

Impactanalyse

Aan	[REDACTED]	Eigenaar	[REDACTED]
Datum	30 maart 2026	E-mail	[REDACTED]@ProRail.nl
Uw kenmerk		Telefoon	[REDACTED]
Kenmerk/ID	K20160125-808314473-11077	Cluster	Grote Strategische Projecten en Programma's
SharePoint ID	K20160125-808314473-11077	Status	concept
Onderwerp	Aanpassing Overweg Hovergelei te Reuver - Impactanalyse		
Bijlage(n)	3		

Aanleiding

De Hovergelei in Reuver is een landelijke weg aan de zuidzijde van Reuver, die nu alleen in gebruik is voor landbouwverkeer en langzaam verkeer. Gemeente Beesel ontwikkelt een woningbouwlocatie aan de zuidwestzijde van de bebouwde kom en wil de Hovergelei als toegangsweg naar de woningbouwlocatie gebruiken. Daarom wenst de gemeente de overweg Hovergelei op te waarderen naar alle verkeer (snelverkeer met vrijliggend voet- en fietspad). De opwaardering van de overweg betekent een uitbreiding van de overweginstallatie, een verbreding van de overwegbevoering en een wijziging van de weginrichting. Gemeente Beesel heeft de vraag gesteld of het mogelijk is om de opwaardering van de overweg gelijktijdig uit te voeren met het Project Opwaardering Maaslijn, om zo de maatschappelijke kosten en hinder voor treinreizigers te beperken.

Risicoanalyse Overwegen

Door de gemeente is een risicoanalyse overwegen opgesteld waarin compenserende maatregelen zijn benoemd waarmee de risicoverhoging op de overweg Hovergelei wordt gecompenseerd. Dat leidt tot compenserende maatregelen op de overwegen Heerstraat en Sint Jozefweg (plaatsen van AHOB's op het voetpad) en de Keulseweg (saneren ontruimingsinstallatie). De te treffen maatregelen zijn verkeerskundig akkoord bevonden door de Inspectie Leefomgeving en Transport en ProRail. De maatregelen aan de Heerstraat en de Sint Jozefweg zijn reeds onderdeel van de scope van project Opwaardering Maaslijn en worden niet ten laste van de gemeente Beesel gebracht. Deze risicoanalyse overwegen is buiten het project Opwaardering Maaslijn tot stand gekomen en vormt het uitgangspunt voor de scope. De opmerking in de Impactanalyse hierover ziet ook op deze situatie. Het project Opwaardering Maaslijn gaat ervan uit dat de ontvangen risicoanalyse overwegen definitief is, niet meer wijzigt en formeel akkoord bevonden is.

Scope

De volgende onderdelen vormen de aanvullende scope vanuit gemeente Beesel voor het project Opwaardering Maaslijn:

- de opwaardering van overweg Hovergelei om deze geschikt te maken voor alle verkeer (snelverkeer met vrij liggend voet- en fietspad). Dit betekent uitbreiding van de overweg met extra beveiliging, bredere bevoering en aansluiting op bestaande weg;
- compenserende maatregel aan de overweg Keulseweg in de vorm van het saneren van de ontruimingsinstallatie.

Impactanalyse

Onder de briefovereenkomst van 12 februari 2026 met kenmerk TS01D7E0999-1459761618-15706 heeft ProRail een impactanalyse uitgevoerd, gericht op de centrale vraag of het mogelijk is om de aanvullende scope van de gemeente mee te nemen in het project Opwaardering Maaslijn. Deze notitie met bijlagen betreft het eindproduct van de impactanalyse.

Het projectteam Opwaardering Maaslijn is ingericht conform het gedachtegoed van het Integraal Projectmanagement Model (IPM). IPM kent vijf aandachtsgebieden: projectmanagement, technisch management, omgevingsmanagement, contractmanagement en projectbeheersing. Hieronder wordt aan de hand van de IPM-aandachtsgebieden de impactanalyse beschreven.

Projectmanagement

Het Projectplan van het project Opwaardering Maaslijn beschrijft dat het hoogambtelijk overleg Maaslijn de bevoegdheid heeft om te beslissen over het meenemen van bijbestellingen in het project. In de vergadering van maart 2026 is het hoogambtelijk overleg Maaslijn akkoord gegaan met het meenemen van deze aanvullende scope in het project Opwaardering Maaslijn.

