

Vereniging Behoud de Parel  
p/a Winterheide 3  
5971 GD Grubbenvorst



Aan de gemeenteraad van Horst aan de Maas  
Postbus 6005  
5960 AA Horst

Grubbenvorst, 31 juli 2018/BdP/0155  
Betreft: uitvoering plannen CVI

Geachte gemeenteraad,

In 2009 werd een motie door de PvdA-fractie ingediend, waarin een aantal eisen werden gesteld ten aanzien van de geplande CVI nabij Raaieind. In de motie stond:

- De grindverwerkingsinstallatie is niet langer in werking dan noodzakelijk om verruimingsmaatregelen in onze regio te realiseren;
- Zorg dat de beveiliging van onze Maasdorpen naar voren wordt gehaald binnen enkele jaren;
- Zorg dat de natuurontwikkeling een feit is nadat die werken zijn afgerond;
- Zorg dat er geen enkele verkeersoverlast is voor de kern Grubbenvorst;
- Zorg dat de veiligheid van de fietsers op de Venloseweg (vanaf de A67 richting Venlo, het gedeelte langs de vroegere Andeno en ook de andere kant uit onder het viaductje door) is gegarandeerd;
- Zorg ervoor dat er optimale voorzieningen getroffen worden voor geluids- en stofhinder.

In principe zou de ontgrinding/grindverwerking maximaal 25 jaar mogen duren. Tijdens het definitief vaststellen van het besluit in de raad werd daar al de kanttekening bij geplaatst, dat die termijn een wassen neus is. Het besluit kan tegen die tijd aangepast worden of men “vergeet” deze afspraak.

De eis dat er geen verkeersoverlast is en de veiligheid van de fietsers gewaarborgd wordt, lijkt al meteen geschaad door het bedrijf. De Delfstoffen Combinatie Maasdal (DCM) is inmiddels gestart met de bouwwerkzaamheden van de Centrale Zandverwerkingsinstallatie (CVI). Eerder dan afgesproken was in het bestemmingsplan. Voor de werkzaamheden is een ontsluitingsweg in het buitengebied aangelegd, die een gevaarlijke situatie voor het verkeer oplevert, zo is inmiddels gebleken. Zonder aanpassingen zullen er drie jaar lang tachtig vrachtwagens dagelijks het fietsverkeer kruisen. In de gemeenteraadsvergadering van 5 juni stelde de heer Van der Weegen (PvdA) dat “iedereen met boerenverstand ziet dat je dit zo niet moet willen”. Hij vroeg om maatregelen. Als reactie daarop heeft B&W het bedrijf tot oktober de tijd gegeven om met een beter plan te komen. Daarmee gunt het college het bedrijf wel erg lange tijd om een zeer ongewenste situatie aan te passen. Zeker in het licht van de eerdere afspraken én de waarborgen die de gemeenteraad toentertijd de Grubbenvorster bevolking heeft beloofd en die verwoord zijn in de bovenstaande motie.

Het bedrijf - Delfstoffen Combinatie Maasdal (DCM) – hebben wij als vereniging Behoud de Parel als een notoir onbetrouwbaar bedrijf leren kennen. Die conclusie konden wij al trekken tijdens de procedure om vergunning te verkrijgen. Maar ook daarna.

Direct na afloop van de gemeenteraadsvergadering waarin het besluit van de gemeenteraad genomen werd om onder voorwaarden medewerking te verlenen aan de plannen van DCM, werd aan de vereniging toegezegd dat DCM de vereniging op de hoogte zou houden van de ontwikkeling van de plannen en de vereniging zou betrekken bij de invulling van de projecten en vervolgens de uitvoering daarvan. DCM wilde er alles aan doen om de overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken. Omdat de vereniging vervolgens niets meer vernam van DCM is op 5-9-'10 een brief gestuurd aan DCM met de vraag waarom de toezegging niet nagekomen werd en gevraagd dat alsnog te doen. Op die brief hebben we nooit meer een reactie ontvangen. Pogingen telefonisch contact te krijgen, om te proberen DCM aan haar toezeggingen te houden, strandden ook.

En nu blijkt dat het bedrijf zich ook al niet houdt aan de afspraken die met de gemeente zijn gemaakt.

Het verbaast ons uitermate dat een bedrijf dat op zulk een manier te werk gaat, van dit college nog respijt krijgt tot het laatste kwartaal van dit jaar. Of zou ons dat niet moeten verbazen? We hebben het college van B&W van Horst aan de Maas immers ook leren kennen als een gemeente die altijd klaar staat om bedrijven te fêteren en als handhavend opgetreden dient te worden, dan gebeurt dat niet of zeer traag en wordt het betreffende bedrijf met alle egards benaderd.

Wat is de reden dat de werkzaamheden niet meteen stil gelegd worden? DCM heeft jaren gewacht met de uitvoering van de plannen (daarover hebben wij u als gemeenteraad al eerder schriftelijk benaderd). Een eventueel besluit om de huidige werkzaamheden stil te leggen tot voldaan is aan de afspraken, kan dan ook nooit weersproken worden door te wijzen op economische en bedrijfsmatige omstandigheden die nopen tot uitvoering van de werkzaamheden. **Het is om die reden dat wij u – de gemeenteraad – vragen het College van B&W te verzoeken de werkzaamheden stil te leggen tot door DCM een afdoende plan is ingediend, dat voldoet aan de eerdere afspraken op dit punt.**

Waar het gaat om de maatregelen die nodig zijn om een veilige situatie te creëren, hebben wij de situatie nader onderzocht en naar aanleiding van ons onderzoek komen wij tot enkele conclusies, die wij u graag voorleggen.

