



Nota van Antwoord

Beantwoording van de zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapportage 'Opwaardering Maaslijn' van de provincie Limburg

Nota van Antwoord

Beantwoording van de zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapportage 'Opwaardering Maaslijn' van de provincie Limburg

Autorisatieblad

Vrijgave

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Haring, WT	✓	31-08-2021
Gecontroleerd door	Ojen, FAD van	✓	31-08-2021
Vrijgegeven door	Driel, MA van	✓	31-08-2021
			

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Eerste concept	20-07-2021	Eerste opzet nota van antwoord
0.2	Tweede concept	13-08-2021	Tweede concept
1.0	Definitief	02-09-2021	Definitief

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Terinzagelegging en zienswijzen	2
1.2	Ontvankelijkheid van de zienswijzen	2
1.3	Opzet van de Nota van Antwoord	2
2	Hoofdpijnen van de zienswijzen	3
2.1	Algemene beeld van de zienswijzen	3
2.2	Afwaardering overweg Pelgrimsaan in Smakt	3
2.2.1.	<i>Verkeerseffecten in de omgeving</i>	3
2.2.2.	<i>Geluidseffecten door omrijdend verkeer</i>	7
2.2.3.	<i>Trillingseffecten door omrijdend verkeer</i>	7
2.2.4.	<i>Verzoek om alternatieve overwegveiligheidsmaatregelen (alternatief plan)</i>	8
2.3	Trillingshinder en mogelijke schade door toename aan trillingen	9
2.3.1.	<i>Aanpak en uitgangspunten van het onderzoek</i>	9
2.3.2.	<i>Werking under sleeper pads</i>	10
2.3.3.	<i>Aantasting woongenot en gezondheid door trillingen</i>	11
2.3.4.	<i>Verzoek tot 0-meting trillingen</i>	11
2.4	Toename geluidoverlast door de opwaardering van de Maaslijn	12
2.4.1.	<i>Uitgangspunten geluidsmodel</i>	12
2.4.2.	<i>Wettelijk kader geluid</i>	12
2.4.3.	<i>Verzoek tot 0-meting geluid</i>	13
2.5	Waardevermindering en schade aan onroerend goed	14
2.6	Horizonvervuiling	15
2.7	Participatie	15
3	Individuele zienswijzen	17
	Colofon	133

1 Inleiding

1.1 Terinzagelegging en zienswijzen

Deze reactienota bevat de reactie op de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Inpassingsplan en de milieueffectrapportage voor het project ‘Opwaardering Maaslijn’ van de provincie Limburg. Het project behelst de elektrificatie en opwaardering van de Maaslijn vanaf Nijmegen tot Roermond.

Om de opwaardering planologisch mogelijk te maken is door de provincie Limburg een Ontwerp Inpassingsplan (OPIP) en milieueffectrapportage ter inzage gelegd. Dit OPIP heeft vanaf 29 april 2021 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder (bewoners, bedrijven, overheden en overige belangstellenden) een zienswijze indienen bij de Provinciale Staten van de provincie Limburg.

Gedurende de periode dat het OPIP ter inzage heeft gelegen zijn bij de provincie Limburg 64 zienswijzen ingediend.

In deze nota van antwoord kunt u de reactie lezen op de zienswijzen en op welke wijze de zienswijzen, indien van toepassing, aanleiding hebben gegeven voor aanpassingen in het vastgestelde Provinciale Inpassingsplan (PIP) ten opzichte van het OPIP. De nota van antwoord wordt afzonderlijk met het PIP ter inzage gelegd. Daarnaast worden de indieners van de zienswijzen afzonderlijk schriftelijk op de hoogte gesteld over de beantwoording.

1.2 Ontvankelijkheid van de zienswijzen

Zienswijzen moeten tijdig zijn ingediend. Of hiervan sprake is, wordt getoetst aan de zogenaamde ‘verzendtheorie’. In beginsel moeten de zienswijzen voor het einde van de termijn zijn ontvangen. Bij verzending per post is de zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn ontvangen. Als zienswijzen buiten deze periode kenbaar worden gemaakt dan kunnen deze betreffende zienswijzen niet meer behandeld worden.

Een aantal zienswijzen is binnen de hiervoor genoemde periode ‘pro-forma’ ingediend. De indieners van deze ‘pro-forma’ zienswijzen zijn in de gelegenheid gesteld om de zienswijzen aan te vullen binnen een periode van twee weken nadat de provincie Limburg de ontvangstbevestiging aan de indiener heeft gestuurd. Ook in geval van andere ‘gebreken’ (zoals het ontbreken van een machtiging) zijn de indieners in de gelegenheid gesteld het betreffende gebrek binnen een periode van twee weken te herstellen.

Alle zienswijzen die in deze nota van antwoord zijn opgenomen zijn binnen de periode van 6 weken ingediend of tijdig aangevuld en zijn dan ook allen ontvankelijk. Daar waar over de ontvankelijkheid geen eenduidigheid bestaat is dat expliciet vermeld.

De indieners die hun zienswijzen buiten de periode van 6 weken hebben kenbaar gemaakt of hun zienswijzen niet tijdig hebben aangevuld zijn buiten behandeling gehouden. De betreffende indieners zijn hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld.

1.3 Opzet van de Nota van Antwoord

In het hierna volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) is kort het algemene beeld geschetst van de ingekomen zienswijzen. In dat hoofdstuk wordt vervolgens een toelichting gegeven op thema’s die in de zienswijzen veelvuldig terug komen. In hoofdstuk 3 is vervolgens de individuele reactie van de zienswijzen opgenomen. In dat hoofdstuk is de reactie terug te vinden op basis van het kenmerk dat is opgenomen in de ontvangstbevestiging dat u van de provincie heeft ontvangen.

2 Hoofdpijnen van de zienswijzen

Op basis van de ingediende zienswijzen is in dit hoofdstuk een korte beschrijving van het algemene beeld van de zienswijzen opgenomen. Vervolgens is een toelichting opgenomen over de thema's die veelvuldig in de zienswijzen terug komen. In de beantwoording van de individuele zienswijzen wordt, indien dit voor de beantwoording van toepassing is, naar deze nadere toelichting verwezen.

2.1 Algemene beeld van de zienswijzen

In het totaal zijn bij de provincie Limburg 64 zienswijzen ingediend. Een groot deel van deze zienswijzen heeft betrekking op de maatregelen die worden genomen bij de overweg Pelgrimsaan in het dorp Smakt. Daarnaast zijn in de zienswijzen veelvuldig zorgen geuit over de volgende thema's:

- Geluidsoverlast dat door het project wordt veroorzaakt;
- Trillingshinder en mogelijke schade aan onroerend goed door toename aan trillingen;
- Uitgangspunten die zijn gehanteerd in het geluid- en trillingsonderzoek met betrekking tot snelheden, treintypen, aantallen goederentreinen;
- Mogelijke waardedaling van onroerend goed als gevolg van het project;
- Horizonvervuiling als gevolg van het plaatsen van portalen en bovenleidingen
- Participatie en het niet tijdig betrekken van de omgeving

In de paragrafen hierna is een nadere algemene toelichting opgenomen over de veelvuldig ingediende zienswijzen. De reactie op de individuele zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3.

