



Gedeputeerde Staten van Limburg

Ter attentie van de heer G. Kuntzelaers, gedeputeerde Mobiliteit

Kopie: cluster Wegbeheer, de heer R.W.H.J. van de Pol en de heer T.D.R. Piters

Postbus 5700

6202 MA Maastricht

Nieuwstadt, 11 augustus 2026

Betreft voetgangersbrug over de N297 bij Nieuwstadt — verzoek om heroverweging naar aanleiding van uw Woo-besluit DOC-00948359

Geachte heer Kuntzelaers, geacht college,

Met uw besluit van 1 juli 2026, kenmerk DOC-00948359, heeft u 42 documenten over de voetgangersbrug over de N297 openbaar gemaakt. Wij hebben die stukken integraal bestudeerd en aangevuld met openbare stukken uit uw eigen bestuurlijke informatiesysteem, met twee verkeersbesluiten over deze weg en met de ontwerprichtlijn waarnaar uw contracten verwijzen. Zij geven een aanmerkelijk vollediger beeld dan wij tot dan toe hadden, en zij geven ons aanleiding u te verzoeken uw standpunt te heroverwegen. Alles wat wij hieronder aanhalen is openbaar en controleerbaar.

Wij lopen eerst langs wat het dossier laat zien, dan langs de argumenten waarmee de realisatie tot nu toe is afgevoerd, en tot slot langs de vragen die daaruit volgen.

- 1. Over het provinciale belang bij deze brug.** Uw RO-nota van 8 juli 2024 stelt: “Deze brug draagt niet bij aan de provinciale mobiliteitsdoelen.” In uw brief van 28 augustus 2024 schrijft u dat de provincie “geen partij” is. Uit de nu openbare stukken blijkt echter dat dit kunstwerk tegelijk de uitvoering is van een verplichting die uw eigen college heeft opgelegd. Uw RO-nota van 4 maart 2024 verwoordt het zo: “Tevens heeft VDL Nedcar vanuit de verkregen ontheffing Wet Natuurbescherming voor de uitbreiding van VDL Nedcar de verplichting om een hop-over voor vleermuizen aan te leggen op deze locatie.” De ontheffing zelf, aangehaald in bijlage 7a bij het intakeformulier, bepaalt: “Ter plaatse van de N297 moeten maatregelen worden getroffen die de noord-zuidverbinding voor de vleermuizen over de N297 in stand houden en die de verbinding met de Rollen en het Limbrichterbos voor de vleermuizen waarborgen.” Die ontheffing is van 1 juni 2021, kenmerk DOC-00155986, en is verleend door Gedeputeerde Staten van Limburg. U bent hier dus bevoegd gezag en handhaver. Wij erkennen daarbij uitdrukkelijk dat de ontheffing tot maatregelen verplicht en niet tot een brug; dat VDL Nedcar de hop-over en de voetgangersbrug in één kunstwerk wilde onderbrengen was de keuze van VDL, zoals bijlage 7a ook letterlijk vermeldt. Dat neemt niet weg dat het gecombineerde kunstwerk uitvoering geeft aan een voorwaarde uit uw eigen ontheffing, en dat u in die hoedanigheid geen buitenstaander bent. Wij verzoeken u toe te lichten hoe de stelling dat deze brug geen provinciaal belang dient zich daartoe verhoudt.