In het bestemmingsplan voor de CVI Raaieinde (23-10-2012) is een paragraaf gewijd aan de verkeerssituatie (par. 4.6, pag. 44-46). Daarin wordt verwezen naar een verkeersstudie van Grontmij/Kragten (Verkeerstoets ontwikkeling CVI Haven Raaieinde, juni 2012). Speciale aandacht is besteed aan de in-/uitrit van de CVI die kruist met de doorgaande fietsroute tussen Grubbenvorst en Venlo. Voor een goed begrip: de Venloseweg loopt vanaf Grubbenvorst en gaat bij genoemde in-/uitrit over in het Raaieind, om een stukje zuidelijker verder te gaan als Grubbenvorsterweg. Het Raaieind heeft een tak in westelijke richting die richting de spoortunnel gaat. In dit stuk wordt dit het 'Raaieind west' genoemd. De Greenport Bikeway is de snelfietsroute tussen Horst-Sevenum en Venlo. Deze loopt over het Raaieind west (door de spoortunnel), komt uit bij genoemde in-/uitrit van de CVI en gaat verder over het Raaieind en de Grubbenvorsterweg richting het zuiden.

Voor de kruising van de in-/uitrit van de CVI met de doorgaande fietsroute Grubbenvorst-Venlo zijn drie gelijkvloerse varianten onderzocht:

**Variante 1** (pag. 15 in de verkeersstudie): Voorrangskruispunt (met voorrang voor de fietsers) met tweezijdige fietspaden langs zowel de Venloseweg/Raaieind als langs het Raaieind west, met uitzondering van de spoortunnel waar wordt volstaan met suggestiestroken voor de fietsers.

**Variante 2** (pag. 16): Een rotonde voor dezelfde kruising als variant 1.

**Variante 3** (pag. 17): De aansluiting naar de CVI wordt ondergeschikt gemaakt aan de hoofdroute voor het autoverkeer van de Venloseweg naar het Raaieind west. Het vrachtverkeer maakt dan eerst een afslag op een nieuwe stukje weg dat naar het Raaieind west loopt. Voor de fietsers op de Greenport Bikeway is dit een veiligere oplossing, maar voor de fietsers op de fietsroute Grubbenvorst-Venlo is dit een minder veilige en minder comfortabele oplossing omdat het fietsverkeer in zuidelijke richting het Raaieind west zal kruisen waarbij voorrang moet worden verleend aan al het verkeer op het Raaieind west, dus ook aan het vrachtverkeer van en naar de CVI.

De eerste fase van de CVI is - zoals ook door uw gemeenteraad is geconstateerd - begonnen zonder dat de verkeerssituatie werd aangepast. Na klachten van bewoners en stukken in plaatselijke kranten werd er op de kruising een verkeersregelaar geplaatst die altijd op z'n post was als er vrachtwagens in- of uitreden. Ook werden de kruising en het wegdek van het Raaieind west regelmatig schoon-gemaakt.

**Alhoewel deze oplossing niet was onderzocht als een variant in de verkeersstudie van Grontmij/Kragten, is dit naar het oordeel van Vereniging Behoud de Parel een afdoende oplossing uit oogpunt van verkeersveiligheid, mits gegarandeerd kan worden dat de verkeersregelaar altijd op z'n post is als er vrachtwagens in- of uitrijden, ook als dat 's nachts het geval zou zijn. En dat gedurende de gehele looptijd (25 jaar!) van CVI Raaieinde.**

Indien de door Grontmij/Kragten aanbevolen tweezijdige fietspaden worden gerealiseerd, dan moeten waarschijnlijk enkele bomen worden weggehaald. Naar onze inschatting gaat het om één of twee bomen aan de westkant van de Venloseweg/Raaieind en drie bomen aan de oostkant. **Mogelijk kunnen de bomen aan de oostkant worden gespaard door de fietsroute achter de bomen te leggen.**

Er gaan overigens geruchten (daar moeten wij op afgaan, omdat DCM haar toezegging om ons op de hoogte te houden, niet gestand heeft gedaan) dat in de exploitatiefase van de CVI de in-/uitrit van het vrachtverkeer meer zuidelijk komt te liggen. Het vrachtverkeer zal dan over een zekere afstand gebruikmaken van dezelfde weg als het fietsverkeer. Dan ontstaat er een ingewikkeldere verkeerssituatie, zeker als geëist wordt dat het fietsverkeer overal voorrang moet krijgen op het vrachtverkeer. **In dat geval zou voor het fietsverkeer op de route Grubbenvorst-Venlo een ongelijkvloerse kruising (fietsstunneltje) de veiligste oplossing zijn.**

Ons verzoek aan de gemeenteraad is om de zaken die wij hiervoor aangegeven hebben, voor wil leggen aan het College van B&W. Kort samengevat:

- Leg de werkzaamheden stil, zolang er geen plan ligt van DCM dat tegemoet komt aan de afspraken die eerder gemaakt zijn met de gemeente;
- Leg DCM op, dat ze – zolang de CVI werkzaam zal zijn – een verkeersregelaar post op de plekken waar het vrachtverkeer het overige verkeer (en dan met name de fietsers) om de veiligheid van de verkeersdeelnemers te waarborgen;
- Bekijk hoe zoveel mogelijk bomen aan de Venloseweg/Raaieind gered kunnen worden;

- In de exploitatiefase van het CVI verdient naar de mening van vereniging Behoud de Parel het verre de voorkeur om de confrontatie van het fietsverkeer met de vrachtwagens van DCM (en anderen) te voorkomen door gebruik te maken van een ongelijkvloerse kruising (fietstunneltje). Bekijk of deze oplossing te realiseren is.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

André Vollenberg  
(voorzitter)