

Raad van de gemeente Beesel  
Postbus 4750  
5953 ZK REUVER

**Gemeente Beesel  
INGEKOMEN**

06 FEB. 2026  
NR.....

Datum  
4 februari 2026

Ons nummer  
202200751/1/R2

Uw kenmerk

Inlichtingen  
[REDACTED] J  
070-4264886

Onderwerp  
Limburg  
Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn"

Procedure  
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 11 februari 2026 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,  
de griffier

\*Bijlage: nadere reactie [REDACTED] J namens Provinciale staten van Limburg.

# PELS RIJCKEN

## Bezorgen met bericht van ontvangst

Afdeling bestuursrechtspraak  
van de Raad van State  
Kneuterdijk 22  
2514 EN DEN HAAG

RAAD VAN STATE  
INGEKOMEN

2025-11-2-2026  
30 JAN. 2026

ZAAKNR.

AAN:

BEHANDELD DD:

PAR: EO

onze ref. JK/RK/11017672

uw ref. 202200751/1/R2

inzake Limburg en Noord-Brabant

Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn"

senior advocaat

+31

@pelsrijcken.nl

30 januari 2026

Hoogedelgestreng college,

In bovenvermelde procedure stuurde u mij per brief van 16 januari 2026 een email bericht met bijlagen toe van (advocaat van appellanten e.a.). De bijlagen betreffen een notitie van Peutz van 19 juli 2022 en een rapport van BVA Verkeersadviezen van 2 januari 2023. Ik merk op dat deze stukken bijzonder laat zijn ingediend. Het is vanzelfsprekend aan uw Afdeling om te besluiten hoe hiermee wordt omgegaan. Uit een oogpunt van maximale zorgvuldigheid hebben verweerders de twee stukken aan de deskundigen voorgelegd. Hun reactie voeg ik bij deze brief.

Het betreft:

- De memo van Movares, een reactie op de notitie van Peutz, van 30 januari 2026 (**bijlage 1**)
- De memo van Movares, een reactie op de notitie van BVA Verkeersadviezen, van 30 januari 2026 (**bijlage 2**)

Uit de twee reactiedocumenten volgt dat hetgeen Peutz en BVA Verkeersadviezen naar voren hebben gebracht niets afdoet aan de onderbouwing van de bestreden inpassingsplannen en rechtmatigheid daarvan.

datum 30 januari 2026  
onze ref. JK/RK/11017672

2/2

Verder maak ik van de gelegenheid gebruik om te melden dat ook ir. [REDACTED] J  
[REDACTED] J (adviseur Stedelijke Mobiliteit bij Movares) bij de zitting aanwezig zal zijn.

Een kopie van deze brief met bijlagen, stuurde ik per e-mail aan [REDACTED] J

Met de meeste hoogachting

[REDACTED]  
[REDACTED] 14 J  
[REDACTED] J

## **Bijlage 1**

## Memo

|               |                       |
|---------------|-----------------------|
| Aan           | ProRail               |
| Kenmerk       | EB-26001341           |
| Projectnummer | M0007887              |
| Status        | Vrijgegeven           |
| Versie        | 1.0                   |
| Onderwerp     | Reactie Notitie Peutz |
| Datum         | 30 januari 2026       |

## Aanleiding

In het kader van de beroepsprocedure tegen het Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn" (hierna: PIP) zijn namens appellant  en anderen op 16 januari 2026 nadere stukken ingediend. Het betreft onder andere een reactie van Peutz ten aanzien van het PIP van 19 juli 2022 (hierna Notitie Peutz).

Voorliggende memo geeft een inhoudelijke reactie op de bevindingen verwoord in de Notitie Peutz.

## Samenvatting

Wat betreft trillingen wordt in de Notitie Peutz niet inhoudelijk ingegaan op de uitgangspunten van het achtergrondrapport trillingen van Movares, terwijl de rapportage veel informatie biedt. Ten aanzien van stikstof is in voorliggende memo uiteengezet dat voor dit plan/project een passende beoordeling is uitgevoerd en dat hiervoor door de staatssecretaris van LVVN een omgevingsvergunning voor de Natura-2000-activiteit (hierna: natuurvergunning) is verleend. Voor de omrijdroute Pelgrimslaan en Voerdijk zijn zekerheidshalve AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Uit beide berekeningen blijkt dat het verkeerseffect geen gevolgen heeft voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

## Memo

# Inhoudelijke reactie Notitie Peutz

## 1. Trillingen

In paragraaf 3.1 van de Notitie Peutz wordt correct opgemerkt dat ten aanzien van trillingsberekeningen geen sprake is van een voorgeschreven standaard rekenmethodiek. Er is daarom door Movares een eigen rekenmethodiek gebruikt. De berekeningen in het achtergrondrapport trillingen van Movares zijn volgens de Notitie Peutz niet controleerbaar. Voor het overige bevat de Notitie Peutz geen (inhoudelijke) standpunten.

Appellant had op basis van het achtergrondrapport trillingen de gehanteerde uitgangspunten kunnen verifiëren en eventueel zelf een controleberekening uit kunnen voeren. De benodigde informatie hiertoe, te weten de uitgangspunten, input van het model, beschrijving van hoe het model rekent en de output, is opgenomen in het Achtergrondrapport Trillingen<sup>1</sup>, specifiek in paragraaf 3.2 en de bijlages I, III, IV, V, VI en VIII. Uit de nadere stukken blijkt dat appellant geen oordeel heeft gevormd over deze beschikbare informatie, en ook niet heeft verzocht om aanvullende informatie over het rekenprogramma en de gehanteerde invoergegevens. Anders dan appellant stelt zijn voldoende gegevens ter beschikking zijn gesteld om de gemaakte trillingsberekeningen te kunnen controleren.

## 2. Stikstofdepositie

### 2.1. NH<sub>3</sub>-emissies in voortoets/passende beoordeling

Notitie Peutz geeft aan dat voor de berekening voor de aanlegfase de NH<sub>3</sub>-emissies van mobiele werktuigen moeten worden betrokken in de voortoets en dat mogelijk een passende beoordeling moet worden uitgevoerd waarin ook de emissie van ammoniak uit mobiele werktuigen meegenomen moet worden. Ten behoeve van het PIP is een passende beoordeling gemaakt. Deze is op 25 januari 2024 aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State toegezonden<sup>2</sup>. Op basis van deze passende beoordeling heeft de staatssecretaris van LVVN op 6 december 2024 een natuurvergunning verleend<sup>3</sup>.

### 2.2. Effecten ten gevolge omrijden Pelgrimslaan en Voerdijk

In de Notitie Peutz wordt opgemerkt dat door maatregelen aan de Pelgrimslaan en Voerdijk door gemotoriseerd verkeer moet worden omgreden. De extra emissie en depositie hiervan was niet berekend omdat op voorhand zeker was dat de zeer beperkte omrijdbewegingen niet zouden leiden tot een toename van stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Naar aanleiding van de inbreng van appellant is volledigheidshalve alsnog een eigenstandige AERIUS-berekening uitgevoerd. In deze berekeningen is alleen het verkeerseffect (zie bijlage 1) van de maatregelen aan de Pelgrimslaan en Voerdijk berekend. Er is voor gekozen twee losse berekeningen te maken omdat beide locaties op zo'n grote onderlinge afstand liggen dat de stikstofeffecten van beide maatregelen niet overlappen. In beide berekeningen (zie bijlage 2 voor de Pelgrimslaan en bijlage 3 voor de Voerdijk) is de stikstofdepositie van gevolg van het verkeerseffect van de betreffende maatregel berekend. Uit beide berekeningen blijkt dat het verkeerseffect geen gevolgen heeft voor de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

<sup>1</sup> Zie [https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b\\_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01\\_tbs.pdf](https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01_tbs.pdf)

<sup>2</sup> Brief  advocaat Pels Rijcken, d.d. 25 januari 2024 inzake Limburg en Noord-Brabant Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn", kenmerk JK/JK/11017672.

<sup>3</sup> Brief d.d. 6 december 2024, kenmerk DGNV-NV / 89750110 ZK-0000056719.

## Memo

# Bijlage 1 – Toelichting verkeercijfers AERIUS

### Aanleiding

In het kader van het project Opwaardering Maaslijn is het voornemen om de overwegen Pelgrimslaan en Voerdijk af te waarderen. Dit heeft tot gevolg dat het gemotoriseerd verkeer een alternatieve route dient te nemen. Deze alternatieve route betekent veelal extra reisafstand. Voorliggende memo gaat in op de onderbouwing van de verkeersgegevens in de gebruiksfase van de Opwaardering Maaslijn.

Doordat voor beide overwegen de verkeerintensiteiten niet in zijn volledigheid zijn af te leiden uit het regionaal verkeersmodel, is gekozen om voor de aangrenzende adressen/percelen de ritgeneratie te bepalen aan de hand van de kencijfers uit CROW-publicatie Parkeerkencijfers 2024 (CROW744). Het verschil tussen de huidige situatie en plansituatie bepaald uiteindelijk ook het verschil in stikstofdepositie als gevolg van het afwaarderen van beide overwegen. Opgemerkt wordt dat deze verkeerscijfers afwijken van de in het Achtergrondrapport Verkeer<sup>4</sup> en Nota van Antwoord Zienswijze<sup>5</sup> zijn opgenomen. Dit is nodig, omdat voor de benodigde gewijzigde routekeuze per wegvak inzicht nodig is in de aanwezige functies en routes en eenheid (weekdag- i.p.v. werkdagintensiteiten). Deze informatie is niet beschikbaar in de modelplots van het regionaal verkeersmodel.

