

Raad van de gemeente Beesel
Postbus 4750
5953 ZK REUVER



Datum
16 januari 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 10 februari 2026 worden behandeld op een zitting.

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

Hoogachtend,
de griffier

*Bijlage: nadere stukken van [redacted] J namens [redacted] J en anderen.

Van: [redacted]@uilenburgadvocatuur.nl
Verzonden: woensdag 14 januari 2026 17:25
Aan: Bestuursrechtspraak veiligmailen
Onderwerp: 202200751/1/R2
Bijlagen: notitie Peutz d.d. 19 juli 2022.pdf; Verkeersadvies BVA d.d. 2 januari 2023.pdf

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

U ontvangt niet vaak e-mail van [redacted]@uilenburgadvocatuur.nl. [Ontdek waarom dit belangrijk is](#)

① This message was submitted via Bastion 365 Webform "Nieuwe zaak of stukken bij bestaande zaak insturen"

Geachte heer [redacted],

Bijgaand zend ik u nog een tweetal stukken waarvan mij vandaag is gebleken dat deze per abuis destijds niet zijn doorgestuurd naar uw Afdeling. Het betreft:

1. Notitie van Peutz d.d. 19 juli 2022
2. Rapport van BVA Verkeersadviezen d.d. 2 januari 2023

Ik verzoek u vriendelijke deze twee stukken te voegen bij het procesdossier.

Tevens bericht ik u dat op de zitting van 10 en/of 11 februari a.s. onderstaande deskundige mee zal komen naar de zitting. Het betreft:

[redacted], wonende te Zwolle, verkeersdeskundige bij BVA verkeersadviezen.

Ik verzoek u vriendelijk [redacted] als deskundige toe te voegen aan de lijst van aanwezigen op de zitting.

Mocht u vragen hebben naar aanleiding van het bovenstaande dan hoor ik die graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
advocaat

Geregistreerd telefoonnummer: [redacted]

Notitie

betreft: PIP opwaardering Maaslijn second opinion
datum: 19 juli 2022
referentie: EB/EB//V 1419-2-NO

1 Inleiding

Op 24 februari 2020 hebben de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bestuursovereenkomst ondertekend waarin zij gezamenlijke afspraken hebben vastgelegd over de gedeelde verantwoordelijkheid en ambitie voor verbetering en verduurzaming van het personenvervoer op de Maaslijn door versnellingsmaatregelen en elektrificatie van de lijn.

Uilenburg Advocaten te 's-Hertogenbosch heeft namens diverse cliënten, wonende aan de St. Jozeflaan en Pelgrimsaan te Smakt, beroep ingediend tegen de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn" en het Milieueffectrapport (MER) zoals op 12 november 2021 (gewijzigd) is vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg.

Uilenburg Advocaten heeft Peutz gevraagd een second opinion uit te voeren op onder andere het aspect "trillingen" en "stikstof". In voorliggende notitie zijn de resultaten hiervan gepresenteerd.

2 Beschikbare gegevens

Betreffende het onderzoek is uitgegaan van onderstaande gegevens:

- Bijlage 3, *Achtergrondrapport Verkeer* d.d. 26-03-2021, behorend bij Inpassingsplan toelichting "De Maaslijn";
- Bijlage 5, *Achtergrondrapport Trillingen* d.d. 13-08-2021, behorend bij Inpassingsplan toelichting "De Maaslijn";
- Bijlage 8, *Achtergrondrapport Natuur* d.d. 13-08-2021, behorend bij Inpassingsplan toelichting "De Maaslijn".

3 Bevindingen

3.1 Trillingen

Betreffende de trillingberekeningen is er geen standaard rekenmethodiek. Er is daarom door Movares een eigen rekenmethodiek gevolgd. De berekeningen zijn derhalve niet



controleerbaar. Er is onderzoek gedaan naar mogelijk schade (aan gebouwen) en hinder (van personen in gebouwen). De door Movares berekende trillingniveaus zijn niet zo hoog dat aan de woningen van cliënten schade te verwachten is. Hinder is in de woningen van cliënten wel te verwachten. In de huidige situatie zijn trillingniveaus berekend met een V_{max} van 0,2 tot 0,4, in de toekomstige situatie is eveneens een V_{max} van 0,2 tot 0,4 berekend, en bij één woning een V_{max} van 0,4 tot 0,8 (Sint Jozeflaan 52).

