

IJzeren Rijn Nieuwsbrief

Nummer 5 juli 2001

Informatiebijeenkomsten Trajectnota/MER IJzeren Rijn druk bezocht

Op 15 mei jl. is de Trajectnota/MER IJzeren Rijn ter visie gelegd. In de twee weken daaropvolgend zijn er vijf informatiebijeenkomsten in het studiegebied van de IJzeren Rijn gehouden. In Roermond, Venlo, Weert, Eindhoven en Deurne hebben belangstellenden informatie kunnen inwinnen om onder andere een inspraakreactie te kunnen geven op het project IJzeren Rijn.

De informatiebijeenkomsten zijn allen om 18.00 uur gestart met een informatiemarkt. Bezoekers hebben hier rond kunnen kijken en vragen kunnen stellen aan projectmedewerkers van Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat. Op de informatiemarkt stonden panelen opgesteld waar de inhoud en procedure van het project op hoofdlijnen worden uitgelegd. Ook thema- en tracékaarten van het studiegebied zijn getoond. Dit zijn kaarten waar op een schaal van respectievelijk 1: 25.000 en 1:10.000 de diverse thema's en tracés staan aangegeven. Daarnaast is de CD-ROM van de Trajectnota/MER op een computer in te zien geweest.

Verder zijn er geluidsdemonstraties gehouden met een geluidssimulator. Op het beeldscherm van de simulator staat een kaart afgebeeld, waar mensen het huis op aan kunnen wijzen waar zij wonen. Vervolgens kunnen zij het geluid horen dat een trein maakt bij het passeren van het desbetreffende huis met en zonder geluidsschermen.

Op iedere informatiebijeenkomst heeft om half 8 een centrale presentatie plaatsgevonden. De heer mr. J. Teders, hoofdingenieur-directeur directie Limburg van Rijkswaterstaat en de heer ir. C. de Vries, projectmanager IJzeren Rijn van

Railinfrabeheer hebben aan de hand van een presentatie respectievelijk de procedure en de inhoud van het project IJzeren Rijn uitgelegd. Tijdens de pauze zijn bezoekers in de gelegenheid geweest schriftelijk vragen in te dienen die vervolgens plenair beantwoord zijn. Aansluitend is de mogelijkheid geboden overige vragen mondeling te stellen.

Hierna kunt u per informatiebijeenkomst een korte beschrijving lezen van de vijf informatiebijeenkomsten, gevolgd door een aantal vragen dat tijdens de avond gesteld is met het desbetreffende antwoord. Een aantal vragen dat gesteld is, is ook terug te vinden op de website van het project IJzeren Rijn: www.projectijzerenrijn.nl bij impressies.

Roermond

De eerste informatiebijeenkomst is op 15 mei jl. in Roermond gehouden. De bijeenkomst is door ruim 100 belangstellenden bezocht, waaronder een aantal belangengroepen.

In het rapport wordt gesteld dat tijdelijke ingebruikname van het historisch tracé geen blijvende milieuschade veroorzaakt. Wat is de onderbouwing hiervan en geldt voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé een maximum aantal jaren?