- 2. Over de stand van de verbinding zelf.** Op 22 maart 2024 heeft gedeputeerde Satijn in de commissie Economie en Samenleving toegezegd na te gaan hoe het staat met de natuurcompensatie rond VDL Nedcar en uw Staten daarover te informeren. Bij brief van 28 mei 2024, kenmerk DOC-00652369, heeft u dat gedaan. Daarin schrijft u: "Het grootste deel van de voorschriften van beide ontheffingen zijn uitgevoerd (denk aan ophangen vleermuiskasten, realiseren kunstburcht das) en voldoen aan de vereiste kwaliteit. Een deel is nog niet uitgevoerd (denk aan realisatie oud hout eilanden, noord-zuidverbinding voor vleermuizen over N297)." En: "Een deel van deze voorschriften zijn nog niet uitgevoerd omdat er geen einddata aan voorschriften gekoppeld zijn." Die brief dateert van vijftientig dagen na de e-mail waarin u het eisenpakket aan VDL Nedcar kenbaar maakte. De toezegging is op 6 september 2024 als afgedaan aangemerkt, terwijl de verbinding er volgens uw eigen mededeling niet lag. Wij verzoeken u ons te berichten of die noord-zuidverbinding over de N297 inmiddels is gerealiseerd, wanneer dat is gebeurd of zal gebeuren, en welke einddatum daar nu aan verbonden is.
- 3. Over het ambtelijke advies en wat daarvan is overgebleven.** Op 30 januari 2024 schrijft een medewerker van uw organisatie: "Wij constateren dat het voetgangersnetwerk een gemeentelijke aangelegenheid is en dat de provincie hier geen belang bij heeft. Desbetreffende voetgangersbrug vormt een onderdeel van het gemeentelijke netwerk en ons voorstel is om het beheer en onderhoud bij de gemeente neer te leggen." In dezelfde e-mail vraagt hij zijn collega om de onderbouwing van het tegengestelde standpunt: "Graag zou ik het relevante gedeelte van dit aangehaalde beleid willen ontvangen." Uw RO-nota van 4 maart 2024 luidt vervolgens: "in dit geval wordt geadviseerd om af te wijken van de Visie beheer en het eigenaarschap, beheer en onderhoud bij een derde partij neer te leggen", en: "Het toetsteam (Mob, WegA en WegB) adviseert om dit werk derden toe te staan." Uw herziene RO-nota van 25 maart 2024 legt twee opties voor en het voorstel aan de gedeputeerde luidt onomwonden: "U wordt voorgesteld om ermee in te stemmen dat VDL Nedcar de voetgangersbrug inclusief hop-over als werk derden realiseert (zie optie 1)." Wat op 3 april 2024 aan VDL Nedcar is bericht, is optie 2: het volledige eisenpakket met eigendom bij de provincie. Uit de terugkoppeling van 5 maart 2024 blijkt waar dat verschil ontstond: "In het RO van Satijn is akkoord gegeven en in het RO van Kuntzelaers is een aantal additionele vragen gesteld betreffende het beheer onderhoud." Wij verzoeken u toe te lichten op welke gronden is afgeweken van het ambtelijke advies dat drie keer luidde om deze brug toe te staan.
- 4. Over wat de besluitenlijst van 25 maart 2024 wel en niet vermeldt.** Wij hebben de drie stukken over die vergadering naast elkaar gelegd. De RO-nota die er voorlag stelde voor het eigendom, beheer en onderhoud bij een derde partij te leggen. Uw besluitenlijst van diezelfde vergadering vermeldt over dit agendapunt precies één zin: "14. RO-nota Voetgangersbrug N297 — Akkoord, maar de brug moet aan de provinciale eisen voldoen." Over eigendom, beheer of onderhoud staat daar niets. Ruim drie maanden later schrijft uw RO-nota van 8 juli 2024 aan datzelfde moment echter toe: "het in het RO Kuntzelaers van 25 maart jl. ingenomen standpunt dat de brug dient te voldoen aan de provinciale inrichtingseisen en de brug in eigendom en beheer/onderhoud bij de provincie komt."

Wij trekken hieruit geen conclusie over wat er die dag is besproken; een besluitenlijst is een samenvatting. Wij stellen wel vast dat het besluit waarop het gehele eisenpakket rust, niet voorkomt in de vastlegging van de vergadering waarin het zou zijn genomen. Wij verzoeken u ons te berichten in welk stuk dat besluit is vastgelegd, met vermelding van datum en kenmerk.

- 5. Over de beheervisie waarop het eigendomsbesluit steunt.** In uw e-mail van 3 mei 2024 staat: "In lijn met de provinciale beheervisie kunstwerken heeft gedeputeerde Kuntzelaers besloten dat de brug in eigendom/beheer v/d provincie dient te komen." Dat document is inmiddels openbaar: de Visie beheer-



en onderhoudsgrenzen provinciale wegen Limburg c.a. 2016, door uw college vastgesteld op 22 november 2016. In de doelparagraaf staat: "De Visie is daarmee een leidraad voor die situaties waarin al besloten is genomen dat de Provincie (initiatiefnemer en later) beheerder is/wordt. De Visie doet dus geen uitspraken over welke wegen de Provinciale wegbeheerder behoort te beheren." Wij erkennen dat de Visie in paragraaf 3.4.5.2 een hiërarchieregel bevat waaruit provinciaal eigendom kan volgen. Maar de Visie zegt zelf niet te gaan over de vraag die hier voorligt. Wij verzoeken u aan te geven welk besluit of beleidsstuk die voorafgaande vraag dan wel beantwoordt.