2.2 Afwaardering overweg Pelgrimsaan in Smakt

Een groot aantal zienswijzen zijn ingediend waarin bezwaren zijn geuit over de maatregelen die worden genomen aan de overweg Pelgrimsaan in Smakt. In het OPIP wordt deze overweg afgewaardeerd naar een langzaam verkeersverbinding waardoor gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer kan maken van deze overweg en om moet rijden via de Loobeeke. In de zienswijzen wordt verzocht de overweg voor gemotoriseerd verkeer open te houden. In de zienswijzen hierover zijn de volgende punten naar voren gebracht:

- Verkeerseffecten in de omgeving (St. Jozeflaan) zijn niet onderzocht;
- De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn niet herleidbaar (verzoek om metingen uit te voeren);
- Geluidseffecten voor het omrijden zijn niet onderzocht;
- Trillingseffecten voor het omrijden zijn niet onderzocht;
- Vermindering van het woongenot door geluidsoverlast, trillingshinder en verkeersveiligheid;
- Verzoek om alternatieve overwegveiligheidsmaatregelen te nemen waardoor de overweg open kan blijven (ingediend alternatief plan).

2.2.1. Verkeerseffecten in de omgeving

Indieners geven aan dat het effect door het afsluiten van de overweg Pelgrimsaan voor de omgeving in het verkeersrapport onterecht niet is onderzocht en dat hier wel sprake van is omdat:

- Al het landbouwverkeer dat nu gebruik maakt van de overweg Pelgrimsaan om via de Pelgrimsaan van en naar o.a. Smakt/Holthees en Maashees te reizen, zal zich over de St. Jozeflaan gaan begeven;
- Al het zwaardere vrachtverkeer dat voor de omliggende agrarische bedrijven gebruik maakt van de overweg Pelgrimsaan zal de route via de St. Jozeflaan nemen.
- Er bevinden zich op de St. Jozeflaan geen trottoirs waardoor er geen scheiding is tussen wandelaars en (zwaarder) verkeer;
- De overweg Loobeeke dient aangepast te worden om het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken wat de komst van zwaarder verkeer over de St. Jozeflaan alleen maar meer mogelijk maakt.

De verkeerseffecten ten aanzien van het afwaarderen van de Pelgrimslaan zijn onderzocht en de resultaten staan vermeld in het achtergrondrapport Verkeer. In de paragraaf hieronder wordt inhoudelijk ingegaan op de huidige situatie, de wijzigingen en de onderzochte verkeerseffecten.

Afwaardering overweg Pelgrimslaan

De overweg Pelgrimslaan wordt in het kader van de opwaardering Maaslijn aangepast. De overweg wordt afgewaardeerd. Dit betekent dat de overweg niet meer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer (personenauto's, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen). Wel blijft de overweg toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, brommers en scooters). Hiermee blijven historische wegcontouren bestaan en wordt de sociale cohesie niet als zodanig aangetast. De afwaardering van de overweg is noodzakelijk om de overwegveiligheid na de opwaardering van de Maaslijn te kunnen garanderen. Dit wordt nader toegelicht onder in de paragraaf 'verkeersveiligheid overweg Pelgrimslaan'.

Bereikbaarheid Pelgrimslaan na afwaardering

De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg.

Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobek. De maximale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is per rit ca 1,5 km, de extra reistijd bedraagt daarmee 3 minuten (bron: Google Maps). Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Met deze omrijdroute wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer geborgd.

Bereikbaarheid begraafplaats

Voor uitvaarten maakt de begrafenisstoet gebruik van de overweg voor de route naar de begraafplaats aan de Pelgrimslaan. Met het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan kunnen alleen voetgangers en fietsers gebruik maken van deze overweg. Hiermee zijn zij niet meer in staat om de kortste route met de rouwstoet mee te lopen/fietsen. De omrijdroute via de overweg Loobek is te groot om dit met de voet of te fiets te doen.

De zorgen ten aanzien van de rouwstoet worden begrepen. Echter draagt het afwaarderen van de overweg bij aan de totale overweg- en verkeersveiligheid. Door de autonome groei van het aantal treinen op de Maaslijn neemt de kans toe dat de rouwstoet wordt onderbroken door een passerende trein. Het risico dat deelnemers van deze rouwstoet nog snel de overweg oversteken neemt hiermee toe. Het is dus ook niet mogelijk om een uitzondering te maken voor een rouwstoet (rouwauto en/of volgauto's). Vanzelfsprekend kunnen fietsers en voetgangers wel gebruik blijven maken van de kortste route via de overweg Pelgrimslaan.

Aanpassingen Loobek

Om de bereikbaarheid van de Pelgrimslaan te borgen na afwaardering van de overweg Pelgrimslaan voor gemotoriseerd verkeer, zijn aanpassingen noodzakelijk aan overweg Loobek. In de huidige situatie kent de overweg Loobek een dieplaatbeperking. Dit houdt in dat zwaar vrachtverkeer – dat normaliter gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan – niet over de overweg Loobek kan rijden. Met de afwaardering van de Pelgrimslaan wordt het zogenaamde lengteprofiel van de overweg Loobek en de Loobek zelf aangepast. Deze aanpassing moet er voor zorgen dat al het verkeer de overweg Loobek veilig kan passeren en niet vast komt te staan op het spoor.

Verkeersveiligheid overweg Pelgrimslaan

Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Dit is hoofdzakelijk het geval bij zwaar verkeer (vrachtwagens en landbouwvoertuigen). Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is met alle gevolgen van dien. Met dit risico

voldoet de spoorwegovergang niet aan de veiligheidseisen die aan spoorwegovergangen worden gesteld door ProRail en ILT. De situatie is daarmee vanuit het oogpunt van veiligheid niet acceptabel. Met de opwaardering van de Maaslijn wordt de snelheid van de treinen verhoogd waardoor de situatie nog onveiliger wordt.

Daarnaast moet verkeer op de Sint Jozeflaan wachten op de rijbaan als de overweg dicht is (er komt een trein aan). Afslaand verkeer houdt de rest van het doorgaande verkeer tegen (zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden). Doorgaand verkeer kan dan kiezen om stilstaande voertuigen te passeren. Bij deze manoeuvre is het mogelijk dat tegenliggend verkeer over hoofd wordt gezien. Ook dit vormt een risico ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Het kruispunt Sint Jozeflaan – overweg Pelgrimslaan is in de huidige situatie een gelijkwaardig kruispunt. Deze kruispuntvorm biedt niet de gewenste verkeersveiligheid en overwegveiligheid. Verkeer vanaf de Pelgrimslaan dat de overweg oversteekt, moet voorrang verlenen aan verkeer van rechts (vanaf het zuiden).