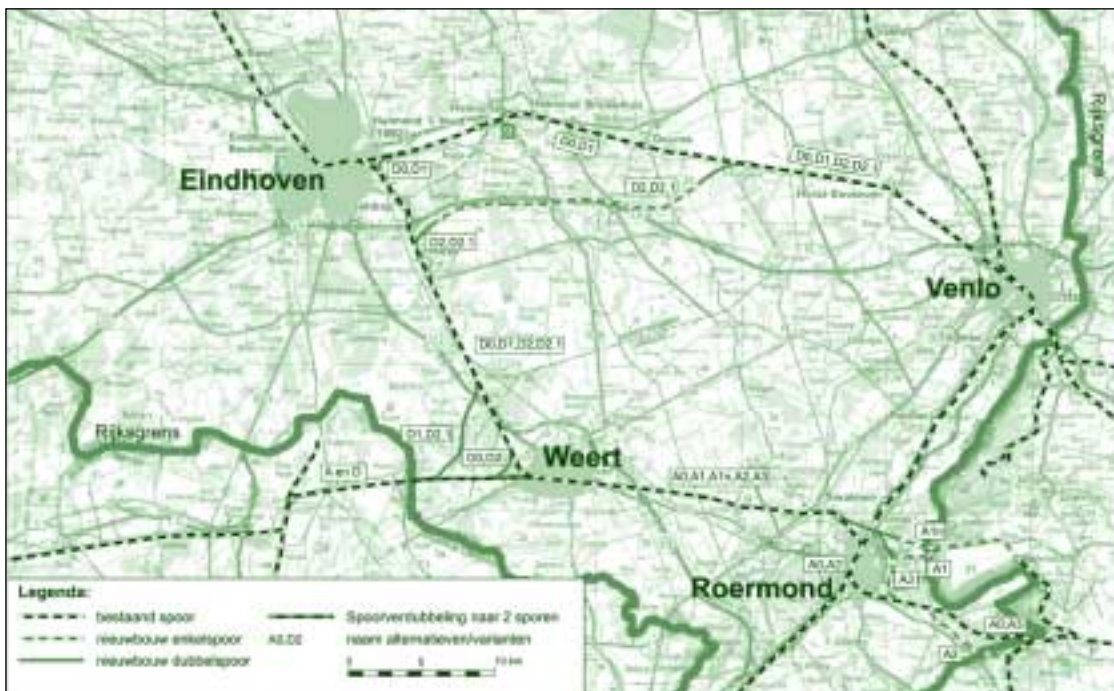
Door Alterra, een Research Instituut voor de Groene Ruimte, is een onderzoek verricht naar de gevolgen van structurele en tijdelijke ingebruikname van het historisch tracé van de IJzeren Rijn op basis van de Habitat- en Vogelrichtlijn. Dit document, dat eveneens aan de Tweede Kamer is voorgelegd, fungeert als achtergronddocument van deze Trajectnota/MER. In het Alterra rapport is voor tijdelijk gebruik uitgegaan van 15 treinen per etmaal in beide



Railinfrabeheer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg / Directie Noord-Brabant



Overzicht van de zeven alternatieven en twee varianten.

richtingen samen, die met een maximum snelheid van 40 km per uur rijden voor een periode van ongeveer 5 jaar. Geconcludeerd is dat er bij tijdelijk gebruik geen blijvende schade aan het milieu zal worden toegebracht. Bij structurele ingebruikname is dit echter wel het geval en zullen er maatregelen moeten worden getroffen om die blijvende schade tegen te gaan. De Minister zal in haar besluitvorming aangeven hoe lang de periode voor tijdelijk gebruik zal duren en stemt deze termijn af met haar Duitse en Belgische collega.

Kan het besluit over tijdelijk gebruik van het historisch tracé en de structurele oplossing van IJzeren Rijn elkaar niet frustreren door de tracékeuze die wordt gemaakt?

Indien de Ministers beslissen dat het A3-alternatief het beste alternatief is voor de structurele oplossing, dan heeft dit uiteraard consequenties voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé. In feite sluit een keuze voor alternatief A3 tijdelijk gebruik van het historisch tracé uit in verband met de bouw van een tunnel.

Wat betekent de reactivering van de IJzeren Rijn voor bewoners langs het spoor Roermond-Maastricht voor wat betreft geluidhinder en worden hiervoor voorzieningen getroffen om dit te reduceren?

Wat betreft geluidsnormen wordt er verschil gemaakt tussen bestaande spoorlijnen en nieuwe spoorlijnen. Aangezien de IJzeren Rijn tussen Roermond en Vlodrop als nieuwe spoorlijn geldt, zijn hiervoor strengere geluidsnormen. De voorkeursgrenswaarde volgens de Wet Geluidhinder voor nieuw spoor bedraagt 57 dB(A). Bij overschrijding hiervan moeten geluidwerende voorzieningen worden getroffen. In de

Trajectnota/MER zijn de consequenties van diverse alternatieven globaal bestudeerd. Na besluitvorming kan concreet gekeken worden naar de individuele geluidssituatie per woning, zodat er op adequate wijze geluidwerende voorzieningen getroffen kunnen worden.