Ter plaatse van Smakt nemen de berekende trillingniveaus, na de aanpassingen aan de Maaslijn, volgens het onderzoek met 12% toe (V_{max}). In principe dienen maatregelen te worden beschouwd bij een toename van 30% of meer.

In dit geval zijn maatregelen wel onderzocht om de trillingen te reduceren (een prefab L-wand, kosten € 6 mln). Het toepassen van deze maatregel is echter niet doelmatig, dat wil zeggen dat de kosten van deze wand te hoog zijn (in verhouding tot het aantal woningen waarvoor de maatregel nuttig is).

Samenvattend zijn er voor de woningen in Smakt alleen berekeningen uitgevoerd, en hieruit blijkt dat de trillingniveaus met 12 % toenemen. Echter er zijn in Smakt te weinig woningen waardoor maatregelen niet doelmatig worden geacht. De berekeningen zijn op basis van het trillingrapport evenwel niet controleerbaar.

Zoals aangegeven in het trillingonderzoek zullen de gevolgen van de ingebruikneming van het project ten aanzien van het aspect trillingshinder uiterlijk binnen 1 jaar na ingebruikneming van het project worden onderzocht, één en ander conform artikel 8 van de Bts (opleveringstoets). Hierbij wordt getoetst of de verwachte projecteffecten daadwerkelijk zijn opgetreden. Indien sprake is van sterker dan verwachte effecten, dan wordt opnieuw een maatregelafweging uitgevoerd om vast te stellen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Geadviseerd wordt daarom het verzoek bij de provincie neer te leggen om, na opwaardering van de Maaslijn, ook in enkele woningen van cliënten te Smakt dit onderzoek te laten uitvoeren (i.e. trillingmetingen). Op deze manier kan middels trillingmetingen de daadwerkelijk optredende trillingsterkte na opwaardering worden gecontroleerd.

Indien uit deze opleveringstoets/trillingmetingen blijkt dat in Smakt sprake is van veel hogere trillingniveaus in vergelijking met de berekeningen, dan dienen maatregelen opnieuw te worden afgewogen. Indien sprake is van (veel) hogere trillingniveaus kan mogelijk ook sprake zijn van onrechtmatige hinder en kan ProRail/provincie hiervoor aansprakelijk worden gesteld.

3.2 Stikstofdepositie

Ten aanzien van het aspect stikstofdepositie zijn de aanlegfase en de gebruiksfase van het project 'Opwaardering Maaslijn' beoordeeld.

Aanlegfase

Voor wat betreft de aanlegfase is in het onderzoek in eerste aanleg de benodigde inzet van materieel (vervoersbewegingen en werktuigen) bepaald in samenspraak met ProRail op basis van een systeemtekening en het ruimtelijk functioneel ontwerp. Deze inzet is vervolgens

gebruikt als invoer in AERIUS Calculator 2020 ten behoeve van de depositieberekeningen. In tabel 2 (vervoersbewegingen 2023 en 2024), tabel 3 (werktuigen 2023), en tabel 4 (werktuigen 2024) van bijlage 1 is deze inzet samengevat weergegeven. Hieruit blijkt dat relatief veel materieel met stage-klasse IIIB en IV wordt ingezet. Bij werktuigen met deze stage-classes wordt doorgaans gebruik gemaakt van een SCR-systeem met toepassing van AdBlue, waardoor naast NO_x -emissies ook sprake zal zijn van NH_3 -emissies. Dit volgt ook uit het TNO rapport 2021 R12305 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH_3 uitstoot van mobiele werktuigen'. De NH_3 -emissies vanwege de inzet van werktuigen zijn in het onderzoek niet gekwantificeerd zodat de thans berekende depositiewaarden van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar op (bijna) overbelast hexagonen een onderschatting betreffen. De NH_3 -emissies dienen derhalve nog in de voortoets stikstofdepositie te worden betrokken en mogelijk nog passend te worden beoordeeld.

