

Raad van de gemeente Beesel
Postbus 4750
5953 ZK REUVER

Gemeente Beesel
INGEKOMEN

19 JAN. 2026

NR.....

Datum
16 januari 2026

Ons nummer
202200751/1/R2

Uw kenmerk

Inlichtingen
[REDACTED] J
070-4264886

Onderwerp
Limburg
Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn"

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 10 februari 2026 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

*Bijlage: nader stuk en reactie d.d. 15 januari 2025 van [REDACTED] J namens Provinciale Staten.

PELS RIJCKEN

Bezorgen met bericht van ontvangst

Afdeling bestuursrechtspraak
van de Raad van State
Kneuterdijk 22
2514 EN DEN HAAG

RAAD VAN STATE INGEKOMEN

15 JAN. 2026

ZAAKNR.

AAN: R2 Nink

BEHANDELD DD:

PAR: Ecl

onze ref. JK/JK/11017672

uw ref. 202200751/1/R2 en 202200424/1/R2

inzake Limburg en Noord-Brabant

Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn"

advocaat

15 januari 2026

Hoogedelgestreng college,

Met het oog op de zitting van 10 en 11 februari 2026 in bovenstaande procedures, breng ik namens Provinciale Staten van de provincies Limburg en Noord-Brabant (hierna: verweerders) een brief van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Venray in het geding (**bijlage** bij deze brief). Een aantal beroepen gaat over (de uitvoerbaarheid van) de afwaardering van de overweg Pelgrimsaan in Smakt. In bijgevoegde brief geeft het college van Venray aan dat zij bereid is om het daartoe benodigde verkeersbesluit te nemen. Desgewenst kan deze brief ter zitting nader worden toegelicht.

Daarnaast reageren verweerders in deze brief nog op het nadere stuk van appellante [redacted] van 21 november 2024 (onder 1 van deze brief) en op het nadere stuk van appellanten [redacted] e.a. van 18 november 2025 (onder 2 van deze brief).

1 Nader stuk [redacted] (d.d. 21 november 2024)

- 1.1 Appellante geeft aan kennis te hebben genomen van de brief van 22 oktober 2024 van verweerders waarin, kort gezegd, aan uw Afdeling is medegedeeld dat de tijdelijke verkeersbestemming bij appellante [redacted], vanwege voortschrijdend inzicht [redacted] meer niet meer nodig zal zijn als bouwterreinen. Appellante stelt geen aanleiding hierin te

zien om haar beroep in te trekken, maar zij kan er wel mee instemmen als haar beroep vereenvoudigd wordt afgedaan en gegrond wordt verklaard met vernietiging van alleen het deel van het bestreden besluit dat ziet op haar percelen als aangegeven in bijlage 4 bij de brief van 22 oktober 2024.

Reactie:

Verweerders stellen voorop dat in de brief van 22 oktober 2024 niet is voorgesteld dat appellante haar volledige beroepschrift zou intrekken, maar slechts de beroepsgrond die ziet op dit onderdeel nu op dit punt geheel aan appellante wordt tegemoetgekomen. Verweerders merken op dat appellante wel instemt met het voorstel om het besluit te vernietigen voor zover het de tijdelijke verkeersbestemming bij haar woning betreft. Mocht deze beroepsgrond dus niet worden ingetrokken, dan zijn partijen het met elkaar eens over het voorstel om het plandeel voor zover te vernietigen.

- 1.2 *Appellante stelt dat het inpassingsplan zo is opgezet dat voor de definitieve regels wordt verwezen naar oude bestemmingsplannen die moeten 'herleven'. Appellante meent dat dit herleven niet mogelijk is, maar met de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt daarbij kijken dat het verwijzen naar oude bestemmingsplannen niet meer aansluit op de juridische realiteit want die bestemmingsplannen vigeerden ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan. Appellante meent dat artikel 4.4 van de planregels onderdeel uitmaakt van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, maar dat de bestemmingen in de oude bestemmingsplannen geen onderdeel uitmaken van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, de verwijzing zou dus niet kloppen.*

Reactie:

Verweerders wijzen op hun reactie onder 1.1 van deze brief, waarin is toegelicht dat partijen het met elkaar eens zijn dat het plandeel dat betrekking heeft op de tijdelijke verkeersbestemming nabij de woning van appellante, vernietigd kan worden. Indien uw Afdeling daartoe overgaat, dan valt het perceel met de – voorheen – tijdelijke verkeersbestemming *buiten* het plangebied. De tijdelijke verkeersbestemming kan dan ook geen onderwerp van discussie meer zijn in de beroepsprocedure van appellante.

