

## Raadsvoorstel

**Onderwerp:**

Opdrachtverlening opwaarderen  
spoorwegovergang Hovergelei

portefeuillehouder: Anouk Huijs en Marcel Roelofs

datum vergadering: 14 april 2026

zaaknummer: 0889421110

**Samenvatting**

Voor de beoogde woningbouwontwikkeling Vogelsweijde is onderzocht op welke manier de nieuwe woonwijk ontsloten moet worden en welk effect dit heeft op de omgeving, waaronder de Heerstraat. Uit onderzoek blijkt dat ontsluiting van de nieuwe woonwijk via de Hovergelei de beste optie is. Om dit te kunnen realiseren is het nodig om de aangrenzende spoorwegovergang op te waarderen. Hiervoor is een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd en is een pakket van compenserende maatregelen samengesteld. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is akkoord met de voorgestelde aanpassingen en compenserende maatregelen.

Gelijktijdig is overlegd met ProRail om de opwaardering van de spoorwegovergang Hovergelei en compenserende maatregelen te combineren met het project Maaslijn. ProRail heeft zich bereid verklaard de mogelijkheden hiervan te onderzoeken onder de uitdrukkelijk voorwaarde dat project Maaslijn geen vertraging oploopt. In dit voorstel vragen we u om kennis te nemen van de onderzoeken en in te stemmen met het opwaarderen van de spoorwegovergang Hovergelei, daarvoor budget beschikbaar te stellen en het college van B&W te mandateren om opdracht te verstrekken aan ProRail.

**Voorstel**

1. Kennis te nemen van het verkeersonderzoek en risicoanalyse Vogelsweijde;
2. In te stemmen met het opwaarderen van de spoorwegovergang Hovergelei en compenserende maatregelen en opdracht te verlenen aan ProRail voor de uitvoering daarvan;
3. Het college van B&W te mandateren om opdracht te verstrekken aan ProRail door middel van ondertekening van de in de bijlage opgenomen Opdrachtverlening ProRail;
4. Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van maximaal € 1.826.000 met bijhorende kapitaallasten van gemiddeld € 87.283 per jaar (afschrijving + rente), gedurende 25 jaar.

## Toelichting raadsvoorstel

---

### 1. Aanleiding

In de Woonzorgvisie is de ambitie opgenomen om 500 nieuwe woningen toe te voegen voor 2033. In de Kaders nieuwbouw gemeente Beesel is deze ambitie ruimtelijk vertaald en is een ontwikkelstrategie bepaald. Gekozen is om een aantal grotere ontwikkellocaties aan te wijzen, waaronder de locatie Vogelsweijde. Voor iedere grote ontwikkellocatie wordt een ontwikkelkader en stedenbouwkundigontwerp opgesteld in samenwerking tussen gemeente en ontwikkelaar, in dit geval HVG Real Estate. Mobiliteit is één van de onderwerpen in het ontwikkelkader.

Vooruitlopend op de ontwikkellocatie en voortvloeiend uit de problematiek op de Heerstraat is vanuit het mobiliteitsplan ingezet op een haalbaarheidsstudie voor een mogelijke opwaardering van de Hovergelei. Om te onderzoeken of het opwaarderen van de Hovergelei kan voorzien in een alternatieve ontsluiting om de Heerstraat te ontlasten als ook in de ontsluiting van de nieuwbouwwijk is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat een ontsluiting via de Hovergelei een grote voorkeur heeft als ontsluitingsweg van de nieuwbouwwijk maar dit op zichzelf weinig verlichting biedt voor de Heerstraat. Door de nieuwbouwwijk te ontsluiten via de Hovergelei wordt gemotoriseerd verkeer toegevoegd op de spoorwegovergang Hovergelei (nu enkel toegankelijk voor langzaam- en landbouwverkeer) en is een opwaardering van de spoorwegovergang noodzakelijk.

Voor het onderzoek of het opwaarderen van de spoorwegovergang mogelijk is, zijn al een aantal stappen doorlopen. We zijn in overleg getreden met ProRail. Naar aanleiding daarvan is allereerst een risicoanalyse overwegveiligheid uitgevoerd. Op basis hiervan is toestemming gevraagd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en is afstemming gezocht met het project Maaslijn waarin een spoorverdubbeling en elektrificatie wordt uitgevoerd. Door het combineren van werkzaamheden van project Maaslijn én het aanpassen van de overweg Hovergelei (inclusief compenserende maatregelen) treedt een aanzienlijke kosten- en tijdbesparing op en daarmee een unieke kans om een extra ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer te realiseren. Dit voorstel gaat over de opdrachtverlening aan ProRail voor deze werkzaamheden.

