantrekkelijkheid van deze route voor doorgaand goederenvervoer omdat de extra handelingen op het emplacement een uur extra reistijd kosten.

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 10:

“Deze visie is ontwikkeld door een integraal samengestelde ambtelijke kern- en werkgroep, waar ook de programmamanagers van de programma’s Welvarend Venlo en Centrumstad deel van uitmaken. Het proces is door een (externe) procesmanager begeleid.”

De spoorlijnen lopen ook door Blerick, Steyl, Tegelen en Belfeld.

Vraag 10

Zijn er ook stakeholders – zoals dorps en wijkraden - uit die gebieden betrokken bij de visie, zo nee waarom niet?

Antwoord 10

Nee, er zijn geen stakeholders uit die gebieden betrokken bij het opstellen van de visie. Er is gekozen voor een hoog schaalniveau van de visie en de strategische hoofdrichtingen. Dit is nodig om nu en in de toekomst het gesprek te kunnen voeren met de hogere overheden die beleidsmatig verantwoordelijk zijn voor de spoorinfrastructuur (Rijk) en personenvervoer (Rijk en Provincie), met de uitvoerende organisaties (ProRail, NS en Arriva) en mogelijke investeringen, inclusief cofinanciering (Rijk, EU en Provincie). Wel heeft er een sonderend gesprek plaatsgevonden met een vertegenwoordiger van de bewoners. Zij kunnen zich vinden in deze visie, maar vragen wel specifiek om aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een meer gebiedsgerichte benadering, met een grotere betrokkenheid van de bewoners, zal plaatsvinden bij de uitwerking op het niveau van afzonderlijke spoordossiers.

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 15/16:

“Het spoor en de stations spelen vanzelfsprekend een rol in het bereiken van de stedelijke ambities. In een dienende rol in de vorm van personenvervoer, maar ook Figuur 1: ligging van de voornaamste ‘trekkers’ en geplande vastgoedontwikkelingen ten opzichte van beide stations in het centrumgebied 16 Spoorvisie Venlo Context- en omgevingsanalyse als aanjager van gebiedsontwikkelingen en projecten. Venlo heeft immers spoorverbindingen naar alle windrichtingen, inclusief het Duitse achterland met steden als Mönchengladbach en Düsseldorf. Dat maakt Venlo niet alleen een ‘overstappunt’ maar ook een interessante woon- en vestigingslocatie, met name in de omgeving van de stations Venlo en

Vraag 11

Zijn er (met betrekking tot Venlo of voor Venlo) relevante onderzoeken die de relatie aantonen tussen het aantal nieuwvestigingen en het aanwezig zijn van spoorverbindingen c.q. uitbreidingen daarvan?

Antwoord 11

De relatie tussen nieuwe vestigingen en een eventuele spoorknoop Venlo is niet onderzocht. Uitgegaan is van ontwikkelingen rondom andere vergelijkbare spoorknooppunten waar de afgelopen jaren is geïnvesteerd en van de ervaringen van de stakeholders waarmee is gesproken. Daarnaast hebben de onderwijsinstellingen (MBO, HBO en WO) in Venlo aangegeven groot belang te hechten aan het belang van betere spoorverbindingen (combinatie van stop- en sneltreinen) voor de ontwikkeling en concurrentiepositie van de Venlose onderwijsinstellingen en voor Venlo Studentenstad.

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 18:

“ In het BO MIRT 20191) zijn concrete afspraken gemaakt over investeringen van Rijk en Regio in de spoorcapaciteit in Venlo en is afgesproken om een gezamenlijk programma te ontwikkelen om de modal shift naar binnenvaart en spoor te versnellen. Daarnaast worden in de Nationale Omgevingsvisie richtinggevende keuzes opgenomen over de vestiging van grootschalige logistiek. Het Rijk en provincies gaan een beperkt aantal vestigingslocaties op de goederencorridors aanwijzen voor grootschalige distributiecentra.”

Vraag 12

In hoeverre is de oplevering van dat ontwikkelprogramma en de op te nemen richtinggevende keuzes in de Nationale omgevingsvisie van invloed op dit Raadsvoorstel en kan dit nog leiden tot aanpassingen van de visie in de toekomst?

Antwoord 12

De ingezette koerswijziging van het Rijk rondom het openbaar vervoer en het (spoor)goederenvervoer zijn mede bepalend geweest voor het opstellen van deze spoorvisie. De voorliggende spoorvisie sluit aan op deze Rijksprogramma's.

Op de kaartjes van bladzijde 16 is de Maaslijn tussen Nijmegen en Venlo buiten beschouwing gelaten.

Vraag 13

betekent dit dat daar geen of nagenoeg geen goederentreinen via Nijmegen-Venlo richting Duitsland gaan, en hoe zit dit er in de toekomst uit?

Antwoord vraag 13

Er rijden inderdaad (nagenoeg) geen goederentreinen via Nijmegen-Venlo richting Duitsland. In het kader van het versterken van de robuustheid van het spoornetwerk en het ontzien van de Brabantse steden, wordt soms gesproken over een zuidtak van de Betuweroute. Hiermee wordt mogelijk de route via Nijmegen en Venlo bedoeld. Dit tracé is niet opgenomen in de plannen op rijksniveau en dus niet aan de orde op korte noch middellange termijn.