Het gebruik van de overweg Loobek biedt daarentegen wel voldoende opstelruimte voor (zware en lange) voertuigen. Overweg Loobek ligt in een zogenoemde rechtsstand; een wegvak dat in een rechte lijn loopt. Door de afstand tussen de Pelgrimslaan en overweg Loobek (ca. 200m), en Sint Jozeflaan en overweg Loobek (ca. 65m) bieden voldoende opstelruimte zonder het doorgaande verkeer op de Pelgrimslaan en Sint Jozeflaan te hinderen. Hierdoor zijn er geen ontruimingsproblemen op de overweg, en geen verkeersveiligheidsproblemen met nabijgelegen kruispunten. Dit alles maakt dat de omrijdroute via de Loobek en Sint Jozeflaan een volwaardige omrijdroute is en het een veiligere oplossing is dan de huidige overweg Pelgrimslaan.

Verkeersintensiteit Pelgrimslaan

Bij de keuze om de overweg Pelgrimslaan af te waarderen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Noord-Limburg 2014 prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord-Limburg. Dit verkeersmodel is gericht op het verkeer in de regio Noord-Limburg. Ten behoeve van het verkeersonderzoek zijn geen nieuwe metingen uitgevoerd. Voor planuitwerkingen en verkeersstudies is het gebruikelijk 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).

In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten (aantal voertuigen per 24 uur) weergegeven voor de relevante wegen.

Tabel 1. Overzicht 2030 etmaalintensiteiten wegen (totaal van beide rijrichtingen) in nabijheid overweg Pelgrimslaan **ZONDER** afwaardering overweg uit verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Straat	Intensiteit (mvt/etmaal)
Pelgrimslaan	136
Loobek	28
Sint Jozeflaan (tussen Loobek en Carmelietenstraat)	1.000
Sint Jozeflaan (tussen Carmelietenstraat en Rector Creemersstraat)	1.000
Sint Jozeflaan (tussen Rector Creemersstraat en overweg Pelgrimslaan)	800

De voorgenen afwaardering van de Pelgrimslaan heeft een effect op de verkeersstromen rondom de overweg. Dit is in onderstaande tabel weergegeven. Voor het verkeersonderzoek is uitgegaan van een maximaal effect (worst-case benadering).

Tabel 2. Overzicht 2030 etmaalintensiteiten wegen (totaal van beide rijrichtingen) in nabijheid overweg Pelgrimslaan **MET** afwaardering overweg uit verkeersmodel Noord-Limburg 2018

Straat	Intensiteit (mvt/etmaal)
Pelgrimslaan	136
Loobeek	$136 + 28 = 164$
Sint Jozeflaan (tussen Loobeek en Carmelietenstraat)	$1.000 + 164 = 1.164$
Sint Jozeflaan (tussen Carmelietenstraat en Rector Creemersstraat)	$1.000 + 164 = 1.164$
Sint Jozeflaan (tussen Rector Creemersstraat en overweg Pelgrimslaan)	$800 + 164 = 964$

Op basis van het regionaal verkeersmodel met prognosejaar 2030 zal de verkeersintensiteit per etmaal toenemen tot 1.200 motorvoertuigen (licht + middel + zwaar). Het aandeel vrachtverkeer (middel+zwaar) is ca. 10% in 2030.

Maatregelen verkeer Pelgrimslaan

De Pelgrimslaan is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Voor deze wegen geldt een maximale verkeersintensiteit van <2.500 motorvoertuigen per etmaal¹. In de huidige situatie heeft de Pelgrimslaan een verhardingsbreedte van ca. 3 meter. Bij deze verhardingsbreedte is het niet mogelijk om zwaar verkeer (vrachtwagens / landbouwverkeer) te passeren. Ook voldoet deze verhardingsbreedte niet aan de door gemeente Venray gestelde doorrijdbreedte van 3,50m i.v.m. hulp- en nooddiensten². Zwaar verkeer heeft gemiddeld een breedte van 2,70m excl. spiegels. In de huidige situatie is het niet mogelijk om elkaar te passeren op de rijbaan. Hiervoor dient gebruik te worden gemaakt van de diverse inritten langs de rijbaan.

Op de hoek Pelgrimslaan nabij de overweg, worden voorzieningen getroffen in de bermen. Hier moet in de toekomst het (zwaar) verkeer de bocht kunnen nemen zonder de bermen te beschadigen. Deze bochtverbreding is opgenomen in het Inpassingplan.

Nader onderzoek verkeersmaatregelen Pelgrimslaan en Loobeek

Op vrijdag 16 juli 2021 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente Venray en de provincie Limburg. Gezien het feit dat het onmogelijk is om zwaar verkeer te laten passeren op de Pelgrimslaan en Loobeek, is afgesproken een onderzoek te starten naar verkeersmaatregelen op de Pelgrimslaan en de Loobeek, zodat deze robuuster ingericht kunnen worden en zwaar (vracht)verkeer elkaar kan passeren. Hierbij zal met name worden gekeken naar mogelijkheden om passeerplaatsen te realiseren. Dit zijn plaatsen van 20 meter lang waar de totale verhardingsbreedte 5,00m is (3,00m rijbaan + 2x 1,00m berijdbare berm). Deze passeerhavens liggen om de 150 tot 300m.

Verkeersveiligheid Sint Jozeflaan

Met het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan neemt de verkeersintensiteit op de Sint Jozeflaan toe. In de huidige situatie is de Sint Jozeflaan een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/u. Voor de gemeente Venray geldt de maximaal toelaatbare intensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

Op basis van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt verwacht dat deze verkeersintensiteit op ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal komt te liggen. Hiermee ligt de intensiteit ruim onder de landelijke richtlijn en de uitgangspunten van de Toetssteen van de gemeente Venray. Het ASVV 2012 heeft richtlijnen gesteld aan de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Ook gemeente Venray heeft richtlijnen gesteld aan de ontwerpelementen van een erftoegangsweg³. Deze richtlijnen geven aan dat er minimaal een trottoir aanwezig

¹ Zie Tabel 1 van Toetssteen Openbare Ruimte, gemeente Venray (<https://www.venray.nl/toetssteen-openbare-ruimte>)

² Zie paragraaf 5.5.2 van Toetssteen Openbare Ruimte, gemeente Venray (<https://www.venray.nl/toetssteen-openbare-ruimte>).

³ Zie pagina '2 of 26' van de bijlage behorende bij de Toetssteen Openbare Ruimte, Gemeente Venray (<https://www.venray.nl/toetssteen-openbare-ruimte>).

is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetssteen en het ASVV is echter alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe situaties. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. De toename zal deels ook een toename van zwaar verkeer zijn. Deze toename is echter ook beperkt en kan, mede doordat in de huidige situatie voldoende passeer mogelijkheden aanwezig zijn (in de vorm van een parkeerstrook), veilig worden afgewikkeld op de Sint Jozeflaan. Met deze afweging zijn er geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk op de Sint Jozeflaan.

2.2.2. Geluidseffecten door omrijdend verkeer

Indieners geven aan dat in het geluidrapport de effecten naar wegverkeerlawaai op de St. Jozeflaan als gevolg van de sluiting van de overweg Pelgrimslaan ten onrechte niet zijn onderzocht.

