



## STICHTING DE GROENE SPORENWOLF

Postadres: Vlonderstraat 13, 6118CZ Nieuwstadt

Email: [info@groenesporenwolf.nl](mailto:info@groenesporenwolf.nl)

Website: [www.groenesporenwolf.nl](http://www.groenesporenwolf.nl)

Rekeningnummer 91.95.25.393 CVB

KVK nr: 12055907

Tel. 046 4853896 of 046 4810132

## INFORMATIEFOLDER NR 5, NOVEMBER 2005

# DE SLAG OM DE NEERVELDSWEG!!!

### Voor wie het spoor bijster is, hier een chronologisch overzicht van de gang van zaken tot nu toe:

Op **24 oktober 2000** beslist de voormalige gemeente Susteren om de overweg aan de Funkelweideweg te sluiten. De overweg aan de Neerveldsweg mag, in opdracht van de gemeenteraad, pas worden gesloten nadat er een ongelijkvloerse kruising als gelijkwaardig alternatief is gerealiseerd.

In de commissievergadering Openbare Werken van **24 november 2004** komt voor het eerst de Neerveldsweg weer in de openbaarheid. Vrij onschuldig wordt er vooral gepraat over het doortrekken van de Neerveldsweg als fietspad, het sluiten van de overweg Neerveldsweg en het veiliger maken van de overweg aan de Stationsstraat in Susteren. De commissie volgt het voorstel van B&W.

Op **29 november 2004** wordt Stichting De Groene Sporenwolf opgericht. Als belangrijkste doelstelling wordt het tegenhouden van het yardspoor genoemd maar de voorgenomen sluiting van de overweg wordt ook per direct bestreden. In zijn algemeenheid wil De Groene Sporenwolf alle negatieve ontwikkelingen in en rondom Nieuwstadt tegenhouden zodat de leefbaarheid behouden of zelfs verbeterd wordt.

In de raadsvergadering van **22 – 23 december 2004** besluit een meerderheid van de gemeenteraad van Echt-Susteren het raadsbesluit uit 2000 in te trekken en de overweg Neerveldsweg toch te sluiten, waarbij de Neerveldsweg doorgetrokken dient te worden als fietspad tot aan de Stationsstraat in Susteren. Lokale partij Democraten Echt-Susteren (DES) dient een motie in om deze weg niet te bewandelen en eerst een goed onderbouwd plan voor te leggen aan de raad (4 voor, 16 tegen). Voor stemden DES, GroenLinks en D'66. Het CDA dient een motie in om akkoord te gaan met de sluiting van de overweg, het fietspad aan te leggen en met alle betrokken partijen verder te onderhandelen over een ongelijkvloerse kruising, waar ook de Vloedgraaf het spoor passeert (16 voor, 4 tegen). Tegen stemden D'66, DES en GroenLinks.

In 't Waekblaad van **13 januari 2005** wordt het voornemen tot sluiting van de overweg bekend gemaakt. Hiertoe moet de Neerveldsweg aan de openbaarheid onttrokken worden, in zoverre die betrekking heeft op de overweg. Tegen dit verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt.

Voorafgaande aan de gemeenteraadsvergadering van **3 februari 2005** maakt de fractie DES bij monde van Jan Cremers gebruik van het vragenuurtje. Naar aanleiding van het besluit van de gemeenteraad in haar vergadering van 23 december 2004 om de belangrijke spoorwegovergang nabij de Neerveldsweg af te sluiten heeft de fractie DES nader onderzoek verricht en is daarbij tot een aantal merkwaardige bevindingen gekomen. Zo ontdekt de partij dat de gemeente Echt-Susteren in maart 2004 zélf heeft voorgesteld om de aanleg van een fiets- en wandeltunnel ter compensatie van de afsluiting van de spoorwegovergang in de ijskast op te bergen. In de vergadering van 23 december 2004 hield het college de gemeenteraad nog voor dat het tunneltje op losse schroeven was komen te staan omdat de betrokken partijen (gemeente Echt-Susteren, ProRail, Waterschap Roer en Overmaas en Natuurmonumenten) niet tot overeenstemming konden komen over het punt wie voor de onderhoudskosten zou moeten opdraaien. Uit de stukken die DES heeft weten op te duikelen blijkt volgens deze fractie dat de gemeenteraad in de vergadering van 23 december cruciale informatie is onthouden en in feite dus voor de gek is gehouden. Met andere woorden: een raadsmeerderheid heeft een besluit genomen op basis van foutieve informatie. Een onverwachte en merkwaardige reactie kwam uit de coalitiehoek: coalitievoorzitter Harry Philipsen (Samenwerking) stelt voor om een raadscommissie in te stellen die de kwestie tot op de bodem moet gaan uitzoeken. Dat onderzoek is er tot op heden nooit gekomen... CDA-raadslid Van Helvert betoogt dat gestreefd moet worden naar het hoogst haalbare: de realisering van een tunnel.