De opdrachtverlening door de gemeente Beesel voor de bijbestelling wordt vormgegeven door ondertekening van de Realisatieovereenkomst Overwegen. Een concept hiervan is in fase 1 van de bijbestelling besproken met de gemeente en ambtelijk akkoord bevonden. Ondertekening van de overeenkomst is noodzakelijk uiterlijk op 17 april 2026 om te borgen dat de noodzakelijke ontwerpstappen conform planning van het project Opwaardering Maaslijn kunnen starten en geen vertraging wordt opgelopen. De Realisatieovereenkomst is in een actueel beschikbare en afgestemde conceptversie bijgevoegd bij deze notitie in **Bijlage 1**. Deze bijlage wordt uiteindelijk vervangen door de getekende Realisatieovereenkomst. De getekende Realisatieovereenkomst prevaleert te allen tijd boven alle andere projectdocumenten.

Opgemerkt wordt dat – zoals ook opgenomen in de Realisatieovereenkomst – in de uitvoeringsfase van de bijbestelling een nadere overeenkomst zal worden opgesteld ten behoeve van beheer- en onderhoud van de te realiseren objecten. Deze 'Objectovereenkomst Overwegen – Beheer en onderhoud' dient vóór indienstelling in november 2027 te zijn overeengekomen tussen ProRail en gemeente.

Bij wijze van projectplan voor deze bijbestelling is een notitie opgesteld 'Werkafspraken realisatiefase bijbestelling Aanpassing Hovergelei' met kenmerk 'K20160125-808314473-11066' waarin de praktische afspraken in de relatie tussen gemeente en ProRail zijn weergegeven. Deze notitie is bijgevoegd als **Bijlage 2**. Contactpersoon voor de gemeente bij ProRail is primair de projectmanager of de projectcoördinator. Voor inhoudelijke vragen kunnen per situatie nadere afspraken gemaakt worden over directe aanspreekpunten.

Techniek- en Realisatiemanagement

De inhoudelijke impact van de bijbestelling in technische zin betreft met name het ontwerp en de uitvoering die beide bij de opdrachtnemer Opwaardering Maaslijn zijn belegd. Aan de opdrachtnemer is gevraagd een impactanalyse te maken, die antwoord geeft op de vraag of (1) het mogelijk is de bijbestelling mee te nemen in de opdracht, met behoud van mijlpalen, (2) scopedemarcatie tussen ProRail en gemeente, (3) kritieke risico's en (4) indicatie van financiële consequenties. De impactanalyse van de opdrachtnemer is toegevoegd onder **Bijlage 3**.

In de impactanalyse is een scopedemarcatie tussen ProRail en gemeente opgenomen. In hoofdzaak beperkt ProRail zich tot de overwegen en de spoorse installaties en is de weginfrastructuur en daaraan verbonden installaties aan de gemeente.

Omgevingsmanagement

De kritieke condities binnen het omgevingsmanagement zijn beschreven in de Impactanalyse van Bijlage 3. In algemeenheid worden – behoudens onderstaande specifieke onderwerpen – geen bijzondere omgevingsrisico's voorzien.

Grondverwerving

ProRail verzorgt géén grondverwerving voor deze bijbestelling. Enige openstaande punt binnen de grondverwerving is dat perceel BSL020407 nog door ProRail moet worden overgenomen van gemeente Beesel. Dit staat los van de bijbestelling en is regulier werk binnen Opwaardering Maaslijn. Verwachting is dat deze transactie tijdig gerealiseerd zal zijn. Zonder deze grondtransactie is het project Opwaardering Maaslijn onmogelijk. Voor het overige wordt de bijbestelling volledig op grondeigendom van Railinfratrust BV uitgevoerd en is geen grondverwerving noodzakelijk voor de ProRail-scope van de gewenste opwaardering.

Planologie

Voor de sanering van de ontruimingsinstallatie op de overweg Keulseweg is een aanpassing van de verkeerssituatie noodzakelijk. Deze dient uitgevoerd te zijn vóór het saneren van de ontruimingsinstallatie, om een onveilige verkeerssituatie rond de overweg te voorkomen. Globaal dient de verkeerssituatie te zijn aangepast vóór 1 november 2027. De detailplanning wordt in meer detail bekend in de uitvoeringsfase. De aanpassing van de verkeerssituatie is scope van de gemeente en vereist naar verwachting een verkeersbesluit. Het planologische risico van het verkeersbesluit en de tijdige uitvoering van de verkeersmaatregelen ligt bij de gemeente.

