



GEMEENTEBESTUUR

de heer Van den Beucken
fractie EENLokaal

uw kenmerk
uw brief d.d. 11 januari 2026

ons kenmerk 629453
behandelaar Werken en bereikbaarheid
telefoonnummer 14 077
contact www.venlo.nl/contact
collegebesluit d.d. 10 februari 2026
bijlage(n) -

onderwerp Beantwoording art. 35 RvO vragen Stand van zaken en impact Maaslijn binnen gemeente Venlo

Geachte heer Van den Beucken,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief delen wij u het volgende mede.

Zoals door u aangehaald in de inleiding kent het project van de Maaslijn een actuele project-scope, maar ook een lange termijn ambitie gericht op groei naar verbindingen met IC-kwaliteiten tussen Zuid- en Oost-Nederland.

De actuele projectscope is gericht op elektrificatie en versnellingsmaatregelen (een paar korte spoorverdubbelingen verspreid over het gehele tracé). Deze fase is nu in uitvoering. De scope ligt al jaren exact vast.

De lange termijn ambitie behelst een uitgebreide verdubbeling van de Maaslijn zodat er over het gehele tracé een sneltrein/intercity kan rijden. We pleiten als gemeente Venlo veelvuldig voor deze cruciale noord-zuid spoorverbinding, maar deze ambitie van de Maaslijn is nog niet opgestart door het Rijk dan wel de Provincie. Projectoverleggen hebben evenmin plaatsgevonden. We kunnen derhalve geen gedetailleerde antwoorden over de volledige verdubbeling geven.

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?

Antwoord vraag 1

De actuele projectscope is nu in uitvoering. De scope ligt al jaren exact vast. Daarvoor is in 2020-2021 een uitgebreid Provinciaal InpassingsPlan (PIP) en MilieuEffectRapport (MER) opgesteld. Dit PIP, dat eind 2021 door Provinciale Staten van Limburg en Noord-Brabant is vastgesteld, kende een breed participatieproces, waarbij veel overleg is gevoerd met betrokken partijen, waaronder de gemeente Venlo.

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.

Antwoord vraag 2

ProRail en de aannemer Swietelsky Rail Benelux zijn als projecttrekkers van de elektrificatie primair verantwoordelijk voor de externe communicatie van het project; niet de gemeente(n). De gemeente(n) worden op gezette tijden door de omgevingsmanager van ProRail geïnformeerd over de elektrificatie (fase 1). Voor de informatievoorziening naar de omwonenden hebben zij diverse communicatiekanalen in het leven geroepen. Bijvoorbeeld de websites [Bouwapp van de Maaslijn](#) en [Spoorwerk in mijn buurt van ProRail](#)

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?

Antwoord vraag 3

Bij de voorbereiding van de huidige elektrificatie hebben we de Provincie Limburg meegegeven om daar waar nodig aangepaste bovenleidingsmasten te overwegen. Hoe dit in de uitvoering precies wordt toegepast is aan de verantwoordelijke spoorbeheerder ProRail en de aannemer.

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?

Antwoord vraag 4

Voor de huidige projectscope van de elektrificatie c.a. is een MilieuEffectRapport (MER) opgesteld; een zeer uitgebreid onderzoek naar veel milieuaspecten. Daarin zijn ook de aspecten akoestiek, flora en fauna onderzocht. Deze MER is samen met het PIP eind 2021 door de Provinciale Staten van Limburg en Noord-Brabant vastgesteld.

Voor de eventuele toekomstige spoorverdubbeling zal de Provincie dan wel het Rijk weer een ruimtelijke procedure moeten doorlopen. Ook daar zullen dergelijke onderzoeken weer uitgebreid aan de orde komen. Daaruit zal moeten blijken hoe groeninpassing en leefbaarheid in Belfeld vorm krijgen.

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.

Antwoord vraag 5

Voor de huidige projectscope (elektrificatie c.a.) ligt de scope al jaren vast, en kan er niets meer gewijzigd worden. Voor een toekomstige verdubbeling zal de betreffende initiatiefnemer een participatietraject moeten doorlopen. Dit is in de Omgevingswet geborgd. Daarbij zullen wij als gemeente een integraal wensbeeld vanuit Venlo neerleggen. Daar kunnen de door u genoemde aspecten mogelijk bij worden meegenomen c.q. afgewogen.

