

RAAD

UNANIEM AANGENOMEN

30 OKT 2013

AKKOORD

Motie

Overleg mogelijke bijdrage oplossing Gulikse Baan 13-14731 RERAD

De gemeenteraad van Venlo, bijeen ter openbare vergadering op 30 oktober 2013

overwegende dat

Door de overbelasting van de Tegelseweg/Venloseweg er grote behoefte is aan een alternatieve verbinding tussen Tegelen en Venlo voor het woon-werkverkeer;

Het tracé Gulikse Baan hiervoor bedoeld is, maar vanwege de hoge kosten, tenminste 57 miljoen, waarvan 45 miljoen voor de ondertunneling, niet realiseerbaar is;

De spoorkruising van de lijn naar Roermond en de lijn naar Duitsland voor het spoorverkeer een hindernis is voor de doorstroming van het spoorverkeer;

De provincie Limburg actief is met verbeteringen van het spoorverkeer naar Duitsland, onder andere bij het RoCK project (personenverkeer Eindhoven-Düsseldorf), Railterminal Venlo en meer goederenverkeer per spoor op het traject Rotterdam-Venlo-Duitsland;

De provincie Limburg tevens actief is met elektrificatie en verdubbeling van de spoorlijn Roermond-Nijmegen;

verder constaterende dat

Een ongelijkvloerse spoorkruising van de spoorlijnen naar Duitsland en Roermond een oplossing kan bieden voor de hinder op het spoorverkeer, maar tevens ondertunneling van de wegverbinding Venlo-Tegelen als onderdeel van het tracé Gulikse Baan overbodig maakt;

Het tracé daarmee 45 miljoen minder duur wordt (exclusief de kosten voor ProRail);

roept het College op om

In overleg met de provincie Limburg te gaan om de ongelijkvloerse spoorkruising te agenderen bij het overleg tussen provincie Limburg en ProRail en het verder te betrekken bij het onderzoek naar nut en noodzaak van het project Gulikse Baan;

en gaat over tot de orde van de dag.



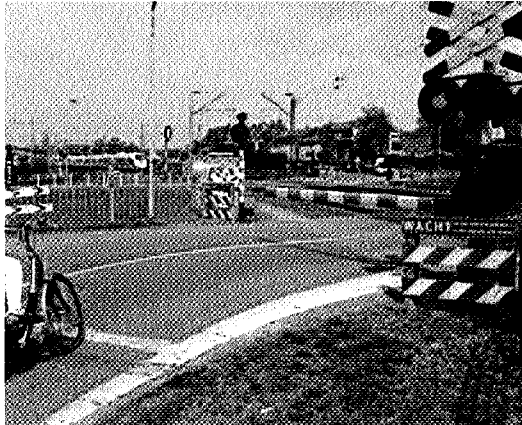
Martin Camp

Wouter Schenk

Frans Schatorjé

Frans Aerts

2 KNELPUNTEN 1 OPLOSSING



Vierpaardjes knelpunt Gulikse Baan De alternatieve verbinding Venlo-Tegelen

De oplossing voor de problemen rond de verbinding Venlo-Tegelen is het creëren van een alternatieve verbinding tussen Venlo en Tegelen voor het woon werkverkeer. De mogelijkheden hiervoor zijn in 2009 onderzocht, zij zijn te lezen in het rapport Variantenonderzoek Guliksebaan-Vierpaardjes. De westvariant kost 57 miljoen, de oostvariant 64 miljoen. Deze investering kan Venlo niet opbrengen.

De oplossing kan gevonden worden in de combinatie met een ander knelpunt, de spoorkruising van de lijn naar Duitsland en de lijn naar Roermond.

Knelpunt 1:

De spoorkruising.

Bij de Vierpaardjes zijn twee spoorwegovergangen, de spoorverbinding naar Duitsland en de spoorverbinding naar Roermond. Een probleem hierbij is dat het goederen spoorverkeer naar en van Duitsland moet kruisen met het personen spoorverkeer naar Roermond. Dit veroorzaakt veel lawaai door het afremmen van de goederentreinen voor het rode sein, als de treinen naar en van Roermond moeten worden voor gelaten.

Door de plannen van een nieuwe rail terminal, verdubbeling van het spoor en de toenemende behoefte van transport van personen en goederen, zal dit probleem in de toekomst gaan groeien.

Knelpunt 2:

Tracé Gulikse Baan.