De bebouwing/functies per wegvak zijn afgeleid van Regels op de kaart van het Omgevingsloket en de BAG Viewer van het Kadaster. Alle intensiteiten in deze memo zijn op basis van een gemiddelde weekdag (een gemiddelde dag van maandag t/m zondag). Deze eenheid is nodig voor het invoeren in AERIUS.

### Uitgangspunten overweg Pelgrimslaan

De Pelgrimslaan biedt de ontsluiting aan 8 percelen. Hierbij kan onderscheidt gemaakt worden tussen het wegvak tussen Loobek de overweg Pelgrimslaan en het (doorlopende) wegvak ten westen van de overweg Pelgrimslaan. Het bepalen van de kencijfers voor de ritgeneratie voorziet in de volgende uitgangspunten:

- Ligging: buitengebied (Pelgrimslaan 9 t/m 19 liggen formeel binnen de bebouwde kom);
- Stedelijkheid: niet stedelijk (adressendichtheid Smakt is 54 adressen/km<sup>2</sup> in 2023);
- Te hanteren kencijfer: gemiddelde van minimum en maximum kencijfer.

Uit tabel 1 en tabel 2 wordt geconcludeerd dat de ritgeneratie van de functies aan de Pelgrimslaan circa 124 motorvoertuigbewegingen per etmaal maken (weekdag). Uitgangspunt is dat de in- en uitkomende verkeersstroom gelijkmatig (50/50) verdeeld is.

De toedeling van dit verkeer op het netwerk gaat uit van de volgende uitgangspunten:

<sup>4</sup> Zie [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b\\_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01\\_tb3.pdf](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01_tb3.pdf)

<sup>5</sup> Zie [https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b\\_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01\\_tb21.pdf](https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01_tb21.pdf)

## Memo

- Pelgrimslaan 6 t/m 9
  - 50% van het verkeer rijdt via de overweg Pelgrimslaan in de huidige situatie.
  - 50% van het verkeer rijdt via de overweg Loobeeek in de huidige situatie.
  - 50% van het verkeer heeft een herkomst/bestemming richting het noorden.
  - 50% van het verkeer heeft een herkomst/bestemming richting het zuiden.
- Pelgrimslaan 11 t/m 19
  - 100% van het verkeer rijdt via de overweg Pelgrimslaan in de huidige situatie.
  - 0% van het verkeer rijdt via de overweg Loobeeek in de huidige situatie.
  - 50% van het verkeer heeft een herkomst/bestemming richting het noorden.
  - 50% van het verkeer heeft een herkomst/bestemming richting het zuiden.

In de toekomstige situatie, na de Opwaardering Maaslijn, rijdt al het verkeer via de overweg Loobeeek.

Dit resulteert in onderstaand verschil (zie afbeelding 1) in etmaalintensiteit (mvt/etmaal op een weekdag). Dit betreft het verschil tussen de berekende referentiesituatie o.b.v. de CROW-kencijfers en voorgaande uitgangspunten en de plansituatie o.b.v. CROW-kencijfers en voorgaande uitgangspunten voor de plansituatie.



Afbeelding 1. Schematische duiding wijziging verkeersstromen ter plaatse van Pelgrimslaan.

Voor het duiden van de verdeling personenautoverkeer, licht vrachtverkeer, zwaar vrachtverkeer is de volgende verdeling gehanteerd:

- Personenauto's: 88%;
- Licht vrachtverkeer: 11%;
- Zwaar vrachtverkeer: 1%.

Deze verdeling is toegepast om te voorzien in het hoge aandeel vrachtverkeer als gevolg van de percelen en achterliggende agrarische percelen.

## Memo

Tabel 1. Ritgeneratie functies Pelgrimslaan tussen Looboek en overweg Pelgrimslaan.

| Adres           | Functie               | Omvang                     | Kencijfer | Ritgeneratie<br>(mvt/etmaal) | Opmerking                                                                                                                                                                                      |
|-----------------|-----------------------|----------------------------|-----------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pelgrimslaan 6  | Hal                   | ca. 800 m <sup>2</sup> BVO | 4,8       | 38,4 ritten                  | Bedrijf<br>arbeidsextensief/bezoekersextensief                                                                                                                                                 |
| Pelgrimslaan 6A | Begraafplaats         | 130<br>begraafplaatsen     | 4         | 4 ritten                     | Kencijfer CROW744 gaat uit van<br>ritgeneratie per plechtigheid. Gezien de<br>beperkte omvang van deze begraafplaats<br>is het uitgangspunt van 2 bezoekers (=4<br>ritten) per dag aangehouden |
| Pelgrimslaan 9  | Vrijstaande<br>woning | 149 m <sup>2</sup> BVO     | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                                                                       |
|                 | Bijgebouw             | ca. 150 m <sup>2</sup> BVO | 0         | 0 ritten                     | Onderdeel van woning. Geen separate<br>ritgeneratie                                                                                                                                            |
| Pelgrimslaan 9A | Vrijstaande<br>woning | 369 m <sup>2</sup> BVO     | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                                                                       |
|                 | Bijgebouw             | ca. 370 m <sup>2</sup> BVO | 0         | 0 ritten                     | Onderdeel van woning. Geen separate<br>ritgeneratie                                                                                                                                            |
| <b>Totaal</b>   |                       |                            |           | <b>58,8 ritten</b>           | <b>Betreft weekdagintensiteit</b>                                                                                                                                                              |

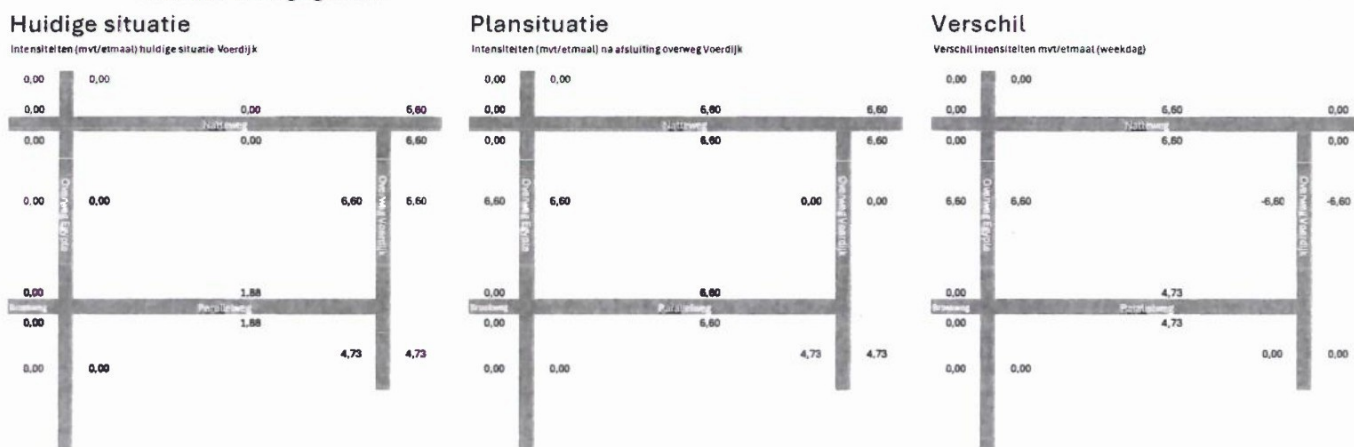
Tabel 2. Ritgeneratie functies Pelgrimslaan ten westen van overweg Pelgrimslaan.

| Adres           | Functie               | Omvang                          | Kencijfer | Ritgeneratie<br>(mvt/etmaal) | Opmerking                                                                                                                                           |
|-----------------|-----------------------|---------------------------------|-----------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pelgrimslaan 11 | Vrijstaande<br>woning | 376 m <sup>2</sup> BVO          | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                            |
|                 | Bijgebouw             | ca. 140 m <sup>2</sup> BVO      | 0         | 0 ritten                     | Onderdeel van woning. Geen separate<br>ritgeneratie                                                                                                 |
| Pelgrimslaan 13 | Vrijstaande<br>woning | 266 m <sup>2</sup> BVO          | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                            |
|                 | Bijgebouw             | ca. 200 m <sup>2</sup> BVO      | 0         | 0 ritten                     | Onderdeel van woning. Geen separate<br>ritgeneratie                                                                                                 |
| Pelgrimslaan 15 | Vrijstaande<br>woning | 219 m <sup>2</sup> BVO          | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                            |
|                 | Bijgebouw             | ca. 765 m <sup>2</sup> BVO      | 0         | 0 ritten                     | Onderdeel van woning. Geen separate<br>ritgeneratie                                                                                                 |
| Pelgrimslaan 19 | Vrijstaande<br>woning | ca. 219 m <sup>2</sup> BVO      | 8,2       | 8,2 ritten                   | Koop, woning, vrijstaand                                                                                                                            |
|                 | Hal                   | ca. 1.540 m <sup>2</sup><br>BVO | 1,6       | 24,64 ritten                 | Bedrijf<br>arbeidsextensief/bezoekersextensief, door<br>agrarische functie maar 4 maanden per<br>jaar actief (correctiefactor 4/12 is<br>toegepast) |
|                 | Camping               | 20<br>standplaatsen             | 0,4       | 8 ritten                     | Camping (kampeerterrein)                                                                                                                            |
| <b>Totaal</b>   |                       |                                 |           | <b>64,4 ritten</b>           | <b>Betreft weekdagintensiteit</b>                                                                                                                   |

## Memo

### Uitgangspunten overweg Voerdijk

De werkwijze voor de Voerdijk is vrijwel identiek. De overweg Voerdijk bedient 1 woning en 4 tuinen. De ritgeneratie komt hiermee uit op 13,2 mvt/etmaal (weekdag). Door het afwaarderen van de overweg Voerdijk dient al het gemotoriseerd verkeer om te rijden via de overweg Egypte (waarbij zij in de bestaande situatie gebruik maken van de overweg Voerdijk). In afbeelding 2 is het verschil tussen beide situaties weergegeven.