Venlo

De informatiebijeenkomst in Venlo op 16 mei jl. heeft naast bezoekers uit de omgeving van Venlo ook veel Duitse gasten getrokken die belangstelling toonden voor het project. In totaal zijn zo'n 60 mensen aanwezig geweest.

Waarom wordt er nog naar alternatieven gekeken als er al een IJzeren Rijn ligt?

Voor een buiten gebruik geraakte spoorlijn die over een minimale lengte van 5 kilometer in een gevoelig gebied ligt, moet de Tracéwet/MER-procedure worden doorlopen. Dit is van toepassing op het tracé Roermond-Dalheim. Het tracé is voor meer dan 5 kilometer binnen een zogenoemd gevoelig gebied gelegen, namelijk het Vogel & Habitat-Richtlijngebied De Meinweg. In de Tracéwet/m.e.r. procedure is een verplichting opgenomen om alternatieven te onderzoeken die aan dergelijke bezwaren tegemoet kunnen komen.

Wordt de A67-spoorlijn serieus meegenomen in de besluitvorming, aangezien deze mogelijkheid niet is onderzocht in de Trajectnota/MER IJzeren Rijn?

Elk alternatief wordt even serieus meegenomen. De A67-spoorlijn vormt echter geen direct antwoord op de Belgische vraag 'het zo snel mogelijk weer in gebruik nemen van de IJzeren Rijn'. Het wijkt sterk

af van de alternatieven die zijn meegenomen in de studie. Er is hier namelijk sprake van 125 km nieuw spoor, gebundeld langs de snelweg A67 en Bundesautobahn 40. Het is een ingrijpende en kostbare mogelijkheid die op lange termijn pas echt interessant zou kunnen worden als personenvervoer en goederenvervoer gekoppeld worden. Daarnaast zal er voldoende vervoer plaats moeten vinden over de spoorlijn, 43 treinen per etmaal in beide richtingen samen is niet voldoende om economisch rendabel te zijn. De provincies Noord-Brabant en Limburg hebben de minister aangeboden de haalbaarheid van de A67-spoorlijn verder te onderzoeken. Dit staat los van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn om de planning van de lopende procedure van de IJzeren Rijn niet te beïnvloeden. In september zal de minister naast de resultaten van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn ook de dan beschikbare resultaten van de haalbaarheidsstudie naar de spoorlijn A67 meenemen in haar besluitvorming.

Is er bij de samenstelling van de Trajectnota/MER rekening gehouden met toekomstplannen van gemeenten en gevolgen hiervoor door de komst van de IJzeren Rijn?

Bij de start van de studie is bij elke betrokken gemeente geïnventariseerd welke vastgestelde plannen er zijn (ruimtelijke ordening, recreatie, etc.). Deze reeds vastgestelde plannen zijn meegenomen in de studie. De nog niet definitieve plannen die al wel een vaste vorm aannemen zijn in gradaties op kaarten aangegeven. In de Ontwerp Tracébesluit-fase wordt verder in detail gekeken naar de planvorming op dat moment en welke ontwikkelingen er spelen.

Is er alleen sprake van 'doorgaand verkeer' of gaan de goederentreinen ook rangeren?

Wat is de meerwaarde voor Venlo als de treinen alleen 'doorgaand verkeer' zijn?

Er is in het kader van de Belgische vraag alleen sprake van doorgaand verkeer. De meerwaarde voor Venlo en andere steden is dus beperkt. Er wordt alleen in de D-alternatieven via Venlo gebruik gemaakt van het feit dat er in Venlo al een bestaande grensovergang naar Duitsland is.

In deze studie zijn alleen de prioriteiten benoemd in Nederland. Geen enkel alternatief geeft aan hoe het treinverkeer verder gaat in Duitsland. Waar in het rapport is iets opgenomen over de combinatie van Nederlandse prioriteiten en Duitse mogelijkheden?