*Helemaal niets mis mee, wachten tot de trein langs is.*

Op **20 februari 2005** organiseert De Groene Sporenwolf een wandeltocht over de Kampweg, door 't Hout, over de overweg Neerveldsweg en langs het spoor terug naar Nieuwstadt. Café De Piep is de uitvalsbasis en tevens kan hier bezwaar worden gemaakt tegen de sluiting van de overweg. Ook hebben bestuursleden dan al enkele zondagen gepost aan de overweg om bezwaren te verzamelen.

Uiteindelijk worden 470 bezwaarschriften (!) aan Burgemeester Schaftenaar aangeboden op **22 februari 2005**.

De gemeenteraad van Echt-Susteren buigt zich in haar vergadering van **17 maart 2005** wederom over de problematiek rond het afsluiten van de spoorwegovergang bij de Neerveldsweg tussen de kernen Susteren en Nieuwstadt. Het punt is op de agenda geplaatst op verzoek van de fracties Democraten Echt-Susteren en GroenLinks. Bijna 1,5 uur wordt er door de volksvertegenwoordigers gedebatteerd over tunneltjes, AHOB-installaties, de rol van ProRail, schadeclaims en fietspaden. De raadsleden zijn in de dagen voorafgaande aan de gemeenteraadsvergadering door De Groene Sporenwolf voorzien van veel aanvullende en zeer belangrijke informatie m.b.t. tot het overwegenbeleid in Nederland (onder meer een recente brief van 15 maart aan de 2e Kamer van Minister Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat). Het hele debat kan worden teruggebracht tot een drietal concrete moties die door diverse fractie worden ingediend. Allereerst is er het initiatiefvoorstel van de fractie DES. Dit houdt kort samengevat in dat het besluit tot de afsluiting van de overweg bij de Neerveldsweg dient te worden ingetrokken en dat deze voorzien dient te worden van een AHOB-installatie en dat het besluit tot de aanleg van een fietspad in de richting van het station in Susteren voorlopig dient te worden opgeschort (7 voor, 16 tegen). Voor stemden DES, GroenLinks, D'66, VVD, PvdA en Kernenbelangen. De coalitie (Algemeen Belang, CDA en Lijst Samenwerking) komt met de volgende motie: het College wordt opgedragen om er bij de Provincie op aan te dringen de spoorwegtunnel hoog op de prioriteitenlijst te plaatsen van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) zodat een landelijke subsidie kan worden verkregen voor de aanleg van de tunnel bij de Vloedgraaf (20 voor, 3 tegen). Tegen stemden GroenLinks en DES. D'66 dient een motie in die inhoudt dat er alles in het werk moet worden gesteld om de spoorwegovergang aan de Neerveldsweg vóór 2006 van een zogenaamde AHOB-installatie te voorzien. Als dat gebeurt wordt de spoorwegovergang als 'veilig' beschouwd en kan hij dus gewoon open blijven (unaniem aangenomen).



*Steek een stokje voor sluiting.*

Op **17 mei 2005** komt de Bezwarencommissie van Echt-Susteren met het advies voor B&W om alle 470 bezwaren niet-ontvankelijk te verklaren: geen enkele bezwaarmaker zou belanghebbende zijn...