6. **Over de ruimte om af te wijken.** Uw brief van 28 augustus 2024 stelt: "Dit is bestaand provinciaal beleid. Wij zien geen reden om hiervan af te wijken." Diezelfde Visie bepaalt echter: "De Visie wordt gehanteerd als een leidraad (...) Maatwerk blijft echter mogelijk als er in een project zwaarder wegende belangen aan de orde zijn." En in paragraaf 2.2: "Maatwerk blijft echter voor elk project noodzakelijk zodat ruimte is voor het maken van afwijkende afspraken indien het project daartoe noopt." Het beleid waarnaar u verwijst bouwt de afwijking dus zelf in, en uw eigen ambtenaren adviseerden tweemaal om die te benutten. Wij verzoeken u dat opnieuw te wegen.
7. **Over de randvoorwaarden zoals die in 2022 luiden.** Op 12 mei 2022 heeft uw cluster Wegbeheer de randvoorwaarden voor deze brug aan Antea Group verstrekt. Die luiden: minimale doorrijhoogte 4,60 meter, geen pijler in de middenberm wegens te smalle berm, obstakelvrije ruimte van minimaal 4,50 meter, en geen pijler tussen de N297 en de zuidelijke ventweg. Over toegankelijkheid voor fietsers of minder-validen staat in dat antwoord niets. Wij verzoeken u aan te geven waarom die eis toen niet is gesteld en in 2024 wel.
8. **Over het moment waarop toegankelijkheid een harde eis werd.** In uw RO-nota van 25 maart 2024 wordt de beperkte toegankelijkheid nog gepresenteerd als een beheerkwestie en niet als een norm: "De brug is dan enkel toegankelijk voor voetgangers. Andere langzaam verkeersdeelnemers zoals fietsers/bromfietsers en minder-validen kunnen geen gebruik maken van de oversteekvoorziening. De provincie voorziet hier problemen als beheerder en kan daarom de brug niet in beheer en onderhoud te nemen." De oplossing die daar wordt geboden is dat een gemeente de brug overneemt. Pas op 3 april en 3 mei 2024 wordt toegankelijkheid voor fietsers en minder-validen een harde ontwerp eis. Wij verzoeken u aan te geven welk besluit die omslag heeft bewerkstelligd.
9. **Over de eis dat de brug toegankelijk moet zijn voor fietsers.** In uw e-mail van 3 mei 2024 stelt u: "De nieuwe brug dient toegankelijk te zijn voor fietsers en voetgangers zodat deze gebruik kunnen maken van de brug als verbinding over de N297 richting het Limbrichterbos of Nieuwstadt." Voor deze eis geeft u geen grondslag. VDL Nedcar vroeg daar op 6 mei 2024 rechtstreeks naar: "Waarop is deze vereiste gebaseerd? Dit is namelijk niet de doelstelling van VDL Nedcar en de Stichting De Groene Sporenwolf, die het viaduct alleen als viaduct voor wandelaars van het Pieterpad bedoeld hebben." Uw antwoord van 13 mei 2024 gaat op die vraag niet in. Ruim twee jaar later is zij nog altijd onbeantwoord, terwijl deze eis rechtstreeks doorwerkt in de constructie: een brug die ook voor fietsers toegankelijk moet zijn vergt hellingbanen, breedte en een draagconstructie die een met trappen ontsloten voetgangersbrug niet nodig heeft.
10. **Over de werkelijke grondslag van de toegankelijkheidseis.** In uw e-mail van 3 mei 2024 schrijft u: "De toegankelijkheidsvereiste voor minder-valide(kinderwagens) komt voort uit het vastgestelde beleidskader 'een bereikbaar en toegankelijk Limburg'." Wij hebben dat beleidskader van 82 pagina's integraal doorgenomen. Daarin komt het woord voetganger geen enkele keer voor, evenmin als de woorden CROW, minder-valide, rolstoel, kunstwerk, inrichtingseis, toegankelijkheidseis en ASVV. Het woord brug komt er één



keer in voor, in de algemene beschrijving van uw wettelijke taak. Bij uw e-mail voegde u echter ook een blad uit uw eigen moedercontract. Daaruit blijkt waar de eis wél op rust: eiscode VH-0047, met de eistekst "Langzaam verkeersvoorzieningen dienen te zijn ingericht en uitgerust conform vigerende documenten: 'ASVV'; 'CROW publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer'; 'CROW Publicatie Richtlijn toegankelijkheid'." Dat blad draagt de datum 1 november 2023 en komt uit het bestand "20231101 MoederContract v2.33 – EXTERN.xlsm". Wij stellen daarom twee dingen vast. Ten eerste dat het door u genoemde beleidskader de door u gestelde eis niet bevat, en dat de feitelijke grondslag drie richtlijnen zijn die u niet noemde. Ten tweede dat diezelfde eiscode in uw contract is gekoppeld aan, letterlijk, "S1.1 – Wegen, S1.2.1.2 Fietsbrug, S1.2.2.1 Fiets- voetgangerstunnel". Een voetgangersbrug wordt daar niet genoemd. Wij verzoeken u toe te lichten op welke grond een eis die voor fietsbruggen en fiets-voetgangerstunnels is geschreven, onverkort wordt toegepast op een voetgangersbrug.

