



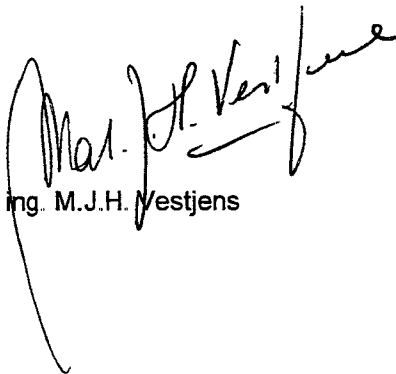
Cluster MOBGP
Ons kenmerk 2006/49824
Faxnummer (043) 389 76 84
Bijlage(n) 1

Behandeld P. Roufs
Uw kenmerk
Doorkiesnummer (043) 389 71 66
Maastricht 6 november 2006

VERZONDEN 07 NOV 2006

Onderwerp
IJzeren Rijn

Hierbij stuur ik u ter informatie een nota over de stand van zaken van het dossier IJzeren Rijn. Daarbij verwijs ik tevens naar de GS-vergadering d.d. 26 september 2006 waarin deze nota werd vastgesteld.


ing. M.J.H. Vestjens



Memo

Aan:	Deputé Vestjens
Van:	Eric Roufs
Onderwerp:	IJzeren Rijn
Datum:	13 september 2006
Bijlage(n):	
Afschrijft:	MT Mobiliteit

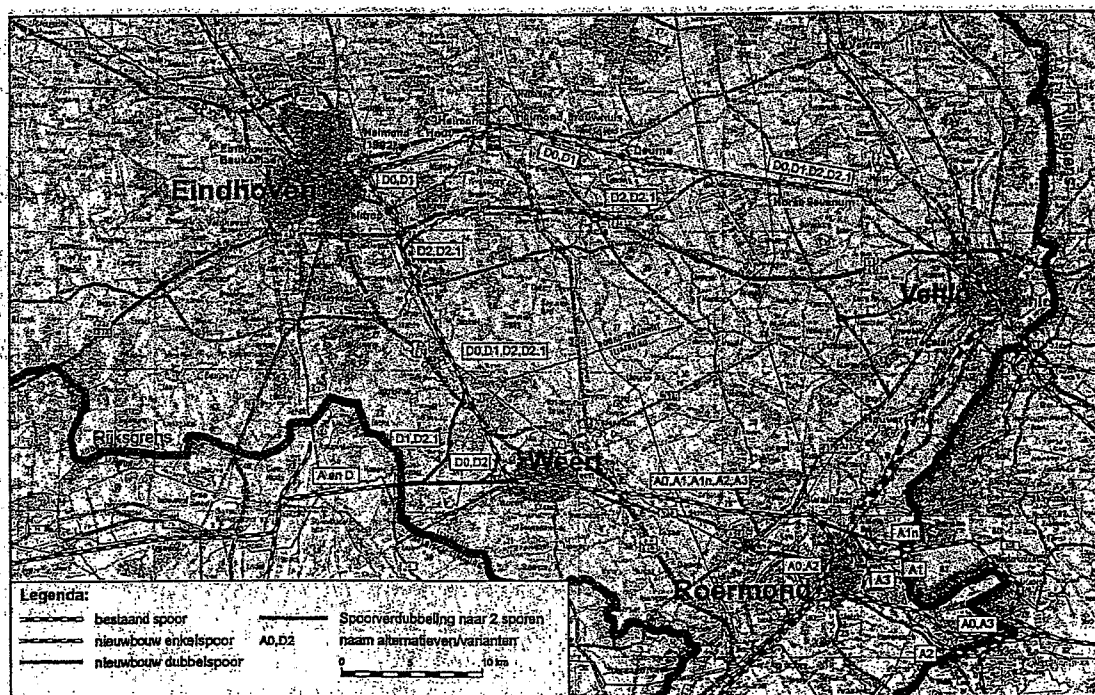
memo vestjens 20060817

Hierbij op uw verzoek d.d. 15 augustus 2006 een notitie (waarin aanvullende vragen zijn verwerkt) over het historische tracé van de IJzeren Rijn.

1. Tracéwetprocedure (zie bijgaand tijdschema)

a) Start procedure (november 1999)

In november 1999 is het voornemen om het hergebruik van de IJzeren Rijn te onderzoeken aangekondigd met de tervisielegging van een startnotitie. Hierin is aangegeven waarom de studie plaatsvindt en wordt voorgesteld welke oplossingen (tracé alternatieven) en effecten onderzocht kunnen gaan worden.