In het vragenuurtje voorafgaand aan de raadsvergadering van **19 mei 2005** komt GroenLinks met vragen voor wethouder Maassen. Jos Meeuws wil met name de stand van zaken weten aangaande de voortgang van de twee aangenomen moties uit de vergadering van 17 maart, dan alweer twee maanden geleden. De beantwoording van de wethouder is nogal warrig, zodat GroenLinks op 20 mei dezelfde vragen nog maar eens schriftelijk stelt. De schriftelijke antwoorden staan vol feitelijke onjuistheden, waarna er voor GroenLinks niets anders op zit dan de zaak onder de aandacht te brengen van Wijnand Duyvendak, Tweede Kamerlid voor GroenLinks, en warm pleitbezorger voor het leveren van maatwerk bij het al-dan-niet sluiten van overwegen, daarbij rekening houdende met de recreatieve functie van overwegen. Duyvendak stelt op **23 juni 2005** schriftelijk vragen over de Neerveldsweg aan Minister Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat. De Minister vraagt uitstel van beantwoording gezien de complexiteit en het aanstaande zomerreces.

**30 juni 2005:** een zeer belangrijke raadsvergadering staat op het programma. De gemeenteraad zal bepalen of het advies van de Bezwarencommissie moet worden overgenomen. Men kan dus alsnog bepalen of de 470 bezwaarmakers nog hoop hebben op een positief rechtsgevoel, of niet. De coalitie onder leiding van CDA-er Van Helvert besluit op formele gronden het advies over te nemen en zodoende staan 470 burgers in de kou. GroenLinks probeert het tij nog te keren met een amendement: alle bezwaarmakers wél ontvankelijk verklaren zodat eenieder gehoord moet worden nadat de antwoorden van de Minister bekend zijn. Het mag niet baten. De Groene Sporenwolf heeft dit al zien aankomen en op **28 juni 2005** een



## **STEUN**

### **STICHTING DE GROENE SPORENWOLF**

Bij een donatie van minimaal 10 Euro

**OP CVB REKENINGNUMMER: 91.95.25.393**

**OVV: STICHTING DE GROENE SPORENWOLF**

ontvangt U binnenkort een DVD met radio- en tv-fragmenten, foto's en muziek, aangaande de activiteiten van Stichting De Groene Sporenwolf  
De stichting dankt hierbij alle gulle gevers

verzoek om voorlopige voorziening ingediend bij de Bestuursrechter te Roermond. Hangende behandeling bij de Bestuursrechter mag er geen schop de grond in zolang er nog beroep kan worden ingesteld tegen het niet-ontvankelijk verklaren van de bezwaarschriften.

Op **19 augustus 2005** ontvangt de Bestuursrechter te Roermond het uitvoerig en goed onderbouwd beroepschrift van Stichting De Groene Sporenwolf. Deze wenst alsnog wél ontvankelijk verklaard te worden, zodat er inhoudelijk naar deze zaak gekeken zal moeten worden, en aan het nieuwe beleid van V&W gestand kan worden gedaan.

Eindelijk komen op **24 augustus 2005** de antwoorden van Minister Peijs op de vragen van GroenLinks. Opmerkelijkste uitspraak is wel haar opdracht aan ProRail en de Gemeente om nog eens in overleg met elkaar te treden. Zij wil dat alle opties nog eens opnieuw onder de loep worden genomen om te kijken of er geen andere oplossing mogelijk is. Hieruit blijkt dat zij aan de gang van zaken tot op heden geen schoonheidsprijs kan toekennen. Stichting De Groene Sporenwolf is er als de kippen bij om zich schriftelijk aan te bieden als derde overlegpartner bij dit komende overleg.

De Bestuursrechter nodigt De Groene Sporenwolf en de Gemeente uit om op **13 september 2005** te verschijnen in zake het aangespannen beroep van de Stichting. Na de zitting lijkt de overwinning binnen handbereik. Inhoudelijk is onze zaak zó sterk en het weerwoord van de Gemeente zó zwak dat er bijna geen twijfel over de goede afloop is.

Helaas beslist de Rechter op **19 september 2005** anders: op formele gronden wordt De Groene Sporenwolf ook door de Bestuursrechter niet-ontvankelijk verklaard. Reden is de té ruime formulering van onze doelstellingen in de oprichtingsstatuten. Aan de inhoudelijke kant van deze zaak hoeft hij dan niet eens meer aandacht te besteden.