11. **Over de aangehaalde zin zelf.** "Elke Limburger telt!" is de titel van het coalitieakkoord van juni 2023; het beleidskader schrijft daarover: "Aan de basis van deze coalitie ligt het Coalitieakkoord 'Elke Limburger telt!'." Het is een leidend motto, geen ontwerpnorm voor een kunstwerk.
12. **Over de bestaande routes, en over wat daar wel en niet uit volgt.** Op uw eigen intakeformulier is bij de vraag naar het provinciale belang ingevuld: "In het kader van het project Bottleneckinfra is de N297 aangelegd, in kader van dit project zijn routes voor langzaam verkeer gerealiseerd. Daarmee zijn er geen aanvullende mobiliteitsopgaven voor langzaam verkeer noodzakelijk." Wij delen die feitelijke vaststelling. Zij is precies de reden waarom de toegankelijkheidseis hier geen doel dient: wie de brug niet kan gebruiken wordt niet van het Limbrichterbos afgesneden, want die route bestaat al en is door uzelf aangelegd. De brug creëert dus geen ongelijkheid tussen groepen en heft er ook geen op.
13. **Over uw eigen ontwerpnorm voor deze weg.** Dit punt is nieuw ten opzichte van onze eerdere correspondentie en het weegt naar ons oordeel zwaarder dan alle voorgaande. De Ontwerpwijzer voetgangers van CROW — dezelfde bron waarnaar uw eigen eiscode VH-0047 verwijst — bepaalt over gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid boven 50 kilometer per uur: "Op een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid hoger dan 50 km/h ligt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te hoog om veilig gelijkvloers over te steken." En daarop volgt: "Leg hier daarom een ongelijkvloerse oversteek aan, waarbij voetgangers op gelijke hoogte kunnen doorlopen." Over de gelijkvloerse variant: "Een zebra is in deze situaties uit veiligheidsoverwegingen niet aan te bevelen." Dat deze norm hier van toepassing is, blijkt uit uw eigen stukken. Uw verkeersbesluit over de N297, gepubliceerd in de Staatscourant van 2021, vermeldt dat de reguliere maximumsnelheid 80 kilometer per uur bedraagt en dat de weg "in eigendom van en in beheer en onderhoud bij de Provincie Limburg" is. En de kaart die u zelf op 1 mei 2024 vervaardigde en twee dagen later als bijlage bij het eisenpakket meestuurt, "N297 Omgeving Limbrichterweg" op schaal 1:1500, deelt de wegcategorieën ter plaatse in met de aanduiding 80 kilometer per uur buiten de bebouwde kom. Op de plek waar de brug is voorzien schrijft uw eigen vaknorm dus een ongelijkvloerse oversteek voor, en beschouwt zij de gelijkvloerse oversteek als onveilig. Wij verzoeken u toe te lichten hoe het afwijken van de enige voorziene ongelijkvloerse oversteek op dit weggedeelte zich verhoudt tot die norm, en of u bij die afweging is nagegaan wat de norm hier voorschrijft.
14. **Over de veiligheid van de huidige situatie.** Het ingenieursbureau dat het ontwerp maakte, beschrijft de huidige situatie in bijlage 7a als volgt: "De recreanten die momenteel vanuit Nieuwstadt het Limbrichterbos willen bereiken hebben in basis twee opties. Via de kruising van de N297 en de N276 te lopen waar er geen goede voorzieningen zijn voor voetgangers om de baan over te steken (gevaarlijke situatie). Of via de Langereweg wat, afhankelijk van de specifieke locatie, vaak een omweg betreft. Ook deze route is niet inge-



richt voor voetgangers. Een voetgangersbrug ter hoogte van de Limbrichterweg maakt de route voor recreanten niet alleen korter maar ook veiliger." Verkeersveiligheid is een van de vijf doelstellingen uit uw eigen doelenboom. Wij verzoeken u dit gegeven, dat in uw eigen dossier ligt, in de heroverweging te betrekken.