Ook als uw Afdeling het betreffende plandeel niet vernietigt, geldt naar de mening van verweerders dat de oude bestemmingen wel degelijk weer van toepassing worden (oftewel 'herleven') vijf jaar na inwerkingtreding van het bestreden inpassingsplan. In artikel 4.4, onder a en b, van de planregels van het bestreden inpassingsplan is dit namelijk geregeld. Ook zijn de oude voor zover relevante bestemmingsplannen opgenomen in bijlage 1 bij de planregels van het onderhavige inpassingsplan. De planregels luiden:

"4.4 Definitieve bestemming

- a. Na het verloop van de in artikel 4.3 lid a gestelde termijn zijn de gronden die aangewezen zijn met de bestemming 'Verkeer-Voorlopig' definitief bestemd conform de bestemmingen die zijn opgenomen in de bestemmingsplannen die vigeerden ten tijde van de vaststelling van dit inpassingsplan;
- b. De bestemmingsplannen zoals genoemd in artikel 4.4 lid a zijn opgenomen in Bijlage 1 van deze regels;"

Het betoog van appellante dat de oude bestemmingsplannen geen onderdeel uitmaken van het overgangsrecht kan dus ook niet worden gevolgd. De hele systematiek van de planregel (artikel 4, lid 4.3 en lid 4.4 van de planregels, gelezen in samenhang met het bepaalde in bijlage 1 bij de planregels) maakt namelijk integraal onderdeel uit van het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Verder wijzen verweerders op het feit dat het bestemmingsplan 'Buitengebied 2018' van de voormalige gemeente Boxmeer, waarin de onderliggende (oude) planregels zijn opgenomen ook gewoon onderdeel uitmaakt van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Land van Cuijk. Het betoog van appellante kan daarom niet slagen.

2 Nader stuk appellanten [REDACTED] e.a. (d.d. 18 november 2025)

- 2.1 *Appellanten wijzen erop dat hun woning verkeerd zou zijn aangegeven op blz. 66 van het verweerschrift. Met de gele pijl in de afbeelding zou namelijk niet de woning, maar hun schuur zijn aangegeven.*

Reactie:

Verweerders erkennen dat de gele pijl op de afbeelding in het verweerschrift op blz. 66 meer is gericht op de schuur dan op de woning. De pijl had meer op de woning gericht moeten worden, omdat de conclusies in de onderzoeken niet over de schuur gaan, maar over de woning zelf. Daar heeft ook nooit een misverstand over bestaan. Ter illustratie: de trillingsmetingen ten behoeve van de opwaardering van de Maaslijn zijn in de woning uitgevoerd en niet in de schuur. In de akoestische onderzoeken is ook steeds de woning meegeteld bij het bepalen van hinder ('Akoestisch onderzoek Maaslijn – Snelheidswijziging goederen' d.d. 29 augustus 2024 en 'Achtergrondrapport Geluid (akoestisch onderzoek)' d.d. 13 augustus 2021).

- 2.2 *Appellanten stellen onder verwijzing naar bijlage 2 bij hun brief dat de geluidbelasting op de woning aan de [REDACTED] te [REDACTED] is gepresenteerd in een rapport en is afgerond op 65 dB. Volgens dit rapport zou deze woning op circa 16 meter van het spoor staan. Appellanten stellen dat hun woning twee keer zo dichtbij het spoor staat, namelijk op 7,58 meter aldus appellanten. Nu het spoor een lijnbron is, neemt de geluidbelasting toe met circa 3 dB bij halvering van de afstand. De geluidbelasting bij hun woning zou op circa 68 dB uitkomen, aldus appellanten. Dat*

hebben appellanten begrepen van een deskundige op dit gebied van ProRail, maar dit zouden berekeningen zijn en het kan dus meer zijn.