Uit de cijfers van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg blijkt dat er een verwachte toename van 8% meer gemotoriseerd verkeer (164 extra motorvoertuigen op een totaal van 1.164) is. Deze toename in intensiteit op St. Jozeflaan bedraagt in de projectsituatie (na opwaardering van de Maaslijn) minder dan 40%. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is er sprake van een reconstructie er sprake is van een uitstralingseffect van 2 dB als gevolg van een verkeerstoename. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer. De omrijdbewegingen veroorzaken een totale verkeerstoename van maximaal 10%. Op de Loobek is de toename hoger. Echter is de etmaalintensiteit op de Loobek in de plansituatie dusdanig laag (164 motorvoertuigen per etmaal) dat er geen toename van 2 dB of meer optreedt ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Om deze rede is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.

2.2.3. Trillingseffecten door omrijdend verkeer

Indieners geven aan dat in het trillingenrapport ten onrecht de effecten naar trillingen op de St. Jozeflaan als gevolg van de sluiting van de overweg Pelgrimslaan niet is onderzocht.

In het trillingsonderzoek zijn uitsluitend de trillingen van treinverkeer beschreven (en de cumulatie van die trillingen met de trillingen van wegverkeer) omdat het project nergens leidt tot significant andere trillingen als gevolg van wegverkeer. De trillingen van wegverkeer aan de Sint Jozeflaan zijn daarom niet nader beschouwd. Ten eerste wordt er bij trillingen gekeken naar zowel de maximaal optredende trillingssterkte voor de kans op trillingsschade als de gemiddelde trillingssterkte. Daarnaast geldt voor de maximaal optredende trillingssterkte dat de zwaarte van de voertuigen, de staat van het wegdek (drempels, putten, andere oneffenheden), de afstand tussen voertuig en gebouw, de staat van de bebouwing en de bodem bepalende parameters zijn. Verkeersintensiteit is geen maatgevende parameter voor het bepalen van maximale trillingsstrekte. Voor zowel de Pelgrimslaan als de St. Jozeflaan geldt dat er geen wijzigingen plaatsvinden in een van die parameters. Ook in de huidige situatie is er al sprake van zwaar verkeer op beide wegen. Het maximaal optredende trillingsniveau wijzigt daardoor niet, en daarmee ook de kans op trillingsschade of trillingshinder niet.

Verder geldt dat de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}) niet zal toenemen. Het aandeel zwaar verkeer is conform het verkeersmodel Noord-Limburg 2018 met prognosejaar 2030 zeer beperkt (maximaal 10%). In absolute getallen betekent dat er gemiddeld 4-5 extra zware motorvoertuigen per dag over de Sint Jozeflaan om zullen rijden. Dit is dusdanig gering dat er geen sprake zal zijn van een toename van de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}).

Om bovenstaande afweging zijn trillingen als gevolg van wegverkeer niet nader kwantitatief beschouwd. In het Achtergrondrapport trillingen ten behoeve van het definitieve PIP is bovenstaande motivatie toegevoegd.

2.2.4. Verzoek om alternatieve overwegveiligheidsmaatregelen (alternatief plan)

Indieners geven aan dat er geen alternatieve plannen zijn overwogen voor een andere invulling van de overweg waarmee de overweg wel open kan blijven.

Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn zijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg overwogen, waaronder het alternatief om de voorrangssituatie op de st Jozeflaan aan te passen. Daarnaast zijn door de indieners van de zienswijzen de volgende alternatieven oplossingen ingebracht:

Alternatief 1: De Pelgrimslaan verlengen en doortrekken tot aan de Loobeekweg

Alternatief 2: De Pelgrimslaan een stuk verlengen en een nieuwe spoorwegovergang maken net voor de Loobeek

Alternatief 1

In dit alternatief wordt voorgesteld om de Pelgrimslaan in noordelijke richting te verlengen en aan te laten sluiten op de Loobeekweg. Dit voorgestelde alternatief is beoordeeld waarbij tot de conclusie is gekomen dat dit alternatief niet doelmatig is en daardoor niet verder zal worden uitgewerkt. Voor de realisatie van dit alternatief dient een nieuwe weg aangelegd te worden van circa 270 meter. Voor dit alternatieve tracé moet over de Loobeek langs het spoor een brug worden gebouwd en dienen gronden van derden aangekocht te worden. De kosten voor de realisatie van de brug en de weginfrastructuur staan niet in verhouding tot het aantal voertuigen wat hiervan gebruik gaat maken in de toekomst (zeker gezien de wens voor het toestaan van alleen bestemmingsverkeer).

Daarnaast takt dit alternatieve tracé aan op de Loobeekweg direct naast een bestaande woning. Verder is de Loobeek door de Provincie Noord-Brabant als Natuurnetwerk Brabant (NNB) bestempeld. Binnen NNB gebied worden nieuwe barrières (zoals wegen) niet toegestaan.

Alternatief 2

Dit alternatief gaat uit van het verplaatsen van de overweg Pelgrimslaan richting het noorden met ca. 150 meter. Dit alternatief is beoordeeld waarbij tot de conclusie is gekomen dat deze niet doelmatig is. Voor dit alternatief dient circa 150 meter nieuwe weginfrastructuur aangelegd te worden (deels over grond van derden), moet de oude overweg Pelgrimslaan worden gesaneerd (het realiseren van een extra overweg is niet toegestaan) en een nieuwe overweg worden aangelegd. Voor deze werkzaamheden zijn aanzienlijke investeringen nodig. Deze kosten staan niet in verhouding tot het aantal voertuigen wat hiervan gebruik gaat maken in de toekomst. Om deze rede is dit alternatief niet verder uitgewerkt.

Aanpassen voorrangssituatie st Jozeflaan

In het planvormingsproces voor de opwaardering van de Maaslijn is in gesprekken met de gemeente Venray de optie besproken om de voorrangssituatie op de st Jozeflaan te wijzigen zodat de verkeersbewegingen van en naar de Pelgrimslaan voorrang krijgen ter hoogte van de kruising met de st Jozeflaan. Dit alternatief is om verkeerskundige redenen echter afgefallen omdat deze de verkeersveiligheid en overwegveiligheid niet kan waarborgen. De verkeersintensiteiten vanaf de Pelgrimslaan zijn beperkt en de st Jozeflaan is een doorgaande route. Het aanpassen van de voorrangssituatie veroorzaakt een onoverzichtelijke (en onnatuurlijke) situatie. Het is aannemelijk dat doorgaan verkeer vanaf de st Jozeflaan deze voorrangssituatie uiteindelijk negeert.

2.3 Trillingshinder en mogelijke schade door toename aan trillingen

2.3.1. Aanpak en uitgangspunten van het onderzoek

Indieners geven veelvuldig aan vragen te hebben over de aanpak en uitgangspunten van het trillingsonderzoek.

De **aanpak** van het trillingsonderzoek bestaat uit de volgende stappen:

Stap 1: Eerst is met een rekenmodel een eerste berekening gemaakt van de trillingen in de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project, om mogelijke knelpunten (waar de trillingen als gevolg van het project toenemen) te identificeren. Als input voor het rekenmodel zijn op representatieve locaties maaiveld-metingen gedaan. Tevens is onderzoek gedaan naar het effect van de veranderende parameters als gevolg van het project (andere treinen, hogere rijsnelheid, andere spoorligging).

