

Raadsleden van de gemeente Beesel.

Reuver: 02-02-2016
Uw kenmerk: 201600675
Ons kenmerk: grg/LeNi
Onderwerp: Kwaliteitsimpuls Maaslijn

Geachte raadsleden,

Middels deze raadsinformatiebrief doen wij uw raad in het kort verslag van de voortgang en planning van de kwaliteitsimpuls voor de Maaslijn. De spoorverbinding tussen Roermond, Venlo en Nijmegen wordt de komende jaren verbeterd.

Inhoudelijke verbeteringsmaatregelen.

Er worden maatregelen uitgevoerd zodat in 2020 elektrische treinen beter op tijd en sneller over het spoor kunnen rijden. De Provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant werken hier samen aan, met een belangrijke bijdrage van het Rijk. Naar verwachting zullen het gemak en de betrouwbaarheid van de lijn voor de reiziger toenemen en zullen geluid, emissie en trillingen door passerende treinen afnemen. Er komt met dit project niet meer ruimte op het spoor voor goederenvervoer dan in de huidige situatie.

Vooroverleg met deputé P. van de Broek.

Naar aanleiding van deze plannen heeft ons college op 20 oktober jl. een informatief gesprek gehad met deputé van de Broek. Gedeputeerde heeft een mondelinge toelichting geven op de:

Doelstelling van het project kwaliteitsimpuls Maaslijn

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. Deze kwaliteitsimpuls versterkt de (boven)regionale economische functie van de Maaslijn en draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat in de regio. Daartoe zijn op hoofdlijnen de volgende maatregelen voorzien:

- Maatregelen om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen op zowel het noordelijke deel (Nijmegen - Venlo) als het zuidelijke deel (Venlo - Roermond) van de Maaslijn.
- Realiseren van halte Grubbenvorst - Greenport Venlo
- Elektrificatie van de gehele Maaslijn.

Met de maatregelen om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen worden de volgende doelen beoogd:

Kijk voor
actuele openingstijden
op onze website
www.beesel.nl

Raadhuisplein 1
5953 AL Reuver

Postbus 4750
5953 ZK Reuver

T 077 474 92 92
F 077 474 58 88

www.beesel.nl
info@beesel.nl

BNG 28.50.00.780
IBAN: NL50BNGH0285000780
BIC: BNGHNL2G
KvK nummer: 14130743

- Reistijdverkortung Nijmegen - Roermond.
- Verbeteren van de aansluitingen in Nijmegen, Venlo en Roermond.
- Robuustere dienstregeling.

Met de elektrificatie worden de volgende doelen beoogd:

- Flexibele inzet van materieel van de vervoerder op het gehele regionale spoornet van de Limburgse concessie.
- Goedkopere exploitatie.
- Schoner vervoer met minder overlast voor omgeving.

Voor onze gemeente betekent dit in hoofdzaak concreet:

De oprichting van een bovenleiding t.b.v. van de elektrificatie met een realisatie van een 2-tal onderstation in Beesel en de aanleg dubbelspoor vanaf grens gemeente Roermond tot wissel noordzijde station Reuver.

Verder zullen de overwegen in het tracé gezien worden op verbetermogelijkheden in kader van de veiligheid met een optie tot onttrekking van de overweg aan het verkeer.

Wij hebben de deputé duidelijk gemaakt dat voor onttrekking aan het openbaar verkeer alleen de Rayerveldweg voor ons een optie is. Toegezegd werd dat dit in overleg met de gemeente verder uitgewerkt wordt in de procedure. Voorafgaande aan het Provinciale Inpassingsplan zal de provincie een Milieueffectrapportage uitvoeren en gelet op de omvang en de aard van de voorgenomen verbetermaatregelen een voorttoets (optellen van een notitie reikwijdte en detailniveau) uitvoeren.

Voornemen provinciaal inpassingsplan / Mer-studie.

In de raadsvergadering van 7 december 2015 hebben wij het schrijven van Gedeputeerde Staten d.d. 18 november 2015, waarin zij het voornemen kenbaar maken voor de opstart van het Provinciaal- Inpassings- Plan en het ontwerp van de Notitie en Detailniveau voor de kwaliteitsverbetering Maaslijn toezenden, bij de stukken voor uw raad ter inzage gelegd.