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 22:

“Wensen en opties vanuit gemeentelijk perspectief

- 1) Spoorontsluiting haven: realiseren van een spoorverbinding met de haven om de tri-modaliteit van het logistieke knooppunt Venlo te vergroten.
- 2) Verminderen barrièrewerking: verbeteren oversteekbaarheid spoor bij de dubbele spoorwegovergang op de Groot-Bollerweg en realiseren zuidelijke toegang station Venlo.”

Vraag 14

Moeten we dan denken aan een verbinding tussen Venlo-Zuid en station Venlo middels een tunneltje voor voetgangers en fietsers?

Antwoord vraag 14

Er is nog geen concrete verbinding uitgewerkt. Bij een uitwerking van de visie voor wat betreft het station en stationsomgeving zullen samen met ProRail, NS en de Provincie Limburg de mogelijkheden in kaart worden gebracht. Of een tunnel voor voetgangers (en fietsers) haalbaar is dus nog onbekend.

In januari 2018 kregen wij RIB 2018 "IJzeren Rijn – resultaten 3RX studie, nadat we eerder in 2017 vragen stelden over het standpunt van de gemeente over de Driede Weg (IJzeren Rijn via Roermond en Venlo) kwam daar een klip en klaar helder antwoord. Dat aan duidelijkheid niets te wensen overlaat.

"Standpunt Venlo"

De haalbaarheidsstudie is een eerste verkenning van de verwachte vervoerswaarde en de daarmee samenhangende kosten. De regio is niet betrokken geweest bij het opstellen van deze haalbaarheidsstudie. Een groot aantal relevante aspecten zijn niet onderzocht en zaken als een goede ruimtelijke inpassing van de infrastructuur of mogelijke overschrijdingen van de toegelaten maximale aantallen gevaarlijke stoffen komen in het rapport niet of nauwelijks aan de orde

Als logistieke hotspot is Venlo een voorstander van (duurzaam) vervoer van goederen van en naar (Noord-)Limburg. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt echter dat de Driede Weg niet leidt tot nieuw goederenvervoer en ook niet leidt tot het verminderen van vervoer over de weg. Het enige effect is dat 20 goederentreinen per dag van de bestaande Montzen- en Brabantroute af gaan en over de Driede Weg gaan rijden. Dit geringe aantal goederentreinen afgezet tegen de hoge kosten van bijna € 750 mln (+/- 30%) leidt tot een zeer lage maatschappelijke kosten-baten-waarde (0,16). Dit lijkt ons geen maatschappelijk verantwoorde investering. Temeer ook omdat de doorgaande treinen veel overlast zullen opleveren voor de leefbaarheid in de kernen van Belfeld, Tegelen en Venlo-Zuid en een grote impact hebben op het natuurgebied Jammerdal. Tenslotte legt de Driede Weg ook nog een zware claim op het Venlo doordat al de doorgaande goederentreinen 'kop moeten maken' op het emplacement, en de leefbaarheid van het centrumgebied zwaar onder druk komt te staan. Kortom, het eventuele economische profijt weegt niet op tegen de negatieve effecten op de leefbaarheid. Hiermee deelt Venlo het gezamenlijke standpunt van het Samenwerkingsverband en de Provincie Limburg."

Bijlage spoorvisie Venlo, bladzijde 23:

"Een tweede ontwikkeling op het Europese transportnetwerk die Venlo raakt is de mogelijke realisatie van de IJzeren Rijn. Antwerpen pleit al decennialang voor een betere spoorverbinding met het Ruhrgebied. De huidige Montzenroute is vol en kent diverse steile hellingen. Na jarenlange discussie hebben België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde 3RX-variant via Venlo. In deze variant zullen een aantal significante verbeteringen aan het spoor rondom Venlo worden gerealiseerd, zoals de verdubbeling van het enkelsporige baanvak tussen Kaldenkirchen en Dülken, alsmede een spoorverdubbeling van de Zuidelijke Maaslijn. Een ander uitgangspunt is echter dat alle goederentreinen over deze route kopmaken op het emplacement bij station Venlo. Volgens de prognoses⁹ gaan er dagelijks 17 tot 23 treinen rijden over de IJzeren Rijn (ca. 6.000 treinen per jaar). Daarmee is de impact van deze variant op de (binnen) stad groot. In het kader van 3RX zijn ook andere varianten onderzocht, waaronder een variant met een boog bij Venlo, ter hoogte van de Onderste en Bovenste Molen. Deze duurdere en infrastructureel complexere variant zorgt voor een snellere route tussen België en Duitsland met een hogere capaciteit en leidt tot positieve effecten voor de Venlose binnenstad. Echter, ook in het geval van zorgvuldige inpassing is de impact op de leefomgeving in andere delen van Venlo waarschijnlijk nog steeds aanzienlijk."

Vraag 15

Voor alle zekerheid: mogen we concluderen dat de gemeente Venlo de genoemde variant onwenselijk blijft vinden?

Antwoord 15

Zie de antwoorden op de vragen 5 en 6.

Voor wat betreft de attitude van de Provincie hebben we een wisselend beeld.

In 2017 verschijnt er een krantenbericht ["Limburg ziet kans voor een alternatieve IJzeren Rijn" en daarmee wordt bedoeld het traject Roermond-Venlo](#)

De Gedeputeerde maakt volgens dit artikel komaf met een aantal gewenste stations.

Dat viel niet rijmen met "de Limburg Lijnen" en ook niet met datgeen er daarna over vastgelegd werd in het coalitieakkoord 2015-2019 "In Limburg bereiken we meer", waar nog eens aangegeven de ambities van de Limburg Lijnen voort te willen zetten.