Overzicht van de geselecteerde alternatieven en varianten

b) Inspraak en richtlijnen Trajectnota/MER (begin 2000)

Iedereen heeft op de Startnotitie kunnen reageren door in te spreken. Alle inspraakreacties –inclusief die van de provincie Limburg– zijn gebundeld in een Inspraakrapport. De Ministers van V&W en VROM hebben dit inspraakrapport en het advies van de Commissie m.e.r. (milieu effect rapportage)

gebruikt bij het vaststellen van de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER (Milieu Effect Rapport). Hierin is aangegeven wat er in de Trajectnota/MER bestudeerd dient te worden.

c) Trajectnota/MER (begin 2000)

Begin 2000 is de Trajectnota/MER opgesteld. Hierin staan de resultaten van het onderzoek naar een beperkt aantal mogelijke alternatieven voor het historische tracé van de IJzeren Rijn en de effecten die deze voor mens en natuur veroorzaken. Ook is het historische tracé onderzocht.

d) Inspiraak, toetsing en advisering (voorjaar 2001)

De Trajectnota/MER is op 15 mei 2001 ter visie gelegd en hierop is inspraak mogelijk geweest. Ook de provincie Limburg heeft haar mening gegeven over de Trajectnota/MER (zie bijlage). Het MER (Milieu Effect Rapport) is door de commissie m.e.r. getoetst en voldoet aan hetgeen in de Richtlijnen is gesteld.

e) Besluitvorming (nog niet bekend)

De Ministers van V&W en VROM gebruiken de uitspraak van de arbitrage, de Trajectnota/MER, adviezen van gemeenten en provincies, wettelijke adviezen zoals het toetsingadvies van de Commissie m.e.r., resultaten van de maatschappelijke kosten baten analyse, resultaat van de haalbaarheidsstudie naar de spoorlijn langs de A67, internationaal overleg en inspraakreacties van omwonenden, belanghebbenden en belangengroepen van IJzeren Rijn bij de standpuntbepaling. De standpuntbepaling is in dit geval een Dubbelbesluit en houdt in dat de ministers aangeven of het project wordt voortgezet en zo ja, welk tracéalternatief dan verder moet worden uitgewerkt tot ontwerp-tracébesluit en of tijdelijk rijden plaats gaat vinden. Besluitvorming kan pas plaatsvinden nadat tussen België en Nederland overeenstemming is bereikt over de kostenverdeling van de reactivering.

f) (Ontwerp-) tracébesluit (nog niet bekend)

In het ontwerp-tracébesluit wordt het gekozen tracéalternatief tot in detail (bestemmingsplanniveau) uitgewerkt. Als het ontwerp-tracébesluit gereed is (op zijn vroegst begin 2008) wordt het ter visie gelegd en is er weer inspraak mogelijk. Hierna stellen de Ministers van V&W en VROM het tracé vast door middel van een tracébesluit en kan met de voorbereidingen voor de uitvoering worden begonnen. Wie tegen het tracébesluit nog bezwaren heeft kan beroep aantekenen bij de Raad van State. Indien deze fase van de procedure is doorlopen kan gestart worden met de voorbereiding en uitvoering van het project.

2. Gemaakte afspraken

- De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer heeft (juni 2004) aangegeven achter de arbitrage te staan en daarmee geen acties van het Samenwerkingsverband te kunnen ondersteunen die arbitrage onmogelijk maken. In bedekte termen wordt hiermee ingestemd met het rijksbeleid.
- De motie van de Tweede-Kamerleden Hessels en Hofstra ("niet over te gaan tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn voordat de in het ontwerp-tracébesluit omschreven aanpassingen aan het tracé zijn gerealiseerd") wordt door de Tweede Kamer ondersteund. Minister Peijs gaf aan deze motie te ondersteunen (23 november 2004).
- Minister Peijs en de Belgische staatssecretaris voor Overheidsbedrijven Tuybens hebben op 6 juli 2006 besloten om een Commissie van Onafhankelijke Deskundigen (COD) in te stellen zoals

was aanbevolen door het Arbitragetribunaal in de uitspraak over de IJzeren Rijn. Verder hebben zij besloten dat ProRail en Infrabel de vervoersprognoses, alsmede het ontwerp en de kostenraming van de moderniseringswerken voor het volledig tracé zullen actualiseren.

Op basis van de resultaten van deze deelopdrachten, werkt vervolgens de COD een gemotiveerd advies uit over de raming van de hoegrootheid van de kosten, inclusief de bijbehorende financiële risico's. Daarbij maakt de COD toepassing van de principes van de kostenverdeling, zoals vastgelegd in de uitspraak van het Arbitragetribunaal.

Het eindrapport van de COD is naar verwachting eind 2007 beschikbaar.

3. *Standpunt PS*

Zie daartoe bijgaande moties.