Stap 2: Vervolgens zijn op de locaties met mogelijke knelpunten, metingen in gebouwen verricht, waarmee het rekenmodel verder is verfijnd. De trillingen zijn daarbij getoetst aan de richtlijnen voor trillingsschade (SBR A-richtlijn), trillingshinder (SBR B-richtlijn en Beleidsregel Trillinghinder spoor) en verstoring van trilling gevoelig apparatuur (SBR C-richtlijn).

Stap 3: Tenslotte zijn voor locaties met een overschrijding maatregelen onderzocht met behulp van modelberekeningen. Voor locaties waar maatregelen doelmatig zijn (voldoende effectief tegen acceptabele kosten), zijn maatregelen voorgesteld.

Doelmatige maatregelen zijn maatregelen waarvan de kosten per woning met een overschrijding niet hoger zijn dan het richtbedrag voor maatregelen (€ 47.000, zoals gehanteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), en waarvan het effect dusdanig is dat wordt voldaan aan de Beleidsregel Trillingshinder Spoor (Bts). Het richtbedrag voor maatregelen is gebaseerd op berekeningen met de Acceptabele Kosten-methode uit het rapport van Witteveen+Bos van juni 2013. Het doelmatigheidscriterium is gebaseerd op een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, uitgevoerd door Witteveen+Bos, Royal Haskoning DHV en TNO in relatie tot de Bts.

Op verzoek van de indieners van de zienswijzen zijn extra trillingsmetingen verricht in Smakt en Grubbenvorst. Doel van deze metingen is om zekerheidshalve de berekende trillingswaarden in deze omgeving te valideren. Uit deze extra metingen is gebleken dat er sprake is van minder trillingen op deze locaties ten opzichte van de berekeningen die in het trillingsmodel zijn uitgevoerd. In dit model wordt altijd conservatief gerekend zolang er geen woningmetingen aanwezig zijn. Uit de extra uitgevoerde woningmetingen blijkt echter dat de goederentreinen in Grubbenvorst en Smakt zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie maatgevend zijn. Om deze reden zijn er in Grubbenvorst minder trillingsmaatregelen noodzakelijk en is het afwegen van maatregelen in Smakt niet meer noodzakelijk. De resultaten van deze extra metingen zijn verwerkt in het achtergrondrapport Trillingen.

In het trillingsonderzoek zijn de volgende **uitgangspunten** gehanteerd:

Het spoortraject wordt in het kader van het project geëlektrificeerd. Dit betekent dat het diesel aangedreven GTW-materieel vervangen zal worden door elektrisch aangedreven FLIRT-materieel. Deze wijziging is meegenomen in het trillingsonderzoek. De invloed van deze verandering in treintype wordt toegelicht in Bijlage VI van het achtergrondrapport Trillingen. Het type goederentreinen wijzigt ten opzichte van de bestaande situatie niet. Er is dan ook gerekend met het type goederentrein dat in de huidige situatie over de Maaslijn rijdt.

Ook de verschillende snelheden zijn onderzocht in het trillingsonderzoek. De snelheden van de treinen zijn bepaald aan de hand van de nieuwe seinplaatsing en de optrek- en remcurves van de treinen. De belangrijkste wijzigingen van de opwaardering van de Maaslijn ten opzichte van de bestaande situatie zijn:

- Verhoging van de rijsnelheid voor reizigerstreinen op de noordelijke Maaslijn van 130 naar 140 km/h. Door de inzet van elektrisch materieel met snellere rem- en optrekken karakteristieken blijft de snelheid rond de stations ook langer hoog.

- Verhoging van de rijsnelheid voor reizigerstreinen op de zuidelijke Maaslijn van 100 naar 140 km/h. Door de inzet van elektrisch materieel met snellere rem- en optrekarakteristieken blijft de snelheid rond de stations ook langer hoog;
- Verhoging van de rijsnelheid van goederentreinen op het gehele tracé naar 95 km/h.

In hoofdstuk 3.2.3 van het achtergrondrapport Trillingen staat een uitgebreide toelichting over het effect van het verhogen van de rijsnelheid.

In het trillingsonderzoek is daarnaast gerekend met de treinaantallen zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Treinaantallen per uur per richting voor bestaande situatie, referentiesituatie en plansituatie

	Dag (7:00 – 19:00)			Avond (19:00 – 23:00)			Nacht (23:00 – 7:00)		
Dienst	Best.	Ref.	Plan	Best.	Ref.	Plan	Best.	Ref.	Plan
ST Nijmegen-Venray v.v.	3.19	3.19	3.19	2.00	2.00	2.00	0.65	0.65	0.65
ST Venray-Roermond v.v.	2.04	2.04	2.04	2.15	2.15	2.15	0.84	0.84	0.84
IC Eindhoven-Venlo v.v.	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	0.64	0.64	0.64
GO Nijmegen-Blerick v.v.	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.08	0.08
GO Blerick-Venlo v.v.	0.88	0.60	0.60	0.96	0.66	0.66	0.66	0.49	0.49
GO Venlo-Roermond v.v.	0.24	0.34	0.34	0.26	0.38	0.38	0.22	0.31	0.31

ST: stoptrein (bestaande situatie is dit de dieseltrein en in de nieuwe situatie de FLIRT), IC: intercity, GO: goederentrein.

2.3.2. Werking under sleeper pads

Indieners hebben veelvuldig aangegeven dat het positieve effect van sleeper pads niet bewezen is en vinden een andere mitigerende maatregel (zoals een betonplaat met ballastmat) meer op z'n plaats is.

Het effect van under sleeper pads is meegenomen op basis van specificaties van leveranciers van deze under sleeper pads. Deze specificaties zijn gebaseerd op metingen die op verschillende locaties zijn uitgevoerd. Het positieve effect van de under sleeper pads is hierop gebaseerd. Er zijn geen feiten bekend op grond waarvan niet kan worden uitgegaan van de specificaties van de leveranciers. Daarnaast zijn ook alternatieve maatregelen onderzocht (betonplaat en ballastmat). Deze zijn echter niet (of minder) doelmatig dan under sleeper pads: de kosten zijn hoger en/of het effect is kleiner dan bij under sleeper pads. Under sleeper pads zijn dan ook de enige te treffen effectieve en doelmatige maatregel.

Op grond van de beleidsregel trillingshinder spoor wordt één jaar nadat de opwaardering van de Maaslijn in gebruik is genomen een opleveringstoets uitgevoerd op grond van artikel 8 van de Bts. Op dat moment vinden metingen en berekeningen plaats om te onderzoeken of de genomen maatregelen effectief zijn gebleken.

Het volledige doelmatigheidsonderzoek is terug te vinden in hoofdstuk 5.3 en Bijlage IX van het achtergrondrapport Trillingen.

2.3.3. Aantasting woongenot en gezondheid door trillingen

Indieners geven aan dat door de toename van goederentreinen in de nacht en het grotere aantal (zwaardere) treinen overdag zal leiden tot een afname van het woongenot en daardoor gezondheidsrisico's en een verstoorde nachtrust veroorzaken.