### 2. Doelstelling

Het doel van dit voorstel is het realiseren van een extra verkeersverbinding voor gemotoriseerd verkeer over het spoor waardoor de nieuwbouwwijk Vogelsweijde kan worden ontsloten. Door middel van dit raadsvoorstel worden de benodigde documenten hiervoor ter kennisgeving en besluitvorming aan u voorgelegd. Hiermee krijgt u inzicht in het verkeersonderzoek en de risicoanalyse die ten grondslag liggen aan het voorstel om de spoorwegovergang op te waarderen. Tegelijkertijd wordt u gevraagd in te stemmen met het opwaarderen en verstrekken van de opdracht aan ProRail voor het aanpassen van de spoorwegovergang Hovergelei en bijhorende compensatie maatregelen en hiervoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Besluitvorming over het ontwikkelkader volgt later.

### 3. Uitgangssituatie

De huidige spoorwegovergang Hovergelei is nu alleen toegestaan voor wandelaars, fietsers en landbouwverkeer. In het project Maaslijn wordt de spoorwegovergang aangepast omdat het spoor wordt verdubbeld en geëlektrificeerd. Deze werkzaamheden vinden in onze gemeente plaats in 2026 en 2027. Deze aanpassing voorziet niet in het toevoegen van ander gemotoriseerd verkeer. Op dit moment kan gemotoriseerd vanuit het zuiden naar Reuver slechts op twee plekken het spoor kruisen, via de Heerstraat en de Rijksweg. Deze beperkte keuze maakt het wegennet kwetsbaar.

Op het gebied van mobiliteit en woningbouw zijn eerder een aantal besluiten genomen, de meest relevante zijn:

- Aanpak vrachtverkeer, vastgesteld op 6 maart 2023, hierin zijn verkeerskundige uitgangspunten opgenomen voor het verkeer op o.a. de Heerstraat.
- De woonzorgvisie is op 10 juli 2023 vastgesteld. Daarin is de ambitie opgenomen om voor 2033, 500 woningen toe te voegen.
- Kaders nieuwbouw gemeente Beesel 2025, vastgesteld op 24 maart 2025, vertaald de nieuwbouw ambitie uit de woonzorgvisie naar locaties en ontwikkelstrategie. Hierin is opgenomen

dat voor grote nieuwe woningbouwplannen een ontwikkelkader wordt opgesteld. Vogelsweijde is één van deze ontwikkellocaties.

- Mobiliteitsplan, vastgesteld op 24 maart 2025, bevat de mobiliteitsvisie en negen speerpunten op het gebied van o.a. toegankelijkheid en veiligheid. In het Mobiliteitsplan is opgenomen te onderzoeken of het opwaarderen van de Hovergelei verlichting kan bieden voor het (vracht)verkeer op de Heerstraat.
- Studie 'Aanpassing overweg Hovergelei', op 24 februari 2026 heeft het college opdracht verleend aan ProRail voor een studie naar de impact voor het opwaarderen van de spoorwegovergang en compenserende maatregelen. Hiermee is de optie gecreëerd om aan te sluiten bij het project Maaslijn.

#### **4. Rol gemeente**

Oprachtverstrekking voor het opwaarderen van de spoorwegovergang en bijhorende compensatiemaatregelen is aan de gemeente. De gemeente is hierbij verantwoordelijk voor de financiële haalbaarheid als ook de bijbehorende risico's. Het is aan de gemeente om over de verdeling van de kosten afspraken te maken met de ontwikkelaar. In het vervolgproces zal hier door middel van het aangaan van een anterieure overeenkomst invulling aan worden gegeven.

#### **5. Toelichting**

##### Fysieke aanpassing spoorwegovergang

Sinds het voornemen om bij Vogelsweijde woningen te ontwikkelen bestaan er vragen over de mogelijke verkeersontsluiting. Met name omdat de Heerstraat in de toekomst (op delen) een hogere verkeersintensiteit krijgt dan de gewenste richtlijn en er geen andere alternatieven op dit moment voor handen zijn. Een alternatieve ontsluiting voor de woonwijk is via de Hovergelei. Hierbij moet echter het spoor worden gekruist. Op dit moment is de huidige spoorwegovergang afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en alleen toegestaan voor wandelaars, fietsers en landbouwverkeer.