- 17-12-1999: "tegen het tijdelijk openstellen van het Meinwegtracé ten behoeve van goederen". Motie aanvaard.
- 31-05-2002: "het gebruik van de Montzenspoorlijn als alternatief voor de IJzeren Rijn". Hierin staat "tevens overwegende dat het hergebruik van de IJzeren Rijn ongewenst is en blijft vanwege grote gevolgen voor bevolking en natuur". Motie aanvaard.

4. *Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg*

In 2001 hebben enkele partijen (de gemeenten Cranendonck, Roerdalen, Roermond, Weert, Swalmen, Heythuysen en Haelen), de Stichting Milieufederatie Limburg, LNV (Staatsbosbeheer), en de Kamer van Koophandel Venlo het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden-Limburg opgericht. Tevens participeert de Provincie Limburg (afd. Landelijk Gebied). Het doel van dit samenwerkingsverband bestaat uit het tegenhouden van de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Daartoe laat men onderzoeken verrichten en worden politici benaderd. Het secretariaat wordt verzorgd door de Regio Noord- en Midden-Limburg. Naast ambtelijke overleggen vinden er periodiek bestuurlijke overleggen plaats.

De genoemde gemeenten worden bij reactivering geconfronteerd met treingooederenvervoer door of langs bebouwde omgeving en/of natuurgebieden. De overlast die hiermee gepaard gaat vormt voor partijen het motief om te participeren in het Samenwerkingsverband.

5. *Onderzoek Limburgse Werkgevers Vereniging*

In 2002 heeft de LWV een onderzoek laten verrichten naar de economische effecten van de IJzeren Rijn voor Limburg. Het rapport concludeert dat deze gering zijn. Licht positieve effecten verwacht men van het Duurzaam Industrierrein Cranendonck. Dit terrein behoort echter tot de provincie Noord-Brabant, de effecten kunnen derhalve niet aan de provincie Limburg worden toegerekend. Als de logistieke knooppunten Sittard-Geleen en Venlo via een volwaardige aansluiting kunnen aantakken op de IJzeren Rijn kan dit leiden tot een verbetering van de regionale economische ontwikkeling en het vestigingsklimaat. Het rapport noemt in dit kader twee aan te leggen verbindingsbogen van de spoorlijn Weert – Roermond in de richting Venlo en vanuit zuidelijke richting een verbindingdboog bij Roermond in oostelijke richting. Met name de laatstgenoemde verbindingdboog zal ruimtelijk moeilijk inpasbaar zijn.

Uit een recent bedrijfsbezoek aan Rockwool te Roermond (mei 2006) bleek dat dit bedrijf een besluit tot investeren in een bedrijfsgebonden spoorwegaansluiting op het historisch tracé pas neemt nadat reactivering een feit is.

6. Personenvervoer

In België vindt over de IJzeren Rijn personenvervoer plaats tot aan Neerpelt (ca. 10 km van de Belgisch-Nederlandse grens). In Duitsland vindt er over de IJzeren Rijn personenvervoer plaats tot in Dalheim (ca. 500 m van de Duits-Nederlandse grens). De in de trajectnota/MER vermelde overkapping bij de Weerter- en Budelerbergen en de tunnel in de Meinweg zijn alleen geschikt voor goederenvervoer. De veiligheidsuitvoering van beide kunstwerken maakt personenvervoer onmogelijk. Inzake mogelijk personenvervoer citeert de trajectnota/MER een studie van bureau Railned (IJzeren Rijn, verkenning reizigersmedegebruik; 6 april 2000). Het blijkt dat van de baanvakken Weert – Neerpelt en Roermond – Dalheim "is het bekend dat het reizigersaanbod niet groot zal zijn". Mocht de overkapping in de Weerter- en Budelerbergen komen te vervallen (zie opmerking bij 'Technische stand') dan is personenvervoer wel mogelijk op het baanvak Weert – Neerpelt.

7. Technische stand

Per deeltraject is de volgende beschrijving van toepassing (zie bijgaand kaartje):

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| • Antwerpen – Herentals | geëlektrificeerd, dubbel spoor |
| • Herentals – Mol | niet geëlektrificeerd, dubbel spoor |
| • Mol – Weert | niet geëlektrificeerd, enkel spoor |
| • Weert – Roermond | geëlektrificeerd, dubbel spoor |
| • Roermond – Dalheim – Rheydt | niet geëlektrificeerd, enkel spoor |
| • Rheydt – Duisburg | geëlektrificeerd, dubbel spoor |

Het meest milieuvriendelijke alternatief (A0) uit de trajectnota/m.e.r. gaat uit van:

- Een overkapping bij de Weerter- en Budelerbergen
- Geluidwerende maatregelen in Weert
- Idem op het baanvak tussen Weert en Roermond
- De tunnel onder de Meinweg (enkelspoor, niet geëlektrificeerd)

Uit de A3-variant is daaraan toegevoegd:

- De spooromleiding bij Roermond (enkelspoor, niet geëlektrificeerd)

Opmerking

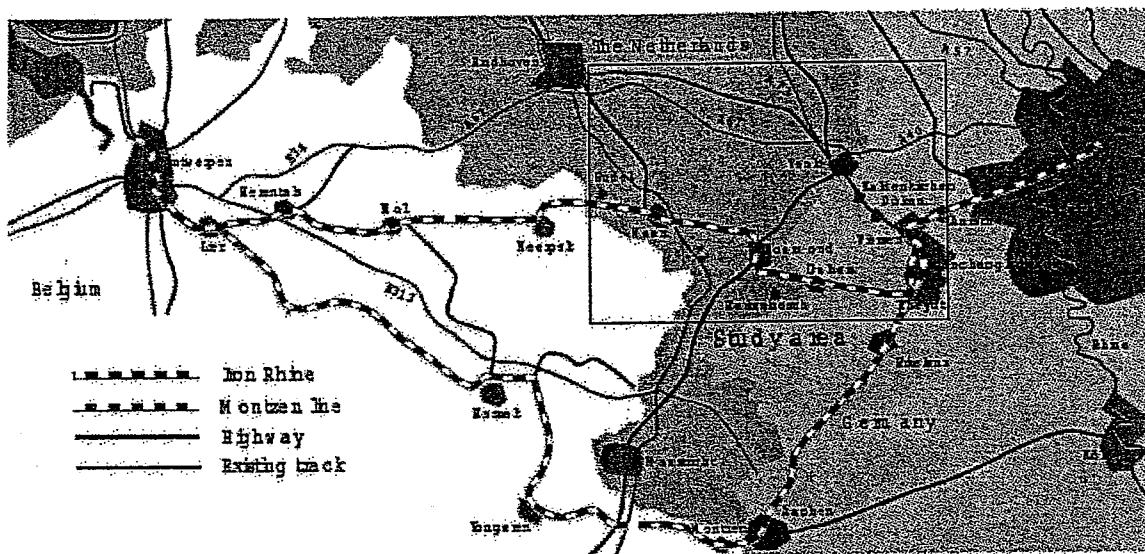
Uit een gesprek met ProRail d.d. 13 september 2006 bleek dat men het Ontwerp Tracé Besluit verder zal uitwerken zonder overkapping bij de Weerter- en Budelerbergen. Men denkt met onder andere het plaatsen van geluidsschermen voldoende mitigerende maatregelen te kunnen nemen.

Na het realiseren van deze maatregelen kan worden gesteld dat de problematiek van geluid- en trillingoverlast op Nederlands grondgebied zich hoofdzakelijk zal toespitsen op de binnenstad van Weert. Derhalve zet Weert in op de aanleg van een spoortunnel in de binnenstad of een spooromleiding om de stad. Samen met de gemeenten Cranendonck (N-B), Heythuysen, Haelen, Neerpelt (B), Overpelt (B) en Hamont-Achel (B) heeft Weert eind 2005 een schetsboek opgesteld waarin men voor diverse locaties alternatieve oplossingen aandraagt voor het tracé van de IJzeren Rijn. Weert ziet voor de eigen gemeente twee oplossingen:

- een diepe insnijding ter plaatse van Weert waarmee een tunnel voor goederentreinen kan worden aangelegd;
- ook een omleiding om Weert langs de A2 presenteert men als een bespreekbare optie.

Het schetsboek is eind oktober 2005 aan minister Peijs gepresenteerd. Tot op heden heeft zij hierop nog niet inhoudelijk gereageerd (medio september 2006).

De Trajectnota/MER gaat ervan uit dat het afwikkelen van de IJzeren Rijn treinen via het bestaande tracé door Weert kan plaatsvinden. Daartoe rekening houdend met technische mogelijkheden, wet- en regelgeving, etc. Een omleiding zoals bij Roermond is niet aan de orde. Toenemend treinverkeer maakt een ongelijkvloerse kruising in de binnenstad van Roermond noodzakelijk. Omdat een dergelijke kruising ruimtelijk lastig is in te passen en in aanmerking nemende de te treffen geluidswerende maatregelen, is gekozen voor een spooromleiding om de stad Roermond.



8. Trans Europese Netwerk (TEN)

De IJzeren Rijn behoort tot het TEN en geldt als prioritair project. Hierdoor komt het project in aanmerking voor een Europese subsidie. De TEN-status van een spoorlijn stelt geen eisen ten aanzien van de toegepaste tractie (diesel of elektrisch) of het aantal sporen.

