



Aan: het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venlo
Van: fractie EENLokaal / Leon van den Beucken
Schriftelijke vragen ex. artikel 35 reglement van orde
Belfeld, 11 januari 2026

Onderwerp: Stand van zaken en impact Maaslijn binnen gemeente Venlo

Lange tijd geleden werd bekend dat de Maaslijn aangepakt zou gaan worden. Daar waar eerst nog gedacht werd aan verdubbeling van de spoorlijn is nadien besloten de Maaslijn te elektrificeren en slechts hier en daar spoorverdubbeling toe te passen. Dit staat bekend als fase I. Vele jaren werd de Maaslijn telkenmale opgeschoven vanwege oplopende kosten en moest de Provincie haar deel opplussen.

De voorbereidingen van de werkzaamheden zijn nu evenwel echt begonnen. De aanleg van elektriciteitsbogen (op dubbel spoor basis) en alles wat daarbij hoort is geen “ver van mijn bed show” meer maar zal spoedig werkelijkheid worden. Van de impact hebben de meeste inwoners nog geen idee, maar EENLokaal weet al langer dat deze niet gering zal zijn. Vanaf het station Venlo is de Maaslijn reeds geëlektrificeerd. De meeste impact zal echter in Belfeld, Steyl en Tegelen en mogelijk Venlo-Zuid te verwachten zijn. Vooral in Belfeld lijkt de ruimte krap.

Onze fractie heeft al die tijd de vinger aan de pols gehouden en op gepaste momenten inbreng geleverd en vragen gesteld. Dit is het juiste moment om de thermometer voor wat betreft het baanvak van de Maaslijn dat door onze gemeente voert, weer in de materie te steken.

Zo heeft EENLokaal in september 2021 tijdens een raadsconsultatie [Opwaardering Maaslijn: Provinciaal Inpassingsplan en Mileueffecten rapportage](#) al een aantal zorgen en aandachtspunten meegegeven.



In Belfeld centrum is de plek krap, de Maaslijn zal zeker impact hebben. Op de afbeelding is ook het noodviaduct, de “Belfeldse rammelkast” zichtbaar. FOTO beschikbaar gesteld door [Dutch MarkyMark](#).

Vraag 1

Zijn er gesprekken – door Provincie / ProRail met de gemeente gehouden over de ruimtelijke gevolgen van de Maaslijn, mitigerende maatregelen en is er al duidelijk in hoeverre er rekening is gehouden met de door EENLokaal genoemde punten in de aangehaalde raadsconsultatie?

Vraag 2

Wanneer wordt de gemeente Venlo en de inwoners en dorps- en wijkraden – met name die van Belfeld, Steyl en Tegelen – door ProRail en de provincie geïnformeerd over de voortgang en de impact van het project Maaslijn? Welke rol heeft de gemeente hierin? Graag toelichten.

Vraag 3

Wordt er - bijvoorbeeld ter hoogte van de Stationsstraat Belfeld, het viaduct en Schoolstraat - rekening gehouden met enkele (aangepaste) elektriciteitsmasten in plaats van complete bogen/portalen, om de impact te beperken? Zo nee, waarom niet? Is het college bereid dit met ProRail, de Provincie en het Rijk te bespreken?

Ter hoogte van de Schoolstraat is aan de westzijde bedrijvigheid en er komt er wellicht nog een vestiging bij. De inwoners vrezen voor geluidsoverlast en daarbij wordt het zicht op het spoor ook niet fraaier met de elektriciteitsportalen en de bedrading. Tevens zal het treinverkeer op termijn toenemen en zullen treinen sneller rijden en het geluid op de hallen mogelijk weerkaatsen. Deze (extra) weerkaatsing wordt in de vergunningaanvraag van een nieuw initiatief vrij gering geschat. EENLokaal wil dat er in Belfeld integraal met het project Maaslijn gekeken wordt naar mogelijke oplossingen voor geluid, uitzicht en groeninpassing aan de oostzijde van het spoor, met name ten faveure van de omgeving Schoolstraat.

Maatregelen zijn ook mogelijk op het grondgebied van ProRail/NS. Namelijk over een traject langs het spoor vanaf de “d’n Boag” c.q. de plek van het voormalig tankstation (de GeVe) tot en met de noordrand van de Pannenberg. Hier zou een extra groeninpassing moeten komen voor de inwoners, ter mitigatie en onttrekken van zicht op treinverkeer en tevens de aanwezige en mogelijk te vestigen bedrijvigheid. Daarbij is samenwerking en mogelijk co-financiering van toepassing. Ook de gemeente heeft hier dus een belangrijke rol, naar de mening van EENLokaal.

Vraag 4

Is het college met EENLokaal van mening dat de bovengenoemde ontwikkelingen een uitgelezen kans vormen om aan de oostzijde van de Maaslijn een groeninpassing toe te passen voor de leefbaarheid van Belfeld? Zo nee, waarom niet?

Vraag 5

Is het college van plan om gesprekken met de provincie, ProRail en bedrijven te voeren om samen te komen tot een veel betere groeninpassing van het traject “de Boag tot aan de noordzijde van bedrijventerrein de Pannenberg? Wil de gemeente de trekkende rol spelen? Zo nee, waarom niet? Graag uitgebreid onderbouwen.