De gebruiksfase van het project 'Opwaardering Maaslijn' is niet berekend in AERIUS Calculator. Onderdeel van het project is namelijk de elektrificatie van het spoor tussen Nijmegen en Blerick en tussen Venlo en Roermond. Hierdoor zullen de dieseltreinen voor personenvervoer die in de huidige situatie rijden over dit spoortracé worden vervangen door elektrisch materieel. Wel zal sprake zijn van een (autonome) toename van het goederenvervoer. Hierbij is onderbouwd dat beperkte autonome toename van goederentreinen op het noordelijke en zuidelijke traject (circa 5 treinen per etmaal) afgezet tegen de afname van stoptreinen op diesel op het noordelijk en zuidelijk traject (circa 182 treinen per etmaal) resulteert in een afname van stikstofemissie op het traject als gevolg van het project.

Onderdeel van het project 'Opwaardering Maaslijn' is echter ook maatregelen bij spoorwegovergangen ten behoeve van de spoorwegveiligheid. Uit het deelrapport verkeer volgt dat een aantal overwegen dermate veranderen dat sprake is van effecten voor de bereikbaarheid. Bij de volgende overwegen zal volgens het deelrapport verkeer in ieder geval sprake zijn van omrijafstanden tot 750 meter:

- Pelgrimslaan (Venray)
- Voerdijk (Venlo)

Deze veranderingen in verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer hebben ook gevolgen voor de stikstofemissie- en stikstofdepositie in de gebruiksfase, waarbij omrijden voor meer stikstofemissie en lokaal ook tot een depositieverhoging kan leiden. Deze zogenaamde netwerkeffecten zijn thans niet meegenomen in de bepaling van de depositiebijdrage in de gebruiksfase van het project. De netwerkeffecten dienen derhalve nog in de voortoets stikstofdepositie te worden betrokken en mogelijk nog passend te worden beoordeeld.

Deze notitie bevat 3 pagina's.



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
postbus 40089
8004 DB Zwolle
bva@bvaverkeer.nl
www.bvaverkeer.nl

Aan [redacted], Uilenburg Advocaten

Van [redacted] en [redacted], BVA Verkeersadviezen

Datum 2 januari 2023

Betreft PIP Opwaardering Maaslijn

1. Inleiding

Uilenburg advocaten staat een aantal cliënten bij in hun beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het PIP (Provinciaal InpassingsPlan) Maaslijn. Het betreft hier een aantal omwonenden van de Pelgrimslaan en Sint Jozefslaan in de omgeving van de spoorwegovergang Pelgrimslaan in Smakt, die bezwaar maken tegen de gedeeltelijke afsluiting van deze overweg binnen de kern Smakt. In het kader van genoemd PIP bestaat het voornemen de overweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Langzaam verkeer kan in de toekomstige situatie wel gebruik blijven maken van de overweg. De bezwaarmakers voelen zich geschaad door het afsluiten van de overweg en zijn van mening dat de effecten van deze afsluiting voor de inwoners van Smakt en omgeving onvoldoende zijn meegewogen. Het gaat hierbij grotendeels om verkeerskundige effecten, waaronder de bereikbaarheid van en verkeersveiligheid in de omgeving. Uilenburg advocaten heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd de verkeerskundige effecten van deze afsluiting nader te bepalen. Graag voldoen wij aan dit verzoek en in voorliggende notitie treft u onze bevindingen aan.

De voorziene afsluiting van de overweg Pelgrimslaan vindt een oorsprong in (noodzakelijke) aanpassingen aan de spoorweg tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. De spoorweg is op dit moment nog niet volledig geëlektrificeerd en beschikt voor een deel over enkelsporige baanvakken. De groei van het reizigersverkeer en de beperkte baancapaciteit maken dat er met enige regelmaat vertraging optreedt. Om de geconstateerde problemen in de toekomst het hoofd te kunnen bieden, staan maatregelen op stapel. Het gaat hierbij vooral om de elektrificatie van het spoor en het aanbrengen van dubbelspoor op een aantal baanvakken. Deze maatregelen worden juridisch planologisch mogelijk gemaakt in het PIP Opwaardering Maaslijn.

