

## Technische schriftelijke vragen

Raadscyclus: extra bijeenkomst d.d. 7 april 2026, raadsvergadering d.d. 14 april 2026

Agendapunt: Opdrachtverlening opwaarderen spoorwegovergang Hovergelei

Namens fractie: Beeselse Lijst

Nr.	Document	Vraag	Antwoord
1.	Opdrachtverlening opwaarderen spoorwegovergang Hovergelei	We spreken over 2 Miljoen. Er is spraken van een potentiële rijksbijdrage genaamd "Realisatie stimulans". Kunt u een inschatting maken van het bedrag dat we daaruit kunnen krijgen?	De toekomst van de regeling Realisatiestimulans is nu nog onbekend. Het is dus niet zeker of de woningbouwontwikkeling Vogelsweijde in de toekomst in aanmerking komt voor deze regeling. Op basis van de huidige regeling en op basis van het huidig voorgesteld woonprogramma ligt de bijdrage naar verwachting tussen de € 400.000 en € 600.000.
2.		Voorstel van portefeuillehouder is om te kiezen voor optie 3. Kunnen jullie aangeven wat jullie reden is om uitgerekend voor deze variant te kiezen (Variant extra aansluiting op de Beeselse weg)	Dit voorstel is gericht op besluitvorming over de opwaardering van de spoorwegovergang. Een keuze over de verkeersstructuur wordt in een later stadium gemaakt en is onderdeel van het ontwikkelkader.
3.		Zou het project Vogels weide een bijdrage kunnen leveren aan de financiële compensatie van de spoorwegovergang Hovergelei. (Concept anders opstellen door bijv. duurder te bouwen en met de opbrengst dit weer te financieren).	Omdat het een bovenwijkse voorziening betreft kan een deel van de kosten worden verhaald op de betreffende woningbouwontwikkeling. Omdat er nog geen overeenstemming is met de ontwikkelende partij over het ontwikkelkader, ligt er ook nog geen overeenkomst ten grondslag aan het verdelen van de kosten. Tot die tijd komen alle kosten voor de opwaardering voor rekening van de gemeente.
4.		Is het geen optie om een ontsluitingsweg te realiseren tussen de hoeve van Reijnders en de burens ernaast (Hier is nu een pad voorbij het terrein, wat uitmondt in het nieuwbouw gebied.)	Op dit moment wordt geen keuze gemaakt over de verkeersstructuur voor Vogelsweijde. Een keuze over de verkeersstructuur is onderdeel van het ontwikkelkader. Daarin wordt ook gekeken naar een mogelijke verbinding van de nieuwbouwwijk met de Beeselseweg.
5.		Op welke manier kan de aansluiting met de huidige wijk Bloemenbuurt zo worden vormgegeven dat het verkeer via eenrichtingsverkeer alleen de wijk <i>uit</i> richting de Hovergelei kan, in combinatie met de variant 'extra aansluiting op de Beeselseweg', zodat de verkeersdruk op de Heerstraat	Dit voorstel is gericht op besluitvorming over de opwaardering van de spoorwegovergang. Op basis van het verkeersonderzoek zal in een later stadium over de verkeersstructuur een keuze worden gemaakt. Dit aangedragen scenario zal moeten worden onderzocht om hier een gedegen antwoord op te kunnen geven.