Met Duitsland en België is afgesproken om gezamenlijk een internationale studie te verrichten. Daarnaast volgt elk land zijn nationale wet- en regelgeving. In de internationale studie is opgenomen wat er bij de diverse alternatieven in België en Duitsland moet gebeuren. Het is verder aan Duitsland en België zelf om eventuele procedures te volgen in hun land. Dit gebeurt

echter pas nadat er een definitieve tracékeuze op basis van Nederlandse en internationale studie heeft plaatsgevonden.

Weert

De derde informatiebijeenkomst in Weert op 17 mei jl. is door ongeveer 70 belangstellenden bezocht.

Welke criteria zijn gehanteerd voor het bepalen van de snelheid van de treinen? Wordt De Meinweg anders benaderd dan de Weerter- en Budelerbergen?

In de studie is uitgegaan van 80 km per uur. Op de meeste baanvakken is dit mogelijk. Om de effecten van tijdelijk gebruik van het historisch tracé in het Meinweggebied zoveel mogelijk te beperken is de snelheid hier teruggebracht naar 40 km per uur. Op basis van ecologisch onderzoek is gebleken dat een hogere snelheid is het milieu sterk zal aantasten. Voor de Weerter- en Budelerbergen zijn deze zaken op dezelfde manier onderzocht. Voor het Meinweggebied geldt echter buiten de Vogel- en Habitatrichtlijn ook dat het tracé momenteel niet in gebruik is.

Waarom zijn er niet meer alternatieven beschreven voor het tijdelijk gebruik?

Er zijn in een eerder stadium wel alternatieven beschouwd (o.a. via Weert-Eindhoven-Venlo en Weert-Roermond-Venlo). Echter, vanwege strenge milieuvergunningen op emplacementen was het niet mogelijk om deze treinen te laten kopmaken, hetgeen dan wel noodzakelijk is. Kopmaken is het veranderen van rijrichting. Op korte termijn was dit dus geen reëel alternatief, aangezien het verruimen van een milieuvergunning veel tijd kost. Omdat de vraag van België is 'zo snel mogelijk rijden' wordt dit als een niet realistisch alternatief beschouwd en blijft alleen het historisch tracé over.

Indien er alleen gekeken wordt naar de effecten voor flora en fauna dan zijn alternatieven die door De Meinweg gaan minder aantrekkelijk. Wegen de effecten voor flora en fauna zwaarder mee dan de effecten voor de mens?

Volgens Europese richtlijnen is het verplicht om ervoor te zorgen dat bepaalde gebieden en diersoorten worden gespaard en beschermd. Ter bescherming van mensen gelden er eveneens wettelijke regels zoals voor veiligheid en geluid. In deze studie is aan al deze wettelijke normen voldaan.

Wanneer wordt gestart met het plaatsen van geluidsschermen voor de structurele oplossing?

In het najaar van 2002, na besluitvorming, is pas duidelijk waar geluidsschermen moeten worden geplaatst. Afhankelijk van het gekozen alternatief worden deze voor 2008 geplaatst, zodat ze gereed



zullen zijn voor de ingebruikname van een alternatief. Een mogelijk inspraakreactie zou kunnen zijn om deze schermen zo snel mogelijk te plaatsen langs bestaande spoorbanen.

Indien er geluidwerende voorzieningen worden aangebracht voor tijdelijk gebruik, zijn deze voorzieningen dan gebaseerd op basis van de gegevens die nu gehanteerd worden (15 treinen per etmaal in beide richtingen samen)? Als het tijdelijke traject het structurele traject wordt, vindt er dan sanering plaats?

Er wordt bekeken of de geluidwerende voorzieningen zoveel mogelijk definitief worden geplaatst, zodat verplaatsing in een later stadium niet nodig is. Er kan zich ook de situatie voordoen dat met 15 treinen per etmaal de geluidwerende voorzieningen voor een woning dicht bij het spoor afdoende zijn, terwijl bij de structurele oplossing toch sanering nodig is. Hiervoor zal, als het definitieve tracé bekend is, per woning een afweging worden gemaakt. Er zal per woning maatwerk geleverd moeten worden waarbij de wens van de bewoner ook meespeelt.