Op **22 september 2005** buigt de Gemeenteraad zich weer over de kwestie, nadat GroenLinks de Neerveldsweg op de agenda heeft laten plaatsnemen. GroenLinks-fractievoorzitter Jos Meeuws vraagt aan de wethouder onder meer of er inmiddels een datum bekend is waarop het overleg tussen ProRail en de Gemeente gaat plaatsvinden. Ook wijst hij er nog eens nadrukkelijk op dat De Groene Sporenwolf zich heeft aangeboden om met al haar kennis en kunde bij dit overleg aanwezig te willen zijn. Verrassend genoeg deelt wethouder Maassen mede dat de Stichting mag aanschuiven aan de vergadertafel op 5 oktober aanstaande! Een motie van GroenLinks waarin gepleit wordt om het raadsbesluit van 22-23 december 2004 (sluiten Neerveldsweg en doortrekken fietspad richting Susteren) in te trekken en zo de onderhandelingspositie bij het komende overleg met ProRail te versterken haalt de eindstreep niet. Alleen DES, GroenLinks, VVD en PvdA zien het nut van deze motie in.



Positief gestemd en vol goede moed stappen we ( de DGS-bestuursleden Brill, Masthoff, Meeuws, Wetemans en Heuvelmann) op **5 oktober 2005** het Gemeentehuis binnen. Twee personen van ProRail en maar liefst drie wethouders (Maassen, Pustjens en Janssen) zitten reeds bij elkaar. Het heeft er alle schijn van dat de heren reeds een vruchtbaar vooroverleg hebben gepleegd. Paul van Betuw van ProRail is als woordvoerder aangewezen en de Gemeente volgt als een mak lammetje deze organisatie. Bestuurslid Henk Brill haalt alles uit de kast om de tegenpartijen er van te overtuigen dat de overweg helemaal niet dicht hoeft. Slagbomen die bij een naderende trein de gehele overweg afsluiten is voldoende. Tevens is deze oplossing goedkoop, snel te realiseren én voor alle doelgroepen de beste mogelijkheid om het spoor te kunnen passeren en in 't Hout te komen. Maar zowel ProRail als de Gemeente wil slechts meewerken aan een voorziening voor wandelaars bij de Vloedgraaf; die kunnen dan verder langs de Vloedgraaf naar de Amelbergaweg wandelen. Alle andere gebruikers (fietsers, ruiters, scootmobielers, enz.) moeten over de verlengde Neerveldsweg tot aan de Stationsstraat in Susteren. Zelfs als De Groene Sporenwolf vraagt om een risicoanalyse, willen beide partijen daar absoluut niet aan meewerken. Onze bedoeling met dit verzoek is aantonen dat de huidige situatie (na ombouw tot AHOB) veiliger is dan de nieuwe situatie zoals ProRail en de Gemeente die voorstellen, want dan worden veel fietsers gedwongen om van de drukke, smalle en dus onveilige Stationsstraat gebruik te maken. Wij vinden het achteraf vooral een gemiste kans van de Gemeente (lees: coalitie) die alsnog de kant van de burgers had kunnen kiezen maar dit helaas al dan niet bewust heeft nagelaten.

Op **7 oktober 2005** schrijft 2<sup>e</sup> Kamerlid Wijnand Duyvendak (GroenLinks) een brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal. Hij vraagt aandacht voor de steeds meer beperkende recreatiemogelijkheden door onder andere het sluiten van spoorwegovergangen. ProRail wordt wederom kritisch besproken als een organisatie die een eigen definitie heeft van "maatwerk". Zelfs de overweg Neerveldsweg en het teleurstellende overleg van 5 oktober wordt genoemd. Wijnand vraagt aan Minister Peijs om meer de vinger aan de pols te houden bij ProRail. Duidelijk is dat ProRail een eigen koers vaart, los van beleid zoals de Minister dat hoort uit te voeren. Ook op lokaal niveau vraagt Jos Meeuws aandacht voor de kwestie bij B&W en de overige raadsleden. Hij dringt ondermeer aan op de risicoanalyse. Ook heeft hij een duidelijke mening over de complete gang van zaken: beneden alle peil! Dat het wandeltunneltje door ProRail en B&W als een plan wordt beschouwd dat compleet los staat van de Neerveldsweg, is uiterst vreemd te noemen; ProRail en de Gemeente presenteren dit plan namelijk als een alternatief voor de gesloten overweg, hoewel alleen voor wandelaars. Dan praat je toch over één groot plan? Of wordt hier wederom de salamtactiek toegepast: een plan in kleinere stukjes snijden en dit zo door de raad loodsen. Doel van het in twee stukken hakken van het voorstel is dat het dan niet als totaalplan naar de gemeenteraad hoeft. Immers de raad nam in december 2004 al het besluit om de overweg te sluiten en de Neerveldsweg door te trekken

richting Susteren. Daar hoeft dus niet opnieuw een besluit over genomen te worden. De raad moet zich alleen nog uitspreken over de aanleg van het zinloze tunneltje. Stichting De Groene Sporenwolf zal blijven strijden tegen de sluiting van de overweg totdat alle middelen zijn benut óf totdat de Gemeenteraad toch nog tot inkeer komt en inziet dat een AHOB de enige juiste oplossing is.