Wij hebben afgesproken om de inhoudelijke reactie c.q. zienswijze gezamenlijk te doen via het Regionaal Mobiliteits Overleg Noord Limburg

Gezamenlijke zienswijze Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord Limburg.

Als bijlage bij deze raadsinformatiebrief doen wij uw raad een afschrift van de reactie/zienswijze toekomen die namens het gezamenlijk RMO op 12 januari jl. verzonden is naar Gedeputeerde Staten.

In hoofdlijnen kan het RMO-Noord zich vinden in het ontwerp van de NRD voor de Maaslijn en ondersteunen dan ook deze ambitie. Niettemin geeft een aantal punten aanleiding tot zienswijzen. Deze zienswijzen beperken zich in hoofdzaak tot de verkeer- en vervoerkundige aspecten. Zo wordt o.a. aangehaald:

- Tijdens de MER en de onderzoeken rekening gehouden moet worden met het eindbeeld van volledige dubbelsporigheid en elektrificatie;
- Er moet voldoende aandacht zijn voor de milieueffecten;
- In de studies rekening houden met een mogelijke Railterminal in Venray;
- Vervoersaspecten m.b.t. het aspect Externe Veiligheid in relatie tot een eventuele intensivering van het vervoer gevaarlijke stoffen meennemen in de MER-studie;
- Uitgangspunt geen spoorwegovergangen onttrekken aan de openbaarheid of in overleg met de gemeente;

- In kaart brengen waar een intensivering van de dienstregeling gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid;
- Het aspect van de "Dritter Weg" als variant voor de IJzeren Rijn in beeld brengen bij de MER-studie.

Planning

Tot slot geven wij uw raad nog een overzicht van de planning.

Op hoofdlijnen ziet de vervolgplanning en vervolgstappen in de procedure er als volgt uit:

GS-besluit tot vaststelling ontwerp-NRD, publicatie planvoornemen, horen gemeenteraden en start inspraakprocedure	17 nov. 2015
Kennisgeving planvoornemen PIP	18 nov. 2015
Zienswijzen mogelijkheid Z-termijn planvoornemen en ontwerp-NRD	19 nov. 2015 t/m 6 jan. 2016
Vaststelling definitieve NRD en Nota van Zienswijzen	feb. 2016
Opstellen MER	jan. - 2016
Vooroverleg gemeenten over Nota van Uitgangspunten PIP	feb. 2016
Vaststelling en terinzagelegging ontwerp-PIP en MER, incl. de benodigde ontwerp-vergunningen (zienswijzemogelijkheid)	mei/juni 2016
Vaststelling PIP door PS en vergunningverlening door GS	eind 2016
Beroepsprocedure Afdeling bestuursrechtspraak	eerste helft 2017 (na vaststelling PIP)
Aanbesteding	Medio 2017
Einde werkzaamheden	2020

Met de verstrekking van deze informatie hopen wij uw raad voldoende te hebben geïnformeerd over de voortgang van het project: Kwaliteitsimpuls Maaslijn.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Beesel,


 drs. R.R.M. Halffman
 secretaris


 dr. P. Dassen-Housen
 burgemeester

RMO NOORD-LIMBURG

Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg
t.a.v. mevr. L.A.M. Baeten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

uw kenmerk
uw brief d.d.

ons kenmerk
projectcode RMO RMO167-2016
behandeld door Peter van Wijlick
doorkiesnummer 06-21146598
e-mail peter@rmonoordlimburg.nl
bijlage(n)
datum