Spoorwegovergangen zullen bij tijdelijk gebruik zwaarder worden belast. Vooral de overgang op de Napoleonsbaan (een van de drukste en gevaarlijkste wegen in deze streek) wordt hierdoor drukker. Worden hier nog maatregelen getroffen?

Op de Napoleonsbaan worden door Rijkswaterstaat al voorbereidingen getroffen voor een omleiding bij Haelen die de spoorlijn ongelijkvloers zal kruisen en daarmee de Napoleonsbaan zal ontlasten. Deze omleiding zal volgens planning rond 2005 klaar zijn. Voor 15 extra treinen zijn er geen ongelijkvloerse kruisingen noodzakelijk. Bij de structurele oplossing zal echter een aantal overgangen ongelijkvloers gemaakt moeten worden.

Eindhoven

De informatiebijeenkomst op 21 mei jl. in Eindhoven is de vierde in de reeks en is bezocht door ongeveer 60 belangstellenden.

Wat is de rol van Duitsland ten aanzien van de keuze voor grensovergang?

In principe wil Duitsland geen nieuwe grensovergang. Een noordelijke omleiding om Venlo is bijvoorbeeld onbespreekbaar. De voorkeur van Duitsland gaat dus uit naar gebruik van een bestaande grensovergang.

Personenvervoer is in de studie niet meegenomen hoewel er voldoende restcapaciteit is. In Brabant zijn er plannen in ontwikkeling waarbij ruimte wordt gegeven aan meer haltes en stoptreinen. Hoe verhoudt zich dat met deze studie?

Er zijn in Brabant inderdaad diverse plannen in

ontwikkeling. In de Trajectnota/MER IJzeren Rijn is rekening gehouden met het in de toekomst verwacht aantal reizigerstreinen bij het berekenen van de restcapaciteit. Het is echter wel duidelijk dat de toename van goederenvervoer van invloed is op de restcapaciteit personenvervoer indien het aandeel goederenvervoer toeneemt.

Is er in de nacht ook een periode van rust? Hoeveel treinen rijden er 's nachts?

In de nacht zal ook een aantal treinen rijden. In de Trajectnota/MER IJzeren Rijn is de verdeling per etmaal opgenomen. Wel zijn de grenswaarden van de geluidsnormen voor nachttreinen strenger dan voor treinen die overdag rijden. De hoogte van de geluidsnorm 's nachts bepaalt welke geluidwerende voorzieningen er worden getroffen. De verdeling voor de structurele oplossing is: 18 treinen overdag, 6 tussen 19 en 23 uur en 19 tussen 23 en 7 uur voor 43 goederentreinen per etmaal in twee richtingen samen in 2020.



Wat investeert België in HAAR spoorlijn? Wij leggen dure infrastructuur aan, terwijl zij met oude locs rijden. Kunnen we eisen dat zij met elektrische locomotieven rijden?

In de internationale studie wordt aangegeven wat België moet doen om het traject geschikt te maken voor het genoemde aantal treinen (vanaf Neerpelt moet bijv. het spoor verdubbeld worden). Over de kostenverdeling tussen Nederland en België voor de structurele oplossing worden nog afspraken gemaakt. Tijdelijk gebruik van het historisch tracé komt overigens al geheel voor rekening van België. Wat betreft de elektrische locomotieven: In België, Nederland en Duitsland is er verschil in de netspanning van de bovenleiding. Niet alle locs kunnen op alle drie de spanningen rijden. België heeft bewust gevraagd om niet-geëlektrificeert te rijden en daarmee is in deze studie rekening gehouden. Het is natuurlijk mogelijk dat, als de problemen rond de verschillende netspanning in de toekomst zijn opgelost, er met elektrische locomotieven gereden wordt. De IJzeren Rijn wordt in iedere geval toekomstvast gemaakt, hetgeen o.a. inhoudt dat bij de hoogte van viaducten rekening wordt gehouden met de ruimte om in een later stadium eventueel bovenleiding aan te leggen.

Deurne

In Deurne is op 22 mei de bijeenkomst van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn gehouden. Ongeveer 100 geïnteresseerden hebben de avond bezocht.