Reactie:

In de e-mail van ProRail van 4 juni 2025, zoals overgelegd als bijlage 2 bij het nadere stuk van appellanten, worden de geluidsniveaus 65 dB en 68 dB genoemd. Deze geluidsniveaus hebben niets met het bestreden inpassingsplan van doen. In deze e-mail heeft een deskundige van ProRail appellanten geïnformeerd over het Meerjarenprogramma Geluidsanering (hierna: MJPG), naar aanleiding van hun vragen daarover. De woning van appellanten komt daarvoor niet in aanmerking omdat hun woning niet op de zogenoemde eindmeldingenlijst stond en omdat de geluidbelasting op hun woning niet meer dan 70 dB bedraagt. Op basis van een rapport dat onderdeel is van een definitief saneringsbesluit van 13 april 2017 (kenmerk: IenM/BSK-2017/86480), heeft de deskundige van ProRail berekend dat de geluidbelasting op het huis van appellanten uitkomt op circa 68 dB wanneer het geluidproductieplafond wordt opgevuld (hierna: GPP). Deze berekening is niet gemaakt ten behoeve van het bestreden inpassingsplan, maar om te laten zien dat hun situatie correct is meegenomen in het rapport en hun woning correct is beoordeeld. Er is geen saneringssituatie geweest, omdat de geluidbelasting niet hoger dan 70 dB is. Het klopt overigens, zoals appellanten stellen, dat dit beoordeeld is op basis van een berekening; dat is ook de juiste beoordelingsmethode. Verder bevat de e-mail evenmin nieuwe informatie waarmee het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestreden inpassingsplan in twijfel getrokken zou kunnen worden.

Voor het bestreden inpassingsplan is relevant of de geluidbelasting onder de GPP's blijft. Uit de onderzoeken blijkt dat in de toekomstige situatie – na de opwaardering van de Maaslijn – dat het geval is. Uit tabel 5.1 op blz. 15 van het 'Aanvullend akoestisch onderzoek Maaslijn – Snelheidswijziging goederen' (bijlage 2 bij de nadere reactie van verweerders van 22 oktober 2024), volgt dat sprake zal zijn van een *onderschrijding* van de GPP met 3,1 dB op het referentiepunt nabij de woning van appellanten.

De beroepsgrond van appellanten kan, al met al, niet slagen.

- 2.3 *Appellanten stellen dat wordt aangegeven dat het aantal dB naar beneden zal gaan door de elektrische treinen, maar volgens appellanten blijven de goederentreinen op diesel rijden en die maken juist het meeste lawaai, en er zullen volgens appellanten ook 30% meer goederentreinen gaan rijden, en die zouden vooral in de nacht rijden. Hierdoor zal het aantal dB – vooral in de nacht – toenemen. Ook zou volgens*

appellanten worden gezegd dat de elektrische passagierstreinen stiller zouden worden, maar die zouden zwaarder zijn en zullen harder gaan rijden.

Reactie:

Ook verweerders gaan uit van 30% meer goederentreinen. Die toename vindt in de nacht plaats. Het percentage van 30% dat appellanten aanhalen, is dan ook gecommuniceerd door een deskundige van ProRail en is afkomstig uit het Achtergrondrapport Trillingen van 13 augustus 2021 (tabel 4 op blz. 16). Volgens het achtergrondrapport groeit het aantal goederentreinen tussen Nijmegen en Blerick van 0,06 treinen per uur per richting in de nachtperiode (situatie 2017-2021) naar een geprognosticeerde 0,08 treinen per uur per richting in de nachtperiode. Dat betreft een toename van circa 30%. Appellanten wijzen er terecht op dat de groei in goederenverkeer een autonome ontwikkeling is. De groei is daarom in de MER op dezelfde wijze in zowel de referentiesituatie (zonder de opwaardering van de Maaslijn) en in de projectsituatie betrokken.

In deze beroepsgrond gaat het appellanten echter niet om trillingen, maar om geluid. Een toename van het goederenmaterieel is niet af te leiden uit het akoestisch onderzoek zelf, omdat de huidige situatie niet relevant is in het kader van het bestreden inpassingsplan. Het toetsingskader wordt gevormd door de GPP's, dáár is aan getoetst.

Uit het Achtergrondrapport Geluid (akoestisch onderzoek) d.d. 13 augustus 2021, volgt dat tussen de referentiesituatie en de projectsituatie de volgende verschillen bestaan met betrekking tot het reizigersmaterieel:

- de rijsnelheid van de reizigerstreinen gaat omhoog; en
- de reizigerstreinen worden stiller. De huidige dieseltreinen vallen in categorie 8. De nieuwe geëlektrificeerde treinen vallen in een stillere categorie, namelijk categorie 12.