*Hier moet het tunneltje komen.*

Op **12 oktober 2005** staat in de regionale krant (editie Weert/Roermond) te lezen dat de overweg open zal blijven tot 1 april 2007. Tegen die tijd moet de onderdoorgang bij de Vloedgraaf gerealiseerd zijn. Pustjens en Vrehan hebben dit geregeld bij Minister Peijs. Een schrale troost want het tunneltje zal alleen geschikt zijn voor wandelaars. Vandaar dat De Groene Sporenwolf niet tevreden is met deze toezegging en blijft strijden voor een AHOB. Dan kunnen al le doelgroepen zich makkelijk en veilig verplaatsen tussen Nieuwstadt en Susteren. Deze oplossing zal ook vele euro's minder gemeenschapsgeld kosten. Overigens komt de waarheid nu naar boven: ProRail en de Gemeente hebben op 5 oktober wel degelijk vooroverleg gehad waarbij Pustjens voor uitstel van de sluiting heeft gepleit. Op 13 oktober staat dit krantenartikel ook in de editie Sittard, echter helaas in ingekorte vorm.

Op **13 oktober 2005** buigen de landelijke politieke partijen GroenLinks, VVD, CDA en PvdA zich over de nota "Wandeloffensief" van GroenLinks 2<sup>e</sup> Kamerlid Wijnand Duyvendak. Hij vraagt aandacht voor meer wandelmogelijkheden in Nederland. Juist het afsluiten van overwegen beperkt het recreëren en zodoende zet Wijnand grote vraagtekens bij het beleid van ProRail. Ook de Neerveldsweg wordt door diverse partijen (en door de Minister!) genoemd! Pikant detail is de uitspraak van CDA-er Ger Koopmans: hij pleit voor de goedkoopste oplossing bij de Neerveldsweg namelijk ombouwen tot AHOB. Hiermee schaarde de 2e kamerfractie van het CDA zich dus wél achter de door de Groene Sporenwolf op 5 oktober bepleitte oplossing. Dit staat haaks op het streven van de lokale CDA-ers Pustjens, Vrehan, Van Helvert en Schlössels: sluiting overweg, doortrekken Neerveldsweg tot op de onveilige Stationsstraat en op termijn een voetgangerstunneltje bij de Vloedgraaf. Volgens Koopmans zou er met de ombouw tot AHOB een half tot één miljoen gemeenschapsgeld bespaard kunnen worden! Een meerderheid in de Kamer (CDA, VVD, GroenLinks en PvdA) is van mening dat ProRail op een volstrekt verkeerde wijze bezig is op het gebied van spoorwegovergangen en door de Minister tot de orde moet worden geroepen.

De gemeenteraadsfractie van GroenLinks Echt-Susteren krijgt antwoord op haar op 7 oktober 2005 gestelde vragen naar aanleiding van het 5 oktober overleg. Uit deze beantwoording blijkt dat het college de nieuwe "oplossing" inderdaad in twee stukken gaat hakken: het afsluiten van de overweg en de aanleg van het fietspad Neerveldsweg richting Stationsstraat aan de ene kant en de mogelijke realisering van een onderdoorgang bij de Vloedgraaf aan de andere kant. Voor de sluiting en het fietspad hoeft geen nieuw raadsbesluit genomen te worden. Een onwijze raadsmeerderheid heeft deze blunder immers reeds in de vergadering van 23 december 2004 geaccordeerd. En of dat (voetgangers)tunneltje er überhaupt komt is nog maar zeer de vraag. De reactie van het CDA op deze beantwoording kan zeer interessant worden. Nergens wordt immers expliciet gesproken van een voetgangerstunnel maar veel meer van een ecologische verbinding. Het CDA dreigt met lege handen komen te staan en wordt dus rechtstreeks verantwoordelijk voor de sluiting van de overweg Neerveldsweg zonder gelijktijdig en gelijkwaardig alternatief.