onderwerp Reactie/Zienswijze ontwerp-NRD Maaslijn

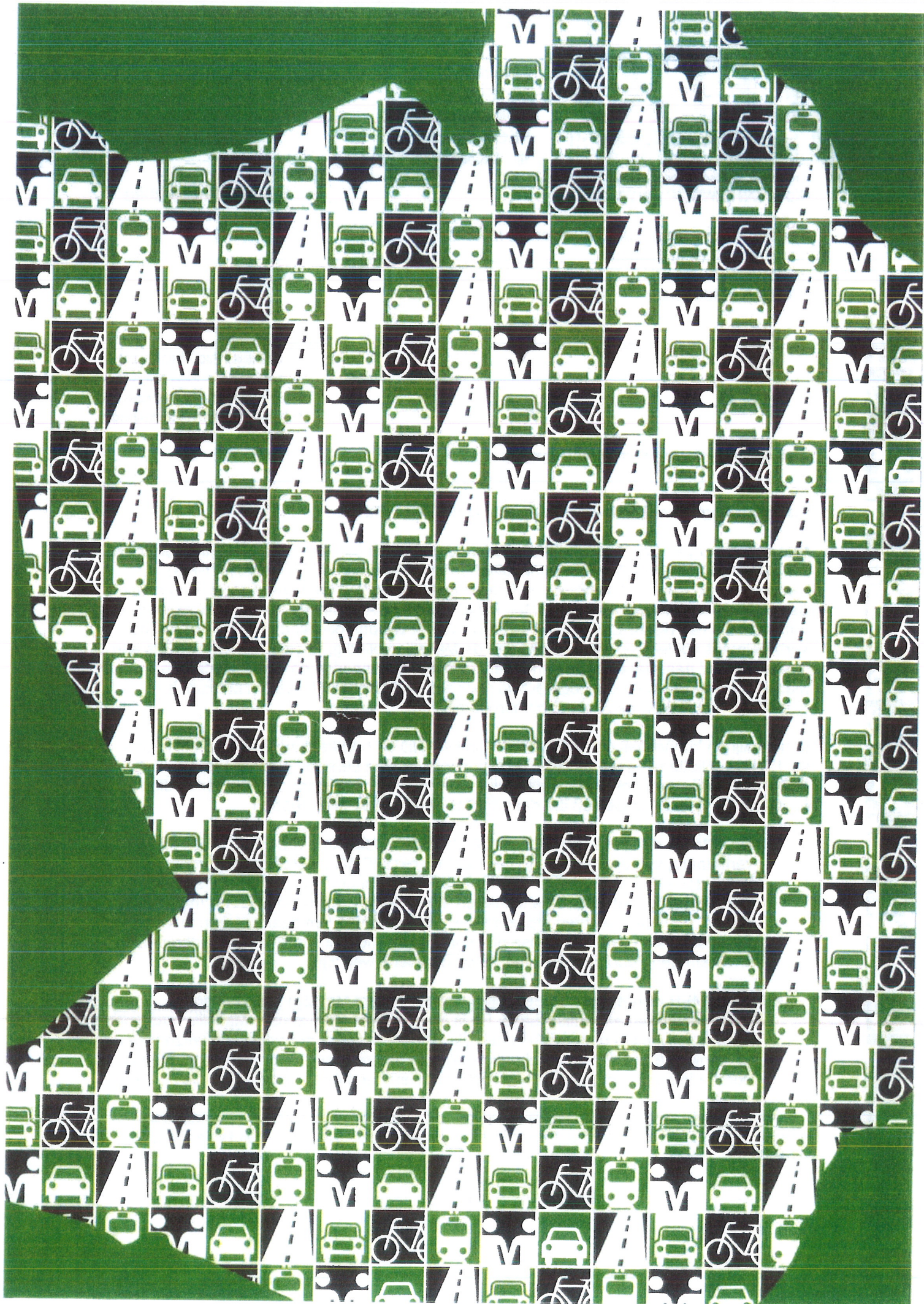
Geacht college van Gedeputeerde Staten, beste mevr. Baeten,

Met waardering en genoegen hebben we kennisgenomen van de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Provinciale Inpassingsplannen Kwaliteitsverbetering Maaslijn (NRD). Het verbeteren van de Maaslijn en de latere intensivering van de dienstregeling is een lang gekoesterde ambitie van de gemeenten in het RMO Noord-Limburg¹ zoals beschreven in 'De Infra-ambitie van Noord-Limburg (juni 2013)'. Vanuit dat perspectief onderschrijven wij de verbetermaatregelen voor de 1^{ste} fase van de Maaslijn volledig. We zien dit evenwel als een 'tussenstation' naar het eindbeeld met een volledige tweesporige en geëlektrificeerde Maaslijn. Daarmee komt de mogelijkheid voor een (extra) sneltrein tussen *Maastricht-Roermond-Venlo-Venray-Arnhem* binnen bereik.