Globaal gezien geldt dat als gevolg van het project de trillingen op de noordelijke Maaslijn op een aantal locaties toenemen door de hogere rijsnelheid van reizigerstreinen en het zwaardere reizigersmaterieel, terwijl op de zuidelijke Maaslijn (op een enkele locatie na) geen sprake is van een toename van de trillingen. De toename langs de noordelijke Maaslijn is vaak beperkt tot de directe zone rond het spoor, reizigerstreinen zijn op grotere afstand namelijk niet meer voelbaar. Dit geldt niet voor de gehele noordelijke Maaslijn op een aantal locaties (zoals bijvoorbeeld Grubbenvorst en Smakt) zijn de trillingen van goederentreinen (die wel tot op grotere afstand voelbaar zijn) in de huidige situatie en de toekomstige situatie maatgevend. Op de zuidelijke Maaslijn nemen, ter hoogte van Tegelen, de trillingen toe als gevolg van de goederentrein. In de bestaande situatie stopt de goederentrein ter hoogte van Tegelen om te kunnen passeren. In de nieuwe situatie rijdt de goederentrein hier door waardoor deze met een hogere snelheid langs Tegelen rijdt. Dit heeft als gevolg dat trillingen voelbaar toenemen op deze locatie. Waar mogelijk voorziet het project in mitigerende maatregelen om de toenemende trillingen weg te nemen (zoals onder sleeper pads, dat zijn zachte matjes onder de dwarsliggers die de trillingen dempen).

Met betrekking tot de gezondheidseffecten van een eventuele toename geldt dat er geen algemeen geaccepteerde dosis-effectrelaties voor het effect van trillingen op de gezondheid zijn. Het RIVM heeft in 2013 wel een onderzoek gedaan naar deze effecten, en herhaalt dit onderzoek in 2021-2022, maar langetermijneffecten (zoals het effect op de gezondheid) van trillingen zijn nooit in kaart gebracht. Daarom kent de Beleidsregel trillingshinder spoor een grenswaarde (trillingssterkte mag niet hoger zijn dan 3,2) om ernstige hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Boven die waarde moeten altijd maatregelen worden getroffen. Deze waarde komt in het projectgebied echter niet voor.

Voor de opwaardering van de Maaslijn is een gezondheidsonderzoek uitgevoerd conform de MGR-methode. In dit onderzoek wordt nader ingegaan op de gezondheidseffecten als gevolg van het project. Het aspect trillingen is wegens het hiervoor genoemde echter geen parameter in dit onderzoek. Het MGR onderzoek is gebaseerd op geluidseffecten en de effecten op de luchtkwaliteit.

2.3.4. Verzoek tot 0-meting trillingen

Indieners geven aan een 0-meting te wensen van trillingen ter plaatse van de woning.

De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, zal dan ook geen 0-meting voor het aspect trillingsschade worden verricht.

Ten behoeve van het (O)PIP is voor alle objecten langs het tracé getoetst of deze voldoen aan het beoordelingskader voor trillingsschade (de SBR A-richtlijn), het beoordelingskader voor trillingshinder (de Bts en SBR B-richtlijn) en het beoordelingskader voor verstoring van gevoelige apparatuur (de SBR C-richtlijn). Op basis van de metingen en modelberekeningen worden geen overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingsschade en verstoring van gevoelige apparatuur verwacht. Tijdens de bouwphase van het project kan trillingsschade op 3 locaties niet worden uitgesloten, het betreft 3 gebouwen bij de aan te brengen grondkering bij Op de Berg in Belfeld/Reuver.

Op de locaties waar een kans op trillingsschade is tijdens de bouwphase, dient na detaillering van de bouwwerkzaamheden te worden getoetst of er nog steeds een kans op schade is. Indien dat het geval is, dan dient een trillingsarme bouwmethode te worden gekozen (drukkend aanbrengen, i.c.m. grond voorwoelen of voorboren om gronddruk te verlagen t.b.v. inbrengbaarheid van de damwand), of een combinatie van

een bouwkundige vooropname van de panden in combinatie met monitoring tijdens de bouwwerkzaamheden, zodat de werkzaamheden tijdig kunnen worden stilgelegd. Dit wordt als contracteis meegegeven aan de aannemer die het project uit gaat voeren. Met deze voorzorgsmaatregelen wordt schade aan omliggende panden voorkomen.

2.4 Toename geluidoverlast door de opwaardering van de Maaslijn

2.4.1. Uitgangspunten geluidsmodel

Indieners geven aan vragen te hebben over de uitgangspunten die zijn gehanteerd in het geluidonderzoek.

Om de geluidhinder van het spoorweglawaai te bepalen is voor elke situatie (referentiesituatie 2030 en de voorkeursvariant) een geluidmodel opgesteld en doorerekend conform Standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Voor de geluidmodellering in de eindsituatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- spoor lay-out: het spoorontwerp voor de opwaardering van de Maaslijn is hiervoor gehanteerd
- intensiteiten: de treinintensiteiten van de situatie na opwaardering van de Maaslijn is gehanteerd;
- treintype: voor de eindsituatie is gerekend met het elektrische treintype FLIRT-R. Dit is een stillere trein dan de dieseltrein die in de huidige situatie op de Maaslijn rijdt;
- snelheden: voor de eindsituatie is gerekend met een snelheidsverhoging naar 140 km/h
- stalen bruggen: voor stalen bruggen is gerekend met een brugtoeslag;
- Bovenbouw: in de eindsituatie is sprake van een spoorbaan met betonnen dwarsliggers. Hiermee is dan ook gerekend.

Al deze uitgangspunten die als basis voor de geluidberekeningen hebben gediend (zowel voor het MER als voor de GPP toets) zijn ook terug te vinden in hoofdstuk 3.5 van het achtergrondrapport Geluid.

2.4.2. Wettelijk kader geluid

Indieners vragen zich af in welke gevallen geluidmaatregelen worden getroffen en in welke gevallen niet.

De Wet milieubeheer (Wm) stelt eisen aan de maximale geluidproductie van de spoorweg in de vorm van zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's). Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. De exacte ligging en waarde van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister.

Bij de voorbereiding van een project wordt met een rekenmodel berekend of de situatie na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's blijft. Als verwacht wordt dat na uitvoering van het project binnen de geldende GPP's gebleven wordt, kan het project zonder verder onderzoek worden uitgevoerd. Als de situatie na uitvoering van het project niet binnen de geldende GPP's past, dan kunnen maatregelen worden getroffen aan de bron van het geluid of in de overdracht zodat de GPP's nageleefd kunnen worden. Als na het treffen van deze maatregelen nog niet kan worden voldaan aan de GPP's, is een wijziging van een of meerdere GPP's mogelijk of noodzakelijk.

Als een GPP gewijzigd wordt, is altijd onderzoek nodig naar het geluid op de woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Hierbij wordt getoetst of de geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen de streefwaarde overschrijdt. In het algemeen is de streefwaarde van een geluidgevoelig object gelijk aan de waarde van de geluidsbelasting bij het vastgestelde GPP.