In 2016 hebben we reeds een zienswijze ingediend op het NRD / Maaslijn. En in augustus 2021 kwam er nieuwe actie. De [beantwoording door de provincie op de zienswijzen Maaslijn door Leon van den Beucken](#) van augustus 2021 heeft een aantal zaken opgeleverd. Er waren 8 zienswijzen ingediend. De beantwoording is in 12 delen te lezen in DOC 00157571. Dat betreft pagina 54/133 t/m 57/133.

Vraag 6

Is er bij eventuele gesprekken met de gemeente (zie ook vraag 3) dat er afgeweken gaat worden van de beantwoording van de zienswijzen? Zo ja, welke en wat is de eventuele reactie en actie van de gemeente Venlo?

Vraag 7

Zijn er nog nieuwe ontwikkelingen betreffende andere zaken, zoals transformatorhuisjes en natuurcompensatie in het traject Maaslijn binnen onze gemeentegrenzen?

Een van de toonaangevende elementen is het spoorviaduct in Belfeld. Deze wordt ter plekke (d'n Baog genoemd). Het betreft hier een noodviaduct dat vlak na de oorlog is vervaardigd. Het is al bijna 80 jaar een doorn in het oog en een aanslag op het oor is ter plekke in het centrum van het dorp. Foeilelijk, het geeft een hels kabaal en schrikreacties bij treinpassage en veroorzaakt trillingen en scheuren. Vanuit politiek, dorpsraad en inwoners is hier al vele malen over geklaagd en om aandacht gevraagd gedurende decennia. Volgens EENLokaal zou de opwaardering van de Maaslijn ook kansen bieden om meteen dit viaduct aan te pakken. In de beantwoording van de zienswijzen werd aangegeven door de provincie dat ze deze kans niet zouden aangrijpen om het gedrocht te vervangen of aan te passen.



Het noodviaduct van Belfeld: doorn in het oog en aanslag op het oor

Vraag 8

Heeft de gemeente over dit noodviaduct nog (nieuwe) gesprekken gevoerd in het kader van de opwaardering van de Maaslijn en zo ja, is het college bereid om te (blijven) pleiten voor verbetering van de situatie? Zo nee, waarom niet?

De opwaardering van de Maaslijn bestaat uit twee fases:

Fase I: : Elektrificatie en beperkte spoorverdubbeling: sneller, schoner en betrouwbaarder vervoer

Fase II: Meer of volledig dubbelspoor en eventueel toevoeging van twee treinstations: Greenport-Grubbenvorst en Belfeld

Eerder werd al een quickscan gedaan naar enkele mogelijke treinstations aan de Maaslijn, dat was nog voordat de elektrificatie de “voorrang” kreeg op spoorverdubbeling.

Fase II is voor langere termijn. Voor beide toekomstige treinstations is in januari 2025 een motie [Positieve-grondhouding-meer-stations](#) aangenomen, die tijdens het Mobiliteitsplan werd ingediend.

Volgens de beantwoording van de zienswijze is aangegeven dat er ruimte gereserveerd is voor een tweede (deel) spoor aan de oostzijde van het huidige hoofdspoor te Belfeld. De opstellingen van masten zou zoveel mogelijk aan de westkant gaan geschieden. Verdere voorwaarden voor inpassing van een eventuele toekomstige treinhalte in Belfeld (niet in voormalige stationsgebouw, maar meer in het

centrum) waren toen niet bekend. Om een dergelijke ontwikkeling mogelijk te maken moet je nu al over ruimte en percelen beschikken, die ook verwevenheid met het centrum van Belfeld mogelijk maken.

Vraag 9

Is de gemeente bekend met de ruimte en de grondposities die nodig zijn voor een inpassing voor een toekomstige treinhalt en is daar grondverwerving voor nodig? Is de gemeente hier op dit moment mee bezig, zijn daar gesprekken over met ProRail en de provincie? Zo nee, waarom niet?

Dan zijn er nog drie belangrijke elementen met een grote historische, monumentale waarde. De eerste bevindt zich precies op de gemeentegrens met Beesel en het betreft hier een unieke historische spoortunnel. De tweede betreft het oude station van Belfeld met grote monumentale waarde. De derde betreft de spoortunnel die Steyl en Tegelen scheidt.



Historische spoortunnels Belfeld/Reuver en Tegelen/Steyl

Vraag 10

Heeft de gemeente nog gesprekken met provincie en ProRail over deze 3 monumenten en is er (inmiddels) sprake van ingrepen die deze monumenten in gevaar kunnen brengen?

De Zuidelijke Maaslijn heeft te maken met treinen die bestaan uit locomotieven die ketelwagons ammoniak (als reststroom van ECI-Nitrogen) trekken. Door onze wijken en kernen. Daar hebben we als gemeente(raad) de afgelopen jaren vaker over gesproken en gevonden. We vragen ons af of er (inmiddels) een relatie is tussen de ingrepen en de elektrificatie van de Maaslijn.

Vraag 11

Zijn er nieuwe ontwikkelingen of feiten omtrent het vervoer van ammoniak over de Zuidelijke Maaslijn in relatie tot de ingrepen voor elektrificatie van de Maaslijn? Heeft het college nog steeds gesprekken met ProRail en de provincie om de ammoniakstromen af te bouwen? Zo nee, waarom niet?

Fractie EENLokaal
Leon van den Beucken