*We hadden graag het bestuur van de Groene Sporenwolf op de foto erbij gehad, Maar dat had daar geen belang bij: het gaat tenslotte om de overweg, niet waar?*

Op **1 november 2005** zijn er wederom door de GroenLinks kamerfractie vragen gesteld aan Minister Karla Peijs aangaande de Neerveldsweg, in het bijzonder over het ontbreken van een risicoanalyse.

### Welke conclusie kunnen we aan bovenstaande verbinden?

Er is niet veel inbeeldingsvermogen voor nodig om tot de conclusie te komen dat de gang van zaken tot nu toe rondom de spoorwegovergang Neerveldsweg buitenproportionele vormen van ridiculiteit heeft aangenomen. Vanaf 2000 is er vijf jaar lang oeverloos gezwetst over het sluiten van een overweg die helemaal niet dicht hoeft! Het zou interessant zijn om dit vijfjarig gepruts eens te kapitaliseren! Van het bedrag dat dan uit de bus komt zou menig betrokkene nog wel eens terecht onpasselijk kunnen worden! Vast staat in elk geval dat de inwoners van Susteren en vooral die van Nieuwstadt bij de huidige stand van zaken de grote verliezers zijn. Vast staat ook dat de voormalige gemeente Susteren en de huidige gemeente Echt-Susteren gedurende het hele proces op een onaantvaardbare wijze aan de leiband van ProRail hebben gelopen. Deze instantie heeft bij dit soort aangelegenheden volstrekt andere motieven dan de lokale bestuurders.

Deze laatste dienen zich onvoorwaardelijk in te zetten voor de belangen van de bevolking terwijl ProRail er blijkbaar een onstuitbaar genoeg in scheidt om deze belangen in onevenredige mate te schaden. Helaas is de Neerveldsweg geen op zichzelf staande kwestie. Op tientallen plaatsen in Nederland zijn dankzij ProRail soortgelijke situaties gecreëerd. En de nationale politiek, de Minister inclusief, blijkt maar geen vat te kunnen krijgen op deze autoritaire staat binnen de staat. Dit kan duiden op machteloosheid van de landelijke overheid maar net zo goed op de blijkbaar onaantastbare hegemonie van de firma ProRail. Hoe het ook zij, het zijn in elk geval de direct betrokken inwoners die de dupe worden van deze niet te tolereren gang van zaken. De tussenstand rondom de Neerveldsweg geeft absoluut geen reden tot juichen. Zoals het er nu naar uit ziet gaat de overweg in 2007 dicht, wordt de Neerveldsweg als fietspad doorgetrokken richting de drukke en dus onveilige Stationsstraat en komt er in de buurt van de Vloedgraaf misschien ooit iets dat moet doorgaan voor een voetgangerstunneltje. Deze flauwekul gaat handen vol geld kosten terwijl niemand hier iets mee opschiet. Het zou de lokale politiek (en met name het CDA) sieren op haar schreden terug te keren, politieke ruggengraat te tonen door toe te geven in het (recente) verleden een fundamentele inschattingsfout gemaakt te hebben en alsnog volledig te gaan voor het openhouden van de spoorwegovergang aan de Neerveldsweg. Alleen bij dat scenario kan er uiteindelijk toch nog gesproken worden van winnaars!

## Nieuwe Yardspoor Nooit poster nodig? Vraag het aan een van de bestuursleden.

### DONATIE

**DANK!!! CHAPEAU!!! DANK!!! CHAPEAU!!! DANK!!!**

Stichting De Groene Sporenwolf heeft onlangs de bezwaarmakers uit de kernen Nieuwstadt en Susteren tegen de voorgenomen sluiting van de spoorwegovergang aan de Neerveldsweg een persoonlijke brief doen toekomen met het vriendelijke doch dringende verzoek om financiële ondersteuning van haar acties. Voornoemde Stichting heeft tot nu toe een tweetal procedures aanhangig gemaakt bij de Rechtbank te Roermond en procederen kost in dit land nu eenmaal handenvol geld. De kans dat de Stichting door zal moeten knokken tot aan de Raad van State is redelijk groot en ook dan zullen er 'dollars' op tafel moeten komen.