Wanneer uit de geluidberekeningen blijkt dat streefwaarden worden overschreden, moeten maatregelen in beeld worden gebracht waarmee de geluidsbelasting tot onder de streefwaarde kan worden gebracht. De maatregelen die in aanmerking komen zijn geluidschermen, geluidswallen, raildempers en brugmaatregelen. Bij het onderzoek

naar maatregelen wordt een zogenoemde doelmatigheidsafweging gemaakt waarin de kosten worden afgezet tegen de geluidreductie. De manier waarop deze doelmatigheidsafweging moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd.

Meer informatie over de GPP's is te vinden op <https://www.prorail.nl/veelgestelde-vragen/wat-is-een-geluidproductieplafond-gpp>.

Voor het opwaarderen van de Maaslijn zijn op drie locaties (9 GPP's) bronmaatregelen in de vorm van raildempers noodzakelijk. Dit betreft de locaties Swalmen, Roermond en Cuijk. Na het nemen van deze bronmaatregelen is er geen sprake meer van GPP overschrijdingen. Nader onderzoek op woningniveau is hierdoor niet noodzakelijk. Ook een aparte procedure om de GPP's aan te passen is voor het project dus niet noodzakelijk.

2.4.3. Verzoek tot 0-meting geluid

Indieners wensen een 0-meting van geluid ter plaatse van de woning.

Zoals in de vorige paragraaf is vermeld, wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waardes waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie.

Om te bepalen of er overschrijdingen van de GPP's optreden, is voor de voorkeursvariant een geluidmodel opgesteld en doorgerekend conform Standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (zie bijlage V van het achtergrondrapport Geluid).

Uit de berekeningen blijkt dat ten gevolge van de plansituatie op 9 referentiepunten het GPP wordt overschreden (in Cuijk, Swalmen en Roermond). Voor alle overschrijdingen worden maatregelen getroffen, door het aanbrengen van raildempers. Na het nemen van deze bronmaatregelen is geen sprake van een overschrijding van de GPP's. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk.

Ten behoeve van het geluidonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project vinden geen metingen plaats op locaties buiten. Geluidonderzoek is gebaseerd middels het gebruik van modellen. Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidsituatie is onontkoombaar. Onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3. Het onderzoek wordt met behulp van modelberekeningen verricht om de volgende redenen:

- Toekomstige situaties zijn niet te meten (de toekomstige situatie is immers nog niet aanwezig);
- De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden (zoals weersomstandigheden/verkeersaanbod) zich nooit voordoen. Derhalve zijn deze omstandigheden tijdens een meting niet representatief.
- Metingen zijn zeer intensief en zeer prijzig, dit vanwege de grote aantallen geluidgevoelige objecten in het onderzoeksgebied. Hierdoor is het uitvoeren van metingen praktisch niet uitvoerbaar voor alle objecten, berekeningen met modellen daarentegen wel;
- Het RIVM voert jaarlijks metingen en berekeningen (monitoringsonderzoek) uit om te toetsen of de geluidproductieplafond-berekeningen in overeenstemming zijn met de situatie buiten.

De gehanteerde rekenmodellen zijn voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift. Deze rekenmodellen zijn onder andere gebaseerd op metingen die voor de gehanteerde treintypes zijn uitgevoerd door het RIVM. Deze metingen zijn als input gebruikt bij het opstellen van deze wetgeving.

2.5 Waardevermindering en schade aan onroerend goed

Insprekers maken zich zorgen over de nadelen die zij kunnen ondervinden door opwaardering van de Maaslijn. Ze maken zich onder meer zorgen om waardedaling van onroerend goed door de invloed van geluid en trillingen en als gevolg van bouwwerkzaamheden of door voorbijrijdende treinen. Ook maakt men zich zorgen over waardevermindering van onroerend goed en inkomensderving door horizonvervuiling en verminderd woongenot.

Oorzaken mogelijke schade

Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Schade kan als gevolg van het project voor de opwaardering van de Maaslijn door verschillende redenen ontstaan. Deze redenen zijn onder andere:

- Schade door een besluiten die worden genomen door het bevoegd gezag;
- Planschade als gevolg van het Provinciaal inpassingsplan;
- Schade tijdens bouwwerkzaamheden;
- Schade door voorbijrijdende treinen.

Schade door besluiten van bevoegd gezag

Burgers, bedrijven en organisaties kunnen schade of nadeel ondervinden van een besluit dat wordt genomen door het bevoegd gezag. Dit kan onder andere aan de orde zijn als gevolg van het besluit dat genomen moet worden om de overweg Pelgrimslaan af te waarderen. Het Provinciaal Inpassingsplan maakt deze afwaardering namelijk niet mogelijk. Hiervoor moet door de gemeente een verkeersbesluit worden genomen. Een eventueel verzoek voor schadevergoeding of nadeelcompensatie als gevolg van de afwaardering van de overweg kan bij het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit neemt worden ingediend nadat dit besluit is genomen.

Planschade als gevolg van het PIP

Als insprekers menen schade te lijden als gevolg van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend.

De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro.

Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende

Verzoeken om planschadevergoeding kunnen worden ingediend nadat het PIP in werking is getreden. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een planschadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Voor de afhandeling van de ingediende verzoeken wordt de procedure zoals opgenomen in de Planschadeverordening provincie Limburg gehanteerd.

Schade veroorzaakt door bouwwerkzaamheden

Tijdens een bouwproject kan er schade ontstaan aan nabijgelegen gebouwen. Wordt er schade gemeld? Dan bekijkt ProRail eerst of die schade mogelijk komt door het bouwproject. Is dit het geval, dan kan je als gedupeerde via ProRail een schadeclaim indienen bij de aannemer.

Schade door voorbijrijden van treinen

Is er schade geconstateerd die mogelijk is ontstaan door het voorbijrijden van treinen? Dan wordt het schadeprotocol gevolgd dat is opgesteld door TNO. Het protocol definieert afstanden tot het spoor waarbinnen een kans op schade door treintrillingen aanwezig is. In het protocol heet dit de “kritische afstand”. Ligt een gebouw binnen zo’n afstand dan zorgt ProRail voor eventueel vervolgonderzoek naar een mogelijk verband tussen de trillingen van de treinen en de schade aan het gebouw.

Hiermee wordt vastgesteld hoe groot de kans is dat de schade inderdaad komt door treinverkeer. Is daar een duidelijk vermoeden van, dan worden op kosten van ProRail metingen gedaan. Het komt overigens zelden voor dat het spoorgebruik aantoonbaar bijdraagt aan schade.

2.6 Horizonvervuiling

Indieners hebben aangegeven dat door het aanbrengen van portalen en bovenleidingen sprake is van onomkeerbare horizonvervuiling. Men is bezorgd dat door het plaatsen van bogen, pilaren en bovenleidingen het vrije uitzicht zal verdwijnen.

Bovenleidingen horen bij het technische profiel van de spoorbaan en is ook zodanig vormgegeven. De masten hebben bewust een technische uitstraling en sobere uitvoering.