Afbeelding 2. Schematische duiding wijziging verkeersstromen ter plaatse van Pelgrimslaan.

Voor het duiden van de verdeling personenautoverkeer, licht vrachtverkeer, zwaar vrachtverkeer is de volgende verdeling gehanteerd:

- Personenauto's: 88%;
- Licht vrachtverkeer: 11%;
- Zwaar vrachtverkeer: 1%.

Deze verdeling is toegepast om te voorzien in het hoge aandeel vrachtverkeer als gevolg van de percelen met tuinen.

Tabel 3. Ritgeneratie functies Voerdijk.

| Adres                                | Functie            | Omvang                     | Kencijfer | Ritgeneratie (mvt/etmaal) | Opmerking                                                                                        |
|--------------------------------------|--------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perceel 965                          | Vrijstaande woning | ca. 200 m <sup>2</sup> BVO | 8,2       | 8,2 ritten                | Koop, woning, vrijstaand                                                                         |
| Perceel 2124                         | Tuin               | onbekend                   | 1,25      | 1,25 ritten               | Kencijfer betreft per 10 tuinen. Uitgangspunt is dat ritgeneratie wordt aangehouden voor 1 tuin. |
| Percelen 551 + 550 + 549 + 548       | Tuin               | onbekend                   | 1,25      | 1,25 ritten               | Kencijfer betreft per 10 tuinen. Uitgangspunt is dat ritgeneratie wordt aangehouden voor 1 tuin. |
| Percelen 547 + 546 + 545 + 544 + 543 | Tuin               | onbekend                   | 1,25      | 1,25 ritten               | Kencijfer betreft per 10 tuinen. Uitgangspunt is dat ritgeneratie wordt aangehouden voor 1 tuin. |
| Percelen 587 + 588 + 980             | Tuin               | onbekend                   | 1,25      | 1,25 ritten               | Kencijfer betreft per 10 tuinen. Uitgangspunt is dat ritgeneratie wordt aangehouden voor 1 tuin. |
| <b>Totaal</b>                        |                    |                            |           | <b>13,2 ritten</b>        | <b>Betreft weekdagintensiteit</b>                                                                |

## Memo

### Bijlage 2 – AERIUS-berekening Pelgrimslaan (Smakt)

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)
- [Resultaten](#)
- [Samenvatting situaties](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



### Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Movares

### Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

TB Maaslijn

Pelgrimslaan Smakt afsluiting overweg

### Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RXLVUPLaR38S

27 januari 2026, 15:22

OwN2000-rekengrid

### Totale emissie

Pelgrimslaan Smakt referentie - Referentie  
Pelgrimslaan Smakt beoogd - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

2026

0,3 kg/j

6,0 kg/j

2026

0,6 kg/j

10,4 kg/j

### Resultaten

Pelgrimslaan Smakt referentie - Referentie  
Pelgrimslaan Smakt beoogd - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename  
Grootste afname

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

-

0,01 mol/ha/j

2840400

Boschhuizerbergen

-

-

-

-



Pelgrimslaan Smakt beoogd (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

✱ Verkeersnetwerk

0,6 kg/j

10,4 kg/j



Pelgrimslaan Smakt referentie (Referentie), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

Emissie NH<sub>3</sub>

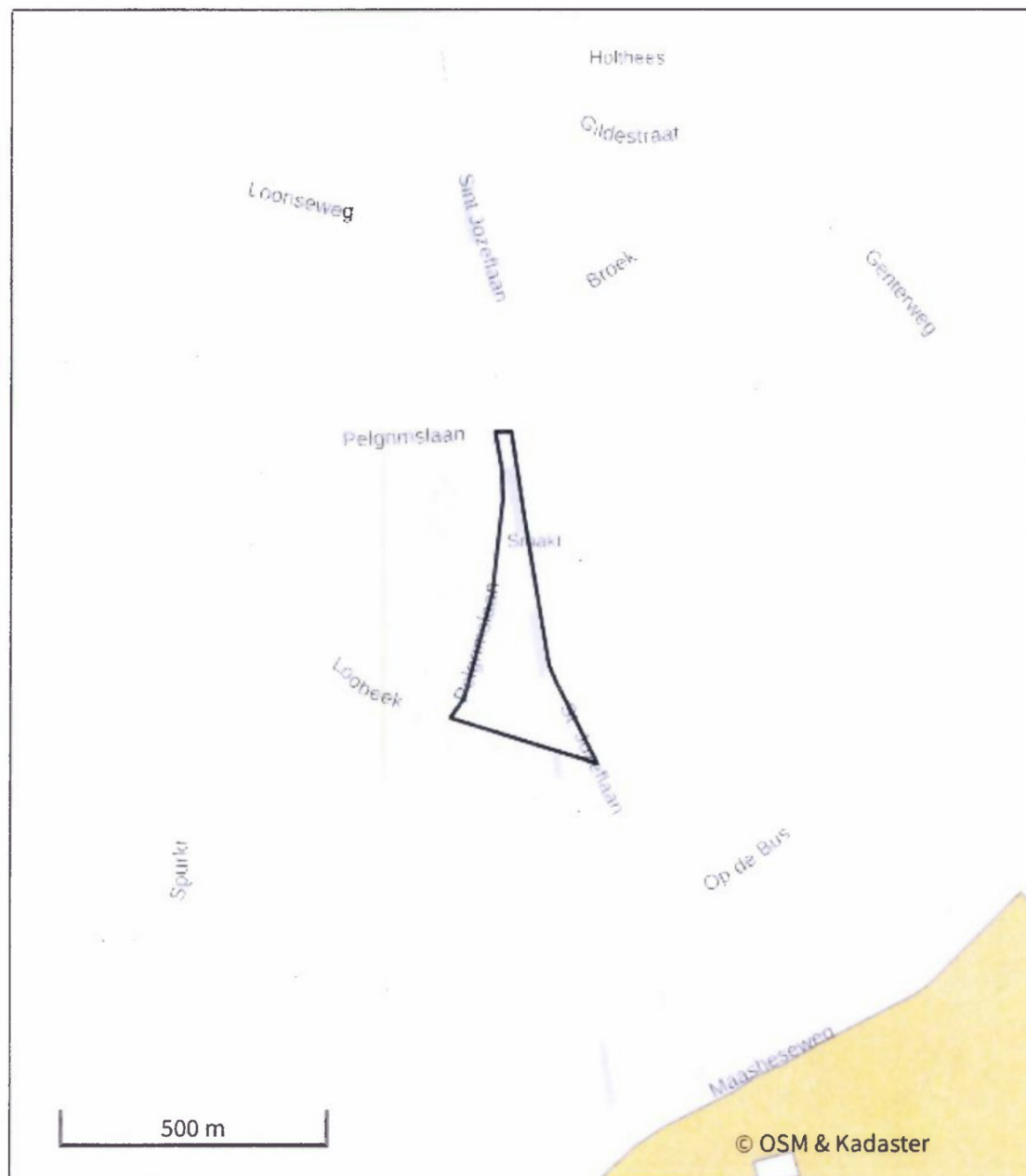
Emissie NO<sub>x</sub>

✖ Verkeersnetwerk

0,3 kg/j

6,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |                                                                                                                     |                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Habitatrictlijn                 |  Grootste toename (projectberekening)             |
|  Vogelrichtlijn                  |  Grootste afname (projectberekening)              |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald                    |                                                                                                                                      |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Pelgrimslaan Smakt beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

**Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.**

Boschhuizerbergen

## Pelgrimslaan Smakt beoogd, Rekenjaar 2026

### 1 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |  |                    |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--|--------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (noord)         |                           |  | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,9 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197744,31 Y:397820,24       |                           |  | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,2 kg/j |
| Lengte                    | 149,66 m                      |                           |  | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 30,3 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) |                           |  | Afstand tot de weg | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |  |                    |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |  |                    |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |  |                    |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |  |                    |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |  |                    |        |                 |                 | in file  |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 27,3 /etmaal              |  |                    |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 3,4 /etmaal               |  |                    |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,3 /etmaal               |  |                    |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0.0 /etmaal               |  |                    |        |                 |                 | 0,0 %    |

### 2 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (midden)        | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 2,0 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197783,29 Y:397584,24       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,4 kg/j |
| Lengte                    | 328,75 m                      | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 66,5 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | in file  |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 27,3 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 3,4 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,3 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

### 3 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |             |                    |        |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------|--------------------|--------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (zuid)          |                           |             | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 1,1 kg/j |
| Locatie                   | X:197856,95 Y:397345,45       |                           | Type scherm | -                  | -      | NO <sub>2</sub> | 0,2 kg/j |
| Lengte                    | 179,11 m                      |                           | Hoogte      | -                  | -      | NH <sub>3</sub> | 36,2 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) |                           |             | Afstand tot de weg | -      | -               |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |             |                    |        |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |             |                    |        |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |             |                    |        |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |             |                    |        |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |             |                    |        | in file         |          |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 27,3 /etmaal              |             |                    |        | 0,0 %           |          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 3,4 /etmaal               |             |                    |        | 0,0 %           |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,3 /etmaal               |             |                    |        | 0,0 %           |          |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |             |                    |        | 0,0 %           |          |

## 4 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Loobeek                 | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 2,2 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197758,34 Y:397309,05 | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,4 kg/j |
| Lengte                    | 291,01 m                | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 0,2 kg/j |
| Wegtype                   | Buitenweg               | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen        |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>          |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>              |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid        | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 60 km/uur               | 54,7 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 60 km/uur               | 6,8 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 60 km/uur               | 0,6 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 60 km/uur               | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