Om de spoorwegovergang toegankelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer zijn aanpassingen aan de overgang nodig, anders dan voorzien in het project Maaslijn. Voorgesteld wordt om wandelaars, fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden ter hoogte van de spoorwegovergang. Ten behoeve van de opwaardering van de spoorwegovergang Hovergelei is instemming vanuit ProRail en ILT nodig. Om deze instemming te krijgen is het noodzakelijk om een risicoanalyse overwegveiligheid uit te laten voeren. In de Derde Kadernota Railveiligheid staat namelijk voorgeschreven dat de verkeersfunctie van bestaande overwegen niet mag worden gewijzigd, tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door compenserende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee het risico wordt beheerst. Compenserende maatregelen mogen ook elders in het grondgebied van de betreffende gemeente worden getroffen.

##### Risicoanalyse

Vanwege de wens om de spoorwegovergang aan te passen is in de zomervakantie van 2025 contact gezocht met ProRail. Tijdens het bestuurlijk overleg is vanuit ProRail benadrukt met spoed aan de slag te gaan met de risicoanalyse om zo te kunnen inschatten of aanpassingen op de overweg Hovergelei op korte termijn meegenomen kunnen worden in het project Maaslijn. Een combinatie van de werkzaamheden is van belang, omdat een aanpassing van de overgang op eigen initiatief een fors hogere investering en langere doorlooptijd kent en daarom naar verwachting geen slagingskans heeft.

In de risicoanalyse is uitgegaan van een (fictief) worst-case scenario van verkeersintensiteit op de Hovergelei. Hiermee kon op dat moment invulling worden gegeven aan de risicoanalyse en vanuit verkeerskundig opzicht alle opties voor de ontsluiting Vogelsweijde, en een mogelijk alternatief voor de Heerstraat, open worden gehouden. Het worst-case scenario in de risicoanalyse houdt in dat het vrachtverkeer vanuit de Heerstraat wordt verplaatst naar de Hovergelei en dat er een verkeersontsluiting/doorsteek komt van de huidige woonwijk richting de Hovergelei.

Uit de uitgevoerde risicoanalyse blijkt dat compenserende maatregelen elders benodigd zijn om de afgenomen overwegveiligheid op de Hovergelei (door het toevoegen van gemotoriseerd verkeer) te compenseren. Naast aanpassingen op de overweg Hovergelei zelf, namelijk het scheiden van vervoersstromen door het realiseren van een vrijliggend fietspad en trottoir vraagt dit om de volgende compenserende maatregelen:

- Aanvullende beveiliging van het voetpad van de overweg Heerstraat door middel van een tweetal overwegstellers (slagbomen) in plaats van huidige zigzaghekjes;
- Aanvullende beveiliging van het voetpad van de overweg Sint Jozefstraat door middel van één overwegsteller (slagboom) in plaats van het huidige zigzaghekje;
- Saneren van de ontruimingslichten op de overgang Keulseweg inclusief de aanpassing van de voorrangssituatie aan de oostzijde van de overweg.

Naast instemming van ProRail over de aanpassingen aan spoorwegovergangen dient ook de inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) de risicoanalyse te accorderen. ILT heeft op 3 maart 2026 ingestemd met de risicoanalyse en het compenserende maatregelenpakket.

### Combineren project Maaslijn

In het project Maaslijn wordt gewerkt aan een snelle, betrouwbare en duurzame treinverbinding tussen Roermond, Venlo en Nijmegen. Om dit te bereiken wordt o.a. het spoor geëlektrificeerd en op een aantal locaties verdubbeld. Ten zuiden van het station Reuver vindt een spoorwegverdubbeling plaats en worden de spoorwegovergangen hierop aangepast. Deze werkzaamheden vinden plaats in 2027.