In plaats daarvan stijgt er in 2017 een soort van witte rookpluim op om de goederentreinen van België naar Duitsland langs de oostoever van de Maas langs en door een aantal kernen te jagen en na het "kopmaken" op het rangeerterrein in Venlo door te laten rijden naar Duitsland.

In het voorjaar van 2018 krijgt het verhaal een andere wending. Dan wordt de gemeenteraad in Venlo geïnformeerd over de stand van zaken (RIB 2018-006 IJzeren Rijn) over de 3RX studie. Hierbij is de variant "Der Driede Weg", dat wil dus zeggen de IJzeren Rijn variant via Roermond en Venlo, het hoofdonderwerp. Conclusie van het genoemde onderzoek is dat de MKBA waarde laag ligt en er een flink aantal andere grote haken en ogen zijn. En in het onderzoek is een aantal (kostenopdrijvende) belemmeringen en onmogelijkheden nog niet eens meegenomen! De minst slechte variant is volgens de studie de BAB52-variant.

Deze "Driede Weg" variant wordt in deze Raadsinformatiebrief gezien als een niet verantwoorde maatschappelijke investering. Hiermee deelt Venlo het gezamenlijke standpunt van het Samenwerkingsverband **én de Provincie Limburg**

De slotsom na beargumentering: "Kortom, het eventuele economische profijt weegt niet op tegen de negatieve effecten op de leefbaarheid".

[Zie verder het bijbehorende mediabericht](#)

"In de haalbaarheidsstudie wordt inzichtelijk gemaakt hoe de verhouding is tussen de vereiste investeringen en de beoogde baten. De waarde van deze kosten-batenanalyse bedraagt 0.16. Verantwoordelijk gedeputeerde voor Openbaar Vervoer, Hubert Mackus: "De ingreep kost zes keer zo veel dan het aan baten oplevert. Die verhouding is scheef. Maar het is nu vooral aan het Rijk om met de buurlanden te overleggen. Daar hebben wij geen rol in."

Dan breekt de lente van 2020 aan en we lezen vervolgens in de Limburger, [dat deze route ineens weer de voorkeur van de Provincie geniet](#) met als reden dat "de logistieke hotspot Venlo kan profiteren."

"In de discussie over de IJzeren Rijn wordt tegenwoordig eigenlijk alleen nog over de Rhein-Ruhr-Rail Connection (3RX) gesproken. Het oorspronkelijke tracé van de IJzeren Rijn gaat dwars door nationaal park De Meinweg (zie graphic). In de nieuwe variant buigen treinen bij Roermond af richting Venlo. Daarvoor is verdubbeling van het spoor op de Maaslijn nodig en moeten ook enkele extra bochten aangelegd worden. Ondanks de enorme kostenpost - 770 miljoen euro - is het de goedkoopste variant. Het heeft ook de voorkeur van Limburg omdat de logistieke bedrijven in Venlo dan mee kunnen profiteren. Voor Weert lost deze variant overigens niets op: treinen blijven evengoed dwars door de stad rijden"

De Provincie geeft op antwoorden van vragen van de PS fractie LOKAAL-LIMBURG op 27 oktober aan "dat een formeel standpunt nu niet benodigd is"

Vraag 16

Is er nog recentelijk overleg geweest met de Provincie over het standpunt waarop men zich stelde, stelt of denkt te gaan stellen (immers de eerder genoemde RIB uit 2018 was wel een lijn met het toenmalige standpunt van de Provincie) ?

Antwoord 16

In het kader van de spoorvisie hebben we de Provincie meermaals gesproken. Daarbij is niet heel expliciet gesproken over het standpunt van de Provincie. Wel is duidelijk dat ook de Provincie geen fervent voorstander is van de 3RX-verbinding.

Bijlage Spoorvisie Venlo, bladzijde 24

“Daaruit is gebleken dat een station Grubbenvorst- Greenport Venlo 1.000 in en uitstappers per dag trekt, wat in de toekomst door kan groeien tot ruim 1.300 reizigers. Dit is in lijn met vergelijkbare stations in Nederland. De inpassing in de dienstregeling van de Maaslijn is echter een uitdaging en vraagt vooralsnog forse investeringen in de infrastructuur.”

Vraag 17

Hoe valt bovengenoemde te rijmen met het feit dat de tekeningen van halte Grubbenvorst-Greenport al klaar waren alsmede de bestemmingsplannen en dat hier op het laatste moment een streep door ging?

Antwoord 17

Het station Grubbenvorst-Greenport Venlo maakte deel uit van de elektrificatie van de Maaslijn. Zoals bekend kende dit project in 2018-2019 een groot financieel tekort. Daarop heeft de Provincie besloten af te zien van realisatie van dit station.

Bijlage Spoorvisie Venlo, bladzijde 24:

“Naast station Grubbenvorst-Greenport Venlo wordt af en toe nog station Belfeld genoemd als toekomstige wens. Nut en noodzaak zijn vervoerkundig echter niet aangetoond.”

Vraag 18

Wat wordt bedoeld met “af en toe nog genoemd”?

Antwoord 18

Voor station Grubbenvorst-Greenport Venlo geldt dat deze in het verleden deel uitmaakte van de concrete planuitwerking van het project Elektrificatie Maaslijn, dat geldt niet voor het station Belfeld. Vanuit de Venlose maatschappij en de gemeenteraad zijn er wel diverse keren wensen geuit om ook in Belfeld een station te realiseren, maar omdat dit station om budgettaire redenen geen deel uitmaakte van de plannen van hogere overheden is er geen onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige nut en noodzaak van dit station. Wij wijzen hierbij ook naar de door u aangehaalde teksten onder vraag 20.