## 5 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Pelgrimslaan            | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 4,1 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197701,65 Y:397616,42 | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,7 kg/j |
| Lengte                    | 558,10 m                | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 0,3 kg/j |
| Wegtype                   | Buitenweg               | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen        |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>          |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>              |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid        | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 60 km/uur               | 54,7 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 60 km/uur               | 6,8 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 60 km/uur               | 0,6 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 60 km/uur               | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

## 6 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |                    |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Pelgrimslaan (overweg)        |                           | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,0 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197718,14 Y:397893,88       |                           | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,0 kg/j |
| Lengte                    | 30,35 m                       |                           | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 0,0 kg/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) |                           | Afstand tot de weg | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |                    |        |                 | in file         |          |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |

## Pelgrimslaan Smakt referentie, Rekenjaar 2026

### 1 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (noord)         | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,7 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197744,31 Y:397820,24       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,1 kg/j |
| Lengte                    | 149,66 m                      | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 23,1 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |        |                 | In file         |          |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 20,9 /etmaal              |        |                 | 0,0 %           |          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 2,6 /etmaal               |        |                 | 0,0 %           |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,2 /etmaal               |        |                 | 0,0 %           |          |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |        |                 | 0,0 %           |          |

### 2 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |                    |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (midden)        |                           | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 1,6 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197783,29 Y:397584,24       |                           | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,3 kg/j |
| Lengte                    | 328,75 m                      |                           | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 50,7 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) |                           | Afstand tot de weg | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |                    |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |                    |        |                 | in file         |          |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 20,9 /etmaal              |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 2,6 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,2 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |                    |        |                 | 0,0 %           |          |

### 3 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | St. Jozeflaan (zuid)          | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,9 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197856,95 Y:397345,45       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,2 kg/j |
| Lengte                    | 179,11 m                      | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 27,6 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 20,9 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 2,6 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,2 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

## 4 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Loobeek                 | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,5 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197758,34 Y:397309,05 | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 92,3 g/j |
| Lengte                    | 291,01 m                | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 36,2 g/j |
| Wegtype                   | Buitenweg               | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen        |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>          |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>              |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid        | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 60 km/uur               | 12,9 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 60 km/uur               | 1,6 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 60 km/uur               | 0,1 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 60 km/uur               | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

## 5 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                         |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Pelgrimslaan            | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 2,0 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197701,65 Y:397616,42 | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 0,4 kg/j |
| Lengte                    | 558,10 m                | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 0,1 kg/j |
| Wegtype                   | Buitenweg               | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen        |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>          |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>              |                           |        |                 |                 |          |
| verkeer                   | Maximum snelheid        | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 60 km/uur               | 25,9 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 60 km/uur               | 3,2 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 60 km/uur               | 0,3 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 60 km/uur               | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

## 6 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |        |                 |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|-----------------|----------|
| Naam                      | Pelgrimslaan (overweg)        | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 0,5 kg/j        |          |
| Locatie                   | X:197718,14 Y:397893,88       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> | 89,1 g/j |
| Lengte                    | 30,35 m                       | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> | 14,7 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                 |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                 |          |
| Tunnelfactor              | <u>1</u>                      |                           |        |                 |                 |          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |        |                 |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |        |                 |                 |          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |        |                 |                 | In file  |
| Licht verkeer             | 30 km/uur                     | 65,5 /etmaal              |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | 30 km/uur                     | 8,2 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Zwaar vrachtverkeer       | 30 km/uur                     | 0,7 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |
| Busverkeer                | 30 km/uur                     | 0,0 /etmaal               |        |                 |                 | 0,0 %    |

### Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

### Rekenbasis



Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1\_20251007\_db4f14956b

Database versie 2025.0.1\_db4f14956b\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

## **Memo**

### **Bijlage 3 – AERIUS-berekening Voerdijk (Venlo)**

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)
- [Resultaten](#)
- [Samenvatting situaties](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



### Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

### Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

### Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

### Totale emissie

Voerdijk Venlo - Beoogd

### Resultaten

Voerdijk Venlo - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename  
Grootste afname

### Movares

-  
--

TB Maaslijn  
Overweg Voerdijk Venlo

RR8FAhLyqSEg  
26 januari 2026, 20:45  
OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

| Rekenjaar | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------|-------------------------|-------------------------|
| 2026      | 0,2 kg/j                | 6,0 kg/j                |

| Hoogste bijdrage | Hexagon | Gebied |
|------------------|---------|--------|
| -                |         |        |
| -                |         |        |
| -                |         |        |
| -                |         |        |



Voerdijk Venlo (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

✱ Verkeersnetwerk

0,2 kg/j

6,0 kg/j

Tegelseweg  
 Venloeweg  
 Ariensstraat  
 Broekveldweg  
 Stenitruweweg  
 Broekweg  
 Voerdijk  
 Huisforhofweg  
 Wittekindweg  
 Meerkeetstraat  
 Hagerhofweg  
 Hagerlei  
 Narteweg  
 Guliksebaan  
 Onderste Molenweg  
 500 m  
 Egypse

- |                                                                                     |                                  |                                                                                     |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|  | Habitatrichtlijn                 |  | Grootste toename (projectberekening)             |
|  | Vogelrichtlijn                   |  | Grootste afname (projectberekening)              |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald                     |                                                                                     |                                                  |

RR8FAhLyqSEg (26 januari 2026)



Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Voerdijk Venlo"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



## Projectberekening

| Per eigen<br>rekenpunt | Naam                                                                        | Coördinaat           | Projectbijdrage (mol<br>N/ha/jr) |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| 1                      | Vogelschutzgebiet 'Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald<br>u. Meinweg' (2 km) | X:209303<br>Y:371163 | -                                |
| 2                      | Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht (4 km)                                 | X:209095<br>Y:368909 | -                                |
| 3                      | Krickenbecker Seen - Kl. De Witt-See (5 km)                                 | X:214130<br>Y:373816 | -                                |
| 4                      | Hangmoor Damerbruch (8 km)                                                  | X:213860<br>Y:380180 | -                                |
| 5                      | Nette bei Vinkrath (11 km)                                                  | X:219610<br>Y:375265 | -                                |
| 6                      | Tantelbruch mit Elmpter Bachtal und Teilen der<br>Schwalmaue (12 km)        | X:213507<br>Y:362285 | -                                |
| 7                      | Elmpter Schwalmbruch (12 km)                                                | X:207382<br>Y:361279 | -                                |
| 8                      | Schwalm, Knippertzbach, Raderveekes u. Lüttelforster<br>Bruch (15 km)       | X:213558<br>Y:358610 | -                                |
| 9                      | Lüsekamp und Boschbeek (18 km)                                              | X:203372<br>Y:356559 | -                                |
| 10                     | Meinweg mit Ritzroder Dünen (19 km)                                         | X:209057<br>Y:354797 | -                                |
| 11                     | Tote Rahm (21 km)                                                           | X:229442<br>Y:379429 | -                                |
| 12                     | Helpensteiner Bachtal-Rothenbach (22 km)                                    | X:209282<br>Y:351659 | -                                |
| 13                     | Schaagbachtal (24 km)                                                       | X:210176<br>Y:349364 | -                                |
| 14                     | Fleuthkuhlen (25 km)                                                        | X:220429<br>Y:395547 | -                                |

## Voerdijk Venlo, Rekenjaar 2026

### 1 Verkeer | Rijdend verkeer

|                           |                               |                           |        |                 |                          |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|-----------------|--------------------------|
| Naam                      | Verkeer                       | Links                     | Rechts | NO <sub>x</sub> | 6,0 kg/j                 |
| Locatie                   | X:208824,53 Y:373410,05       | Type scherm               | -      | -               | NO <sub>2</sub> 1,1 kg/j |
| Lengte                    | 876,03 m                      | Hoogte                    | -      | -               | NH <sub>3</sub> 0,2 kg/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -      | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |        |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |        |                 |                          |
| Type hoogteligging        | <u>Normaal</u>                |                           |        |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | <u>0 m</u>                    |                           |        |                 |                          |
| Verkeer                   | Maximum snelheid              | Aantal voertuigbewegingen |        |                 | In file                  |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 36,4 /etmaal              |        |                 | 0,0 %                    |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren       | 3,3 /etmaal               |        |                 | 0,0 %                    |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 0,3 /etmaal               |        |                 | 0,0 %                    |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               |        |                 | 0,0 %                    |

### Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

### Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2025.0.1\_20251007\_db4f14956b

Database versie 2025.0.1\_db4f14956b\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

## Bijlage 2

## Memo

|               |                              |
|---------------|------------------------------|
| Aan           | ProRail                      |
| Kenmerk       | EB-26001279                  |
| Projectnummer | M0007887                     |
| Status        | Vrijgegeven                  |
| Versie        | 1.0                          |
| Onderwerp     | Reactie BVA Verkeersadviezen |
| Datum         | 30 januari 2026              |

## Aanleiding

Movares heeft voor het PIP Opwaardering Maaslijn (hierna Opwaardering Maaslijn) het Achtergrondrapport Verkeer<sup>1</sup> (hierna Achtergrondrapport Verkeer) opgesteld. Namens Provinciale Staten van Limburg en Provinciale Staten van Noord-Brabant heeft Pels Rijcken het verweerschrift (dd. 21-07-2022, hierna Verweerschrift) opgesteld met betrekking tot de vaststelling van het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Limburg" bij besluit van 12 november 2021 van Provinciale Staten van Limburg, én de vaststelling van het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Noord-Brabant" bij besluit van 5 november 2021 van Provinciale Staten van Noord-Brabant.