Deze werkzaamheden bieden een unieke en éénmalige kans om de voorgenomen aanpassingen op de Hovergelei en de compenserende maatregelen op de Heerstraat, Sint Jozefweg en Keulseweg te combineren met de werkzaamheden van het project Maaslijn. Voor de maatregelen op de Heerstraat en Sint Jozefweg is geen financiële bijdrage van de gemeente nodig omdat deze werkzaamheden al onderdeel zijn van het project Maaslijn. Het zelfstandig uitvoeren van de maatregelen is namelijk aanzienlijk duurder, kent een langere doorlooptijd, vraagt andere compenserende maatregelen en is daarmee veel complexer in de uitvoering. De initiatiefnemer van deze werkzaamheden, in dat geval de gemeente, moet dan ook de buitendienststelling en vervangend vervoer organiseren en vergoeden. Ook moet dan het volledige ontwerpproces zelfstandig worden doorlopen, terwijl nu aangehaakt kan worden op bestaande processen waardoor een aanzienlijke tijdsinstroom optreedt. Bovendien dienen dan nieuwe compenserende maatregelen gevonden te worden omdat een deel van de nu voorgestelde compenserende maatregelen zal worden ingevuld met het project Maaslijn en dan niet meer mogelijk zijn. De dan te vinden compenserende maatregelen zullen (financieel) ingrijpend zijn omdat alleen nog kleine aanpassingen op de Bussereindseweg mogelijk zijn. Bij ingrijpende maatregelen kan gedacht worden aan een afwaardering, afsluiting of ondertunneling van een overweg. Dit is zowel ruimtelijk als financieel onhaalbaar.

Het project Maaslijn hanteert het nee-tenzij principe om werkzaamheden van derden toe te voegen, omdat zij het risico van het project op bijvoorbeeld vertraging willen minimaliseren. Na overleg met de betrokkenen van het project Maaslijn is dit nee-tenzij veranderd in een ja-mits. Om de mitsen in te vullen dienen wij ons te conformeren aan de planning van het project en dienen wij garant te staan voor alle risico's die volgen uit de door ons voorgestelde aanpassingen. Concreet houdt dit in dat:

- Deadline 1 maart 2026: opdracht nodig voor de studie 'Aanpassing overweg Hovergelei'. Dit is een studie naar de impact voor het opwaarderen van de spoorwegovergang en compenserende maatregelen. De kosten voor deze stap komen voor rekening van de gemeente en bedragen plusminus € 150.000,-.
  - o Het college van B&W heeft op 24 februari besloten deze opdracht te verstrekken en te dekken uit de budgetten voor het Mobiliteitsplan, Aanpak wonen en Onvoorzien. Zonder deze opdracht was het niet mogelijk om de opwaardering van de overweg en de compenserende maatregelen mee te nemen in het project Maaslijn. Hiermee is dus de mogelijkheid gecreëerd om de haalbaarheid verder te onderzoeken.
- Deadline 17 april 2026: definitieve opdracht nodig voor de ontwerpuitwerking én opdracht voor de uitvoering van de werkzaamheden die volledig voor rekening en risico van de gemeente worden uitgevoerd. De verwachten (extra) kosten voor de ontwerp en realisatiekosten van de Hovergelei en compensatiemaatregelen op de Keulseweg worden momenteel door ProRail ingeschat op € 1.826.000,-. Onderdeel van dit bedrag is een risicomarge van 30% op de ontwerp- en realisatiekosten waardoor een bandbreedte ontstaat van € 1.520.000,- en € 1.826.000,-. Zonder het verstrekken van deze opdracht kunnen de aanpassingen niet mee in het project Maaslijn.

Het is momenteel niet mogelijk om een meer nauwkeurige raming te overleggen. Dit komt door de beperkte tijd tussen het verstrekken van de opdracht studie en de deadline voor opdrachtverstrekking voor de ontwerputwerking en uitvoering van de werkzaamheden. Normaliter duurt een dergelijk traject om te komen tot opdracht ongeveer een jaar. Om te kunnen aanhaken op project Maaslijn is het noodzakelijk om hier snelheid in te maken, wat als gevolg heeft dat de raming minder gedetailleerd is. Wel is gedurende de studie een aantal risico's onderzocht en uitgesloten. De huidige bandbreedte verwachte kosten is gebaseerd op een deskundigenoordeel en vergelijkbare ontwikkelingen.

Rekening houdende met de risicomarge van 30%, bedraagt de bandbreedte van de investering € 1.520.000 tot € 1.826.000. De investering wordt geactiveerd met een afschrijvingstermijn van 25 jaar. De gemiddelde jaarlijkse kapitaallasten bedragen binnen deze bandbreedte € 72.656 - € 87.283 (waarvan afschrijvingskosten € 60.800 - € 73.040). Door mogelijke toekomstige rijksbijdragen en bijdragen van de projectontwikkelaar worden de jaarlijkse kapitaallasten lager.

