



Aan: Het college van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Venlo

Van: Fracties CDA, EENLokaal, VVD  
Jos Hoezen, Leon van den Beucken & Inge Simons

Betreft: Vragen ex. Artikel 44 reglement van orde

Belfeld 3-4-2019

Geacht college,

### **Onderwerp: akkoord elektrificatie en gedeeltelijke verdubbeling Maaslijn**

Gisteren vernamen de fracties EENLokaal, CDA en VVD het goede nieuws over het akkoord tussen de provincie Limburg, het Rijk, spoorbeheerder Prorail en de provincies Noord-Brabant en Gelderland inzake het project Maaslijn. Dit akkoord voorkomt dat de gedeeltelijke spoorverdubbeling en het elektrificeren niet door zou gaan.

Wij zijn daarover bijzonder verheugd want de Maaslijn verdient een flinke opwaardering, zodat de treinen niet meer overvol zijn en op tijd kunnen rijden. En daarbij schoner, goedkoper en comfortabeler rijden. Goed voor onze gemeente, goed voor de regio, goed voor Limburg.

Een zeker dieptepunt, behalve de vertraging van het project in de algemene zin, is toch wel het schrappen van de treinhalte Grubbenvorst-Greenport Venlo geweest. Dat station verkeerde in vergevorderd stadium. Niet alleen trof dit de inwoners van Grubbenvorst, maar ook de mensen die in het Greenport gebied werken.

Door de overeenkomst ontstaat voor de provincie een (wat) andere situatie voor Limburg voor wat betreft de bijdragen aan de tekorten en ook aan de risicoprofielen in de toekomst.

#### **Vraag 1**

**Is het college bereid om bij betrokkenen opnieuw te (blijven) pleiten voor een zo snel mogelijke realisatie van treinhalte Grubbenvorst-Greenport nu het tijdspad van de opwaardering van de Maaslijn vooruitgeschoven is?**

In Limburg zijn enkele nieuwe treinstations een ambitie, waarvan er enkele (Baexem, Haelen) weer zijn geschrapt. Op de langere termijn is de heropening van treinhalte Belfeld, op een andere plek dan voorheen, opgenomen gebleven als ambitie om de Maaslijn mede op te waarderen.

#### **Vraag 2**

**Welke gevolgen heeft dit akkoord voor het tijdstip dat treinhalte Belfeld overwogen kan gaan worden en is het college bereid te blijven pleiten voor deze treinhalte?**

Het dorp Belfeld heeft een serieus en langdurig probleem. Dat is het spoorviaduct in Belfeld, genaamd "den Boag". Het is het oorspronkelijke noodviaduct, waar het dorp al vele decennia mee opgezadeld zit. Het is niet alleen een visueel gedrocht. Het stalen viaduct maakt een hels kabaal als de trein passeert, wat vooral impact heeft voor de omwonenden en verkeersdeelnemers ter plekke. De bijbehorende verkeerssituatie is verre van optimaal en het geluid van het viaduct brengt schrikreacties teweeg van verkeersdeelnemers. Er is bovendien ook nog sprake van scheurvorming van woningen in de nabijheid. Inwoners kloppen al vele jaren tevergeefs aan bij de verantwoordelijken, en worden van het kastje naar de muur gezonden. Een situatie waarvan de fracties CDA en EENLokaal vinden, dat de inwoners het verdienen dat daar in het kader van de komende werkzaamheden, definitief een einde aan komt!



*Het afzichtelijke noodviaduct, waar de treinen al decennialang overheen denderen met alle gevolgen van dien. Dit moet de entree van Belfeld voorstellen...De Dorpsraad heeft gelukkig verfraaiingen aangebracht*



*Indruk van bovenaf, beperkte ruimte.....  
Rechts raadhuis, links Schoolstraat*



*Indruk lawaaierige constructie van onderop*

De fracties EENLokaal, CDA en VVD zijn van mening dat er werk-met-werk gemaakt moet worden bij de komende werkzaamheden van de Maaslijn en dit viaduct hiermee aangepast moet worden.

### **Vraag 3**

**Is het college met ons van mening dat dit het ijzer nu heet gaat worden, en op het juiste moment gesmeed moet worden en is het college bereid om met de betrokkenen om tafel te gaan om Belfeld definitief van dit viaduct te verlossen via werk-met-werk?**

Daar waar het spoor door Belfeld en Tegelen loopt is hier en daar sprake weinig ruimte. Dat zien we vooral in de nabijheid van het spoorviaduct, Stationsstraat, Markt en het Raadhuis in Belfeld. Het aanleggen van de elektriciteitsvoorziening zal veel fysieke ruimte kosten, daar deze al wordt aangelegd op basis van dubbelspoor-breedte. De impact is waarschijnlijk zeer groot.

#### **Vraag 4**

**Is het college bereid om betrokkenen (Provincie, ProRail/Ministerie) erop te wijzen in een vroeg stadium met de gemeente en inwoners te communiceren over de ruimtelijke impact van de elektrificatie van de Maaslijn voor haar inwoners en de leefbaarheid?**

Er zijn twee historische/ karakteristieke spoortunnels, eentje in Belfeld, precies op de gemeentegrens Beesel/Venlo en de andere bevindt zich in Tegelen/Steyl bij de Bas.

Het gebied van de Schellekensbeek (Belfeld/Reuver) en het Aalsbeekgebied (Tegelen) vormen aldaar belangrijke natuurgebieden en te vrezen valt dat de aanpassingen aan en bij die ondertunneling daar kunnen ingrijpen in de omgeving, de natuur en het idyllisch karakter.

De wens om zoveel mogelijk deze waardevolle spoortunnels , de onderdoorgang en de aangrenzende natuurwaarde en idyllische beeldkwaliteit onaangetast te laten, leeft breed

#### **Vraag 5**

**Is het college bereid om het maximaal karakteristieke behoud van deze twee tunnels bij de betrokkenen te bepleiten, alsmede het maximale behoud van de genoemde natuurgebieden bij de aanpassingen aan de ondertunnelingen te bepleiten?**



*Historische spoortunnel, half in Belfeld, half in Reuver gelegen*

Bij onze fracties zijn de afgelopen tijd vaker vragen binnengekomen van onze inwoners over ketelwagons/gevaarlijke stoffen, die tussen Roermond en Venlo over het enkelspoor komen. Dat brengt ons tot de laatste vraag:

**Vraag 6**

**Is het bekend welke, hoeveel, hoe vaak gevaarlijke stoffen over het enkelspoor door Venlo-Zuid, Tegelen en Belfeld en rijden en wat het toekomstige beeld zal zijn? Waar kunnen we betrouwbare en actuele gegevens opvragen?**

fracties EENLokaal, CDA, VVD

Leon van den Beucken, Jos Hoezen, Inge Simons