2. Huidige situatie

De overweg Pelgrimslaan in Smakt is één van de twee overwegen binnen de kern. Ten zuiden van deze overweg ligt op een afstand van 600 meter de spoorwegovergang Looboek en ten noorden bevindt zich de overweg Loonseweg op een afstand van 500 meter. De overweg Pelgrimslaan vormt de centrale overweg binnen de kern en verzorgt de verbinding tussen de ten oosten en ten westen van de spoorweg gelegen bestemmingen, die een belangrijke relatie onderhouden. Zo worden bijvoorbeeld de kerk en de begraafplaats door het spoor van elkaar gescheiden.

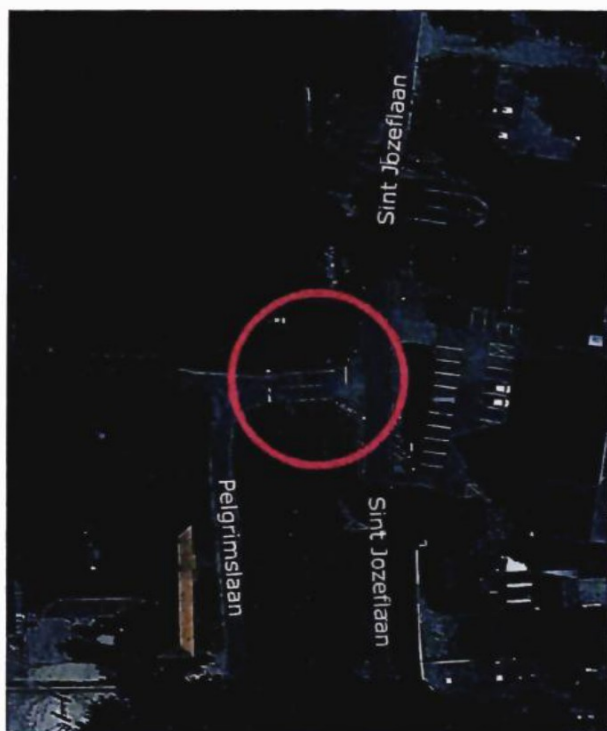
De overweg is beveiligd met halve overwegbomen en beschikt over een rijbaan waarop gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (fietsers en ook voetgangers) worden afgewikkeld.



Parallel aan het spoor bevindt zich, ten zuiden van de overweg, aan beide zijden een weg. Aan de westzijde is dit de Pelgrimslaan en aan de oostzijde de Sint Jozeflaan. Aan de noordzijde van de spoorwegovergang loopt de Sint Jozeflaan aan de oostzijde van het spoor door.

Op beide wegen geldt (ter hoogte van de spoorwegovergang) een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Hoewel de wegen deels een (lokaal) verbindende functie vervullen, vallen beide wegen in de categorie erftoegangsweg. Dit betekent dat deze wegen hoofdzakelijk het ontsluiten van lokaal verkeer en het bereikbaar maken van de om- en aanliggende percelen ten doel hebben. Er zijn op beide wegen geen voorzieningen voor fietsverkeer (en voetgangers) aanwezig. Dit betekent dat er sprake is van een volledig gemengde verkeersafwikkeling. Alleen langs de Sint Jozeflaan is aan de oostzijde van de weg (ter hoogte van de spoorwegovergang) een voetpad aanwezig.



3. Toekomstige situatie

De argumentatie voor de afsluiting van de overweg Pelgrimslaan in Smakt ligt in de Milieueffectrapportage (MER); (Opwaardering Maaslijn milieueffectrapport (MER) versie 2 (datum onbekend)), opgesteld door ProRail en Movares. Voor de verkeers-

kundige achtergronden wordt in de MER verwezen naar het 'Achtergrondrapport Verkeer: onderzoek verkeersveiligheid en bereikbaarheid' (versie 3.0, d.d. 26 maart 2021), eveneens opgesteld door ProRail en Movares. In het achtergrondrapport wordt vervolgens melding gemaakt van de door Arcadis opgestelde risicoanalyse (Risicoanalyse overwegen Maaslijn, d.d. 25 oktober 2017), waarin de keuze voor de betreffende afsluiting is gemaakt.

• **Risicoanalyse overwegen Maaslijn**

In de betreffende risicoanalyse is aangegeven dat de maatregelen projectbreed worden beschouwd. Dat wil zeggen dat indien de risico's ergens (op een bepaalde locatie/overweg binnen het project) toenemen als gevolg van de voorziene maatregelen op en aan het spoor, deze risicoverhoging dient te worden gecompenseerd door het treffen van mitigerende maatregelen. Uitgangspunt hierbij is dat het risico in totaliteit niet mag toenemen.