Op 16-01-2026 heeft Appellant nadere stukken ingediend in het kader van de beroepsprocedure voor het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Limburg". Het betreft onder andere een reactie van BVA Verkeersadviezen ten aanzien van het PIP Opwaardering Maaslijn van 02-01-2023 (hierna Memo BVA).

Voorliggende memo geeft een inhoudelijke reactie op de bevindingen verwoord in het Memo BVA.

## Samenvatting

Naar het oordeel van Movares is er sprake van een deugdelijke onderbouwing van de verkeerseffecten als gevolg van het afwaarderen van overweg Pelgrimslaan in het kader van de Opwaardering Maaslijn. De bevindingen uit Memo BVA zijn in niet voorzien van inhoudelijke argumenten om haar stelling nader te onderbouwen. De gehanteerde verkeerscijfers zijn afgeleid uit het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg. Uit verkeerstellingen (2023 en 2024) op de Sint Jozeflaan blijkt dat de intensiteit overeenkomstig is met de verkeersmodellen (telling: circa 1.100 mvt/etmaal versus model: circa 1.010 mvt/etmaal). Hierdoor kan redelijkerwijs verondersteld worden dat het regionaal verkeersmodel een valide model is voor het duiden van de verkeerseffecten ter plaatse van de overweg Pelgrimslaan en overweg Looboek.

In de verschillende documenten is geen sprake van andere omrijdafstanden. Enkel de duiding van de afstand verschilt (750m, 1,5km en 3km). De aanbevolen bereikbaarheidsscan voor landbouwverkeer is niet uitgevoerd. Uit beleidsdocumenten blijkt bovendien dat Looboek en Sint Jozeflaan al onderdeel zijn

<sup>1</sup> Zie bijlage 3 op [https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b\\_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01\\_tb.html](https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01_tb.html)

## Memo

van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer; en daarmee geschikt zijn voor een vlotte en veilige afwikkeling van landbouwverkeer.

Memo BVA onderschat met haar stellingname t.a.v. het duiden van verkeeronveiligheid ook de context van kruispunten en overwegen. In het Achtergrondrapport Verkeer en het Verweerschrift is hier wel expliciet op ingegaan.

Het Achtergrondrapport Verkeer en het Verweerschrift gaan in op diverse alternatieven op het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan. Alle onderzochte alternatieven bieden geen realistische oplossing ten opzichte van het gebruik van de overweg Loobeek. Het uitbuigen van de Sint Jozeflaan zoals Memo BVA voorstelt, kent een omvangrijke ruimtelijke impact en weegt niet op tegen het gebruik van het bestaande alternatief via de overweg Loobeek.

De duiding van Memo BVA dat de overweg Loobeek smaller is dan de overweg Pelgrimslaan is correct. Memo BVA gaat echter volledig voorbij aan het feit dat de overweg Pelgrimslaan zo breed moet zijn i.v.m. de bochtstraal voor zwaar verkeer; hetgeen in de bestaande situatie een risico is voor langzaam verkeer. Het gebruik van de overweg Loobeek is mogelijk door de reeds aanwezige voorrangregeling met RVV-borden Fo5 en Fo6.

## Inhoudelijke reactie Memo BVA

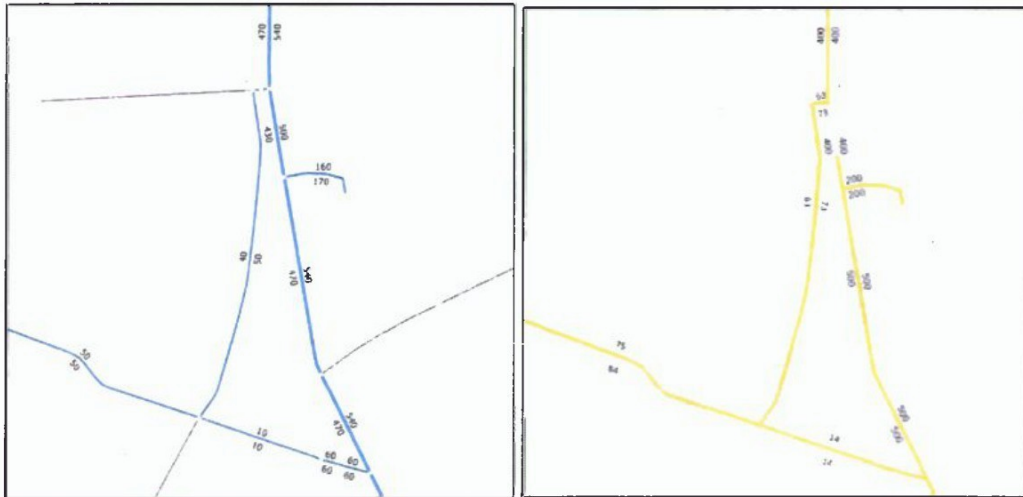
### 1. Bereikbaarheid

#### 1.1. Onderbouwing 210 motorvoertuigen per etmaal

In de Memo BVA wordt aangegeven dat in het Achtergrondrapport Verkeer wordt verwezen naar een onderzoek van Sweco uit 2017 dat niet in de bijlage bij de toelichting van het PIP is opgenomen. Het Achtergrondrapport Verkeer ontleedt de 210 motorvoertuigen per etmaal op de overweg Loobeek uit een modelplot uit het Regionaal Verkeersmodel Limburg-Noord met zichtjaar 2030 met modelversie 2014. Voor de volledigheid is deze modelplot opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn de intensiteiten op basis van Regionaal Verkeersmodel Limburg-Noord met zichtjaar 2030 met modelversie 2018 opgenomen. Deze laatste is onderdeel van het Verweerschrift. In afbeelding 1 zijn van beide modelversies een uitsnede opgenomen ter plaatse van de overwegen Pelgrimslaan en Loobeek. Hieruit blijkt dat na afsluiting van de overweg Pelgrimslaan maximaal 90 motorvoertuigen via Loobeek moeten rijden. De totale intensiteit neemt hier toe tot 210 motorvoertuigen per etmaal ( $40+50+60+60 = 210$ ).

Memo BVA onderbouwd niet nader waarom de 210 motorvoertuigen een 'onrealistisch lage waarde' is. Het gebruik van dergelijke regionale verkeersmodellen is staande praktijk.

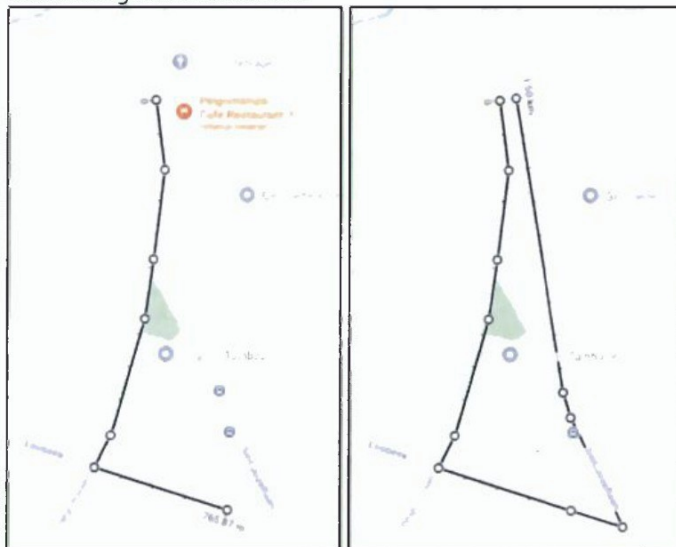
## Memo



Afbeelding 1: Links: Motorvoertuigen per etmaal in 2030 (model versie 2014). Rechts: Motorvoertuigen per etmaal in 2030 (model versie 2018).

### 1.2. Omrijd afstand 750 meter

Volgens Memo BVA is het onduidelijk waar de omrijd afstand van 750 meter op is gebaseerd. Dit betreft afstand tussen de twee overwegen vanaf de Pelgrimslaan (ter hoogte van de overweg) tot aan de overweg Loobeeek, zie afbeelding 2 links. Verkeer vanaf de Pelgrimslaan dat richting Holthees (e.o.) rijdt via overweg Loobeeek heeft een omrijd afstand van circa 1,5 km, zie afbeelding 2 rechts. Een hele reis (heen én terug) resulteert in een totale omrijd afstand van 3 km. Dit is ook de afstand zoals opgenomen in de brief van GS Limburg<sup>2</sup> (dd. 02-11-2021). Anders dan Memo BVA suggereert zijn steeds dezelfde afstanden gecommuniceerd.



Afbeelding 2: Links: Omrijd afstand tussen Pelgrimslaan - Loobeeek. Rechts: Omrijd afstand tussen Pelgrimslaan - Loobeeek - Sint Jozeflaan.