Vraag 19

Wij hebben begrepen dat de “stationsnorm” van 1000 reizigers al enige jaren losgelaten is, en dat ook duurzaamheid en bereikbaarheid, ontlasting van wegennet meegewogen worden, hoe ziet de gemeente dit?

Antwoord 19

Venlo is voorstander van kwalitatieve argumentatie voor de onderbouwing van stations boven een absolute norm van aantal in- en uitstappers. Temeer omdat er tegenwoordig meerdere maatschappelijke argumenten een rol spelen bij de afweging van de mogelijkheden van een station.

De fracties EENLokaal, CDA en VVD stelden in het vroege voorjaar 2019 gezamenlijk middels artikel 44, diverse vragen naar aanleiding van het akkoord Elektrificatie Maaslijn. Onder andere over Station Greenport Grubbenvorst en de ambitie halte Belfeld op langere termijn. Deze werden op 9 mei als volgt beantwoord:

“Vraag 1 Is het college bereid om bij betrokkenen opnieuw te (blijven) pleiten voor een zo snel mogelijke realisatie van treinhalte Grubbenvorst-Greenport nu het tijdpad van de opwaardering van de Maaslijn vooruitgeschoven is?”

“Antwoord vraag 1

Zoals wellicht bekend bestaat het project Maaslijn uit twee fasen.

- fase 1 bestaat uit elektrificatie van het gehele tracé, vijf stukken spoorverdubbeling, drie ruimere spoorbogen en extra treinen tussen Venray en Nijmegen;*
- fase 2 richt zich op de algehele spoorverdubbeling en meer (doorgaande) treinen Het project richt zich nu op fase 1. Concreet betekent dit het aanbrengen van een bovenleiding voor de elektrificatie en op beperkte stukken van de Maaslijn een spoorverdubbeling. Voor deze maatregelen is nu het benodigde geld bij elkaar gebracht. Het is zaak deze maatregelen nu zo snel mogelijk uit te voeren, opdat de betrouwbaarheid van de dienstregeling op de Maaslijn sterk verbetert. Ons college acht het derhalve nu niet het juiste moment om extra aandacht te vragen voor de realisatie van station Greenport Venlo-Grubbenvorst. Zodra de werkzaamheden daadwerkelijk gestart zijn in 2021-2022 zullen we in het kader van de doorontwikkeling van de Maaslijn (fase 2) wel weer aandacht vragen voor het station.”*

“Vraag 2

Welke gevolgen heeft dit akkoord voor het tijdstip dat treinhalte Belfeld overwogen kan gaan worden en is het college bereid te blijven pleiten voor deze treinhalte?”

“Antwoord vraag 2”

“Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 1 vindt ons college het belangrijk dat de elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Zodra deze werkzaamheden daadwerkelijk gestart zijn zal weer aandacht worden gevraagd voor de algehele spoorverdubbeling en de daarbij behorende doorgaande treinverbindingen. Het college zal daarbij haar wensen ten aanzien van de Venlose stations Greenport Venlo=Grubbenvorst en Belfeld kenbaar maken.”

Hieruit dus vloeit voort dat het college zelf ook deze wens draagt.

Vraag 20

Hoe verhoudt de wens van het college nu tot de geringe aandacht die aan de twee mogelijke toekomstige treinhaltes wordt besteed in dit raadsvoorstel?

Antwoord 20

De voorliggende visie heeft 2030 als tijdshorizon en kan rekenen op draagvlak van onder andere de Provincie Limburg, ProRail en NS en sluit aan bij de Rijksprogramma's (zie antwoord 12). Indien de ambities uit deze visie worden gerealiseerd (fase 1) ontstaat er mogelijk ruimte om het gesprek aan te gaan met Provincie, rijk, ProRail en NS Stations over een of meerdere extra stations (fase 2). Als de regio via station Venlo beter en sneller verbonden is met andere steden in Nederland en Duitsland nemen de kansen voor het onderliggende regionale netwerk met kleinere stations mogelijk toe.

Hier een greep uit passages waar in stations Grubbenvorst Greenport en Belfeld al benoemd worden:

Reeds in 2009 werd er al een Quikscan stationsstudie Roermond-Belfeld-Venlo-Zuid en Grubbenvorst gehouden. Serieuze opties dus.

Opwaardering Maaslijn Inpassingsplan Concept ontwerp 7 december 2016 (SWECO)

Ingebruikname van een nieuw station op de Maaslijn

“De Maaslijn passeert momenteel op geringe afstand een aantal kernen zonder dat deze kernen een station hebben. Hiermee worden kansen gemist en zijn deze kernen momenteel niet optimaal met het openbaar vervoer ontsloten. Dit geldt voor Grubbenvorst, het aangrenzende bedrijventerrein Greenport Venlo (ten noorden van Venlo) en Belfeld (ten zuiden van Venlo). De wens bestaat om hier nieuwe stations in gebruik te nemen. Binnen het project opwaardering Maaslijn is om budgettaire redenen één nieuw station opgenomen: Grubbenvorst–Greenport Venlo”

Citaat uit Nota van Zienswijzen ontwerp-NRD Kwaliteitsverbetering Maaslijn Gedeputeerde Staten van Limburg Maastricht, 19 april 2016 op zienswijzen:

“Het project kwaliteitsimpuls Maaslijn is bedoeld om de huidige knelpunten op de Maaslijn te verhelpen en de betrouwbaarheid en kwaliteit van de huidige dienstregeling op de Maaslijn tussen Nijmegen – Venlo – Roermond te verhogen. Het MER zal de milieueffecten van dit project in beeld brengen. De ambitie voor de lange termijn richt zich op een verdere versterking van de (boven)regionale economische functie van de Maaslijn door één of meerdere nieuwe haltes, méér stoptreinen en snelle en doorgaande verbindingen (een sneltrein). Om deze ambitie voor de langere termijn mogelijk te maken is spoorverdubbeling over het grootste gedeelte van de lengte van de lijn noodzakelijk. Daarom zal in het MER, in lijn met het advies van de Commissie m.e.r., nader worden ingegaan op de keuze voor de huidige maatregelen voor verbetering van de Maaslijn, in relatie tot het perspectief op de gewenste volledige spoorverdubbeling op de langere termijn. Daarbij zal worden aangegeven in welke mate de nu voorziene maatregelen bijdragen aan realisering van de lange termijn-ambitie. Daarvoor zal een doorkijk op hoofdlijnen worden gegeven van de te verwachten milieueffecten bij aanleg en gebruik in de eindfase.”

Passage uit Zienswijze Regionale Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg op ontwerp NRD Maaslijn dd 06-11-2016:

“In het verlengde van het eindbeeld zoals benoemd onder punt 1, dat er reeds in deze fase rekening wordt gehouden met ambities van toekomstige stations, zoals bijvoorbeeld station Belfeld”

Rapport “Kwaliteitsverbetering Maaslijn” (bureau Ecorys, 15 april 2016):

Bladzijde 5,6

“Voor de Maaslijn bestaan ambities om op de lange termijn de frequentie van de dienstregeling verder uit te breiden naar vier treinen per uur voor het gehele traject³, de Maaslijn volledig dubbelsporig te maken, en station Belfeld en doorgaande verbindingen tussen Zuid-Limburg en Oost-Nederland te realiseren. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van het maatregelenpakket dat in deze studie centraal staat. Het betreffen ambities die nog uitgewerkt dienen te worden, en waarvoor ook nog geen financiële middelen gereserveerd zijn. Wel wordt ingegaan in de stappen die met het voorliggende maatregelenpakket richting dit eindbeeld gezet worden.”

Bladzijde 12:

“Ambitie 2: Ingebruikname van nieuwe stations op de Maaslijn

De Maaslijn passeert momenteel op geringe afstand een aantal kernen zonder dat deze kernen een station hebben. Hiermee worden kansen gemist en zijn deze kernen momenteel niet optimaal met het openbaar vervoer ontsloten. Dit geldt voor Grubbenvorst, het aangrenzende bedrijventerrein Greenport Venlo (ten noorden van Venlo) en Belfeld (ten zuiden van Venlo). De wens bestaat om hier nieuwe stations in gebruik te nemen”

In 2012 werd in het initiatiefvoorstel “De Limburglijnen” 7 stations ter toevoeging voorgesteld. Thans zijn de stations Baexem en Haelen afgestreept en andere stations gerealiseerd. Nog steeds blijven bij de Provincie de stations Grubbenvorst-Greenport een optie c.q. ambitie.

Op vragen van Lokaal-Limburg werd onlangs geantwoord: “ Voor de stations Baexem en Haelen zien wij thans geen aanleiding om de eerder geconstateerde bevindingen te gaan heroverwegen en gaan wij geen inzet leveren om deze stations te gaan realiseren. Voor wat betreft de stations op de Maaslijn zou dit eventueel aan de orde kunnen zijn.

Vraag 21

Hoe verhouden de passages uit bovengenoemde stukken zich tot de geringe aandacht die aan de twee mogelijke toekomstige treinhalthes wordt besteed in dit raadsvoorstel?

Antwoord 21

Zie antwoord op vraag 20.

Vraag 22

Wordt of werd er bij de bepaling van nut en noodzaak ook rekening gehouden met ontlasting van het wegennet, vergrijzing, en verduurzaming (schoner vervoer)?

Antwoord 22

Bij de afweging van de strategische hoofrichtingen in de spoorvisie zijn de maatschappelijke thema's zoals congestie, modal-shift en verduurzaming kwalitatief meegenomen. Uit de gesprekken met onder andere de Provincie Limburg, ProRail, NS en Arriva blijkt dat deze maatschappelijke thema's mede ten grondslag liggen aan het draagvlak van deze stakeholders voor de spoorvisie. Maar zoals uit de antwoorden op voorgaande vragen blijkt is in deze fase nog niet gekeken naar de nut en noodzaak van een of meerdere nieuwe stations (zie antwoord 20)

Vraag 23

Wordt er door de gemeente iets geregeld om – al dan niet samen met de Provincie - een onderzoek te doen naar nut en noodzaak van beide treinhaltes?

Antwoord 23

Zie antwoord op vraag 20.

Uit het nalevingsverslag over 2018 blijkt dat er in Venlo knelpunten bestaan en dat er sprake is van een krappe geluidsruimte (Zo was op de Maaslijn in 2018 op 36 plaatsen sprake van een overschrijding van de plafonds en ook op het traject naar Duitsland is sprake van knelpunten. Vooralsnog is er daardoor slechts beperkte (geluids-)ruimte voor een toename van het gebruik van het spoor. De elektrificatie van de Maaslijn zal de situatie echter op een aantal locaties verbeteren.