Voor de overweg Pelgrimslaan betekenen de voorgenomen spoormaatsregelen dat in de toekomst enkele wijzigingen gaan plaatsvinden. Het betreft het verhogen van de treinfrequentie in de dalperiode (9.00 – 14.00/15.00 uur) van vier naar acht treinen per uur en het verhogen van de baanvaksnelheid van 125 naar 130 km/uur. Voor het overige vinden er op dit traject geen wijzigingen plaats die van invloed zijn op de spoorwegovergang Pelgrimslaan.

ProRail hanteert voor het in kaart brengen van de overwegveiligheid een zogenaamd overwegregister (OR). Hierin zijn alle overwegen in het land beoordeeld en hebben een score gekregen. Arcadis concludeert dat de OR-score op de Pelgrimslaan, als gevolg van de voorgenomen wijzigingen op het spoor, niet wijzigt. Dit betekent dus dat er geen sprake is van een (merkbare) verslechtering van de veiligheidssituatie op deze overweg als gevolg van de voorgenomen maatregelen. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen sprake kan zijn van enige risicoverhoging, maar niet in ernstige mate. Hierbij merken wij op dat Arcadis ook vermeldt dat uit de incidentenregistratie (nu nog beschikbaar vanaf 1975, globaal dus de laatste 50 jaar!) blijkt, dat er geen incidenten op deze overweg hebben plaatsgevonden.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de ingrijpende maatregelen op de overweg voortkomen uit een compensatie van een toegenomen onveiligheid elders op het traject Maaslijn.

Vervolgens stelt Arcadis vanwege een (verondersteld) ontruimingsprobleem aan de oostzijde van de spoorwegovergang, dat het risico vanwege het grotere aantal overwegsluitingen in de dalperiode toeneemt. Op basis hiervan wordt voorgesteld de spoorwegovergang te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit leidt tot een toename van de veiligheid op de spoorwegovergang. Bijvangst is vervolgens dat de gehele spoorwegovergang kan worden afgesloten met spoorbomen met een extra veiligheidswinst voor langzaam verkeer tot gevolg. De maatregel komt dus voort uit een ontruimingsprobleem voor het gemotoriseerde verkeer. Alternatieve oplossingen lijken niet te zijn onderzocht, maar zijn in ieder geval niet gepresenteerd (hierop komen wij in een later stadium nog terug). De risicoanalyse richt zich uitsluitend op de situatie op de spoorwegovergangen en niet op de effecten op het omliggende wegennet. Deze effectbeschrijving heeft een plaats gekregen in (het achtergrondrapport verkeer van) de MER.

• **Achtergrondrapport Verkeer**

Het 'Achtergrondrapport Verkeer; onderzoek verkeersveiligheid, overwegveiligheid en bereikbaarheid', stelt dat er als gevolg van het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan een marginaal effect is op de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid.

Geconstateerd wordt dat de overweg Loobeeek een diepladeroverweg betreft, die zal moeten worden aangepast, omdat de overweg Pelgrimslaan voor deze voertuigcategorie komt te vervallen.

Vervolgens wordt geconcludeerd dat er geen effecten zijn op de verkeersveiligheid, omdat 'de bestaande infrastructuur reeds is ingericht conform de wettelijke richtlijnen'.



Ten slotte stelt het rapport dat er geen effecten zijn op de bereikbaarheid. Hierbij wordt verwezen naar een onderzoek van Sweco uit 2017 (niet beschikbaar bij de documenten binnen het PIP!). Hierin staat volgens het achtergrondrapport verkeer vermeld dat de verkeersintensiteit op de Loobeeek toeneemt tot 210 motorvoertuigen per etmaal. Ook wordt vermeld dat het gemotoriseerde verkeer in de toekomst 750 meter moet omrijden. Met als conclusie derhalve marginale bereikbaarheidseffecten.