9. Kosten

Naar de huidige stand van zaken is er met de reactivering van het historische tracé, inclusief overkapping, geluidswerende maatregelen, spooromleiding bij Roermond en tunnel, een bedrag gemoeid van ca. € 500 miljoen. Bij het verschijnen van het eindrapport van de COD (eind 2007) zal hierover meer duidelijkheid zijn.

10. Tracering in Duitsland

In opdracht van de regering in Nordrhein-Westfalen wordt een onderzoek gedaan naar mogelijke andere traceringen van de IJzeren Rijn in Duitsland, in sommige gevallen gepaard met een ander overschrijdingspunt met de Nederlands/Duitse grens. De resultaten van dat onderzoek worden nog dit najaar verwacht. Afhankelijk van de meningsvorming aan Duitse zijde kan deze ontwikkeling eventueel gevolgen hebben voor de invulling van het akkoord, zoals genoemd onder paragraaf 2. Gemaakte afspraken (Peijs/Tuybens).

Tijdschema tracéwet/m.e.r.-procedure IJzeren Rijn

Fase	Activiteit	Termijnen	
Startnotitie	Opstellen Startnotitie	1999	
Inspraak en richtlijnen Trajectnota/MER	Startnotitie ter visie Informatie en inspraak (tot 6 weken na publicatie) Advies Commissie m.e.r. t.b.v. Richtlijnen Bevoegd gezag stelt Richtlijnen vast voor inhoud van het MER	november 1999 december 1999 januari 2000 april 2000	
Trajectnota/MER	Opstellen Trajectnota/MER Opstellen internationale studie	begin 2000 - voorjaar 2001	
Inspraak, toetsing en advisering	Bevoegd gezag legt Trajectnota/MER ter visie Informatie en inspraak (tot 8 weken na publicatie) Advies Commissie m.e.r. over het MER Reacties van betrokken bestuursorganen	voorjaar 2001 medio 2001	
Besluitvorming	Standpunt Belgische, Duitse en Nederlandse Verkeersministers over totale verbinding Standpunt Ministers VenW en VROM over tijdelijk gebruik en structurele oplossing	najaar 2001	
		<i>Tijdelijke oplossing</i>	<i>Structurele oplossing</i>
(Ontwerp) Tracébesluit	Opstellen Ontwerp Tracébesluit zomer	2001 najaar	2001/ zomer 2002
	Ontwerp Tracébesluit ter visie Informatie en inspraak Reacties van betrokken bestuursorganen Ministers nemen Tracébesluit	najaar 2001 eind 2001 begin 2002	medio 2002 medio 2002 najaar 2002
Vorbereiding en uitvoering	Grondverwerving, vergunningen Uitvoering	begin 2002	2002 / 2005 2002 / 2008
Ingebruikname	Afhankelijk van realisatietijd structurele oplossing, tijdsduur tijdelijk gebruik en beschikbare financiële middelen	medio 2002	2008 / 2010

Bron: Trajectnota/MER IJzeren Rijn, mei 2001

Motie

Provinciale Staten in vergadering bijeen op 17-12-1999,

overwegende dat :

- de strategie om het vervoeren van goederen te verschuiven van de weg naar de minder milieubelastende modaliteiten spoor en water in principe wordt onderschreven,
- het kabinet overweegt de IJzeren Rijn route door het Meinweggebied tijdelijk open te stellen,
- het kabinet bij monde van de minister van Verkeer en Waterstaat gesproken heeft met haar Belgische en Duitse collega's over genoemd gebruik van het Meinweggebied mits dit past binnen de milieuvoorwaarden,
- indien dit gebruik wordt toegestaan, aantasting van het nationale park de Meinweg zal plaatsvinden,
- de minister in eerdere uitspraken heeft gezegd eerst te kijken naar alternatieve routes,

concluderende dat :

- het tijdelijk openstellen van het Meinwegtracé ernstige schade toebrengt aan de natuur in het Meinweggebied,
- derhalve Provinciale Staten tegenstander zijn van deze tijdelijke openstelling,

vragen GS alle middelen die haar ten dienste staan in te zetten om het voornemen van het kabinet te voorkomen,

en gaan over tot de orde van de dag.

Wouter GL

Gaut Wessels

D66

[Signature]
OUSS

[Signature]
V.V.D

[Signature]
DHR

[Signature]

[Signature]
CD

[Signature]
PvdA

[Signature]
FS

M2.