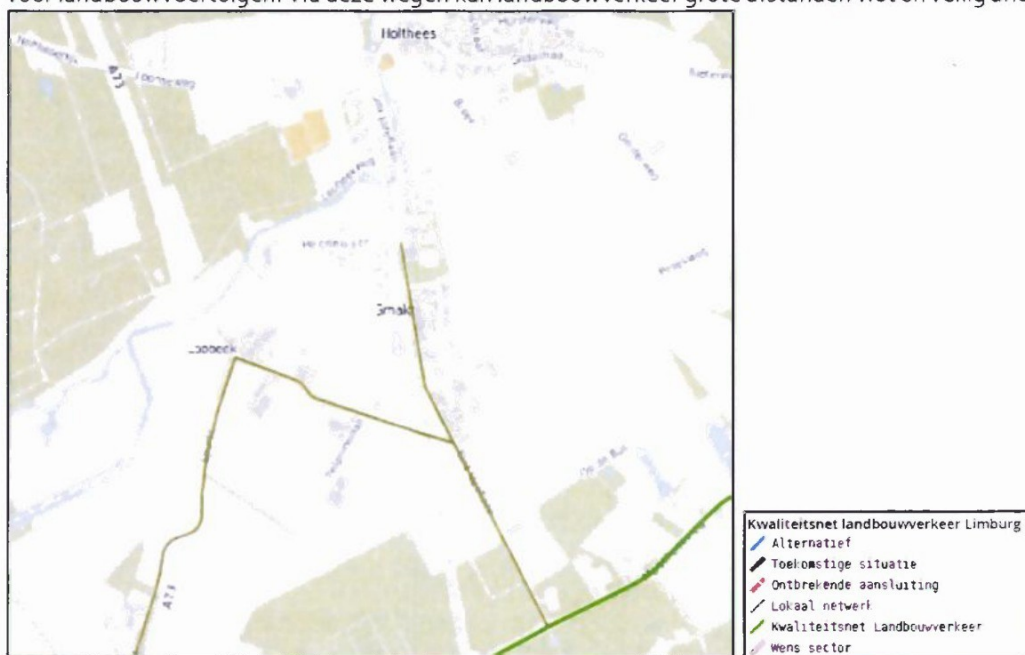
### 1.3. Aanvullende bereikbaarheidsscan

In het Achtergrondrapport Verkeer is een aanbeveling opgenomen een aanvullende bereikbaarheidsscan voor het landbouwverkeer uit te voeren. Memo BVA merkt op dat deze aanbeveling niet is uitgevoerd.

<sup>2</sup> Zie <https://limburg.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/fb80e8ce-caee-4caf-aeda-2615219d2f68>

## Memo

Door ProRail, Provinciale Staten van Limburg en gemeente Venray is geen nadere invulling gegeven aan deze aanbeveling. De bereikbaarheid voor het landbouwverkeer blijft, ondanks het ontbreken van deze bereikbaarheidsscan, geborgd na het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan. Aangrenzende percelen blijven bereikbaar via de aanwezige wegenstructuur. Hierin speelt ook mee dat Loobeek en Sint Jozeflaan onderdeel uitmaken van het (lokaal netwerk van het) Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg<sup>3</sup>, zie ook afbeelding 3. Dit is een faciliterend netwerk dat door haar inrichting aantrekkelijk is voor landbouwvoertuigen. Via deze wegen kan landbouwverkeer grote afstanden vlot en veilig afleggen.



Afbeelding 3. Uitsnede Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg (bron: Atlas Limburg, provincie Limburg).

## 2. Verkeersveiligheid

### 2.1. Beoordeling verkeersveiligheid

Volgens Memo BVA is niet aangegeven hoe tot de verkeersveiligheidsconclusie is gekomen. Het feit dat de wegen overeenkomstig de richtlijnen zijn ingericht is volgens Memo BVA niet relevant. Dit omdat verkeersonveiligheid kan worden omschreven als het product van *risico* x *verkeersprestatie*, waarbij de verkeersprestatie weer het product is van *intensiteit* x *weglengte*. En omdat de weglengte (=omrijdafstand) toeneemt, naar verwachting veel meer dan verondersteld, zal ook de verkeersonveiligheid toenemen.

De theoretische duiding in Memo BVA klopt in de basis; verkeersonveiligheid = *risico* x *verkeersprestatie* waarbij de verkeersprestatie het product is van *intensiteit* x *weglengte*. Memo BVA verzuimt echter om ook andere aspecten mee te nemen in de duiding van verkeers(on)veiligheid. Hieronder valt de complexiteit van de huidige overweg Pelgrimslaan in combinatie met het gelijkwaardig kruispunt Pelgrimslaan – Sint Jozeflaan.

De stelling van Memo BVA is juist dat de intensiteit van verkeer toeneemt. Dit is ook onder reactie 1.1 nader toegelicht. Ook de weglengte op het wegvak Loobeek neemt toe, zoals aangegeven in reactie 1.2.

<sup>3</sup> Zie <https://portal.pvlimburg.nl/viewer/app/default?bookmark=6c1d1ec9d1374da4830e867236db0fec>

## Memo

De verhardingsbreedte op het wegvak Lookbeek, circa 3,6m, voldoet aan de minimale breedte zoals opgenomen is in het CROW Handboek Wegontwerp Buiten de bebouwde kom (tabel 14.3). De Lookbeek is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Hiermee kan het de toekomstige verkeersintensiteit (210 mvt/etmaal, zie reactie 1.1) op een veilige wijze afwikkelen. Maatgevend bij deze wegen is de verhardingsbreedte. In het CROW Handboek Wegontwerp Buiten de bebouwde kom (tabel 9.2) geldt bij 3,5m verhardingsbreedte een maximum intensiteit van 400 motorvoertuigen per etmaal. Zoals in het Verweerschrift reeds is opgenomen blijft ook de verkeersveiligheid op de Sint Jozeflaan geborgd. Aanvullend geldt dat gemotoriseerd verkeer de complexe kruispuntsituatie (combinatie van overweg én gelijkwaardig kruispunt)

Aanvullend geldt dat gemotoriseerd verkeer de complexe kruispuntsituatie er plaatse van de overweg Pelgrimslaan – gelijkwaardig kruispunt Sint Jozeflaan vermijdt (combinatie van overweg én gelijkwaardig kruispunt). In de bestaande situatie dient het verkeer zowel te letten op een mogelijke sluitende overweg én naderend verkeer op de Sint Jozeflaan. Dit alles zorgt voor een aanzienlijk hoge rijtaakbelasting voor de bestuurder. Doordat het gemotoriseerd verkeer in de toekomstige situatie de overweg Loobeeek en het gelijkwaardig kruispunt apart kruisen (eerst kruist het gemotoriseerd verkeer de overweg Loobeeek, rijdt circa 80 meter door en arriveert vervolgens bij het gelijkwaardig kruispunt met de Sint Jozeflaan) neemt ook de rijtaakbelasting per kruising af. Bestuurders hebben per kruising meer tijd en aandacht eerst het spoor te kruisen, om vervolgens alle tijd en aandacht te kunnen besteden aan het kruisen van de Sint Jozeflaan. Dit dient de Memo BVA ook te beschouwen bij de duiding van de verkeers(on)veiligheid. Hetgeen in het Verweerschrift is gedaan.

Memo BVO maakt zelf niet aannemelijk op welke wijze de toename van het risico op verkeersonveilige situatie volgens hen een onaanvaardbaar niveau bereikt.

### 2.2. Diepladergevoeligheid en langzaam verkeer

Memo BVA geeft aan dat door het opheffen van de 'diepladergevoeligheid' er andere routekeuzes gaan optreden en er daardoor een sterk toenemend risico ontstaat voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

De strekking van het betoog in Memo BVA is niet helder. Memo BVA geeft aan dat in de toekomst 'grotere voertuigen' via de Sint Jozeflaan moet worden afgewikkeld. Iets wat in de huidige situatie ook al kan en mag. Voor bijzonder transport is en blijft een ontheffing nodig. Daarnaast is de Sint Jozeflaan onderdeel van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg (zie reactie 1.3). Hierbij geldt ook dat de as-verspringen waar Memo BVA naar verwijst voorzien zijn van fietsdoorsteken. Gemotoriseerd verkeer dient het aanwezige tegemoetkomende fietsverkeer doorgang te bieden op het moment dat de fietsers deze wegversmalling passeren. Het langzaam verkeer kan dus veilig en ongehinderd passeren indien er ook 'grotere voertuigen' rijden. De conclusie van Memo BVA ten aanzien van dit 'sterk verhogend risico' wordt niet gevolgd. Naar oordeel van Movares is de afweging ten aanzien van de afwaardering en bijbehorende (mitigerende) maatregelen zorgvuldig verlopen.

## 3. Zienswijzen

### 3.1. Omrijdafstand

Zie reactie 1.2 waarin de duiding van de diverse afstanden nader wordt toegelicht.

### 3.2. Verkeerscijfers

Memo BVA merkt op dat in de zienswijzenbeantwoording is aangegeven dat de gegevens zijn ontleend aan het Verkeersmodel Noord- Limburg 2014 prognosejaar 2030. Hieruit blijkt dat de Overweg Pelgrimslaan in 2030 136 motorvoertuigen per etmaal afwikkelt en de overweg Loobeeek 28 motorvoertuigen per etmaal (zie afbeelding 1 rechts). Met het aangeven van deze waarden wordt

## Memo

volgens Memo BVA een nauwkeurigheid gesuggereerd die niet kan worden waargemaakt binnen verkeersmodellen.

In de Nota van Antwoord zienswijzen<sup>4</sup> (hierna Nota van Antwoord) is aangegeven dat het voor planuitwerkingen en verkeersstudies gebruikelijk is om verkeersmodellen en verkeerssimulaties te hanteren. De gehanteerde modellen zijn de modellen die de meest recente verkeerscijfers en autonome ontwikkelingen bevatten. Deze verkeersmodellen zijn mede gebaseerd op verkeersmetingen. In 2018 heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. Voor de beantwoording van de zienswijze is uitgegaan van het actuele verkeersmodel (verkeersmodel Noord-Limburg 2018 met prognosejaar 2030). Er is een actuele uitsnede opgevraagd. Hieruit zijn de 136 mvt/etmaal en 28 mvt/etmaal afgeleid (zie afbeelding 1 rechts). Zoals volgt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.<sup>5</sup>

Uit verkeerstellingen van gemeente Venray van 2023 en 2024 blijkt dat de etmaalintensiteit op de Sint Jozeflaan circa 1.100 motorvoertuigen betreft. Doordat de modeluitkomsten ter hoogte van de Sint Jozeflaan overeenkomen met de verkeerstellingen, kan redelijkerwijs verwacht worden dat ook de intensiteiten op de Loobeek en Pelgrimslaan valide zijn. Opgemerkt wordt dat voor de beoordeling van de verkeerseffecten als gevolg van de Opwaardering Maaslijn wordt uitgegaan van de hoogste intensiteit; de 210 motorvoertuigen per etmaal op de Lookbeek (zie afbeelding 1 links).