- Het opwaarderen van de spoorwegovergang is een bovenwijkse voorziening en kan daarmee worden toegerekend aan de huidige ontwikkeling en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Dit zal gebeuren op basis van het profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (PTP) beginsel. Met de ontwikkelaar wordt dan ook overleg gevoerd over het kostenverhaal, zodat een deel van de investering kan worden teruggevorderd. Het kostenverhaal maakt onderdeel uit van de anterieure overeenkomst.
- Daarnaast bestaan er momenteel mogelijkheden om via rijksbijdragen aanvullende middelen te verwerven. Voor nu lijken twee regelingen relevant: de realisatiestimulans en de woningbouwimpuls. Deze regelingen mogen niet worden gestapeld, waardoor een keuze moet worden gemaakt voor de meest passende rijksbijdrage. De realisatiestimulans loopt sowieso tot 2029. Voor andere woningbouwontwikkelingen zullen nog middelen worden ontvangen. De toekomst van deze regeling, en daarmee de mogelijkheid om deze regeling voor deze ontwikkeling in te zetten, is op dit moment nog onzeker. Het is echter aannemelijk dat het nieuwe kabinet deze regeling zal verlengen, gezien de landelijke inzet op versnelling van de woningbouwproductie. De 8ste tranche van de woningbouwimpuls is in maart gesloten. Deze regeling kan worden benut wanneer het woningbouwplan voldoet aan specifieke voorwaarden. Het leveren van een bijdrage aan een financieel tekort op infrastructurele ingrepen is mogelijk. Op basis van het uiteindelijke woningbouwplan, de financiële onderbouwing en de op dat moment beschikbare rijksregelingen wordt een afweging gemaakt welke bijdrage het meest passend en haalbaar is. Een succesvolle aanvraag leidt tot een substantiële verlaging van de kapitaallasten, doordat de rijksbijdrage kan worden ingezet ter dekking van investeringskosten. Op dit moment is het nog onmogelijk om een exacte rijksbijdrage te kwantificeren.

#### Verkeersonderzoek

Gelijktijdig met het opstellen van de risicoanalyse is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Omwille van de korte doorlooptijd was geen ruimte om deze onderzoeken opeenvolgend te doen. Om een afweging te maken over de verkeersafwikkeling van Vogelsweijde én om invulling te geven aan het mobiliteitsplan, waarin is opgenomen te onderzoeken of het opwaarderen van de Hovergelei verlichting kan bieden voor het (vracht)verkeer de Heerstraat), is dit verkeersonderzoek uitgevoerd.

Het toevoegen van extra woningen zorgt voor extra verkeer. Door middel van een verkeersmodel is onderzocht welke ontsluitingen mogelijk zijn en wat het effect daarvan is op het omliggende wegennet. Uit onderzoek blijkt in ieder geval dat het opwaarderen van de Hovergelei als primaire ontsluiting voor de nieuwbouwwijk de voorkeur heeft. Dit komt met name doordat op de Heerstraat de intensiteit in de toekomst boven de gewenste richtlijn ligt en er geen andere alternatieven voorhanden zijn. Het opwaarderen van de Hovergelei is dan ook het uitgangspunt en daaruit vloeit de noodzaak tot het aanpassen van de spoorwegovergang. Zonder dit uitgangspunt is het onomkeerbaar dat de nieuwbouwwijk het verkeer afwikkelt op de Heerstraat en de problematiek hier verslechterd.

In het verkeersonderzoek zijn meerdere scenario's onderzocht ten behoeve van de verkeersstructuur in het nieuwe woningbouwplan. Wat inmiddels uit het verkeersonderzoek is gebleken, omdat de risicoanalyse en het verkeersonderzoek omwille van de tijd niet opeenvolgend zijn uitgevoerd, is dat het worst-case scenario voor wat betreft het verplaatsen van het vrachtverkeer richting de Hovergelei nu niet

haalbaar is. Een keuze over de verkeersstructuur wordt in een later stadium gemaakt, ook in relatie tot het ontwikkelkader. Gezien de krappe planning die de consequentie is van het combineren van werkzaamheden van het project Maaslijn wordt nu ingezet op het opwaarderen van de Hovergelei en het aanpassen van de spoorwegovergang.

#### Belang van extra ontsluiting

Een extra gemotoriseerd verkeerverbinding over het spoor is van groot belang om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Reuver zowel nu als in de toekomst te waarborgen. Op dit moment kan gemotoriseerd vanuit het zuiden naar Reuver slechts op twee plekken het spoor kruisen, via de Heerstraat en de Rijksweg. Deze beperkte keuze maakt het wegennet kwetsbaar. Elke toename van verkeersdruk, nieuwe ontwikkeling of verstoring leidt direct tot extra belasting op dezelfde routes.