Op welke manier kan de veiligheid van bewoners gewaarborgd worden, gezien het aantal extra treinen en gevaarlijke stoffen? Welk type goederen wordt vervoerd?

In de afspraken met België is aangegeven welke stoffen er worden vervoerd. In de Trajectnota/MER is in de vervoersprognose gerekend met een aandeel gevaarlijke stoffen. Ook de kans op een ongeval heeft meegewogen in het bepalen van de effecten (bijvoorbeeld: alternatieven die door dicht bewoond gebied gaan scoren slechter op dat punt) Er is rekening gehouden met de geldende veiligheidsvoorschriften. Een absolute garantie dat er geen ongelukken gebeuren kan echter nooit worden gegeven, maar de kans op ongelukken kan zoveel mogelijk worden beperkt door beveiliging en controle op wagons. Ook worden aan het materieel (bijv. ketelwagens) extra eisen gesteld.

Hoe wordt over 20 jaar de verdere toename van het goederenvervoer op de IJzeren Rijn opgevangen?

In deze Trajectnota/MER is vooruit gekeken tot 2020. Op basis van deze berekeningen zijn de alternatieven ontwikkeld. In het hoofdrapport is een gevoeligheidsanalyse opgenomen in geval van een stijging van de capaciteitsbehoefte. Op een aantal baanvakken van alternatieven is er dan nog voldoende restcapaciteit (bijvoorbeeld A1 en A3), bij andere niet (bijvoorbeeld A0, A2). Dit soort zaken zal de minister meenemen in haar overwegingen.

Welke rol speelt de Montzenroute nog als de IJzeren Rijn in gebruik is?

De Montzenroute dient volgens de Belgische regering voornamelijk voor vervoer richting Zuid-Duitsland. De IJzeren Rijn zal worden gebruikt voor goederenvervoer richting het Ruhrgebied en andere meer noordelijk in Duitsland gelegen bestemmingen.

Wat is de lengte van de treinen?

In de studie is rekening gehouden met een gemiddelde lengte van 25 wagons (\pm 350 meter). De internationaal geldende maximumlengte is 750 meter.

In de huidige situatie zijn de overwegen aan de Griendtsveenseweg al veel dicht. Als hier nog eens treinen bijkomen wordt de situatie nog slechter. Wat wordt hieraan gedaan?

Bij de alternatieven die gebruik maken van deze route zal een aantal kruisingen ongelijkvloers worden gemaakt om de kans op ongelukken te

verminderen. Een aantal is reeds aangegeven in de studie. In de Ontwerp Tracébesluit-fase zullen met de gemeenten rond het gekozen alternatief nadere afspraken worden gemaakt over welke overwegen ongelijkvloers worden gemaakt.

Zijn er ook andere vervoersmodaliteiten, zoals vervoer over water, bekeken?

De Belgische regering heeft uitsluitend gevraagd om gebruik te maken van het recht van overpad per spoor. De opdracht was dus om de beste en snelste spoorverbinding te zoeken. Vervoer over water of de weg is voor de Belgische regering dan ook geen reëel alternatief voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

Tijdens de informatiebijeenkomsten is gebleken dat omwonenden van de spoorlijn op dit moment hinder ondervinden van het treinverkeer en vragen hierover hebben. Voor vragen en opmerkingen over de huidige situatie kunt u terecht bij Railinfra-beheer Regio Zuid. Dit zijn, hoe terecht dan ook, geen vragen die betrekkingen hebben op het project IJzeren Rijn. Railinfra-beheer Regio Zuid verzekert u dat alle klachten geregistreerd worden en u een schriftelijke ontvangstbevestiging ontvangt van uw klacht. Vervolgens ontvangt u een brief waarin de organisatie staat vermeldt die verantwoordelijk is voor de afhandeling van uw klacht met de naam en het telefoonnummer van een contactpersoon bij deze organisatie. Voor meer informatie hierover kunt u van maandag t/m vrijdag tussen 8.00 en 16.00 uur bellen met Railinfra-beheer Regio Zuid, telefoonnummer 040-2334180.