MOTIE

Provinciale Staten van Limburg, in vergadering bijeen op 31 mei 2002;

Gehoord hebbende de informatie over de Montzenlijn bij het bezoek aan Plombières van de commissie Verkeer en Waterstaat op 24 mei 2002,

overwegende dat:

- volgens deze informatie de hellingsgraad van de Montzenlijn niet te groot is,
- deze lijn momenteel maar voor 40% benut wordt,
- de Montzenlijn op korte termijn sterk verbeterd wordt door het vernieuwen van het viaduct van Moresnet,
- er op deze lijn geen wisseling van locomotief meer nodig is tussen Antwerpen en het Ruhrgebied door het elektrificeren van de laatste 6 km,

tevens overwegende dat:

- het hergebruik van de oude IJzeren Rijn ongewenst is en blijft vanwege grote gevolgen voor bevolking en natuur,

spreken uit dat:

- GS duidelijkheid moet zien te krijgen of de informatie inzake de Montzenlijn juist is en of dit dus een mogelijk alternatief is,

en verklaart zich bereid:

- om een bijdrage te leveren aan versnelde elektrificatie op voorwaarde dat dit een heringebruikname van de IJzeren Rijn voorkomt,

en gaan over tot de orde van de dag.

Motie van GrL over de Montzenspoorlijn als alternatief voor de IJzeren Rijn.

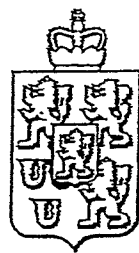
Gedurende de beraadslagingen wordt deze motie gewijzigd. Gedeputeerde Staten zeggen toe het belang van het alternatief van de Montzenspoorlijn onder de aandacht van het nieuwe kabinet te brengen.

Deze motie wordt bij elektronische stemming met algemene stemmen,

(56) aanvaard.

syage 5

AFSCHRIFT
VOOR RGV/RM
de heer P. Roufs



Provincie
Limburg

Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat
IJzeren Rijn
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

VERZONDEN 30 AUG. 2001

Afdeling	RM	Behandeld	P. Roufs
Faxnummer	(043) 389 76 84	Doorkiesnummer	(043) 389 71 66
Ons kenmerk	2001/36465	Uw kenmerk	-
Bijlage(n)	-	Maastricht	28 augustus 2001

Onderwerp
Inspiraakreactie op de Trajectnota/MER IJzeren Rijn.

Met deze brief reageert de Provincie Limburg op de Trajectnota/MER IJzeren Rijn.

Algemeen

Voordat wij inhoudelijk ingaan op het project willen wij benadrukken dat wij het van belang vinden dat goederenvervoer zoveel mogelijk plaatsvindt via goed controleerbare en relatief veilige vormen van transport. Vervoer per spoor voldoet daar in hoge mate aan.

Het realiseren van een kwalitatief goede spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied past in ons streven om voor het (doorgaand) goederenvervoer duurzame oplossingen te creëren. In onze visie is het noodzakelijk om voor de doorgaande goederenstromen per spoor een netwerk van spoorlijnen te realiseren dat uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor het doorgaand goederenvervoer tussen met name de mainports Rotterdam en Antwerpen en hun achterland. Dat netwerk moet in Zuid-Nederland / Vlaanderen worden gevormd door de Betuweroute, de verbinding Rotterdam - Antwerpen, de zuidtak van de Betuweroute en een verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied.

Het hebben van een IJzeren Rijn als transportas tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is daarom voor ons geen punt van discussie. Het nut en de noodzaak zijn voor ons voldoende aangetoond.

In deze reactie richten wij ons, conform de opzet van de Trajectnota/MER, op de vraag welk tracé voor die verbinding de voorkeur verdient.

Het belang van Limburg bij de IJzeren Rijn

Zoals hiervoor vermeld past de IJzeren Rijn, als transportas tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, in het netwerk dat ons inziens nodig is voor een duurzame afwikkeling van het goederenvervoer per spoor.

010802-0114

De in de Trajectnota/MER bestudeerde tracés doorsnijden alle over grote of minder grote lengte onze provincie. Ruimtelijk kunnen de plannen daarom grote effecten hebben op ons gebied. Het vervoer waarvoor de IJzeren Rijn zou moeten worden gereactiveerd zal daarnaast zorgen voor vermindering van de veiligheid, voor overlast en hinder en voor aantasting van natuurwaarden in de regio's. De mate waarin dat het geval is wordt mede bepaald door de te maken tracékeuze.

Het vorenstaande maakt duidelijk dat ons belang bij het project IJzeren Rijn groot is.

Tracékeuze voor de structurele oplossing

De in de Trajectnota/MER bestudeerde alternatieven zijn in twee groepen te verdelen: de A-alternatieven via Weert en Roermond en de D-alternatieven via Geldrop/Eindhoven en Venlo.