Door een nieuwe spoorwegovergang voor gemotoriseerd verkeer toe te voegen ontstaat een robuuster en toekomstbestendiger netwerk met meer alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer. Deze extra overgang biedt nu kansen om de nieuwbouwwijk snel en logisch te ontsluiten en voorkomt dat de druk op elders oploopt, waardoor een afname van leefbaarheid en verkeersveiligheid ontstaat.

Afhankelijk van het gekozen scenario uit de verkeersstudie kan de nieuwe verbinding bovendien helpen om de Heerstraat te ontlasten en de verkeersstromen evenwichtiger te verdelen. Ook met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen is deze extra verbinding zeer gewenst. Nieuwe ontwikkelingen brengen vaak extra verkeersbewegingen met zich mee. Zonder een extra mogelijkheid om het spoor te kruisen ontstaan knelpunten op wegen die nu al intensief worden gebruikt. Een extra spoorwegovergang creëert de ruimte om deze groei verantwoord op te vangen en zorgt ervoor dat Reuver ook in de toekomst goed bereikbaar blijft.

Verder zijn de compenserende maatregelen, namelijk het toevoegen van aanvullende beveiliging (door middel van een slagboom) bij de voetpaden op de overwegen bij de Sint Jozefweg en Heerstraat positief voor de algemene verkeersveiligheid. Dit zorgt voor een verkeersveiliger en robuuster voetgangersnetwerk. Daarnaast komen deze compenserende maatregelen ten behoeve van de veiligheid van onze eigen inwoners.

#### Vervolgproces

- **Proces rondom spoorwegovergang**  
Na het verlenen van de definitieve opdracht wordt door ProRail, in samenwerking met de gemeente, gestart met het maken van een ontwerp voor de benodigde aanpassingen en aansluiting op project Maaslijn. Met deze uitwerking markeren we een 'point of no return' en kunnen we niet meer terug. Als ProRail na opdrachtverlening terug moet naar het oorspronkelijk plan zonder de opwaardering van de overweg, dan loopt de planning per direct schade op en loopt de indienstelling van de Maaslijn vertraging op. Bij het beschikbaar komen van een (eerste) ontwerp wordt ook een eerste globale raming gemaakt. Het ontwerp komt in stappen tot stand, zo wordt gestart met een railverkeer technisch ontwerp, gevolgd door een detailontwerp treinbeveiliging en een aanpassing van ontwerpen van andere disciplines. Het echte inzicht in kosten ontstaat vanwege deze stappen gaandeweg. De werkzaamheden vinden in 2027 plaats (in combinatie met project Maaslijn).
- **Grondverwerving**  
Het opwaarderen van de spoorwegovergang kan volledig op eigendom van ProRail en gemeente worden gerealiseerd. Voor een goede aansluiting is echter extra ruimte nodig. Parallel aan het ontwerpproces vinden gesprekken plaats met een aangrenzende grondeigenaar voor de verwerving hiervan. Deze gesprekken vinden plaats tussen grondeigenaar, ontwikkelaar en gemeente.
- **Verkeersstructuur**  
Een keuze over de verdere verkeersstructuur maakt onderdeel uit van het ontwikkelkader.
- **Ontwikkelkader**  
In samenwerking met de projectontwikkelaar wordt gewerkt aan een ontwikkelkader. Dit kader wordt naar verwachting in Q3 2026 ter besluitvorming voorgelegd aan u.

- Anterieure overeenkomst  
Voordat het omgevingsplan ter besluitvorming wordt aangeboden aan u sluit het college een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar. Onderdeel hiervan is het kostenverhaal en bijdrage aan de aanpassing van de spoorwegovergang.
- Omgevingsplan wijziging  
Om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken is een omgevingsplanwijziging noodzakelijk. Het ontwerp wordt door het college ter inzage gelegd nadat het ontwikkelkader door u is vastgesteld. Definitieve vaststelling geschied door u.

#### Communicatie

Om de opwaardering van de spoorwegovergang aan de Hovergelei te kunnen realiseren is aanhaking bij de al geplande werkzaamheden aan de Maaslijn door ProRail noodzakelijk. Pas op maandag 30 maart 2026 werd definitief duidelijk dat aanhaking, onder voorwaarden, mogelijk is. Vanwege de zeer korte doorlooptijd was het onmogelijk om, vooruitlopend op het besluit, breed te communiceren (in de omgeving). Wel is het beoogde besluit van de gemeenteraad, direct na publicatie van de raadsagenda, aangekondigd op [www.beesel.nl](http://www.beesel.nl) en vervolgens in Puik.

