

Memo

Aan De leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat
Van Gerard IJff,
Wethouder verkeer en infrastructuur van de gemeente Roermond, tevens
Voorzitter van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden Limburg
Tel. (0475) - 359506
Datum 4 maart 2008
Betreft Toelichting t.b.v. Hoorzitting IJzeren Rijn op dinsdag 4 maart 2008

Geachte leden van de vaste commissie Verkeer en Waterstaat,

Graag maak ik, in mijn functies van voorzitter van het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn Midden Limburg en van wethouder Verkeer en Infrastructuur van de gemeente Roermond, gebruik van de gelegenheid om deel te nemen aan deze hoorzitting van uw commissie. Aan het Samenwerkingsverband nemen deel de gemeenten Cranendonk, Leudal, Roerdalen, Roermond en Weert, de provincie Limburg, de Kamer van Koophandel Limburg-Noord, Staatsbosbeheer Regio Zuid en Stichting Milieufederatie Limburg.

Ik ben gemandateerd om ook namens het gemeentebestuur van Roerdalen te spreken over de knelpunten op de oostoever van de Maas en meer specifiek over de nadelige gevolgen voor het Nationaal park De Meinweg, dat in die gemeente ligt. Over de knelpunten op de westoever van de Maas zal wethouder Kirkels van de gemeente Weert het woord voeren.

Het Samenwerkingsverband respecteert de wens van België om een goede spoorverbinding te realiseren tussen de haven van Antwerpen en het Duitse achterland.

De huidige bestuurlijke keuze van Nederland en België gaat uit van de A3-variant, het historische tracé met een omleiding rond Roermond, een tunnel van 5 kilometer lengte in De Meinweg en geluidwerende voorzieningen in Weert.

Het Samenwerkingsverband bepleit echter een andere oplossing.

De juridisch adviseur van het Samenwerkingsverband, Van den Biesen Advocaten uit Amsterdam, ziet voor ons nog goede mogelijkheden om deze politieke keuze te bestrijden.

Het Samenwerkingsverband is van mening dat alleen een internationale Trajectnota/MER en een Internationale Maatschappelijke Kosten- en Baten Analyse (MKBA) voor het hele gebied tussen Antwerpen en het Ruhrgebied en tussen Venlo en Liège kan een verantwoord en toekomstvast tracé van de IJzeren Rijn opleveren. In deze door België, Nederland en Duitsland op te zetten studie zouden de tracés A67-spoorlijn, Brabantlijn, IJzeren Rijn N280-variant, IJzeren Rijn A3-variant, Fenix-spoorlijn en Montzenlijn onderling vergeleken moeten worden. Alleen een goed onderbouwde MKBA kan een optimaal besluit opleveren, waarin alle elementen van ecologie, leefbaarheid, economie en rentabiliteit worden meegewogen. Deze MKBA zou het instrument moeten zijn om een toekomstvaste keuze voor de achterlandverbinding Antwerpen-Ruhrgebied te maken.

Mocht u echter op voorhand al van mening zijn dat een tracé door Midden Limburg toch de beste oplossing is dan wil ik graag het volgende onder uw aandacht brengen.

Om de gevolgen van de N280-variant in kaart te brengen heeft de provincie Limburg in samenwerking met het Samenwerkingsverband IJzeren Rijn een verkennende studie laten

uitvoeren. Eén van de conclusies uit het rapport ‘Quick scan meerwaarde N280/A52-variant IJzeren Rijn’ is dat de economische meerwaarde voor de varianten in Midden Limburg – de N280-variant en de A3-variant - beperkt zijn, waarbij de N280-variant een iets betere aansluiting op het kernnet in Duitsland richting de logistieke knooppunten Duisburg en Keulen. In tegenstelling tot de A3-variant biedt de N280-variant een mogelijkheid tot personenvervoer naar Duitsland.

In het rapport wordt ook aangegeven dat de beide varianten in Midden Limburg slechts een beperkte invloed hebben op het logistieke complex in Venlo e.o. Venlo kan alleen profiteren van de IJzeren Rijn als ook de capaciteit van de Maasroute (Roermond-Venlo) wordt vergroot door spoorverdubbeling en er in het natuurgebied Vuilbenden een spoorboog wordt gerealiseerd tussen de IJzeren Rijn en de Maaslijn. Voor Venlo blijft de Brabantroute voor zowel treinen uit Antwerpen als uit Rotterdam voorlopig de belangrijkste route.

Capaciteitstekorten op de Brabantroute voor het vrachtverkeer in de toekomst zouden een alternatief via de IJzeren Rijn noodzakelijk kunnen maken.

De Duitse plannen om bij keuze voor de N280-variant eventueel een logistiek centrum te vestigen op de voormalige vliegbasis Brügggen zullen naar verwachting beperkt van omvang zijn, gezien de bestaande logistieke complexen elders in de Euregio en voor Roermond en omgeving beperkte voordelen opleveren.

Alle tracévarianten kennen uiteraard diverse knelpunten. Ruimtelijk gezien zijn de grootste knelpunten van de A3-variant de passages van de kernen Weert en Roermond en van het natuurgebied De Meijnweg, de grootste knelpunten van de N280-variant zijn de passage van de kern Weert en de te overwinnen hoogte bij de grens met Duitsland; de steilrand heeft een hoogte van ruim 30 meter. Insnijding van de steilrand levert in beperkte mate een oplossing van dit probleem.

In 2001 is in opdracht van het Samenwerkingsverband door het IVAM-instituut van de Universiteit van Amsterdam onderzocht wat de mogelijke effecten van het reactiveren van het historische tracé van de IJzeren Rijn zijn op de functies wonen, werken en recreëren. Het instituut heeft de (eenmalige) schades en waardedalingen voor de regio berekend op 450 miljoen euro en de jaarlijkse schade op 45 tot 65 miljoen euro (prijspeil 2001). De toeristische potenties van het gebied Midden Limburg worden groot geacht. Bij keuze voor een van de Midden Limburgse tracés is daarom een zorgvuldige inpassing vereist en handhaving van de kruisingsmogelijkheden.

Mocht toch gekozen worden voor de N280-variant dan dienen in overleg met de betrokken partners in het tracébesluit voor alle gesignaleerde knelpunten oplossingen te worden opgenomen:

- De N280-variant moet ruimtelijk maximaal worden gebundeld met de bestaande N280.
- De bestaande gelijkvloerse overwegen moeten worden vervangen door bruggen of onderdoorgangen, waarbij gelet op de toeristische potenties van de regio, het aantal overwegen in principe niet mag worden beperkt.
- Voldaan moet worden aan de wettelijke geluids- en veiligheidseisen.
- De doorsnijding van Weert moet op een toekomstvaste wijze worden opgelost. Mijn collega Kirkels van Weert zal in zijn bijdrage u nader voorlichten over de te verwachten knelpunten op de westoever van de Maas en meer specifiek in Weert.

Met dank voor uw aandacht en gaarne bereid tot beantwoording van uw eventuele vragen,

Drs. Gerard IJff