		vermindert voor verkeer vanuit de Bloemenbuurt richting de Rijksweg?	
6.		We begrijpen hieruit dat dit plan niet zal bijdragen aan de vermindering van vrachtverkeer (vanuit het maasveld richting de snelweg/ industrie gebied Reuver/ Offenbeek). Zouden we dit bedrag niet beter strategisch kunnen inzetten om het vrachtverkeer terug te dringen.	<p>Het voorstel is gericht op besluitvorming over de opwaardering van de spoorwegovergang waardoor de beoogde nieuwbouwwijk wordt ontsloten, de verkeersdruk op de Heerstraat niet toeneemt en een meer robuust en toekomstbestendiger netwerk voor gemotoriseerd verkeer ontstaat.</p> <p>Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het verplaatsen van vrachtverkeer verkeerskundig gezien niet gewenst is. Gezien de opgave vanuit het mobiliteitsplan is in het verkeersonderzoek ook onderzocht of verplaatsing van het vrachtverkeer naar de Hovergelei een oplossing kan bieden voor de Heerstraat. Ondanks dat uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat dit niet gewenst is, moet dit los worden gezien van het besluit voor de opwaardering van de spoorwegovergang. Immers, als in wordt gezet op het terugdringen van vrachtverkeer op de Heerstraat in plaats van opwaardering van de spoorwegovergang, dan kan de nieuwbouwwijk niet op deze manier worden ontsloten en neemt de verkeersdruk op de Heerstraat toe of het woningbouwplan is niet realiseerbaar.</p>
7.		Als we die overgang niet zouden realiseren zou dit plan dan geen doorgang kunnen vinden?	<p>Bij de aanpak vrachtverkeer heeft uw raad besloten dat meer dan 5000 tot 6000 motorvoertuigen op de Heerstraat niet wenselijk is. Uit het verkeersonderzoek blijkt daarnaast dat een afwikkeling van de extra verkeersgeneratie door de nieuwbouwwijk op de Heerstraat niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van deze straat en de eerder door de raad vastgestelde richtlijnen overschrijdt.</p> <p>Daarmee zou gesteld kunnen worden dat het nieuwbouwplan dan geen doorgang kan vinden en daarmee geen invulling kunnen geven aan de woningbouwambitie. Daarentegen, als niet wordt gekozen voor opwaardering van de spoorwegovergang, maar wél voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk, zal het extra verkeer via het bestaande netwerk (zijnde Heerstraat) ontsloten moet worden.</p>
8.		Er wordt gesproken over "Betaalbare koop", Wij horen graag wat de definitie is van "betaalbaar".	De grens voor betaalbare koopwoningen is in 2026 vastgesteld op € 420.000,-.

9.		<p>Wat is zijn de voor- en/of nadelen als we de kapitaallasten van gemiddeld € 87.283 per jaar (afschrijving + rente), niet uit de exploitatie betalen maar uit de algemene reserve gedurende 25 jaar.</p>	<p>Een voordeel van het aanmaken van een bestemmingsreserve is dat de kapitaallasten gedurende de 25 jaar niet drukken op het (begrotings)resultaat.</p> <p>Nadelige gevolgen van het aanmaken van een bestemmingsreserve zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10% van de vrije reserves mag worden ingezet als dekking van de structurele lasten (reserves mogen normalerwijze alleen worden ingezet voor incidentele lasten). Binnen een begroting moeten structurele lasten door structurele inkomsten worden gedekt. Voor nu voorzien we negatieve begrotingsresultaten omdat deze structurele lasten hoger zijn dan de structurele baten. Om dit (deels) op te vangen, kunnen we 10% van de vrije reserves als dekking inzetten. Indien we € 1,8 miljoen in een bestemmingsreserve inbrengen, daalt onze vrije reserve en daarmee de mogelijke dekking hieruit van de structurele lasten.</li> <li>- Door geen gebruik te maken van een bruteringsreserve houden we meer flexibiliteit in onze begroting. In de jaren dat het nodig is, kunnen we middels de 10%-regeling structurele kosten dekken (dus ook kapitaallasten), maar in de jaren dat we meer ruimte hebben, zitten we niet vast aan een inzet uit een bruteringsreserve die op dat moment eigenlijk overbodig is.</li> <li>- Door het afsplitsen van de vrije reserve in een bestemmingsreserve, kunnen deze middelen niet meer voor andere zaken worden ingezet.</li> </ul> <p>Het instellen van een bestemmingsreserve wijkt af ten opzichte van het beleid/de vastgestelde nota van reserves en voorzieningen: Daarin is het volgende over bestemmingsreserves opgenomen:  <b>“We beperken zoveel mogelijk de (bestemmings)reserves.</b>  Het beperken van de reserves bevordert de inzichtelijkheid in de financiële positie van de gemeente. Als het gaat om het realiseren van een bepaald beleidsdoel, loopt dit zo veel mogelijk via de exploitatie. Voorkomen moet worden dat de aanwezigheid van veel bestemmingsreserves leidt tot uitholling van het bestuurlijk afwegingsproces. Een beperkt aantal reserves geeft daarnaast een beter overzicht en inzicht.”</p>
10.		<p>Waarom schrijven deze kosten af in 25 jaar en in 40 jaar.</p>	<p>Voor de afschrijvingstermijn is gekeken naar de soort kosten, zijnde o.a. civieltechnische kosten (afschrijvingstermijn ca. 30 jaar) en kosten voor technische installaties (afschrijvingstermijn 15-20 jaar). De verdeling van de kosten over deze onderdelen is nu nog niet bekend. Een gemiddelde van 25 jaar is o.i. als uitgangspunt hiermee passend.</p>