Bereikbaarheid

Het is onduidelijk waarop deze conclusies zijn gebaseerd. Voor de intensiteiten wordt verwezen naar een (niet bijgevoegd) rapport van Sweco. Omdat deze gegevens niet beschikbaar zijn, kan onmogelijk worden vastgesteld waarop deze intensiteitsaannames zijn gebaseerd. Aannames die niet realistisch lijken, omdat dit zou betekenen dat de Pelgrimslaan- en de Loobeeek-overweg op dit moment (dan wel in de toekomstige situatie 2030) samen 210 motorvoertuigen per etmaal afwikkelen. Immers als de Pelgrimslaan wordt gesloten zal al het gemotoriseerde verkeer dat nu gebruik maakt van de deze overweg, via de Loobeeek worden afgewikkeld. Dit lijkt een onrealistisch lage waarde. Er is dan ook gerede twijfel over deze uitgangspunten.

Ook is onduidelijk waar de omrijdafstand van 750 meter op is gebaseerd. Zoals al aangegeven ligt de Loobeeek overweg 600 meter ten zuiden van de overweg Pelgrimslaan. Om van de ene kant van het spoor naar de andere kan van het spoor te kunnen komen ter hoogte van de overweg Pelgrimslaan, dient 1.500 meter te worden omgereden, in plaats van 750 meter. Ook hier betreft het een onjuiste weergave van zaken.

En slotte wordt in de achtergrondrapportage nog aanbevolen om een aanvullende bereikbaarheidsscan voor het landbouwverkeer uit te voeren. Het is onduidelijk of deze al is uitgevoerd en wat hiervan de conclusies zijn.

Verkeersveiligheid

Daarnaast is er op geen enkele wijze aangegeven hoe tot de verkeersveiligheidsconclusie is gekomen. Het felt dat de wegen overeenkomstig de richtlijnen zijn ingericht

is 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.

Daarnaast geldt dat door het feit dat de Loobeek overweg de diepladergevoeligheid verliest en daarmee geschikt wordt voor grote voertuigen, voor deze voertuigcategorie een andere routevorming gaat optreden dan in de huidige situatie. Dit kan zeker op wegen met een gemengde verkeersafwikkeling (die weliswaar volgens de richtlijnen zijn ingericht, maar niet geschikt zijn voor het afwikkelen van dit type verkeer) leiden tot een sterk toenemend risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De route voor grote voertuigen verloopt in de toekomstige situatie niet meer via Pelgrimslaan maar via de parallel gelegen Sint Jozeflaan. Op de Sint Jozeflaan wordt naar verwachting veel meer gefietst dan op de Pelgrimslaan. De Sint Jozeflaan is bijvoorbeeld voorzien van een aantal asverspringingen om de snelheid van het verkeer te beperken. Passende maatregelen bij de functie van de weg, maar veel minder geschikt bij de afwikkeling van grote voertuigen. Deze maatregelen in combinatie met de aanwezigheid van fietsverkeer is sterk risico verhogend. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de conclusie met betrekking tot de verkeersveiligheid op deze wijze is geformuleerd. Mede omdat adequate cijfers met betrekking tot de hoeveelheid fiets- en autoverkeer lijken te ontbreken. Een conclusie die bevestigt dat dit onderdeel niet zorgvuldig in de afweging van maatregelen is betrokken. Hierbij merken wij ook nog op dat het voorgaande alleen nog maar betrekking heeft op de verkeersveiligheidseffecten als gevolg van grote voertuigen.

Tevens wordt uit het oog verloren dat ook de aansluiting tussen de Loobeek en de Sint Jozeflaan aangepast moet worden. Deze is vanwege de scherpe hoek tussen beide wegen niet geschikt voor grote voertuigen.

4. Zienswijzen

In het kader van het OPIP zijn al zienswijzen ingediend. De beantwoording hiervan roept aanvullend op het voorgaande wederom vragen op. Ten opzichte van de in de MER genoemde omrijdafstand wordt in de zienswijzebeantwoording gesproken over een omrijdafstand van 1,5 kilometer en een omrijtijd van 3 minuten. In een brief van de portefeuillehouder van de provincie aan PS (kenmerk DOC-00192813, d.d. 2 november 2022), wordt weer gesproken over een omrijdafstand van 3 kilometer. Hier lijkt letterlijk met twee maten te worden gemeten. In dezelfde brief wordt aangegeven dat gemiddeld 136 voertuigen per etmaal moeten omrijden. Deze waarde komt wel weer overeen met waarden genoemd in de zienswijzenbeantwoording.