- 15. Over de stelling dat de brug niet bijdraagt aan de provinciale mobiliteitsdoelen.** Uw RO-nota van 8 juli 2024 stelt dat, maar op uw eigen intakeformulier is bij de vraag "Aan welk mobiliteitsdoel kan het verzoek bijdragen?" ingevuld: "Leefbaarheid (recreanten vanuit de omgeving Nieuwstadt)." De doelenboom van het beleidskader bevat de doelstelling "In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar t.o.v. 2023". Wij verzoeken u toe te lichten hoe deze twee vaststellingen zich tot elkaar verhouden.
- 16. Over het ontbrekende gebruikersonderzoek.** Uw e-mail van 3 mei 2024 eindigt met: "Onderzoek naar gebruikers/belanghebbende van de fiets/voetgangersverbinding ontbreekt. Zodra hier meer duidelijkheid over is kunnen voorwaarden worden aangepast." Wij nemen die zin serieus en vullen die leemte hierbij. Het herstel van de wandelverbinding staat bovenaan de wensenlijst van de inwoners van Nieuwstadt zoals die is geïnventariseerd tijdens de schetsschuit-avonden van uw eigen provinciale project Platteland In Ontwikkeling. Mede daarom is het project overgenomen in de projectenkaart van de gemeente Echt-Susteren. Vóór de aanleg van de N297 liepen het Pieterpad en de Camino via de Limbrichterweg door Nieuwstadt naar het Limbrichterbos; sinds de doorsnijding zijn beide routes om Nieuwstadt heen gelegd. De gebruikers en belanghebbenden zijn daarmee: de inwoners van Nieuwstadt, de wandelaars op twee langeafstandsroutes, en de horeca en recreatie in de kern. Bent u van oordeel dat dit materiaal niet volstaat, dan vernemen wij graag welk onderzoek u wel toereikend acht en binnen welke termijn u daarover een besluit neemt.
- 17. Over de eis dat het kunstwerk van beton moet zijn.** In uw brief van 28 augustus 2024 schrijft u: "Om redenen van duurzaamheid en beheer en onderhoud dient het kunstwerk van beton te zijn." Uw eigen RO-nota bevestigt dat de eis met uw beheerpositie staat of valt: in optie 4 bent u bereid de inrichtingseisen te versoepelen "mits de brug na realisatie in eigendom komt van een andere wegbeheerder". Een eis die u zelf laat vallen zodra een ander de brug beheert, is geen veiligheidsnorm maar een beheersvoorkeur.
- 18. Over de traplift bij Schinveld.** Uw e-mail van 3 mei 2024 licht toe dat een pilot met een traplift bij de N274 te Schinveld mislukte door vandalisme en hoge beheerkosten. Wij bestrijden dat niet en vragen ook niet om een lift. Wij wijzen wel op wat hieruit volgt: als een lift op deze locatie niet werkt en hellingbanen de kosten onaanvaardbaar maken, dan maakt de toegankelijkheidseis een brug op deze plek principieel onmogelijk, ongeacht wie hem betaalt. Een eis die elke uitvoering uitsluit levert geen enkele toegankelijkheid op, want zonder brug verandert er niets.
- 19. Over het hergebruik van de vrijgekomen A2-bruggen.** Op 21 november 2023 wees uw organisatie zelf op een oplossing: "Vanuit het project A2 wegverbreding komen 2 stalen fietsbruggen vrij." Antea Group heeft die optie onderzocht en concludeerde in bijlage 7a: "Op basis van de eerder beschreven uitgangspunten vanuit het Provinciaal wegbeheer (...) is het niet mogelijk de bestaande bruggen te gebruiken. De overspanning van 30m tussen de brugpijlers is niet inpasbaar in de huidige configuratie." Het hergebruik strandde dus op uw eigen randvoorwaarde dat er geen pijler in de middenberm mag staan, waardoor hier ruim 41 meter moet worden overspannen. De aangekondigde bijkomende onderbouwing van begin 2024 komt in de openbaar gemaakte set niet voor; die ontvangen wij graag alsnog. Daar komt het volgende bij. Bij besluit van 2 februari 2026, gepubliceerd in het Provinciaal blad onder nummer 1682, heeft u vastgesteld: "In het kader van het project Verbreding A2 Het Vonderen-Kerensheide wordt een nieuw viaduct



gebouwd in de N297 over de A2 heen. Om deze werkzaamheden te kunnen uitvoeren, dient de noordelijke fietsbrug afgevoerd te worden." De uitvoering loopt sinds 9 maart 2026. Wij vernemen graag of dit een van de twee bruggen betreft waarop u in november 2023 wees, en zo ja, wat er met dat kunstwerk is gebeurd of gaat gebeuren.