Kabels en leidingen derden

Parallel aan het spoor ligt aan de westzijde een gasleiding. Deze is bekend in het project. Naar verwachting kan de scope van ProRail zonder raakvlak met de gasleiding worden gerealiseerd, omdat de werkzaamheden zich binnen het spoorwegterrein bevinden en buiten de invloedzone van de gasleiding blijven. Voor de gemeente ligt hier wel een risico voor de wegaanpassing op de Hovergelei.

Contractmanagement

Er is geen juridische belemmering om deze aanvullende scope als bijbestelling onderdeel te maken van de project scope van het de Opwaardering Maaslijn. De bijbestelling is beoordeeld als een niet-wezenlijke wijziging onder 2.163g van de Aanbestedingswet. Het ontwerp en de realisatie van de bijbestelling kan daarmee als contractwijziging worden aanbesteed aan de opdrachtnemer van het project Opwaardering Maaslijn.

De opdracht aan de aannemer wordt vormgegeven in een Wijziging op initiatief van Opdrachtgever zoals bedoeld in de UAVgc2005. De wijziging wordt door ProRail opgesteld, waarna de opdrachtnemer een aanbieding doet. De aanbieding wordt beoordeeld in het normale proces voor contractwijzigingen binnen ProRail. Daarin vindt een inhoudelijke beoordeling van de kostenopstelling plaats door een deskundig cost engineer van ProRail.

Opgemerkt wordt hierbij dat een deel van de bouwkosten in de overeenkomst Opwaardering Maaslijn verrekenbare kosten zijn die pas kunnen worden bepaald ná de totstandkoming van het uitvoeringsontwerp. Dit betreft de disciplines treinbeveiliging en (spoorse) kabels en leidingen. Naar verwachting zijn de bouwkosten hiervan pas in Q3 2027 te kwantificeren.

Projectbeheersing

Planning

De bijbestelling van de gemeente is volledig geïntegreerd in de planning van het project Opwaardering Maaslijn. Dat betekent dat er voor de gemeente geen weg terug is na opdrachtverlening voor ontwerp- en realisatiefase van deze bijbestelling, althans niet zonder significante (financiële) schade die dan voortkomt uit noodzakelijk herwerk en mogelijke vertraging in het project Opwaardering Maaslijn. Dit betekent ook dat de planning van de uitvoering van de werkzaamheden aan de overwegen afhankelijk is van de planning van het project Opwaardering Maaslijn.

Op dit moment is in de projectplanning voorzien dat de scope ter hoogte van Reuver in een 30-daagse buitendienststelling van het spoor in november 2027 in dienst wordt gesteld. Naar huidig inzicht gaat de scope van de gemeente in die buitendienststelling mee. Om die indienststelling mogelijk te maken, wordt in april 2026 gestart met de eerste ontwerpstep van het railverkeerstechnisch ontwerp.

Risico's

In de impactanalyse van Bijlage 2 is een aantal kritieke risico's opgenomen. Enkele daarvan worden hier nader toegelicht.

Het grootste risico op korte termijn is de tijdige opdrachtverlening door de gemeente aan ProRail, in de vorm van een ondertekende Realisatieovereenkomst Overwegen. Deze is nodig uiterlijk **17 april 2026**. Latere opdrachtverlening brengt direct met zich mee dat de scope niet meer mee kan in het project Opwaardering Maaslijn. Dat heeft te maken met de kritieke planning van de opvolgende ontwerpsteps in de treinbeveiliging.

Een tweede risico voor de gemeente is dat het terugdraaien van de bijbestelling niet mogelijk is, zodra de ontwerputwerking (direct na 17 april 2026) ter hand genomen is. Het alsnog annuleren van de bijbestelling leidt direct tot herwerk in de ontwerpplanning en een significant risico dat het project Opwaardering Maaslijn daardoor vertraagt. In die situatie is ProRail genoodzaakt eerst de bijbestelling uit te voeren en deze op later moment weer te saneren, wat leidt tot dubbele kosten voor de gemeente.

Het risico van de risicoanalyse overwegen, de daarin beschreven maatregelen en de goedkeuring daarvan door ProRail en ILT berust bij de gemeente. Het project Opwaardering Maaslijn is hierin geen partij.

De gewenste eindsituatie komt in meerdere stappen tot stand. Naast de scope van ProRail voor de Aanpassing Hovergelei is ook uitvoering van aanpalende scope door de gemeente noodzakelijk. Hierin bestaat het risico dat de overwedgescope van ProRail wel tijdig lukt, maar de weginfrastructuur van de gemeente niet. Dit kan leiden tot een ongewenste (tijdelijke) situatie die mogelijk zelfs onveilig is (een verbrede overweg die niet aansluit op de weg, of een gesaneerde ontruimingsinstallatie zonder aangepaste voorrangssituatie op de weg). In het uiterste geval kan dit leiden tot tijdelijke afsluiting van één of beide overwegen voor wegverkeer. De planning van ProRail voor de bijbestelling is vastgelegd in de overallplanning van het project Opwaardering Maaslijn en is niet te beïnvloeden. De scope van de gemeente dient in die planning mee te lopen.