Vraag 24

In hoeverre vormen deze krappe geluidsruimten belemmeringen voor de uitbreiding van aantallen treinen of infrastructuur? Of wordt net zoals Rijkswaterstaat graag pleegt te doen, gewoon ontheffing aangevraagd en is de kous daarmee af?

Antwoord 24

De geluidsisoënen op de Maaslijn worden meegenomen in de MER-studie van de elektrificatie van de Maaslijn. Indien er maatregelen nodig zijn, zullen deze worden getroffen.

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 31:

"Aansluitend op de verbeterde (internationale) bereikbaarheid zijn het station en stationsgebied flink op de schop gegaan. Door de toevoeging van bebouwing en functies is het station een veel prominentere plek binnen het stedelijk centrumgebied geworden en ook zijn de verbindingen tussen het station en de rest van de stad sterk verbeterd. De uitstraling en omgeving van station Blerick hebben een impuls gekregen door de realisatie van het Kazerne Kwartier"

Vraag 25

Welke lobby wordt om gang gebracht om de stations en delen ervan (grondgebieden) die niet tot de gemeente Venlo behoren, te verbeteren?

Antwoord 25

Zoals al eerder aangegeven kan de spoorvisie rekenen op draagvlak van de Provincie Limburg, ProRail en NS (zie antwoord 20). Samen met deze stakeholders zal de gemeente Venlo de komende maanden een zogenaamd Integraal Handelingsperspectief voor de stations Venlo en Blerick gaan opstellen¹. Met dit instrument kan het integraal functioneren van de huidige en toekomstige OV-knoop in zijn omgeving worden onderzocht. Na de eerste twee fasen zullen ook andere stakeholders worden betrokken. Voor

¹ In het Integraal Handelingsperspectief worden de volgende thema's (en onderwerpen) meegenomen: **Plaats** ('positie in het netwerk', 'ligging in de omgeving', 'bereikbaarheid en functiemenging' en 'omgevingskwaliteit'), **OV Knooppunt** ('knooppunt domeinen', 'duurzaamheidseisen' en '(transfer)veiligheid'), **Mobiliteit** ('trein', 'BTM', 'Fiets' en 'auto') en **Mens** ('type reiziger', 'klanttevredenheid' en 'sociale veiligheid').

meer informatie wordt verwezen naar het rijksbeleid inzake OV Knooppunten ('Contouren Toekomstbeeld OV 2040' en 'Een Handelingsperspectief voor OV knooppunten van de toekomst').

Vraag 26

Wat wordt er gedaan in de toekomst (behalve Museumkwartier) het Stationsplein aantrekkelijk te houden dan wel maken, ook als het gaat om overlastgevende personen?

Antwoord 26

Zie antwoord op vraag 25 (inclusief voetnoot).

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 31:

Citaat uit Situatiebeschrijving Internationale Hub Venlo in 2030

"Het belang van zowel station Blerick als Tegelen is de afgelopen jaren echter wel wat afgenomen, vooral doordat station Venlo en het lokale en regionale openbaar vervoer hard gegroeid zijn. Reizen met het openbaar vervoer is daardoor in Venlo steeds gebruikelijker."

Eerder gaf u aan in de visie

"Venlo is met drie stations goed bedeed en het binnenstedelijk gebied is goed bereikbaar per spoor. Afgezien van de binnenstad, de HAS en Gildeopleidingen bevinden de grote trekkers zich echter niet nabij de stations. Grote onderwijsinstellingen en werkgevers, zoals Fontys, Brightlands Campus Greenport Venlo, ziekenhuis Viecuri, Canon/Océ en de Tradeports liggen relatief ver van het spoor en juist dicht bij de snelwegen A67 en A73. Dit verklaart dat het gebruik van het openbaar relatief laag is en daarnaast geven onder meer de onderwijsinstellingen aan dat hun groeidoelstellingen qua studenten en arbeidsplaatsen gehinderd worden door de matige bereikbaarheid per openbaar vervoer en deelmobiliteit."

Vraag 27

Hoe worden de genoemde belemmeringen dat belangrijke instellingen en bedrijven ver van de stations liggen omgezet in de genoemde harde groei van Station Venlo en het Regionale en lokale OV?

Antwoord 27

Ook dit vraagstuk maakt deel uit van het Integraal Handelingsperspectief. Een van de uitgangspunten van dit instrument is dat stations(omgevingen) zich ontwikkelen tot een mobiliteitshub waar alle vormen van mobiliteiten bij elkaar komen en op elkaar zijn afgestemd in een fijnmazig lokaal en regionaal netwerk. In het geval van Venlo sluit dit aan bij de doelstellingen van Trendsportal.

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 31:

Citaat uit Situatiebeschrijving Internationale Hub Venlo in 2030:

"Hoewel Venlo door een groeiend aantal goederentreinen wordt aangedaan, zijn deze treinen toch een stuk minder prominent aanwezig en is de hinder duidelijk afgenomen. Het is namelijk goed te merken dat de vele investeringen ten behoeve van het goederenvervoer ook benut zijn om de logistieke activiteiten veel beter in te passen in de omgeving. De ontwikkeling rondom station Venlo is daarvan het duidelijkste voorbeeld. De aanpassingen aan het emplacement zijn in samenhang met de ontwikkeling van het knooppunt voor personenvervoer opgepakt. Daardoor is het emplacement weer helemaal van deze tijd, maar tegelijkertijd is het door de toegevoegde bebouwing en slimme maatregelen tegen geluidshinder een stuk minder zichtbaar en hoorbaar aanwezig. De investeringen ten behoeve van het spoorgoederenvervoer hebben nog meer positieve effecten: de internationale bereikbaarheid van de regionale terminals is verder verbeterd en als gevolg van een flinke modal shift is de rol van het spoor binnen de tri-modale logistieke hotspot duidelijk toegenomen."