Nadat de gemeenteraad heeft besloten over het opwaarderen van de spoorwegovergang aan de Hovergelei wordt de communicatie hierover breed opgepakt. Denk daarbij aan: nieuwsbericht op [www.beesel.nl](http://www.beesel.nl), Puik en sociale media. Daarnaast ontvangen de geïnteresseerden in de woningbouwontwikkeling Vogelsweijde ook een e-mail en wordt de projectpagina Vogelsweijde op de gemeentelijke website geüpdatet.

Let op! Dit besluit en bijbehorende communicatie gaat nadrukkelijk over de opwaardering van de spoorwegovergang aan de Hovergelei. Het besluit en de communicatie gaan niet over het ontwikkelkader van de woningbouwontwikkeling Vogelsweijde. Hierover volgt later dit jaar nog een participatiebijeenkoms.

- a. Financieel  
Dit voorstel omvat de financiering van de aanpassing van de spoorwegovergang Hovergelei en bijhorende compensatiemaatregelen.

We hebben te maken met 2 mogelijke scenario's:

1) *De investering gaat door:*

- De kosten worden door ProRail geschat op € 1.520.000 - € 1.826.000. Om nu de opdracht aan ProRail te kunnen verlenen, vragen we een krediet aan van € 1.826.000. Bij wijziging van deze indicatie, welke tot verlaging van het krediet kan leiden, wordt de raad geïnformeerd.
- De kosten worden geactiveerd als 'Bijdragen aan activa in eigendom van derden'
- Afschrijvingskosten:
  - De afschrijvingskosten bedragen bij een investering van € 1.520.000 - € 1.826.000: € 60.800 - € 73.040 p/jr, op basis van een gemiddelde afschrijvingsperiode van 25 jaar. De afschrijvingskosten starten in 2028, het jaar na gereedkomen van de investering.
  - Na inbreng van mogelijke rijksbijdragen op de investering, nemen de jaarlijkse afschrijvingskosten af.
  - Met de ontwikkelaar wordt overleg gevoerd over het kostenverhaal, zodat een deel van de investering kan worden teruggevorderd. Dat deel (bedrag nog overeen te komen) zal worden ingebracht in deze investering, waarmee de afschrijvingskosten verder verlaagd worden.
  - Conform de Nota reserves en voorzieningen 2024, artikel 2.1, worden de bestemmingsreserves zoveel mogelijk beperkt (ter bevordering van de inzichtelijkheid in de financiële positie van de gemeente). Hiermee stellen we voor de afschrijvingskosten ten laste van onze gemeentelijke exploitatiebegroting te laten lopen.

- In de 1<sup>e</sup> berap 2026 zullen afschrijvingskosten van € 73.040 p/jr worden opgenomen, met ingang van 2028, (bijstelling mits te zijner tijd meer info bekend is).
- Rentelasten:
  - De gemeente trekt gemeente breed financieringen aan. Er is geen sprake van een projectfinanciering, ofwel het is geen lening specifiek voor deze investering. De omslagrente is vooralsnog geraamd op 1,5%.
  - Als gevolg van jaarlijkse afschrijvingen, dalen de toe te rekenen rentelasten (bij een gelijkblijvende rente). De gemiddelde jaarlijkse rentelasten bedragen over de periode van 25 jaar € 11.856 bij een investering van € 1.520.000 en € 14.242 bij een investering van € 1.826.000.
  - Kapitaallasten (rente + afschrijving) bedragen bij een investering van € 1.520.000 - € 1.826.000, hiermee: € 72.656 tot € 87.283. Dat is exclusief de mogelijke inbreng van subsidiegelden en bijdrage vanuit de projectontwikkelaar, waarmee de totale kapitaallasten zullen dalen.
- 2) *De investering gaat uiteindelijk niet door:*
  - Indien alsnog wordt besloten om af te zien van de investering (zie 'Risico's onderstaand') dan komen de al gemaakte kosten, alsmede eventuele hiermee samenhangende kosten voor nieuwe aanpassing van het plan door ProRail, voor rekening van de gemeente.
  - Deze kosten kunnen niet meer geactiveerd worden (en daarmee niet meerjarig afgeschreven).
  - De kosten moeten dan 'in 1 keer worden genomen in het betreffende kalenderjaar'. Hoe hoog deze kosten in deze mogelijke situatie zijn, is nu niet in te schatten.