De reacties op de "bedelbrief" van Stichting De Groene Sporenwolf waren en zijn hartverwarmend. Nog vrijwel dagelijks stromen de donaties binnen. Als Stichting voelen wij ons door deze sympathieke gestes enorm gesteund in onze strijd om de ongewenste ontwikkelingen in en rond de kern Nieuwstadt tegen te gaan en op de bres te gaan staan voor de leefbaarheid van deze landelijke kern. Wij zijn de mensen die tot nu toe reageerden op onze oproep veel oprechte dank verschuldigd! Die dank willen wij vanaf deze plaats graag overbrengen naar alle gulle gevers. Héél, héél hartelijk dank!!

Maar.....we zijn er nog niet. Omdat de kans groot is dat er nog verder geprocedeerd moet worden (bijvoorbeeld ook m.b.t. het yardspoor) blijven donaties broodnodig. Mensen die alsnog de strijd van Stichting De Groene Sporenwolf willen ondersteunen middels een donatie kunnen dit tot uitdrukking laten komen via rek. nr. 91.95.25.393 van de CVB-Bank. Elk bedrag is welkom, maar mensen die 10 Euro of meer overmaken ontvangen een schitterende één uur durende DVD (filmbeelden, radio-opnamen, foto's e.d.) over Stichting De Groene Sporenwolf en de ontwikkelingen in en rond Nieuwstadt!! Ook de toekomstige donateurs zeggen wij bij voorbaat heel hartelijk dank!!

### OPINIE

Onze Stichting zet zich in voor de leefbaarheid in de kern Nieuwstadt (gemeente Echt-Susteren). De twee belangrijkste speerpunten van haar doelstelling betreffen het openhouden van genoemde overweg én het voorkomen van de aanleg van een yardspoor vanaf NedCar met aansluiting op de spoorlijn Sittard-Roermond. Tegen de overwegsluiting werden destijds 470 bezwaren ingediend en tegen het yardspoor klommen zelfs 710 bezwaarmakers in de pen. De bestuursrechter heeft inmiddels beslist dat het bezwaar van Stichting DGS tegen de niet-ontvankelijkverklaring ongegrond is. Opmerkelijk genoeg maakte de gemeente Echt-Susteren in de Raadsvergadering van 22 september jl. bekend dat er voor DGS een plaats vrijgemaakt wordt aan de onderhandelingstafel met ProRail. DGS kan inhoudelijk meepraten over de vermeende opheffing van de overweg Neerveldsweg. Een nieuwe ronde met nieuw kansen, maar we kwamen op 5 oktober jl van een koude kermiss thuis. Wethouder Pustjens had vooraf (zonder overleg met DGS) zijn zin in een vooroverleg met Prorail doorgedreven en liet de 5 vertegenwoordigers van DGS voor de goede sier naar het gemeentehuis komen. De planning van het yardspoor kreeg zaterdag 10 september j.l. op de economiepagina van de twee Limburgse kranten plots een vreemde wending. In het artikel "Nedcar is nog niet verloren" verklaarde CDA-gedeputeerde Herman Vreken, zelf woonachtig in Nieuwstadt, dat 'de provincie gewoon doorgaat met de aanleg van de spoorlijn'. Raar, maar waar. Moeten de gemeenteraden van Echt-Susteren en Sittard-Geleen daar niet over meebeslissen in november 2005? Worden de ingediende bezwaarschriften, net als bij de Neerveldsweg, in de prullenbak geknikkerd? En hoe zit het met de belofte aan de inwoners van Nieuwstadt, gedaan tijdens de in het dorp gehouden infoavonden, dat noch de yard noch de spoorlijn zullen worden aangelegd als dat voor NedCar niet nodig is?

Belofte maakt schuld. Maar de politiek heeft blijkbaar niets op met ethiek en fatsoen, zo hebben we in Nieuwstadt al vaker vastgesteld. Ons gedupeerde dorp walgt zo onderhand van lokale politici die te pas en te onpas met vochtige ogen lopen te kwaken dat het 'een zwarte dag voor Nieuwstadt' is en vervolgens wel de vermaledijde voorstellen steunen.