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 Loobeek 28 motorvoertuigen per etmaal. Met het aangeven van deze waarden wordt een nauwkeurigheid gesuggereerd die absoluut niet kan worden waargemaakt binnen verkeersmodellen. Daarnaast zijn regionale verkeersmodellen in zijn algemeenheid ongeschikt om een goede prognose te kunnen maken voor dergelijke (ondergeschikte) wegen. Niet duidelijk is gemaakt waarom dat in deze situatie anders zou zijn. De enige zorgvuldige benadering van verkeersintensiteiten in deze situatie is onzes inziens het uitvoeren van verkeerstellingen. Tenminste zouden de cijfers uit de modelberekeningen vergeleken moeten worden met deze teldata om vast

te kunnen stellen of het regionale verkeersmodel bruikbaar is voor deze specifieke wegen.

Daarnaast merken wij 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).

Kortom een serieuze afweging op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheids- en leefbaarheidseffecten vraagt in deze situatie om lokale tellingen. En hierbij is niet alleen inzicht in de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer van belang, maar ook in het aantal (brom)fietzers.

5. Alternatieve oplossing

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. In dat geval zou verkeer vanaf de Sint Jozeflaan-zuid voorrang moeten verlenen aan verkeer vanaf de Pelgrimslaan. Verkeer dat het spoor kruist heeft daarmee voorrang en daarmee wordt het ontruimingsprobleem voorkomen. Een soortgelijke maatregel is ook aanwezig nabij de noordelijker gelegen spoorwegovergang Loonseweg. Deze maatregel wordt in de zienswijzen beantwoording afgewezen omdat 'dit zou leiden tot een onoverzichtelijke (en onnatuurlijke) situatie. Het is aannemelijk dat verkeer vanaf de Sint Jozeflaan deze voorrangssituatie uiteindelijk negeert'. Waarop dit oordeel gebaseerd is, is onduidelijk. Bovendien ligt, zoals al aangegeven, iets noordelijker dezelfde maatregel en er zou ook voor kunnen worden gekozen een uitritconstructie te realiseren in plaats van een voorrangssituatie. Deze maatregel heeft hetzelfde effect voor de spoorveiligheid.

Andere, meer ingrijpende maatregelen ter hoogte van de spoorwegovergang zijn niet onderzocht. Zo is het qua beschikbare ruimte zeer goed mogelijk de Sint Jozeflaan uit te bulgen in oostelijke richting. Ook hiermee kan het ontruimingsprobleem worden opgelost, eventueel in combinatie met het instellen van voorrang of het aanbrengen van een uitritconstructie. Uiteraard zijn hier kosten mee gemoeid, maar aanpassingen van de Loobeek overweg zijn dan niet nodig evenals de geopperde aanvullende maatregelen op de Pelgrimslaan en Loobeek (passeervakken) en het aanpassen van de bocht in de Pelgrimslaan en de aansluiting Loobeek – Sint Jozeflaan. Per saldo zullen de kosten voor een dergelijke lokale aanpassing naar verwachting zeker niet hoger uitvallen.

Ten slotte merken wij 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. Over deze beperking van de Loobeek overweg en de consequenties hiervan met betrekking tot de verkeersveiligheid, wordt noch in de risicoanalyse, noch in de MER inclusief het achtergrondrapport en de zienswijzebeantwoording met een woord gerept.

6. Conclusies

Mede in relatie tot het provinciale beleidsuitgangspunt het vitaal houden van het



platteland door een goede fysieke bereikbaarheid en het gemeentelijke standpunt om logische doorgaande netwerken van wegen en paden te realiseren, lijkt het afsluiten van de spoorwegovergang Pelgrimslaan niet gewenst.

Daarnaast constateren wij dat de afwegingen op gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid onzorgvuldig tot stand zijn gekomen, niet volledig zijn en naar verwachting op onjuiste (intensiteits)uitgangspunten gebaseerd zijn. Er worden verschillende waarden gepresenteerd in diverse stukken en de onderbouwing van deze beoordelingen ontbreken en/of zijn niet transparant of ter zake doend.

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.

5 Telefoonnummer

14 Handtekening