We stellen voor, in deze situatie, de kosten te dekken uit de (al ontvangen) middelen van de rijksbijdragen Realisatiestimulans. Mochten deze middelen ontoereikend zijn, stellen we voor op dat moment het resterende deel te dekken uit de Investeringsreserve
- b. Juridisch
 

Om ProRail opdracht te verlenen moet de overeenkomst Opdrachtverlening ProRail, zoals opgenomen in de bijlage worden ondertekend en stemt de gemeente in met alle voorwaarden en bijbehorende risico's van de aanpassing van de spoorwegovergang.
- c. Risico's
  - Als geen opdracht voor de verdere uitwerking of uitvoering wordt gegeven zijn de eerder gemaakte kosten niet te verhalen.
  - Raadsbesluit uiterlijk 17 april is noodzakelijk voor definitieve opdracht aan ProRail voor uitvoeren werkzaamheden. Zonder tijdig besluit, is aanhaken op project Maaslijn geen optie en zal er geen opwaardering van de spoorwegovergang plaatsvinden.
  - Wanneer wij op dit moment niet meeliften met het project Maaslijn en later zelfstandig kiezen voor het aanpassen van een spoorwegovergang, moeten nieuwe compenserende maatregelen worden gevonden, omdat een deel van de nu voorgestelde compenserende maatregelen zal worden ingevuld met het project Maaslijn. De dan te vinden compenserende maatregelen zullen financieel en ruimtelijk ingrijpend zijn. Zo bestaat de mogelijkheid dat een andere overweg in de gemeente afgewaardeerd moet worden voor gemotoriseerd verkeer als compenserende maatregel.
  - 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. Een ander scenario is dat het woningbouwplan geen doorgang kan vinden en we dus niet tegemoetkomen aan onze ambitie voor de bouw van nieuwe woningen.

- Daadwerkelijke kosten van het opwaarderen van de spoorwegovergang en het uitvoeren van de compenserende maatregelen zijn pas bekend nadat het ontwerp volledig is doorgerekend, waarbij alle risico's (ook bij vertraging van project Maaslijn als gevolg van deze werkzaamheden) op de initiatiefnemer (in dit geval gemeente Beesel) worden afgewenteld. Dit brengt financiële risico's met zich mee. Wat de hoogte is van deze financieel risico's is vooraf niet te berekenen.
- 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. Daarmee is het een investering voor de toekomst. Door het realiseren van de extra ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is het mogelijk de toekomstige ontwikkelingen te ontsluiten. Omdat het een bovenwijkse voorziening betreft kan een deel van de kosten mogelijk ook worden verhaald op toekomstige ontwikkelingen.

## **6. Visie Leef Beesel**

De toekomstvisie Leef Beesel 2050 kent drie pijlers, één van deze pijlers is Leef in Beesel. Daarin is opgenomen dat Beesel in 2050 is gegroeid zodat onze gemeente sterk, wendbaar en toekomstbestendig is. De woningvoorraad is gegroeid en meer evenwichtig. Door het realiseren van een extra ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer wordt ingezet op een gezonde leefomgeving met een hoge verkeersveiligheid en zo min mogelijk verkeersoverlast, wat ten goede komt aan een levendige woongemeente in een hoogwaardige en rustige groene omgeving. Daarnaast zorgt deze extra ontsluiting voor meer (afwegings)ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Hierdoor is het mogelijk dat de pijlers Leef in Beesel en Beleef in Beesel zich kunnen blijven ontwikkelen in Reuver.

## **7. Inclusie**

Door het opwaarderen van de spoorwegovergang Hovergelei neemt het aantal locaties waar gemotoriseerd verkeer het spoor kan kruisen toe. Daarnaast wordt ingezet op het scheiden van vervoersstromen wat de toegankelijkheid ten goede komt. Dit sluit aan bij de opgave toegankelijk en bruikbaar zoals opgenomen in de visie inclusie.

## **8. Duurzaamheid**

Door het realiseren van de extra spoorwegovergang wordt het gemotoriseerd verkeer sneller afgevoerd richting de Rijksweg en A73. Hierdoor worden de verkeersstromen auto, fietser en wandelaar meer gescheiden, dit draagt bij aan duurzame mobiliteit.

## **Bijlagen**

1. Verkeersonderzoek Vogelsweijde
2. Risicoanalyse overwegveiligheid Vogelsweijde
3. Opdrachtverlening ProRail (overeenkomst)