Een nieuwe goederenspoorlijn zal geen extra werkgelegenheid opleveren. Het voortbestaan van NedCar zal niet afhangen van dit spoorlijntje voor overslag van auto's door de firma Broekman uit Born. Dit bedrijf ligt nu op een "A-locatie" vlakbij water, spoor en weg. Het is dan ook wrang om te moeten constateren dat de Provincie onlangs alvast 600.000 euro gevoteerd heeft om het industrieterrein bij de sluis in Born (waar Broekman nu zit) te revitaliseren. Vooruitlopend op de lokale besluitvorming krijgt Broekman vooraf een vrijbrief voor vestiging op de yard met afvoer over spoor, hiermee de mogelijkheid tot afvoer over de binnenwateren verliezend. En dat is ook raar. Hoe spoort dit met de Bottleneckactiviteiten om de Bargeterminal uit te breiden zodat grootschalig zogenaamd "Roll On Roll Off"-vervoer van auto's via binnenschepen zal kunnen plaatsvinden? Deze serieuze "opportunity" is terug te vinden in het TNO-rapport "Economisch belang Binnenhavens Limburg", dat eind april is verschenen en met veel tam-tam is gepresenteerd. Tam-tams die nu zwijgen. Steekt er soms meer achter? Het ligt voor de hand dat als de locatie van de nieuwe Railterminal in de gemeente Sittard-Geleen bekend is, de bestaande Railterminal in Born daar naartoe zal verhuizen. Vervolgens wordt het spoorlijntje Sittard-Born opgeheven, hiermee Sittard-Geleen verlossend van een vervelende doorn in het oog én Echt-Susteren opzadelend met een nieuwe?



*De campagne tegen het yardspoor, je komt het overal tegen!!!*

Nieuwstadt's troubadour Mart Moors vergelijkt in zijn lied 'De Nuusjtdat' de tijd van Gelre en Gülick ('toen Nieuwstadt een enclave was') met de actualiteit. Nieuwstadt wordt nu, net als in de Middeleeuwen, afgewurgd van haar omgeving. In dit smalste stukje Nederland kan de yardspoorlijn er echt niet meer bij. De door Gedeputeerde Staten ingezette lobby om de yardspoorlijn te koppelen aan het revitaliseren van de automotive industrie is een valse voorstelling van de werkelijkheid. Echt-Susteren met haar agrarische en recreatieve bestemming krijgt doodleuk de firma Broekman vanuit Born in haar achter-yard met een nieuwe spoorlijn te Nieuwstadt. De 710 bezwaarmakers worden tijdens de voorontwerpfase niet of nauwelijks beantwoord, de uitnodiging voor de inspraakavond van 5 juli jl. wordt de avond van te voren bezorgd. Vervolgens wordt triomfantelijk door Vreken en de wethouders Hanssen (Sittard-Geleen) en Janssen (Echt-Susteren) op de lokale radio rondgebazuind dat slechts 12 be-

zwaarmakers doorgaan naar de volgende ronde, zich niet realiserende dat die 698 overige meningen door de beantwoording van de overheden beslist niet veranderd zijn. Onze Stichting kan de plannenmakers geruststellen: van die 710 bezwaarmakers blijft welgeteld één (bijtvaste) Sporenwolf over die naar de Raad van State stapt. De politiek mag zich ondertussen de volgende vraag stellen: hoeweinig inwoners van Nieuwstadt zijn er eigenlijk vóór sluiting van de overweg en hoeweinig burgers willen het yardspoor?

Nieuwstadt, 1 november 2005

E. Masthoff, voorzitter Stichting De Groene Sporenwolf.

# Wouvekal

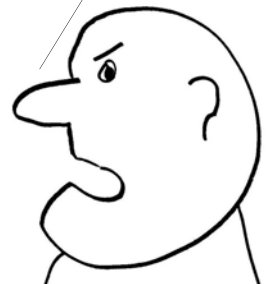
de overweg blijft open tot 1 april 2007

je maakt zeker een grapje?



nee hoor, want tegen die tijd zijn ook al de provinciale verkiezingen geweest.....

grappig.....



**COLOFON** Deze informatiefolder is vervaardigd door leden van en uitgegeven door : **Stichting De Groene Sporenwolf**

**Stichtingsbestuur:**

Chris Beckers, Henk Brill, Marc Crutzen, Corné Heuvelmann, Wil Klinkers, Evert Masthoff, Jos Meeuws, Roel Verstaen en Thijs Wetemans.

*Stichting de Groene Sporenwolf is lid van de Milieufederatie Limburg*