Het alternatief voor de overbelaste Tegelseweg is een alternatieve verbinding tussen Venlo en Tegelen, de Gulikse Baan. Het probleem daarbij is dat ter hoogte van de Vierpaardjes twee spoorlijnen gelijkvloers worden gekruist. De spoorbaan zijn zo dikwijls gesloten, dat het tracé alleen kan worden ontwikkeld als er tunnels onder de spoorlijnen worden aangelegd.

Deze tunnels zijn erg duur, de tunnel bij de oostvariant is berekend op 45 miljoen euro.

De varianten onderzoeken zijn gericht op de diverse soorten van ondertunnelling.

2 KNELPUNTEN

1 OPLOSSING

De oplossing:

Ongelijkvloerse spookruising

Indien er een ongelijkvloerse spookruising wordt aangelegd tussen bij de Vierpaardjes, waarbij de treinverbinding naar Duitsland boven over die naar Roermond wordt geleid, is het probleem van het wachten van het goederenverkeer op het treinverkeer opgelost.

Door deze ongelijke spookruising ontstaat er ook een overweg vrije wegverbinding tussen de Vierpaardjes en het beoogde tracé voor de Gulikse baan. Deze is immers grotendeels ten oosten van de spoorlijn Venlo-Roermond gepland.

Voor de verbinding Venlo Tegelen is in deze situatie geen tunnel nodig. Er wordt meegelift op de investeringen in de spoorverbinding naar Duitsland.

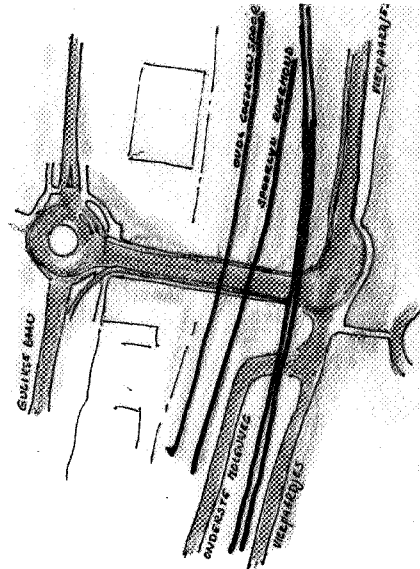
Nieuwe situatie:

De spoorlijn naar Duitsland gaat over de spoorlijn naar Tegelen.

Het hoog liggend spoor naar Duitsland geeft een vrije doorgang naar Tegelen via de Onderste Molenweg, het oost alternatief volgens de studie van 2009 (Variantenonderzoek Guliksebaan-Vierpaardjes).

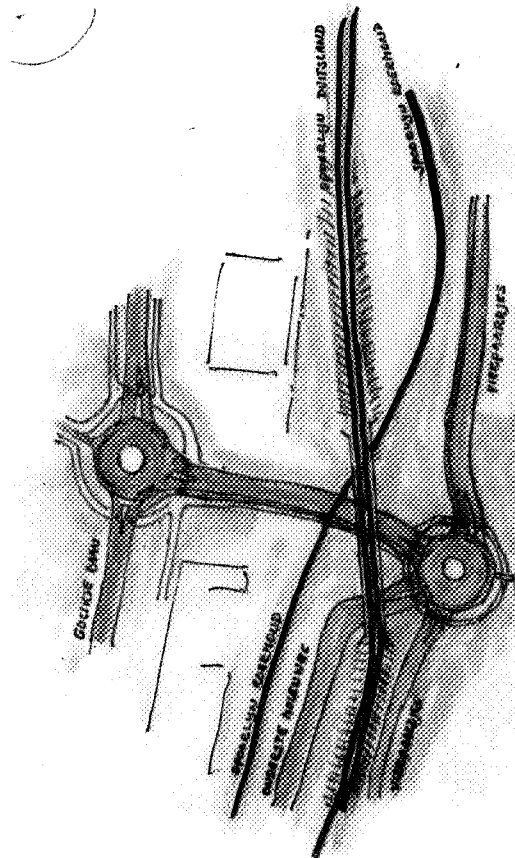
Het verkeer van Venlo-Zuid gaat via de spoorwegkruising op de Broekestraat. Voor dit verkeer blijft de de spookruising met de lijn naar Roermond gelijkvloers Dit komt overeen met de bestaande situatie.

Het oude goederenspoor naast de lijn naar Roermond is vervallen.