- 20. Over de stelling dat afwijken de veiligheid in gevaar brengt.** Uw brief van 28 augustus 2024 stelt: "Tornen aan de gestelde provinciale voorwaarden brengt mogelijk de gebruikers van de provinciale weg en de voetgangersbrug in gevaar." Wij vragen u nergens om de veiligheidseisen los te laten. De vrije doorrijhoogte van 4,6 meter, het achterwege blijven van steunpunten in de middenberm, de beschermingsconstructie tegen vallende voorwerpen, de gesloten brugbodem en de afscherming van de rijbanen zijn niet in geschil en zijn dat nooit geweest. Het geschil betreft uitsluitend wie de brug mag gebruiken. Dat onderscheid maakt uw eigen RO-nota ook. Optie 3 luidt daar voluit: "Provincie stelt de toegankelijkheidseisen naar beneden bij, waardoor de brug alleen door voetgangers kan worden gebruikt, brug wordt gerealiseerd (...) de brug komt in eigendom en beheer/onderhoud bij de provincie, voorwaarde is wel dat het een betonnen brug dient te zijn." Het enige bezwaar dat u bij die optie noteert is een bestuurlijk risico, geen veiligheidsrisico.
- 21. Over de beheer- en onderhoudskosten.** Uw RO-nota noemt dat een afsluiting van de N297 met omleiding "rond de €25.000,- per rijrichting/per keer" kost. Wij nemen dat serieus en stellen niet dat deze brug u niets kost: de bouw kost u niets, het beheer wel. Wij merken daarbij twee dingen op. Ten eerste geldt dit kostenargument evenzeer voor iedere andere wegbeheerder, waarmee het zich tegen uw eigen optie 4 keert. Ten tweede vermeldt uw beleidskader in hoofdstuk 9 uitdrukkelijk dat het kapitaallastenplafond ziet op investeringen en "niet het beheer en onderhoud dat als (jaarlijkse) kosten in de (exploitatie)begroting is opgenomen". Wij zijn bereid met u, met de betrokken gemeenten en met VDL Nedcar te zoeken naar een sluitende regeling voor beheer en onderhoud, en beschouwen dit als een oplosbaar punt en niet als een reden tot afwijzing.
- 22. Over de stelling dat onze stichting geen gesprekspartner is.** Uw RO-nota stelt: "De stichting is namelijk geen directe partner als het gaat om de samenwerking tussen VDL Nedcar en provincie", en uw brief van 28 augustus 2024: "U zult zich dan ook primair tot VDL Nedcar moeten wenden." Wij vragen u niet partij te worden bij die overeenkomst. Wij wenden ons tot u in uw hoedanigheid van wegbeheerder en van bevoegd gezag onder de door uzelf verleende ontheffing. Wij wijzen er bovendien op dat u onze stichting in uw brief van 5 juni 2026 zelf aanmerkt als belanghebbende in de zin van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht, en wel in een procedure die volgens uw eigen omschrijving gaat over "informatie en documenten die betrekking hebben op de (mogelijke) realisatie van een voetgangersbrug over de N297 ter hoogte van Nieuwstadt".
- 23. Over de weergave van het standpunt van VDL Nedcar.** Uw MT-nota van 21 juni 2024 stelt: "Tegen die achtergrond geeft VDL Nedcar aan niet bereid te zijn de brug te realiseren." Wij hebben de volledige set van 42 documenten hierop nagelopen. Voor die mededeling ontbreekt in het gehele dossier een bron: geen datum, geen citaat, geen document. De enige plek waar VDL Nedcar zelf over de eisen aan het woord is, is de e-mail van 6 mei 2024 waarin het bedrijf vraagt naar het minimum-eisenpakket "zodat realisatie van een voetgangersviaduct alsnog haalbaar wordt". Uw eigen RO-nota gaat er bovendien in drie van de vier voorgelegde opties vanuit dat de brug er komt. Het meest recente stuk in de set, van 27 oktober 2025, formuleert het als volgt: "Voor zover ik weet heeft VDL besloten dat men geen invulling gaat / kan geven aan de inspanningsverplichting om een voetgangersbrug te realiseren. Dit met het oog op de substantieel hogere kosten als gevolg van de eisen die door de Provincie zijn gesteld." Ook daar is het een aanname en



geen mededeling van VDL Nedcar. Wat er wel staat, en wat wij graag bevestigd zien, is de oorzaak: substantieel hogere kosten als gevolg van de door de provincie gestelde eisen. Wij hechten eraan vast te leggen dat aan onze stichting nooit is meegedeeld dat VDL Nedcar van deze brug afziet.