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?

Antwoord vraag 6

De Provincie heeft ons met de Nota van Antwoord persoonlijk geïnformeerd over de beantwoording op onze eigen zienswijzen. Het is niet gebruikelijk dat de Provincie mededeelt wie welke zienswijze heeft ingediend en of (en hoe) hiervan afgeweken wordt.

Vraag 7

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

Antwoord vraag 7

Voor de huidige projectscope (elektrificatie c.a.) zijn geen nieuwe ontwikkelingen bekend bij de gemeente Venlo. Voor de verdere verdubbeling is nog geen initiatief gestart.

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?

Antwoord vraag 8

In de planfase van de huidige projectscope (elektrificatie c.a.) hebben we het door u vermelde probleem met 'd'n Baog' in Belfeld een paar keer benoemd. Bij de beantwoording van de zienswijzen heeft de provincie echter aangegeven dat uit onderzoek blijkt dat er geen technische noodzaak is om het viaduct te vervangen. Op het gebied van geluid voldoet het spoorviaduct ook aan de wettelijke kaders. Daarop hebben we geen verdere actie ondernomen.

Voor een verdere verdubbeling is nog geen initiatief genomen en daarmee ook nog geen plan of studie gemaakt.

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?

Antwoord vraag 9

Wij zijn niet bekend met de benodigde grondposities voor het inpassen van een eventueel toekomstig station in Belfeld.

Een eventueel station Belfeld zou onderdeel uit kunnen maken van een toekomstige verdere opwaardering en verdubbeling Maaslijn. Dergelijke initiatieven beginnen met een visie en daaraan gekoppelde lobby. Bij de Spoorvisie Venlo 2030 hebben we aangegeven de kansen voor station Belfeld in de gaten te houden. Daartoe benoemen we de verdubbeling van de Maaslijn inclusief station Belfeld op gezette tijden bij besprekingen over landelijke en regionale OV-visies. Pas als de agendering van het station gelukt is komen aspecten als grondverwerving en mogelijke inpassing in beeld.

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?

Antwoord vraag 10

In onze zienswijze op de elektrificatie hebben we de Provincie meegegeven bij de plaatsing van bovenleidingsportalen rekening te houden met monumenten op/langs het spoor.

Als er een initiatief wordt genomen met verdere verdubbeling zullen we dit item opnieuw agenderen. Maar voor een verdubbeling moeten de viaducten toch kritisch worden onderzocht, omdat deze nu slechts geschikt zijn voor enkelspoor.

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?

Antwoord vraag 11

Zoals in de brief van 15 juli 2022 van de Burgemeester aan uw raad vermeld hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Min IenW), de Provincie Limburg en OCI Nitrogen op Chemelot een ammoniakconvenant gesloten. Het doel van dit convenant is het beheersen van het vervoer van ammoniak per spoor van OCI Nitrogen van/naar Geleen, én het behouden van het maatschappelijk draagvlak voor dit vervoer. Dit convenant kent een looptijd tot eind 2026. In het tweede kwartaal van 2026 zal een evaluatie starten. Bij (het opstellen van) dit convenant zijn we als gemeente niet primair betrokken; We worden wel geconsulteerd en geïnformeerd.

Onlangs zijn we door de provincie geïnformeerd over de te verwachten cijfers van ammoniak-vervoer over de spoorlijn Geleen-Venlo voor 2026. De cijfers die OCI afgeeft komen overeen met de maximumaantallen uit het convenant (2300 ketelwageneenheden). Dit is een toename ten opzichte van de aantallen die in 2025 zijn vervoerd. De reden daarvoor is de sluiting van een aantal fabrieken op het Chemelot-terrein die tot voor kort ammoniak afnamen van OCI. Aangezien het nauwelijks mogelijk is om de ammoniakfabriek tijdelijk stil te leggen, zal er meer moeten worden afgevoerd naar afnemers in het buitenland.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

de burgemeester

Twan Beurskens

Antoin Scholten