### 3.3. Afwijkende intensiteiten overwegen

Tenslotte merkt Memo BVA op dat beide waarden opgeteld leiden tot (136+28) 164 motorvoertuigen per etmaal over beide overwegen tezamen. Een afwijkende waarde van de waarde die in het achtergrondrapport verkeer is genoemd (210 motorvoertuigen per etmaal). Dat is een juiste constatering. In het Verweerschrift (en Nota van Antwoord) is aangegeven dat het om een actualisatie van het verkeersmodel betreft. Zoals onder reactie 3.2 is vermeld, is het uitgangspunt de hoogste intensiteit voor de effectbeoordeling.

Voor de duiding in Memo BVA ten aanzien van (brom)fietzers geldt dat zij gebruik kunnen blijven maken van de overweg Pelgrimslaan (net als voetgangers). De gewijzigde verkeersstromen voor gemotoriseerd verkeer resulteren in verkeersonveilige situaties. De Loobeek heeft een verhardingsbreedte van circa 3,6m. De Pelgrimslaan (tussen Loobeek en overweg Pelgrimslaan) is circa 3,1 – 3,3m breed. De verhardingsbreedte van de Pelgrimslaan ten westen van de overweg Pelgrimslaan is circa 2,9 – 3,1m. Deze verhardingsbreedtes bieden samen met de berm voor langzaam verkeer voldoende ruimte om elkaar te passeren. De lage intensiteit, zie reactie punt 1.1, maakt dat het aantal mogelijke conflictsituaties beperkt is (en blijft). In de praktijk blijkt dat op de Pelgrimslaan (tussen camping en overweg Pelgrimslaan) geen knelpunt te zijn in de zomerperiode (de periode waarin relatief veel fietsers en voetgangers gebruik maken van deze weg).

## 4. Alternatieve oplossing

### 4.1. Alternatief: aanpassen voorrangssituatie

In de Memo BVA wordt opgemerkt dat in een eerder stadium is geopperd om in plaats van het sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer de voorrangssituatie ter plaatse te wijzigen om daarmee het ontruimingsprobleem op te lossen. Een soortgelijke maatregel is ook aanwezig nabij de noordelijker

<sup>4</sup> Zie [https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b\\_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01\\_tb21.pdf](https://ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01/b_NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01_tb21.pdf)

<sup>5</sup> Zie bijvoorbeeld ABRvS 28 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2457r.o. 33.4, ABRvS 4 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4039r.o. 9.3 en ABRvS 2 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3720

## Memo

gelegen spoorwegovergang Loonseweg. Memo BVA geeft aan dat het onduidelijk is waarom in het Verweerschrift blijkt dat verkeer deze voorrangssituatie gaat negeren.

De duiding waarom het aanpassen van de voorrangssituatie, waarbij verkeer op de Sint Jozeflaan voorrang moet verlenen aan verkeer vanaf de Pelgrimslaan, stoelt op een onnatuurlijke en onoverzichtelijke situatie. De onnatuurlijke situatie is het gevolg van het verschil wegcategorie. Door de hogere intensiteit op de Sint Jozeflaan, vormt deze weg van nature (en dus hiërarchisch) een verbindende functie. De Pelgrimslaan is een lagere orde weg door de erftoegangsfunctie die het vervult. Gemeente Venray heeft de Sint Jozeflaan aangeduid als 'dorpverbindingsweg' in haar beleid<sup>6</sup>. Het verkeer dat gebruik maakt van de Sint Jozeflaan verwacht – in het alternatief van een voorrangskruispunt met de Pelgrimslaan – niet dat de doorgaande route richting de Pelgrimslaan is. Dit resulteert op termijn in gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties. Het negeren (bewust of onbeust) van de voorrangsregeling is dan een logisch gevolg mede gelet op de ervaring van ProRail op soortgelijke locaties en de onmogelijkheid hierop te handhaven.

### 4.2. Nieuw alternatief: uitritconstructie

Verder wordt er in Memo BVO op gewezen dat er ook gekozen kan worden om een uitritconstructie te realiseren in plaats van een voorrangssituatie. Dit alternatief heeft volgens Memo BVA hetzelfde effect voor de spoorveiligheid. Memo BVA maakt dit echter niet aannemelijk op basis van bijvoorbeeld een risicoanalyse overwegveiligheid.

Anders dan Memo BVA stelt is een uitritconstructie een vorm van voorrang waarbij de Sint Jozeflaan voorrang heeft op verkeer vanaf de overweg Pelgrimslaan. Door deze uitritconstructie blijft het ontruimingsrisico op de overweg Pelgrimslaan bestaan. Dit is dus geen alternatief binnen het project Opwaardering Maaslijn.

### 4.3. Nieuw alternatief: verleggen Sint Jozeflaan

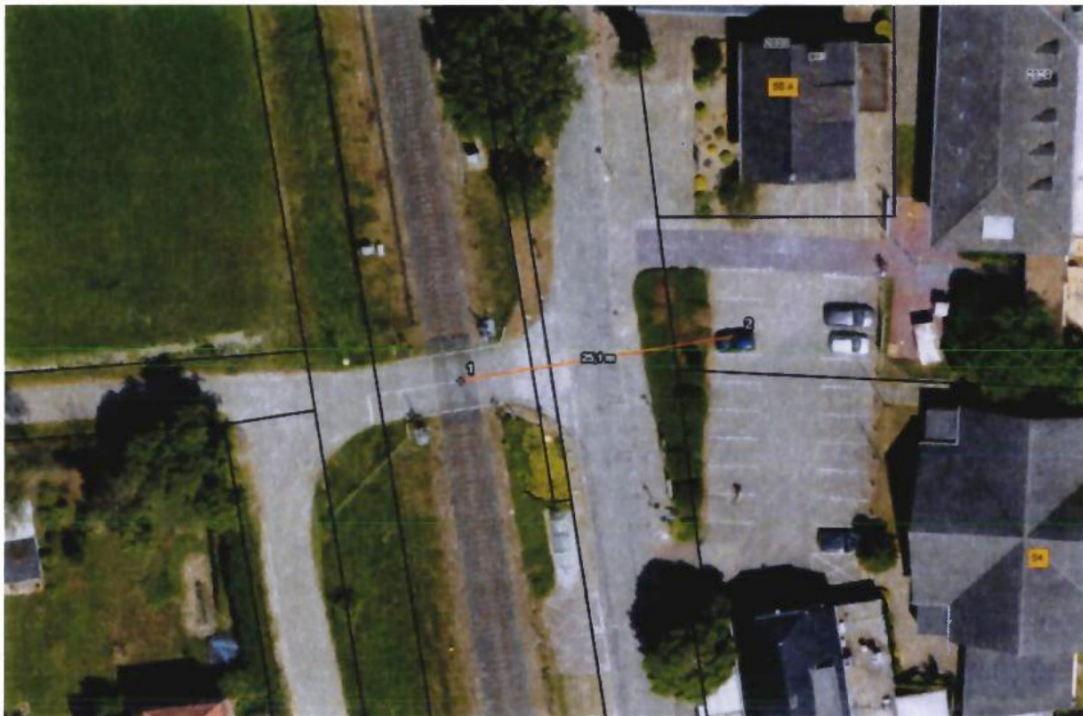
Volgens Memo BVA zijn andere, meer ingrijpende maatregelen ter hoogte van de spoorwegovergang niet onderzocht en is het qua beschikbare ruimte zeer goed mogelijk de Sint Jozeflaan uit te buigen in oostelijke richting. Ook zal het naar oordeel van Memo BVA deze kosten niet hoger uitvallen dan de werkzaamheden aan de bocht Pelgrimslaan. Memo BVA levert geen inhoudelijke onderbouwing van deze stellingname (zowel qua ontwerp als kostenraming).

Bij het uitbuigen van de Sint Jozefbaan moet in 25m<sup>7</sup> opstelruimte voorzien worden (gemeten tussen hartspoor en kantverharding van de Sint Jozeflaan). Vervolgens moet de Sint Jozeflaan nog in haar compleetheid (rijbaan, parkeerplaatsen, bushalte, voetpad) worden ingepast. Zoals in afbeelding 4 zichtbaar is, gaat een dergelijke 'meer ingrijpende maatregel' ten koste van grootschalige grondverwerving en de parkeercapaciteit (en daarmee bedrijfsvoering) van Restaurant 't Pelgrimshuis. Hiermee is een dergelijk alternatief niet realistisch, gezien de aanwezige alternatieven (het gebruik van de overleg Loobeeek door gemotoriseerd verkeer).

<sup>6</sup> Zie [https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR641611/1#bijlage\\_ns](https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR641611/1#bijlage_ns)

<sup>7</sup> Trekker-oplegger van 18m plus 1m afstand tussen overweg en trekker-oplegger, 1 meter afstand tussen personenauto plus een personenauto van 5 meter.

## Memo



Afbeelding 4. Duiding afstand 25m t.o.v. hart spoor met kadastrale grenzen (zwarte lijnen).

### 4.4. Breedte overweg Loobeek

Ten slotte merkt Memo BVA op dat de Loobeek overweg smaller is dan de overweg ter hoogte van de Pelgrimslaan, waardoor de kans op ongevallen op deze locatie, ondanks de ingestelde voorrangssituatie, op deze locatie groter is dan op de Pelgrimslaan.