De A-alternatieven hebben de grootste invloed op onze provincie. De belangrijkste nadelen van deze alternatieven zijn:

- het doorsnijden van de binnensteden van Weert en Roermond betekent een enorme inbreuk op de leefbaarheid van de omgeving voor de vele mensen die in de directe nabijheid van het tracé wonen;
- het historisch tracé doorsnijdt gebieden die aangewezen zijn als vogelrichtlijngebied en gebieden die zijn opgenomen op de kaart speciale beschermingszones (SBZ) van de Habitatrichtlijn. Hoewel de Habitatrichtlijn een soortenbeleid kent, is artikel 6 van de Habitatrichtlijn ten aanzien van de speciale beschermingszones duidelijk: wanneer op basis van een passende beoordeling de zekerheid verkregen is dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet significant aangetast worden kan bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van openbaar belang gekozen worden voor een alternatief dat de SBZ doorsnijdt. Dat er sprake zal zijn van negatieve beïnvloeding van de natuurlijke kenmerken blijkt uit het Besluit MER waarin de wetgever (LNV, VROM) heringebruikname van een reeds aangelegde railweg opgenomen heeft met een specifieke stringenter drempel voor zogeheten "gevoelige gebieden". Daarnaast geeft het Alterra onderzoek duidelijk aan dat er ten aanzien van beschermde soorten negatieve effecten zullen optreden. De zekerheid dat er (inclusief mitigerende maatregelen) geen significante aantasting plaats zal vinden is hiermee niet aangetoond. Aangezien er tevens geen sprake is van ontstentenis van alternatieven (deze zijn er) dienen deze vanuit de habitatregelgeving (artikel 6 lid 4) verkozen te worden. De hernieuwde aanleg van de spoorbaan en in extremere wijze de aanleg van een tunnel zullen actueel leefgebied van beschermde soorten vernietigen. De aanleg van een tunnel kan hieruitvolgend zeker niet worden gezien als een mitigerende maatregel. Tenslotte dient ook getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet. Deze wet is ten aanzien van het soortenbeleid zelfs stringenter dan de Habitatrichtlijn omdat de kritische grens hierbij al bij "verstoring/verontrusting" ligt, in plaats van bij "aantasting". Het verkrijgen dan wel verlenen van ontheffingen van de Natuurbeschermingswet zal inhoudelijk en juridisch onmogelijk blijken. Dit komt in de Trajectnota/MER niet tot uitdrukking omdat de stappenschema's van de Habitatrichtlijn en het Structuurschema Groene Ruimte op een verkeerde wijze worden doorlopen;
- in het MER wordt niet uitgegaan van de meest actuele, gedetailleerde en uitgebreide gevalideerde informatie die t.a.v. beschermde flora en fauna beschikbaar is. Dit kan betekenen dat de integrale waardering van negatieve effecten en daarmee vergelijking van alternatieven onvolledig danwel onjuist is;

- het historische tracé genereert voor Nederland slechts transitoverkeer zonder enigerlei meerwaarde (geen profijt voor indistributie en versterking van de logistieke knooppuntfunctie van Venlo);
- zeer intensief treinverkeer op het emplacement van Roermond. Op grond van gegevens van Railned concluderen wij dat er in de huidige situatie geen extra treinen meer via dit emplacement kunnen rijden;
- nut en noodzaak van het reactiveren van het historische tracé, dat sedert 1991 niet meer in gebruik is, is ons inziens niet aangetoond. Eens te meer daar er op korte afstand een goede achterlandverbinding per spoor voorhanden is (Montzenroute);
- In geval van reactivering beschouwen we het tracé via de Meinweg niet als bestaande maar als nieuwe infrastructuur. Dit traject is sedert 10 jaar niet meer in gebruik. In de Trajectnota/MER is dit traject echter meegenomen als bestaande infrastructuur.

Gezien de nadelen van alle in de Trajectnota/MER onderzochte tracés spreken wij onze sterke voorkeur uit voor het A67-tracé als oplossing voor de lange termijn (2020).

De eventueel voor de korte en middellange termijn uit te voeren werken moeten het A67-alternatief niet onmogelijk maken of de kans daarop verkleinen.

Het is niet acceptabel dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zouden kiezen voor het reactiveren van (delen van) het historisch tracé en daartoe mogelijkheden vinden dit te laten passen binnen EU-richtlijnen en Natuurbeschermingswet. Dit ondanks de ingrijpende en omvangrijke inpassingmaatregelen die dan ter plaatse van de doorsnijding van bebouwd gebied en natuurgebieden zouden moeten worden getroffen.

A67-tracé

Naar aanleiding van het overleg dat wij samen met de Provincie Noord-Brabant op 17 januari 2001 met de minister van Verkeer en Waterstaat hadden, hebben beide Provincies met ondersteuning van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een studie laten uitvoeren naar de haalbaarheid van een spoorlijn langs de rijksweg A67 die voor personen- en goederenvervoer kan worden gebruikt.

Op grond van de resultaten van de haalbaarheidsstudie concluderen wij dat er de komende jaren moet worden geïnvesteerd in spoorinfrastructuur (i.c. de realisatie van het A67-tracé). Dit is nodig om het groeiende goederenvervoer af te kunnen wikkelen. Tevens worden hiermee enerzijds veiligheid en leefbaarheid verhoogd en anderzijds ruimtelijk-economische ontwikkelingen gefaciliteerd.