Vraag 28

Hoe ziet de toekomst in Blerick er uit onder het aantal groeiende goederentreinen, hoe ziet de toekomst van Steyl, Tegelen er in Belfeld er uit als het gaat om overlast?

Antwoord 28

Uitgaande van de prognoses neemt het goederenvervoer over de Brabantroute naar verwachting niet toe. Dus de situatie Blerick zal niet wezenlijk veranderen. Dat geldt wel voor de zuidelijke Maasroute. Om meer goederentreinen over de Maasroute te kunnen faciliteren zal moeten worden geïnvesteerd in de infrastructuur (gedeeltelijke verdubbeling, elektrificatie en overlastbeperkende maatregelen). In de spoorvisie is nadrukkelijk opgenomen dat een groei van goederen- en personenvervoer niet ten koste mag gaan van leefbaarheid en veiligheid. Dat betekent dat er vanuit Venlo nadrukkelijk wordt ingezet op investeringen door hogere overheden in overlastbeperkende maatregelen.

Vraag 29

In hoeverre is deze situatieschets rekening gehouden met een eventueel IJzeren Rijn tracé Roermond – Venlo?

Antwoord 29

Zie antwoorden 5 tot en met 9 en 28.

Vraag 30

Wat is de toekomstige inzet op de uitstraling en aantrekkingskracht van het Station Tegelen in de visie?

Antwoord 30

In de spoorvisie wordt er vanuit gegaan dat de functie van station Tegelen niet wijzigt. Daarom wordt er ook geen Integraal Handelingsperspectief voor dit station opgesteld (zie antwoord op vraag 25).

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 36:

Citaat uit Situatiebeschrijving Internationale Hub Venlo in 2030:

“Verbeteringen van de lokale bereikbaarheid, waaronder de mobiliteitsinitiatieven vanuit Trendsportal, worden waar mogelijk via station Venlo gerealiseerd. De toevoeging van nieuwe stations wordt daarom niet nagestreefd.”

In de Regionale Knooppunt-variant behoort dit wel tot de mogelijkheden, we hebben al vragen gesteld over de toevoeging van de stations. Als in de regio Nijmegen de zelfde attitude zou zijn gebezigd, dan zou station Molenhoek bij Nijmegen er nooit zijn gekomen.

Vraag 31

Welk signaal geeft een dergelijke uitspraak naar de Limburgse ambities voor toevoeging lokale stations en waarom moet alles via Station Venlo afgewikkeld worden?

Antwoord 31

De voorliggende visie sluit aan op het beleid en programma's van het Rijk, de Provincie Limburg, ProRail en NS en sluit het toevoegen van extra stations op langere termijn niet uit (zie antwoord op vraag 20). Het belang van het regionale spoornetwerk wordt onderkend. Zonder een goed regionaal mobiliteitsnetwerk (waartoe het regionale spoornetwerk wordt gerekend) zal Venlo zich niet kunnen ontwikkelen tot in internationale hub voor personenvervoer. De snelle bovenregionale en (inter)nationale spoorverbindingen zijn juist mede bedoeld om aantrekkelijkheid en het gebruik van personenvervoer per spoor via het regionale spoornetwerk te vergroten. De regionale stations in alle vier de richtingen vormen het voedingsgebied voor de snelle verbindingen vanaf het (inter)nationale station Venlo. Ook wordt onderkend dat het regionale spoornetwerk nog voor verdere verbetering vatbaar is (o.a. gedeeltelijke verdubbeling en elektrificatie en op langere termijn wellicht nieuwe stations).

Vraag 32

Hoe strookt een dergelijke uitspraak met eerder uitspraken vanuit de gemeente om in te blijven zetten op stations Grubbenvorst-Greenport en Belfeld op lange termijn, na de elektrificatie

Antwoord 32

Zie antwoord op vraag 31.

Vraag 33

In hoeverre gaat of blijft de gemeente zich inspannen om het luidruchtige noodviaduct in Belfeld aan te pakken?

Antwoord 33

Dit is verantwoordelijkheid van ProRail. Bij nadere uitwerking van afzonderlijke spoordossiers zal dit worden aangekaart bij ProRail.

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 36:

Citaat uit Situatiebeschrijving Internationale Hub Venlo in 2030:

“De toevoeging van de Zuidelijke Maaslijn aan het TEN-T kernnetwerk van Europese spoorgoederencorridors versterkt de positionering van Venlo als internationaal logistiek knooppunt. De benodigde investeringen en capaciteitsuitbreidingen om het tracé op het vereiste kwaliteitsniveau te brengen vergroten tevens de haalbaarheid van een IC Nijmegen-Maastricht en daarmee de positie van Venlo als knooppunt van personenvervoer. De toename van rangerende goederentreinen op het emplacement van station Venlo vraagt om hinder reducerende maatregelen die er voor dienen te zorgen dat leefbaarheid en veiligheid minimaal op het huidige niveau blijven.”

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 39:

Citaat uit Situatiebeschrijving REGIONALE Hub Venlo in 2030:

“Mogelijk kan op termijn een beperkt deel van sporen worden gesaneerd, wat ruimte zou kunnen bieden voor (binnen)stedelijke ontwikkeling.”