- 24. Over de aard van de verplichting.** Om misverstand te voorkomen hechten wij eraan de verplichting te benoemen zoals VDL Nedcar haar zelf publiek heeft omschreven. In het persbericht van VDL Groep van 8 februari 2022 staat: "VDL Nedcar zal zich eveneens inspannen voor de plaatsing van een voetgangersbrug over de provinciale weg (N297), waarmee de wandelroute van Nieuwstadt naar het Limbrichterbos wordt hersteld." Het gaat dus om een inspanningsverplichting, en die verplichting is nooit vertrouwelijk geweest; zij is door VDL Nedcar zelf naar buiten gebracht. Wij vragen u niet die overeenkomst te handhaven. Wij stellen vast dat een private partij bereid was en is zich in te spannen om op eigen kosten een doorsneden verbinding te herstellen, en dat het uw eisenpakket is dat die inspanning volgens uw eigen stukken onbetaalbaar heeft gemaakt.
- 25. Over de samenhang met de natuurcompensatie en het aflopende toezicht.** Op 30 juni 2026 heeft u Provinciale Staten het voorstel G-26-018 gestuurd om de status "Groot Project" van de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar te beëindigen; dat voorstel staat geagendeerd voor de commissie Economie en Samenleving van 4 september 2026. In datzelfde voorstel schrijft u: "Voor infrastructurele aanpassingen moest wettelijk 5,5 hectare natuur in de omgeving van de site worden gecompenseerd; dit is nog niet gerealiseerd", en: "De resterende opgave aan (boven)wettelijke natuurcompensatie wordt nog uitgevoerd." Uw Statenvoorstel P-25-004 van 9 mei 2025 vermeldt daarnaast dat 6,45 hectare door VDL Nedcar is afgekocht en door de provincie moet worden gerealiseerd, met de bepaling: "Er geldt een inspanningsverplichting om 6,45 ha uiterlijk 31 december 2026 te realiseren." In het voorstel om de projectstatus te beëindigen komt het woord voetgangersbrug niet voor, terwijl het woord compensatie er meer dan honderd keer in staat. Wij verzoeken u toe te lichten wie na beëindiging van de projectstatus toeziet op de resterende verplichtingen, waaronder de noord-zuidverbinding voor vleermuizen over de N297, en op welke wijze uw Staten daarover na 4 september 2026 nog worden geïnformeerd.
- 26. Over de volledigheid van de openbaar gemaakte set.** Uw besluit vermeldt dat is gezocht met de termen "voetgangersbrug N297, gebiedsontwikkeling VDL Nedcar en VDL Nedcar of afgeleiden daarvan". Wij constateren daarbij het volgende. Er is niet gezocht op termen die in dit dossier evident voorkomen, zoals hop-over, vleermuisroute, Limbrichterbos of Groene Sporenwolf; het oudste document uit 2022 kwam nu juist uit een e-mailwisseling over de hop-over. De set bevat geen enkel document tussen 28 augustus 2024 en 27 oktober 2025 en niets van na 27 oktober 2025, terwijl in die laatste periode wel over deze compensatie is geschreven: uw sonderend stuk met het plan van aanpak voor verbetering van de natuurcompensatie dateert van 16 december 2025. De set bevat geen correspondentie met de gemeente Echt-Susteren, terwijl daar uitdrukkelijk om was verzocht. Voorts noemt uw besluit in paragraaf 1 als datum van ontvangst 24 april 2026, terwijl paragraaf 4 als peildatum voor de zoekslag 26 maart 2026 aanhoudt; die twee data laten zich niet met elkaar rijmen en de periode ertussen is naar het zich laat aanzien niet doorzocht. Ten slotte constateren wij dat bij tien van de tweeënveertig documenten geheel of gedeeltelijk de aanduiding "buiten reikwijdte verzoek" is gebruikt — een afbakening die geen uitzonderingsgrond uit de wet is — dat de bijgevoegde inventarislijst 43 genummerde documenten telt waarvan er 42 zijn geleverd, en dat diezelfde lijst afsluit met een regel 26 zonder datum, onderwerp of grondslag.
- 27. Over het niet geleverde document 18. c.** Uw inventarislijst vermeldt onder nummer 18.c het Beleidskader Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg, met als aanduiding "Integraal openbaar" gevolgd door een webadres. Een bestand is niet meegeleverd. Wij hebben het stuk zelf opgehaald en integraal doorgenomen;



onze bevindingen daarover staan in punt 10. Wij wijzen er slechts op dat juist het document waarop u de kernvoorwaarde baseerde, als enige van de lijst niet is verstrekt.