In hoofdlijnen kunnen wij ons prima vinden in de NRD en ondersteunen wij de ambitie voor de 1^{ste} fase. Niettemin geeft de NRD op een aantal punten aanleiding een zienswijze in te dienen. We beperken ons in deze zienswijze evenwel tot de verkeer- en vervoerkundige aspecten dan wel die aspecten die daar directe raakvlakken mee hebben.

1. De NRD is, en straks het MER met PIP worden, opgesteld voor de 1^{ste} fase van de verbetering van de Maaslijn. In het MER en het PIP dient rekening te worden gehouden met het eindbeeld van volledige dubbelsporigheid, elektrificatie en een dienstregeling met stop- en sneltreinen. Minimaal dienen in het MER de maatregelen van de 1^{ste} fase te worden afgezet tegen het eindbeeld, om daarmee aan te tonen dat de maatregelen van de 1^{ste} fase niet conflicteren met het eindbeeld. Dat ingrepen en investeringen duurzaam zijn, dat we op de goede weg zijn!
2. In het MER worden de milieueffecten van het project Maaslijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de situatie in 2025 zonder Maaslijn maar met nieuwe activiteiten of ontwikkelingen die autonoom zullen optreden. We verzoeken u bij de nieuwe activiteiten en/of ontwikkelingen alle relevante spoorontwikkelingen in Noord-Limburg voor personen- en goederenvervoer mee te nemen, ook die op de lijn

¹ Het Regionaal Mobiliteitsoverleg Noord-Limburg -een gemeentelijk samenwerkingsverband op het gebied van verkeer en vervoer- bestaat uit de gemeenten Mook en Middelaar, Gennep, Bergen, Venray, Horst aan de Maas, Peel en Maas, Venlo en Beesel.



naar Eindhoven en Düsseldorf, omdat deze impact hebben op het spoorvervoer op de Maaslijn (samenloop van lijnen). In dit kader zijn de volgende projecten relevant: railterminal Tradeport Noord, intercity Eindhoven-Düsseldorf, autonome groei spoorgoederenvervoer en railterminal Cabooter in Kaldenkirchen.

3. In 2013 heeft het bestuurlijk RMO 'De Infra-ambitie van Noord-Limburg' vastgesteld en aangeboden aan de Provincie Limburg. In deze Infra-ambitie staat een onderzoek naar de mogelijkheid voor een Railterminal in Venray genoemd. Het onderzoek, laat staan de mogelijkheid van een toekomstige railterminal in Venray, wordt in de NRD niet genoemd. Wij dringen erop aan dat bij de verdere uitwerking in het PIP (ruimtelijk en verkeerskundig) en het MER rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van een mogelijke railterminal in Venray. Om te voorkomen dat er later extra investeringen moeten plaatsvinden die de haalbaarheid in ongunstige zin beïnvloeden, naar analogie van punt 1 waarin het 'eindbeeld' wordt afgezet tegen de 1^{ste} fase. Het gaat dan met name om het gebied ten zuiden van Venray (omgeving de Blakt en Witte Vennen).

Nadrukkelijk willen wij hierbij meegeven dat een mogelijke Railterminal Venray in zuidelijke richting via de Maaslijn op de Brabantlijn (Eindhoven-Venlo-Duitsland) wordt ontsloten. Separaat onderzoek zal evenwel moeten uitwijzen wat de meest geschikte locatie en wijze van ontsluiten is voor een mogelijke Railterminal in Venray. Voor intensivering van het goederenvervoer op de noordelijke Maaslijn is op dit moment geen unaniem bestuurlijk draagvlak in de regio.

Indien een toename van het goederenvervoer op de Maaslijn -zowel op het zuidelijk als het noordelijk deel- voorzienbaar is als gevolg van de kwaliteitsverbeteringen in de 1ste fase, dan dient de impact op de woon- en leefomgeving in beeld te worden gebracht in het MER.