Daarnaast is er een risico dat de ontwikkeling van de woningbouwlocatie bij de gemeente niet tot uitvoering komt en de weginfrastructuur Hovergelei niet wordt opgewaarderd. Het uiterste gevolg kan zijn dat de opgevaardeerde overweg Hovergelei voor rekening en risico van de gemeente moet worden teruggedraaid.

Financiën

Deze Impactanalyse is tot stand gekomen onder de briefovereenkomst tussen ProRail en gemeente Beesel, waarin een opdrachtsom van € 150.000 is opgenomen. Na volledige afronding van de studiefase, wordt een eindopstelling gemaakt van de gerealiseerde kosten en vindt een afrekening plaats met gemeente.

Het opdrachtbudget voor de fase 'Ontwerp en uitvoering' is opgenomen in de Realisatieovereenkomst Overwegen, die nog getekend moet worden. De actuele **inschatting** van de kosten bedraagt: exclusief BTW, prijspeil 2026 en inclusief een onzekerheidsmarge van 30%:

- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| • Bouwkosten aan aannemer: | € 1.326.000 |
| • PEAT-kosten en risicoreservering: | € 500.000 |
| • Totaal: | € 1.826.000 |

Voor de bouwkosten aan aannemer is een globale raming opgenomen in Bijlage 3. Voor de apparaatskosten van ProRail is een inschatting gemaakt, op basis van uitsluitend de fase begeleiding van de uitvoering.

De grote onzekerheidsmarge komt voort uit de sterk verkorte planstudiefase die voor deze bijbestelling is doorlopen. In plaats van een volwaardige planstudiefase (die gemakkelijk een jaar doorlooptijd kan vergen en die leidt tot een voorkeursalternatief met enige vorm van ontwerpuitwerking) is hier in enkele weken een impactanalyse gemaakt zonder ontwerpuitwerking.

De bouwkosten voor de bijbestelling worden gaandeweg de ontwerp- en uitvoeringsfase in steeds meer detail bekend. Twee stappen zijn daarin bepalend:

- De aanbieder van de opdrachtnemer Opwaardering Maaslijn op de contractwijziging voor de bijbestelling. Naar verwachting is deze beschikbaar in Q3 of Q4 2026.
- De aanbieder van de opdrachtnemer Opwaardering Maaslijn voor de verrekenbare scope van treinbeveiliging en (spoorse) kabels en leidingen, op basis van het uitvoeringsontwerp. Naar verwachting is deze beschikbaar in Q3 2027.

De PEAT-kosten (personeel, engineering, administratie en toezicht) van ProRail zelf zijn onderdeel van bovengenoemde kostenschatting. De PEAT-kosten omvatten de personeelskosten van het projectteam Opwaardering Maaslijn, de kosten van het ingenieursbureau dat ProRail heeft gecontracteerd voor de uitvoeringsbegeleiding van het project en eventuele andere bestellingen aan derden die nodig zijn voor de bijbestelling. In deze specifieke bijbestelling betekent dit dat alleen uren en kosten die direct toewijsbaar zijn aan de bijbestelling voor rekening van de gemeente komen. Uitsluitend de daadwerkelijke kosten worden bij de gemeente in rekening gebracht.

ProRail is gehouden aan het in rekening brengen van BTW aan de gemeente, omdat de bijbestelling 'kruisende infrastructuur' betreft.

In het kwartaalgesprek tussen gemeente en ProRail zullen de actuele inzichten ten aanzien van de financiën worden besproken.

Conclusie

Met bovenstaande overwegingen, beperkingen en voorwaarden is het mogelijk de Aanpassing Hovergelei inclusief compenserende maatregelen mee te nemen in het project Opwaardering Maaslijn.

Bijlagen

Bijlage 1: Realisatieovereenkomst Overwegen, concept van 26 maart 2026

Bijlage 2: Notitie 'Werkafspraken realisatiefase bijbestelling Aanpassing Hovergelei', kenmerk K20160125-808314473-11066, concept van 30 maart 2026

Bijlage 3: Notitie 'Impactanalyse Hovergelei', Swietelsky, kenmerk OML-ONT-MEM-980 van 30 maart 2026