Op grond van het bovenstaande verzoeken wij u om het volgende.

Ten eerste: toe te lichten hoe het afwijzen van de enige voorziene ongelijkvloerse oversteek op dit weggedeelte zich verhoudt tot de ontwerprichtlijn waarnaar uw eigen contracten verwijzen, die voor een weg als deze een ongelijkvloerse oversteek voorschrijft en een gelijkvloerse afraadt.

Ten tweede: alsnog te beantwoorden op welke grondslag de eis rust dat de brug toegankelijk moet zijn voor fietsers, en wat het minimum-eisenpakket is waaronder een voetgangersbrug op deze locatie wel kan worden gerealiseerd. Beide vragen zijn op 6 mei 2024 gesteld en zijn nog altijd onbeantwoord.

Ten derde: toe te lichten op welke grond eiscode VH-0047, die in uw contract is gekoppeld aan een fietsbrug en een fiets-voetgangerstunnel, onverkort wordt toegepast op een voetgangersbrug.

Ten vierde: ons te berichten in welk stuk het besluit dat de brug in eigendom en beheer van de provincie moet komen, is vastgelegd, met vermelding van datum en kenmerk.

Ten vijfde: dat besluit te heroverwegen, nu de beheervisie waarop het steunt zelf verklaart geen uitspraken te doen over wie behoort te beheren, en uitdrukkelijk ruimte voor maatwerk biedt.

Ten zesde: het ambtelijke advies van 25 maart 2024 om deze brug als werk derden toe te staan opnieuw aan uw college voor te leggen, dan wel gemotiveerd aan te geven waarom daarvan is afgeweken.

Ten zevende: de door uzelf op 3 mei 2024 aangekondigde aanpassing van de voorwaarden ter hand te nemen, nu het gebruikersonderzoek waarnaar u verwees hierbij is aangeleverd.

Ten achtste: ons te berichten of de noord-zuidverbinding voor vleermuizen over de N297 inmiddels is gerealiseerd, met welke einddatum, en wie daarop toeziet na beëindiging van de status "Groot Project".

Ten negende: ons te berichten of de op 2 februari 2026 afgevoerde noordelijke fietsbrug een van de twee kunstwerken betreft waarop u in november 2023 wees, en wat daarmee is gebeurd.

Ten tiende: de passage over het standpunt van VDL Nedcar in uw dossier te voorzien van een controleerbare bron of haar te corrigeren.

Ten elfde: de zoekslag onder het Woo-verzoek aan te vullen op de in punt 26 genoemde punten, ons te berichten welk document onder regel 26 van uw inventarislijst valt, en het niet geleverde document 18.c alsnog te verstrekken.

Voorts stellen wij het op prijs alsnog gebruik te maken van het overleg dat u in uw brief van 28 augustus 2024 zelf heeft aangeboden met de woorden: "Mocht VDL Nedcar met de provincie over de inrichtings- en toegankelijkheidseisen in overleg willen treden, dan zijn wij daar graag toe bereid." Dat aanbod staat sinds twee jaar open. Wij zijn graag bereid daarbij aan te schuiven en zullen VDL Nedcar afzonderlijk verzoeken van uw aanbod gebruik te maken.



Wij benadrukken tot slot dat het hier gaat om een verbinding die door de aanleg van de N297 is doorsneden, die een derde partij bereid was en is zich in te spannen om op eigen kosten te herstellen, en die tegelijk uitvoering geeft aan een natuurcompensatieverplichting uit uw eigen ontheffing. Op de plek waar die verbinding is doorsneden schrijft uw eigen ontwerprichtlijn een ongelijkvloerse oversteek voor. Voor de inwoners van Nieuwstadt, een kern die in de afgelopen decennia veel ruimte heeft moeten afstaan aan industrie, logistiek en infrastructuur, is dit herstel de belangrijkste wens die er ligt. Wij vragen u niet om geld en niet om een uitzondering op veiligheidsnormen. Wij vragen u om de vragen te beantwoorden die al twee jaar openstaan, en om de ruimte te benutten die uw eigen beleid uitdrukkelijk biedt.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zijn desgewenst graag bereid het bovenstaande mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Dirkjan van der Hoven

secretaris, Stichting De Groene Sporenwolf
Millenerstraat 26, 6118 CB Nieuwstadt