Vraag 34

Hoe staat binnenstedelijke ontwikkeling op de plek van gesaneerd spoor in verhouding tot risico-contouren en afstanden? Welke stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld?

Antwoord 34

Er staat in de visie inderdaad dat er op termijn mogelijk een beperkt deel van de sporen gesaneerd kan worden, omdat er nog heel veel onzekerheden bestaan en Venlo hier niet aan zet is. De verantwoordelijkheid ligt bij ProRail en de verwachting is niet dat er op korte termijn al sprake zal zijn van (beperkte) sanering. Het is dan ook niet opportuun om nu al concrete invulling te geven aan de mogelijke stedelijke ontwikkeling. Evident is wel dat als er op langere termijn stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan dat de bestemmingen binnen de dan vigerende contouren en afstanden moeten passen.

Bijlage spoorvisie Venlo bladzijde 39:

Zonder actieve beïnvloeding vanuit de gemeente is het echter niet vanzelfsprekend dat Venlo en de regio maximaal zullen profiteren van de positie op het netwerk en zou de verhouding tussen hinder en toegevoegde waarde kunnen verslechteren. Tegen die achtergrond is het zaak de positie als internationale hub te blijven omarmen, maar de inzet te verbreden.

Vraag 35

Mogen we uit “de verslechtering tussen verhouding tussen hinder en toegevoegde waarde” afleiden dat we bij meer toegevoegde waarde meer hinder moeten accepteren c.q. de gemeente accepteert?

Antwoord 35

Nee, deze constatering is onjuist. Wat gesteld wordt is dat als Venlo géén positie inneemt en de autonome ontwikkelingen haar gang laat gaan, Venlo mogelijk meer hinder zal gaan ondervinden en minder profijt zal hebben van deze ontwikkelingen. De visie is er op gericht om in overleg met hogere overheden te treden over de ontwikkelingen en zoveel mogelijk bij te sturen waar mogelijk en wenselijk en te anticiperen door eisen te stellen op het gebied van maatregelen om verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid te voorkomen als bijsturing niet mogelijk is.

Tussen de Vierpaardjes en De Roermondsepoort in Venlo doorsnijden de sporen over een langere afstand de stad en een directe verbinding tussen Venlo-Zuid en het station en het centrum is er niet?

Dat zelfde geldt voor de Maaslijn ter hoogte van Belfeld: Tussen het Raadhuis (Markt) en de Boxhoverweg doorsnijdt het spoor het dorp. Over een lengte van 1800 meter (precies ter hoogte van het zwaartepunt van het dorp) is er geen enkele spoorovergang of tunnel, zelfs niet voor wandelaars en fietsers, om gebruik te maken van het westelijk uitloopegebied (Maas en Rijksweg). De wens van veel inwoners is om hier de oude verbinding weer te herstellen in verband met de leefbaarheid.

Verder zijn er twee historische Spoortunnels “bij de Bas” in Tegelen en eentje precies op de gemeentegrens van Venlo en Beesel, waar velen van vinden dat deze bij de opwaardering van de Maaslijn behouden moeten blijven.

Vraag 36

Waarom zien we over de genoemde zaken niets over in de visie en dat de gemeente zich hiervoor wil inzetten?

Antwoord 36

Dit heeft te maken met het schaalniveau van deze visie. Zie ook het antwoord op vraag 10.

Op bladzijde 36 t/m 39 zien we een aantal onderwerpen die worden toegelicht in casu een regionaal knooppunt en een internationale hub:

Rol van de stations in de lokale bereikbaarheid, regionale grensoverschrijdende bereikbaarheid per spoor, positie Venlo op het nationale intercitynetwerk, positie Venlo op het internationale intercitynetwerk, toekomstige rolverdelingen en rollen stations Venlo en Blerick, toekomst station en stationsomgeving Venlo, toekomst station en stationsomgeving Blerick, toekomst station en stationsomgeving Tegelen.

(regionale) modal shift ambitie en ontwikkeling terminals, standpunt toevoeging Brabant Route aan Europees kernnetwerk, standpunt toevoeging zuidelijke Maaslijn aan het Europees kernnetwerk, standpunt 3RX variant, (besturing) toekomst emplacement Venlo, toekomst emplacement Blerick

Balans tussen leefbaarheid en ontwikkeling spoorvervoer
Gevaarlijke stoffen en risico's

Alle onderwerpen zijn nu vervat in het voorkeursalternatief “internationale hub”.

Vraag 37

Zijn er eventueel mogelijkheden om een of meer deelelementen uit “regionaal knooppunt” te gebruiken in de “internationale hub”, zoals het WEL wenselijk zijn van toevoeging van stations?

Antwoord 37

Het bestaande regionale spoornetwerk vormt de basis voor de positie van Venlo als ‘internationale hub’. De positie van Venlo als ‘internationale hub’ kan op termijn het nut en noodzaak voor de verbetering van het regionale spoornetwerk vergroten. Zie ook het antwoord op vraag 20 over mogelijke fasering.

In de laatste kolom op bladzijde 39 staat mogelijk een fout, het onderwerp is hier standpunt 3RX variant maar volgens mij, hebben we dat al gehad en gaat het over gevaarlijke stoffen en risico's

Vraag 38

Is deze constatering terecht?

Antwoord 38

Uw constatering is juist voor wat betreft de verticale titel in de onderste rij van de matrix op pagina 39. Onze excuses hiervoor. De titel boven de matrix en de teksten in de vier afzonderlijke cellen zijn daarentegen wel juist.

Fractie EENLokaal

Leon van den Beucken