Wij zijn van mening dat een spoorlijn langs de A67 over 20 jaar (vervoers)potenties heeft en willen daarom de mogelijkheid openhouden voor realisatie op langere termijn.

Wij willen aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne voorstellen op de PKB-kaart Spoorwegen in het NVVP een ruimtelijke reservering (inclusief vrijwaringszone) op te nemen langs de rijksweg A67 voor een mogelijke aanleg van de onderhavige spoorlijn op langere termijn. Ook willen wij hen verzoeken om bij de regeringen van België en Duitsland te bepleiten dergelijke reserveringen te maken langs de E34 respectievelijk de BAB40.

Met een IJzeren Rijn via Venlo (A67-variant) wordt het mogelijk om het logistiek-industriële complex aldaar verder te versterken. Tevens leidt dit tot verbetering van de externe veiligheidsproblematiek van het emplacement in de binnenstad.

In september 2001 zullen wij het eindrapport aanbieden aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Tijdelijk rijden

Om aan de wens van België tegemoet te komen, zoekt de minister naar een mogelijkheid om al op korte termijn goederentreinen tussen België en Duitsland te laten rijden. Gezien de tijd die gemoeid is met het realiseren van één van de in de Trajectnota/MER genoemde andere opties, zou hiervoor alleen het historisch tracé in aanmerking komen.

Het rijden over het historisch tracé roept evenwel grote bezwaren op vanwege de hinder en overlast in Weert en Roermond en omdat het tracé de natuurgebieden Weerter- en Budelerbergen en De Meinweg doorsnijdt.

De Montzenroute heeft echter voorlopig nog voldoende capaciteit om aan de vervoersvraag vanuit België te kunnen voldoen. Wij vragen de minister van Verkeer en Waterstaat daarom dringend om er (nogmaals) bij de Belgische overheid op aan te dringen om die mogelijkheid te benutten tot het moment dat het tracé voor de structurele oplossing opengesteld wordt.

Conclusies

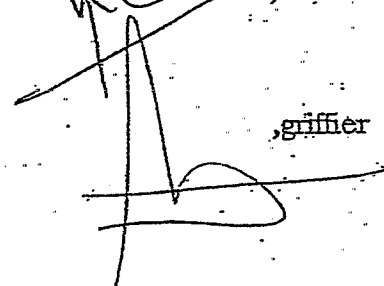
Reactivering van het historische tracé leidt tot grote aantasting van woon- en leefmilieus in Weert en Roermond en de Weerter- en Budelerbergen. Wij beschouwen de A-alternatieven dan ook als niet aanvaardbaar.

Voor het tijdelijk rijden pleiten wij er voor om aan België te verzoeken om daarvoor de Montzenroute intensiever te benutten.

In het kader van het te nemen "dubbelbesluit IJzeren Rijn" verzoeken wij de ministers V&W en VROM om het A67-alternatief als structurele oplossing voor de lange termijn (2020) volwaardig mee te nemen in de finale besluitvorming over de IJzeren Rijn.

De plannen voor de IJzeren Rijn voor de korte of middellange termijn mogen de oplossing voor lange termijn niet frustreren.

Gedeputeerde Staten van Limburg,

 ,voorzitter
 ,griffier



Inspiraakpunt

Verkeer en Waterstaat

Aan
Provincie Limburg
T.a.v. de voorzitter Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Contactpersoon
J.W.D. van Dijk
Datum
31 augustus 2001
Ons kenmerk
-
Onderwerp
reactie op de Trajectnota/MER Uzeren

Doorkiesnummer
070 - 361 87 66
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
62.7.4.4.3

Provincie Limburg			
Stuk nr. 01/40616			
INGEK - 5 SEP. 2001			
Rm	T. REG	ONIVBÉV J/N NR:	AF STUK VKA

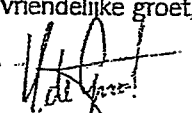
Geachte heer/mevrouw,

Hiernmee bevestig ik de ontvangst van uw brief met betrekking tot de Trajectnota/MER Uzeren Rijn. Aangezien het een reactie betreft in het kader van bestuurlijk overleg/advisering heb ik uw reactie voor verdere afhandeling doorgestuurd naar

Directoraat Generaal Goederenvervoer
t.a.v. ir. F. van Hèijst
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Ik vertrouw erop u met dit schrijven voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u naar aanleiding van deze brief evenwel nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat.

Met vriendelijke groet,


drs. S.J. de Groot
Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat

Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Telefoon 070 - 361 87 78
Telefax 070 - 361 87 80