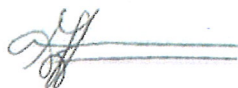
4. In de NRD is voor het aspect Externe Veiligheid opgenomen dat 'waarschijnlijk kan worden volstaan met een kwalitatieve beoordeling omdat over de Maaslijn geen vervoer van gevaarlijk stoffen plaats vindt'. Gelet op het intensieve gebruik van ketelwagons -voor bedrijven op de chemiecluster Chemelot- op de zuidelijke Maaslijn, is een kwantitatieve beoordeling in het MER beter passend bij de feitelijke situatie. Jaarlijks passeren circa 20.000 KWE (ketelwagonequivalenten) de grens via Venlo, waarvan het overgrote deel vanuit de chemiecluster in Zuid-Limburg via de zuidelijke Maaslijn aangevoerd worden. Voor zover de voorziene verbetermaatregelen consequenties hebben voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dan dienen de effecten daarvan kwantitatief in het MER in beeld te worden gebracht.
5. Uitgangspunt voor de gemeenten van het RMO is dat er geen spoorwegovergangen worden onttrokken aan de openbaarheid. Indien de initiatiefnemer voornemens is overgangen te onttrekken dan wordt zij verzocht dit spoedig met de betrokken gemeenten te bespreken en in het MER het effect (op bijvoorbeeld verkeersveiligheid en bereikbaarheid) in beeld te brengen voor alle verkeerssoorten (utilitair en recreatief gebruik). Daarbij dient breder te worden gekeken dan alleen voor de spoorwegovergang zelf. Ook de alternatieve route voor het wegverkeer dient inzichtelijk te zijn, zodat een integrale afweging kan worden gemaakt. Met name voor fietsers en wandelaars kunnen onoverbrugbare omloop- c.q. omrijafstanden ontstaan.



6. Aansluitend op voorgaande dient in het MER het effect in beeld te worden gebracht voor alle spoorwegovergangen daar waar er sprake is van intensivering van de dienstregeling, uitbouw naar 2 sporen of verhoging van de snelheid op de Maaslijn. Treden er significante effecten op voor de verkeersveiligheid van het weg- en treinverkeer en welke mitigerende maatregelen worden genomen bij significante negatieve effecten? Deze maatregelen dienen in nauw overleg met de betrokken overheden te worden uitgewerkt.
7. In internationaal verband vindt onderzoek naar de mogelijkheden voor de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en het Duitse achterland, waaronder de variant van de zogenaamde 'Dritter Weg' via de zuidelijke Maaslijn Roermond-Venlo. In het MER dient de betekenis van deze mogelijkheid (3RX-studie) voor de verbetering van de Maaslijn te worden opgenomen.
8. In de NRD ontbreekt een afwegingskader voor de besluitvorming of de verdubbeling van het spoor ten zuiden van Venray over 5 kilometer met 900 meter wordt verlengd in de richting van Tienray. In het MER dient deze afweging inzichtelijk te worden gemaakt.
9. De omschrijving van het onderdeel 'Realisatie Halte Grubbenvorst-Greenport Venlo' is niet helder op het punt van toekenning aan het éne dan wel andere project. Maakt een ongelijkvloerse kruising voor het langzaam verkeer van het spoor met de Burg. van Kempenstraat -inclusief eventuele taluds voor de hellingbanen- deel uit van het project Maaslijn of juist niet? Thans is hier sprake van een gelijkvloerse spoorwegovergang. Wij verzoeken u de effecten in het MER te onderzoeken en de ruimtelijke gevolgen op te nemen in het PIP van de volledige realisatie van het station. Daarmee kunnen de benodigde procedures van het PIP en de bestemmingsplannen naadloos op elkaar aansluiten. In de NRD is overigens niet duidelijk opgenomen voor welke verkeerssoorten de overgang met de Burg. van Kempenstraat ongelijkvloers wordt aangelegd.
10. In het verlengde van het eindbeeld zoals benoemd onder punt 1, dat er reeds in deze fase rekening wordt gehouden met de ambitie van toekomstige stations, zoals bijvoorbeeld station Belfeld.

Afsluitende willen wij u meegeven dat de gemeenten in Noord-Limburg en het RMO Noord-Limburg de constructieve samenwerking in het project Maaslijn graag willen continueren bij de voorbereiding van het MER en het PIP.

Hoogachtend,



Ike Busser
Voorzitter van het RMO Noord-Limburg
tevens wethouder gemeente Venray