Deze wijzigingen zijn bepalend voor de verandering in de geluidbelasting en hebben tot gevolg dat het uiteindelijke effect van het project een afname van ongeveer 0,5 dB betreft (ten opzichte van hetgeen is berekend in het Nalevingsverslag 2020, zie blz. 66 van het verweerschrift).

Tot slot wijzen verweerders er nogmaals op dat in het kader van het bestreden inpassingsplan van belang is dat na de opwaardering van de Maaslijn onder de vastgestelde GPP's wordt gebleven. Dat is het geval. Zie in dat verband tabel 5.1 op blz. 15 van het 'Aanvullend akoestisch onderzoek Maaslijn – Snelheidswijziging goederen' (bijlage 2 bij de nadere reactie van verweerders van 22 oktober 2024).

- 2.4 *Appellanten stellen dat de meeste trillingen bij hun woning worden veroorzaakt door de goederentreinen, die vooral in de nacht zouden rijden. Dit blijkt uit de rapportage,*

waaruit volgt dat de trillingsterkte bij de woning hoger is dan bij de andere woningen en nu alleen nog maar hoger zal gaan worden. Dit zou echter onder de grenswaarde blijven, en dat kunnen appellanten niet volgen. De meting is uitgevoerd in de periode van 14-07-2021 t/m 23-07-2021. In deze periode zou volgens appellanten sprake zijn overstromingen in Limburg waardoor er minder treinen reden. Appellanten kunnen niet volgen dat trillingen met minder dan 30% toenemen.

Reactie:

Voor de maximale trillingsterkte (Vmax) zijn de goederentreinen maatgevend. De goederentreinen blijven op dezelfde afstand tot de woning rijden en doen dat met dezelfde snelheid. De Vmax bij de woning van appellanten neemt dan ook niet toe als gevolg van het project (zie de nota 'Impact snelheidsprofielen op trillingsonderzoek MER en PIP Maaslijn', bijlage 1 bij de nadere reactie van verweerders van 22 oktober 2024). Verder geldt dat zowel de Vmax als de gemiddelde trillingsterkte (Vper) onder de grenswaarden uit de Beleidsregel trillinghinder spoor blijven.

De stelling van appellanten dat er minder (goederen)treinen zouden rijden door de overstroming, en dat er daardoor geen goede metingen van de trillingen uitgevoerd konden worden, kan niet worden gevolgd. Na verificatie van de meetresultaten bleek namelijk dat er geen sprake was van significant minder treinverkeer en dat er voldoende treinen zijn gemeten om wel degelijk betrouwbare uitspraken te doen over de verwachte trillingen (zie de eerdere reactie onder punt 12.2 van het verweerschrift). Verweerders lichten dit in deze brief nader toe.

Tussen 13 en 15 juli 2021 is er veel regen gevallen, voornamelijk ten zuiden van Limburg. Dit leidde tot overstromingen langs de Geul en de Maas. De Maas overstroomde tot aan Roermond.¹

In de tabel hieronder zijn de passages over het spoor langs de woning van appellanten weergegeven die ProRail heeft geregistreerd rond de periode van de metingen van Movares voor het trillingenrapport.

Datum (in 2021)	Metingen Movares	Aantal passages goederentreinen	Aantal passages reizigerstrein
12 juli			76
13 juli		3	76
14 juli	x	2	78
15 juli	x	2	78
16 juli	x	2	76
17 juli	x		72

¹ Zie [J] e.a., 'Juli 2021 overstroming en wateroverlast in Zuid-Limburg. Eerste bevindingen voor Valkenburg, Geulmonding, Roermonding en Eygelshoven', Deltares, 26 april 2022.

18 juli	x		68
19 juli	x		76
20 juli	x	2	77
21 juli	x	2	78
22 juli	x	2	78
23 juli	x		80
24 juli		2	72
25 juli			68
26 juli			79
27 juli		3	76
28 juli		2	81
29 juli		2	80
30 juli			77
31 juli		1	72
1 augustus		1	68

Er is geen afwijkend patroon in het treinverkeer te zien rond de overstromingen tussen 13 en 15 juli 2021. Het goederenverkeer rijdt niet dagelijks langs de woning van appellanten. Dat is een normaal patroon.