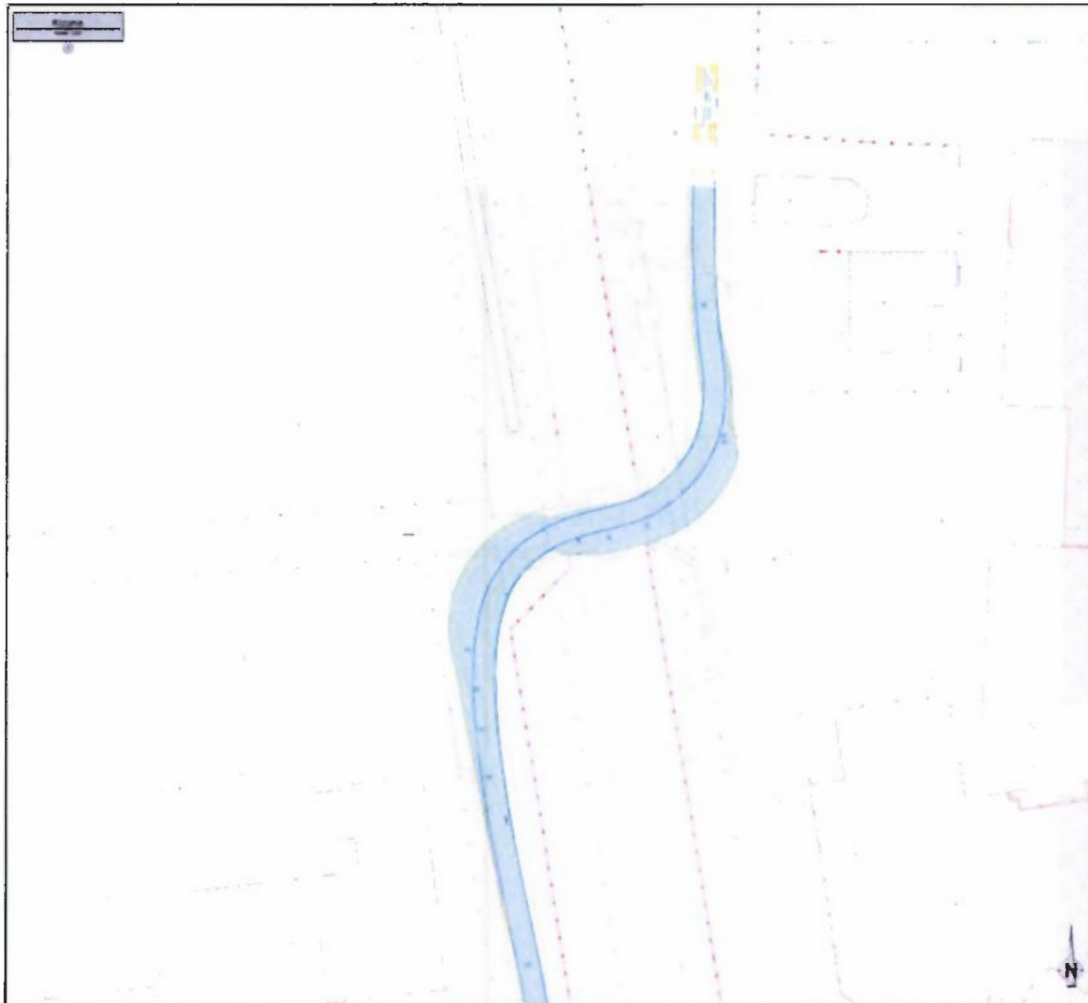
Memo BVA maakt niet inzichtelijk waardoor de kans op ongevallen groter wordt en of dit resulteert in een onacceptabel risico. Daarnaast gaat Memo BVA voorbij aan de directe omgeving van beide overwegen. Dit is uitermate relevant voor de duiding waarom overweg Pelgrimslaan breder is dan overweg Loobeek.

De overweg Loobeek is circa 3,3m breed (buitenkant kantstreep tot buitekant kantstreep). Verkeer passeert hier in een rechtstand het spoor. De overweg Pelgrimslaan is circa 5,3m breed (buitenkant kantstreep tot buitekant kantstreep). Deze volledige breedte is nodig voor zwaar verkeer om vanaf de Pelgrimslaan/overweg de Sint Jozeflaan op te draaien, zie afbeelding 5. Bij de overweg Pelgrimslaan is het dus theoretisch mogelijk dat langzaam verkeer verdwijnt in de dode hoek / sleeplijn van zwaar verkeer met alle verkeersveiligheidsrisico's van dien. Deze afslaan beweging hoeft verkeer niet te maken ter plaatse van de overweg Loobeek; en kan dus smaller zijn. Hiermee komt dit risico te vervallen, en wordt de overweg Pelgrimslaan voor langzaam verkeer veiliger.

De 3,3m breedte ter hoogte van de overweg Loobeek biedt ruimte voor het passeren van een personenauto en fietser indien zij stapvoets elkaar passeren. Om de verkeerssituatie ter plaatse van overweg Loobeek te regelen is in de huidige situatie reeds voorzien een voorrangregeling (die dus ook geldt voor fietsers) door middel van de RVV-borden Fo5 en Fo6. Verkeer vanaf het westen richting het oosten heeft voorrang op verkeer vanaf het oosten richting het westen.

## Memo

Hiermee is het aannemelijk dat het gebruik van de overweg Loobeeek voor alle weggebruikers geen onacceptabele risico vormt, na afwaardering van de overweg Pelgrimslaan.



Afbeelding 5. Rijcurve trekker-oplegger (Sint Jozeflaan (N) richting Pelgrimslaan (Z)).

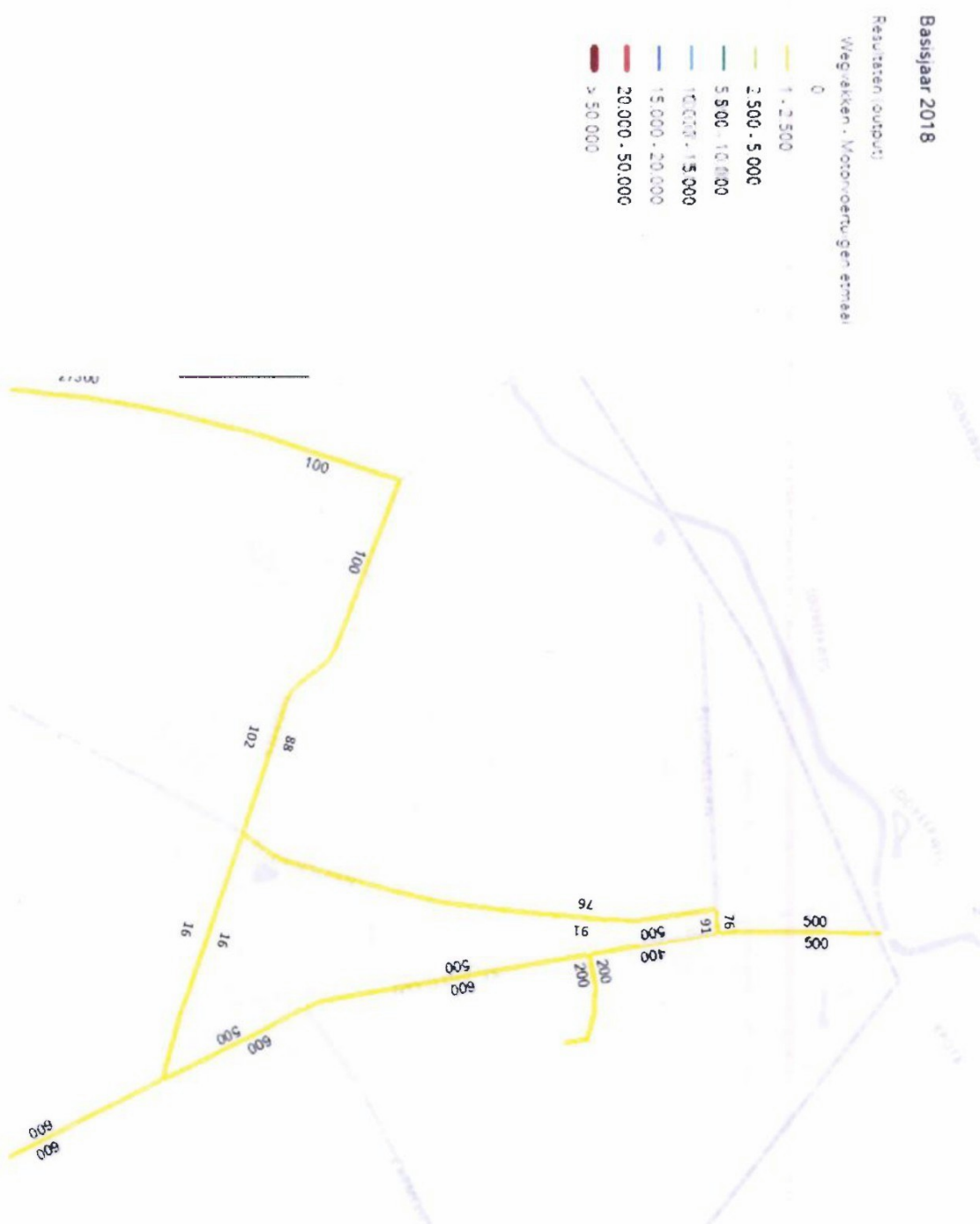
## **Memo**

### **Bijlage 1 – Modelplot Limburg-Noord 2030 (versie 2014)**

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

## Memo

### Bijlage 2 – Modelplot Limburg-Noord 2030 (versie 2018)



## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

**J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

## Toelichting rollen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Bij deze vlakken is in sommige gevallen ingevuld welke rol wordt vervuld door het betreffende gegeven. Het cijfer dat hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende rol in onderstaand overzicht.

**14** Handtekening