Bestaande situatie:

Spoorwegovergang vanaf de Vierpaardjes naar de Onderste Molenweg



2 KNELPUNTEN

1 OPLOSSING

Consequenties:

1. Financiën
2. Tracé
3. Helling
4. Provincie
5. Milieubelasting
6. Te nemen stappen

2. Tracé:

In dit voorstel kan het verkeer van Tegelen-Venlo ongehinderd rijden. Voor het verkeer uit Venlo-Zuid naar Venlo-Oost blijft de barrière van de spoorkruising bestaan.

De rest van het tracé staat uitgebreid beschreven in "Variantenonderzoek Guliksebaan-Vierpaardjes". Dit rapport is op internet in te zien.

3. Helling:

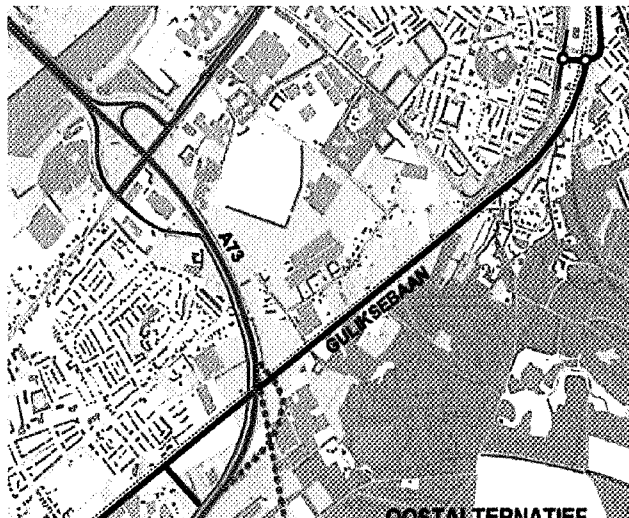
Voor spoorwegen geldt een maximale helling van 2,5 %. Bij een hoogteverschil van 6 meter betekent dit een oprit van 250 meter. Hiervoor is voldoende ruimte op het emplacement. Het betekent wel dat de plattegrond van het emplacement behoorlijk gewijzigd moet worden.

4. Provincie:

De provincie spant zich momenteel in voor meer treinen naar Duitsland, zowel voor goederen als passagiers. Vanuit dit perspectief kan zij grote betrokkenheid tonen richting ProRail en ook mede financieren.

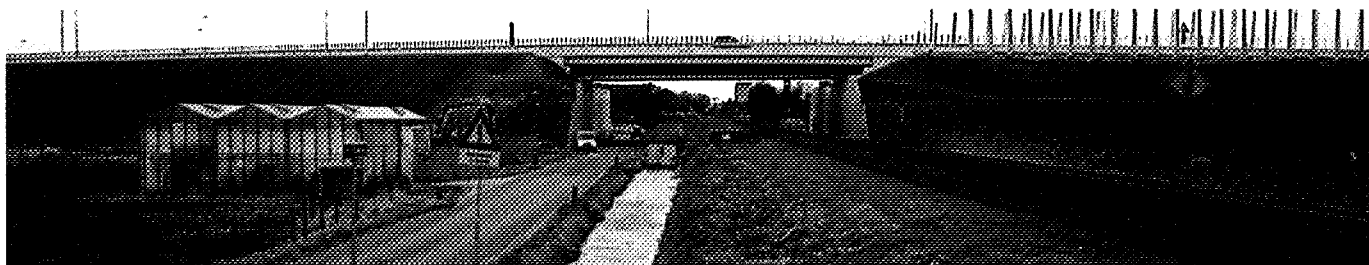
1. Financiën:

De oostvariant is begroot op 64 miljoen, waarvan 45 miljoen voor kunstwerken, zes miljoen voor wegen, één miljoen voor grondverwerving en elf miljoen voor aankoop onroerend goed. Bij het gebruik maken van een te realiseren spoorwegviaduct als onderdeel van een de ongelijkvloerse spoorkruising vervalt tweederde van de begrote investering. De kosten bedragen dan rond de 20 miljoen en opent perspectief op realisatie.



5. Milieubelasting:

Het hoog liggende spoor kan met geluidswanden worden uitgerust.



6. Te nemen stappen:

Allereerst moet de haalbaarheid richting ProRail worden verkend. Zowel de technische haalbaarheid, als de financiële investeringsruimte. Dit in samenspraak met de provincie Limburg.