- 2.5 *Appellanten stellen dat de woning niet is opgenomen in een saneringsplan, omdat deze niet op de eindmeldingslijst stond. Appellanten menen dat dit te maken heeft met het feit het eigendom was van de NS, daarom zou er geen onderzoek zijn gedaan naar het aantal dB en of deze woning in aanmerking zou komen voor isolerende maatregelen. Appellanten zouden graag zien dat provinciale staten/ProRail hier alsnog naar kijken, zodat aan de woning maatregelen genomen kunnen worden om de geluidshinder in de nacht door de goederentreinen naar beneden te kunnen brengen.*

Reactie:

In de voorbereidingsfase van het bestreden inpassingsplan zijn omwonenden geïnformeerd over het project en de eventuele gevolgen ervan. Zo ook appellanten. In de gesprekken is het MJPG ter sprake gekomen. Dat volgt ook uit de reactie onder 2.2 van deze brief. Hoewel het MJPG geheel losstaat van het bestreden inpassingsplan, heeft de deskundige van ProRail toegelicht waarom de woning van appellanten geen onderdeel is van het saneringsprogramma. Appellanten hebben de e-mail van de deskundige van 4 juni 2025 waarin dit is uitgelegd, bij hun nadere reactie gevoegd.

Voor de onderhavige procedure over het bestreden inpassingsplan, is relevant dat na de opwaardering van de Maaslijn onder de vastgestelde GPP's wordt gebleven. Zie in dat verband tabel 5.1 op blz. 15 van het 'Aanvullend akoestisch onderzoek Maaslijn – Snelheidswijziging goederen' (bijlage 2 bij de nadere reactie van verweerders van 22

oktober 2024). Daarom behoeven in het kader van het bestreden inpassingsplan geen akoestische maatregelen voorgeschreven te worden.

- 2.6 *Appellanten stellen dat de elektrificatie van het spoor zowel positieve als negatieve effecten heeft voor de gezondheid. De belangrijkste voordelen zijn volgens appellanten minder luchtvervuiling door uitlaatgassen en minder geluidsoverlast van dieseltreinen, maar de nadelen zijn volgens appellanten de mogelijke blootstelling aan elektromagnetische velden (EMV) van bovenleidingen en de impact van trillingen.*

Reactie:

De door appellanten genoemde nadelen ten aanzien van de elektromagnetische velden kunnen verweerders niet volgen. Onder punt 12.9 van het verweerschrift is toegelicht dat wordt voldaan aan de ICNIRP-richtlijn en dat daarom ook geen negatieve effecten op de gezondheid zijn te verwachten. Ten aanzien van de trillingen wordt verwezen naar de reactie onder 2.4 van deze brief.

- 2.7 *Appellanten willen graag 1) plaatsing van isolatie voor trillingen onder de rails of het aanbrengen van dempingssystemen om de trillingen te verminderen die onze woning aantasten en zeker daar er 30% meer goederentreinen zullen gaan rijden. Of als de trillingen daardoor minder zullen worden: de overgang afsluiten en het beton bij de overgang verwijderen, zodat de trillingen hierdoor minder zullen worden. Daarnaast willen appellanten 2) geluidsisolatie in of aan de woning, door het isoleren van ons dak of andere geluidsdempende maatregelen of hier een vergoeding voor, zodat appellanten dit zelf uit kunnen laten voeren als dit mogelijk is voor een Rijksmonument. Appellanten willen 3) schadevergoeding door gezondheidsklachten als gevolg van de elektrificatie. Appellanten willen 4) vergoeding voor horizonvervuiling en willen planschadevergoeding. Appellanten willen 5) compensatie voor de schaduw die de paal zal geven, waardoor de opbrengst minder zal zijn, dat wij hiervoor een compensatie kunnen ontvangen.*

Reactie:

In de reactie op het eerste punt, zoals toegelicht onder 2.4 van deze brief, is er geen reden om maatregelen te treffen ten aanzien van trillingen. In reactie op het tweede punt, zoals toegelicht onder 2.5 van deze brief, is er geen aanleiding om isolerende maatregelen voor geluid te treffen bij de woning van appellanten. In reactie op het derde punt van appellanten, zoals eerder toegelicht onder 2.6 van deze brief, worden er geen gezondheidsproblemen verwacht als gevolg van de elektrificatie. In reactie op het vierde en vijfde aangedragen punt, het staat appellanten vrij om een planschade-nadeelcompensatieverzoek in te dienen mochten zij menen enig nadeel te ondervinden van het project, bijvoorbeeld door waardedaling van de woning of opbrengstenderiving.