Vervolg procedure

In het najaar van 2001 volgt de standpuntbepaling door de ministers van V & W en VROM. Eerst nemen de ministers een standpunt in of het project moet worden voortgezet, waarbij met de inspraakreacties, wettelijke advisering en de resultaten van de aanvullende studies rekening wordt gehouden.

Als dat het geval is geven de ministers ook aan welk alternatief voor de structurele oplossing verder moet worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit en of er tijdelijk gebruik gemaakt gaat worden van het historisch tracé. Het Ontwerp Tracébesluit is een gedetailleerde uitwerking van het gekozen tracé op een schaal van minimaal 1:2500. Op het Ontwerp Tracébesluit kan ter zijner tijd ook weer ingesproken worden.

Daarna volgt de vaststelling van het definitieve Tracébesluit, waartegen nog beroep bij de Raad van State mogelijk is. Vervolgens kan met de voorbereidingen voor de uitvoering worden begonnen.

Tijdschema tracéwet/m.e.r.-procedure IJzeren Rijn			
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 voorjaar 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 10 juli 2001) • Advies Commissie m.e.r. over het MER • Reacties van betrokken bestuursorganen	voorjaar 2001	
Besluitvorming	• Standpunt Belgische, Duitse en Nederlandse Verkeersministers over totale verbinding • Standpunt Ministers V&W en VROM over tijdelijk rijden en structuuroplossing	najaar 2001	
		Tijdelijke oplossing	Structurele oplossing
(Ontwerp) Tracébesluit	• Opstellen Ontwerp Tracébesluit • Ontwerp Tracébesluit ter visie • Informatie en inspraak • Reacties van betrokken bestuursorganen • Ministers nemen Tracébesluit	zomer 2001 najaar 2001 eind 2001 begin 2002	najaar 2001/ zomer 2002 medio 2002 medio 2002 najaar 2002
Vorbereiding en uitvoering	• Grondverwerving, vergunningen • Uitvoering	begin 2002	2002 / 2005 2002 / 2008
Ingebruikname	• Afhankelijk van realisatietijd structuuroplossing, tijdsduur tijdelijk gebruik en beschikbare financiële middelen	medio 2002	2008 / 2010

Vragen of opmerkingen?

Deze Nieuwsbrief is geschreven om u te informeren over de stand van zaken rond de Tracéwet/m.e.r.-studie van de IJzeren Rijn. Via de Nieuwsbrief zullen we u regelmatig op de hoogte houden. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kunt u contact opnemen met de projectvoorlichter. Zij staat u graag te woord !

Esther van Engelen
Railinfrabeheer
Projectteam IJzeren Rijn
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Telefoon: 030 - 235 84 10

Deze Nieuwsbrief is een gezamenlijke uitgave van Railinfrabeheer, Rijkswaterstaat directies Limburg en Noord-Brabant. Aan deze publicatie kunnen geen rechten ontleend worden. Auteursrechten voorbehouden. ISSN: 1567-9640

Bon voor meer informatie

Ja, ik wil graag (kostenloos) de volgende informatie ontvangen:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Samenvatting Startnotitie IJzeren Rijn (november 1999) | <input type="checkbox"/> Samenvatting Trajectnota/MER IJzeren Rijn (mei 2001) |
| <input type="checkbox"/> Nieuwsbrief 1 (december 1999) | <input type="checkbox"/> Voegt u mij toe aan het adressenbestand, zodat ik toekomstige Nieuwsbrieven ontvang |
| <input type="checkbox"/> Nieuwsbrief 2 (mei 2000) | <input type="checkbox"/> Nee, ik wil geen informatie meer ontvangen |
| <input type="checkbox"/> Nieuwsbrief 3 (oktober 2000) | |
| <input type="checkbox"/> Nieuwsbrief 4 (mei 2001) | |

Naam: dhr. mevr. _____

Adres: _____

Postcode: _____ Woonplaats: _____

Stuur deze bon in een voldoende gefrankeerde envelop naar Railinfrabeheer, projectteam IJzeren Rijn, t.a.v. Esther van Engelen (HGB III C 4.27), Postbus 2038, 3500 GA Utrecht.