3 Afsluiting

Tot slot bericht ik u dat ik – in verband met ouderschapsverlof – niet aanwezig kan zijn op de zitting van 10 en 11 februari 2026. Mijn kantoorgenoten mrs. [REDACTED] en [REDACTED] verweerders daarom ter zitting vertegenwoordigen.

Hierbij laat ik u ook weten welke personen nog meer namens verweerders, dan wel ProRail (uitvoerder van het project), ter zitting aanwezig zullen zijn:

- [REDACTED] (teammanager omgevingsrecht bij de provincie Limburg);
- [REDACTED] (projectmanager wegaanleg bij de provincie Limburg);
- [REDACTED] (programmamanager bij de provincie Limburg);
- [REDACTED] (beleidsmedewerker bij de provincie Noord-Brabant);
- [REDACTED] adviseur trillingen);
- [REDACTED] MSc (adviseur ecologie en natuurwetgeving);
- [REDACTED] (vakspecialist omgevingseffecten bij ProRail);
- [REDACTED] (vakspecialist overwegen bij ProRail);
- [REDACTED] (omgevingsmanager bij ProRail);
- [REDACTED] (vakspecialist planologie en jurist bij ProRail).

Voor de door u aan deze brief te besteden aandacht zeg ik u mijn dank.

Met de meeste hoogachting,

[REDACTED]

Bijlage

Provincie Limburg
t.a.v. gedeputeerde J.J.M. Kuntzelaers
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Ruimtelijke ontwikkeling
Raachuisstraat 1
Postbus 500, 5800 AM Venray
Telefoon (0478) 52 33 33
Telefax (0478) 52 32 22
E-mail gemeente@venray.nl
Internet www.venray.nl
KvK-nummer 14132389

IBAN NL20 BNGH 028 5028 383 (belastingen)
IBAN NL11 BNGH 028 5008 757 (algemeen)
BIC BNGHNL2G

Datum 13 januari 2025
Ons kenmerk Overweg Smakt Maaslijn
Pagina 1 van 2

Behandeld door 
Datum uw brief -
Uw kenmerk -

Onderwerp Voornemen verkeersbesluit afwaarderen overweg Smakt

Geachte gedeputeerde Kuntzelaers,

In het kader van de opwaardering van de Maaslijn zijn langs het spoortracé diverse overwegmaatregelen voorzien om de veiligheid op en rond deze overwegen in de toekomstige situatie te waarborgen. Ook voor de spoorwegovergang aan de Pelgrimslaan in Smakt (gemeente Venray) zijn maatregelen gepland. Deze spoorwegovergang zal worden afgewaardeerd naar een overweg uitsluitend voor langzaam verkeer. Voor deze afwaardering is een verkeersbesluit noodzakelijk.

Eerder, in 2023, heeft ProRail het college verzocht om het verkeersbesluit tot afwaardering te nemen. Het besluit is nog niet genomen, maar gelet op de geplande zittingen van 11 en 12 februari 2026 bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de beroepen tegen de inpassingsplannen voor de opwaardering van de Maaslijn, wil het college eventuele onduidelijkheid hierover wegnemen.

Het college is voornemens om het verkeersbesluit tot afwaardering van de spoorwegovergang aan de Pelgrimslaan te nemen en doet deze toezegging aan Provinciale Staten van Limburg en Noord-Brabant. Met de betrokken partijen en de omgeving wordt in goed overleg gewerkt aan de voorbereiding van het verkeersbesluit. Het besluit wordt genomen nadat er overeenstemming is bereikt over een volwaardige omleidingsroute en de daarbij behorende financiële afspraken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders

de burgemeester,

de secretaris,

M.C. Oudehaag

14 J

E.G.J. Voorn

14 J

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

Toelichting rollen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Bij deze vlakken is in sommige gevallen ingevuld welke rol wordt vervuld door het betreffende gegeven. Het cijfer dat hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende rol in onderstaand overzicht.

3 Adres

4 Mailadres

5 Telefoonnummer

14 Handtekening