De aanleg van de bovenleiding zorgt ervoor dat de spoorlijn van een afstand zichtbaarder wordt dan dat deze nu is. Voor de gedeeltes met dubbelspoor geldt dit iets sterker dan voor de gedeeltes met enkelspoor. Daar waar de spoorlijn door bos of tussen opgaande beplanting ligt, is dat minder het geval. De bovenleiding zal hier slechts van dichtbij of vanaf een kruisende weg zichtbaar zijn. Daar waar er aan één zijde van het spoor beplanting staat zal de bovenleiding veelal niet opvallen tegen de achtergrond van de begroeiing.

In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes ten aanzien van bovenleidingen en portalen beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten door het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de spoorlijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Het Landschapsplan is kaderstellend en wordt in de uitvoeringsfase vertaald naar een (esthetisch) programma van eisen.

Daarnaast is vanuit natuur en de noodzaak tot bomencompensatie zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van bomen, ook om zodoende het uitzicht op de bovenleidingen en portalen weg te nemen.

2.7 Participatie

Indieners geven aan dat informatie niet duidelijk was als gevolg van wegvallen informatieavonden. Indieners geven ook aan dat communicatie met Holthees/ Smakt onvoldoende is geweest. Indieners wensen op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen.

De communicatie over het project is gestart vanaf 2015. In 2015 zijn drie informatieavonden georganiseerd (in Reuver, Venray en Cuijk). In 2015 is vervolgens aangekondigd dat een provinciaal inpassingsplan (PIP) en milieueffectrapportage (MER) opgesteld ging worden. Deze aankondiging heeft plaatsgevonden in het kader van het NRD. In de loop van 2016/2017 heeft er informatieoverdracht plaatsgevonden aan gemeenten en andere stakeholders in het kader van het PIP. Met dorpsraad Smakt Holthees en bewoners hebben meerdere informatiebijeenkomsten tussen 2015 t/m 2021 plaatsgevonden over het project.

Tussen medio 2017 en 2019 heeft het project stilgelegen als gevolg van een budget tekort. Hierdoor heeft in die periode vanuit het project geen communicatie naar de omgeving plaatsgevonden. Na de doorstart medio 2019 is in 2020 ook de communicatie weer gestart richting de gemeenschap Smakt-Holthees.

Het Ontwerp PIP (OPIP) heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Vanwege de maatregelen omtrent COVID-19 was het niet mogelijk om fysiek informatieavonden te organiseren op locatie. Stukken die ter inzage zijn gelegd (waaronder de milieu onderzoeken), kunnen worden ervaren als moeilijk en ondoorgankelijk. Zodoende is de projectinformatie ook ontsloten via een digitale MER om de informatie en impact van het project op de omgeving zo toegankelijk mogelijk aan te bieden. Aan de omgeving van het projectgebied zijn brieven gestuurd ter informatie over de terinzagelegging, er is een digitale MER beschikbaar gesteld voor informatie over het

project en de impact op de omgeving, telefonische spreekuren zijn beschikbaar gesteld, er is de mogelijkheid om in te schrijven op een nieuwsbrief, vragen kunnen per e-mail worden gesteld aan het project en tevens heeft publicatie plaatsgevonden via de plaatselijke krant en de staatscourant.

3 Individuele zienswijzen

Hieronder is een overzicht opgenomen van de beantwoording van alle ingediende zienswijzen op het OPIP. Alle indieners van de zienswijzen worden daarnaast persoonlijk schriftelijk op de hoogte gesteld over de beantwoording van de door hen ingediende zienswijze. Indieners kunnen hun zienswijze in het overzicht hieronder terugvinden middels het kenmerk, zoals weergegeven in de bovenste rij van elke tabel. Dit kenmerk is in de ontvangstbevestiging terug te vinden.

DOC-00156067		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener zegt verbaasd te zijn over het feit dat er in het ontwerpplan een sloot is ingetekend op zijn perceel/ eigendom. Het betreft het gedeelte dat tussen de overweg van de Gunhoekweg en de Meerloseweg in Oirlo ligt (perceel 0106). Indiener wenst deze grond niet kwijt te raken voor een sloot die volgens hem geen zin heeft omdat bij een hevige regenbui geen water op dit perceel blijft staan. Het perceel is tevens voorzien van ondergrondse beregeningsleidingen, hydranten en een beregeningsput.	Ter hoogte van uw perceel wordt een tweede spoor aangelegd. Het spoor met het daarbij behorende baanlichaam is ontworpen conform de ontwerpvoorschriften van ProRail (OVS). De breedtes van de spoorbaan, het talud en de watergang zijn bepaald vanuit de eisen van stabiliteit, veiligheid en onderhoudbaarheid. Het is daarmee niet te voorkomen dat uw perceel deels wordt geraakt. De greppel is op deze locatie nodig om de afwatering en drooglegging van de spoorbaan te kunnen garanderen. Omdat de spoorbaan op deze locatie iets lager ligt dan uw perceel is het graven van een greppel noodzakelijk om de stabiliteit van de spoorbaan bij hevige regenbuien te kunnen garanderen. In het kader van de grondverwerving vindt met u nader overleg plaats om tot een oplossing te komen voor de leidingen van het beregeningssysteem en het verplaatsen van de toegangsweg.

DOC-00159961		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt zich ernstige zorgen over de toename van de geluidsbelasting op de gevel van haar woning. Het spoor zal intensiever gebruikt worden maar daartegenover staat niet dat dwingende mitigerende maatregelen zijn vastgelegd voor de meest kwetsbare locaties langs het spoor, waaronder de woning indiener.	Zie voor de beantwoording van dit punt de antwoorden bij DOC-00159963

2	indiener geeft aan zich ernstig zorgen te maken over trillingshinder, met name met betrekking tot goederenvervoer waarbij zwaardere locomotieven gebruikt gaan worden. In het trillingrapport staat dat er sprake kan zijn van een toename van 10%v bij minimaal 20 adressen, na het nemen van mitigerende voorwaarden. Daarbij geeft de indiener aan nu al schade aan de woning te ervaren door trillingen.	Ten aanzien van de trillingen van goederentreinen geldt dat deze inderdaad iets zullen toenemen als gevolg van het plan, door een iets hogere rijsnelheid van een deel van deze treinen. De zwaardere elektrische treinen, zoals benoemd in het achtergrondrapport trillingen, hebben betrekking op reizigerstreinen die lagere trillingen geven dan goederentreinen. De toename van de trillingen is echter beperkt en voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader, de Bts (Beleidsregel trillingshinder spoor). Er is geen sprake van een voelbare toename van de trillingen en de trillingen zijn lager dan de grenswaarde (zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen, waarin de resultaten van de berekeningen en metingen op woningniveau zijn weergegeven). Er is daarom ook geen onderzoek naar maatregelen uitgevoerd bij deze woning. Ten aanzien van trillingsschade, hiervoor geldt dat de trillingen van treinverkeer ook in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener geeft aan dat het ontwerp inpassingsplan niet voldoende onderbouwd dat er op zijn adres nog sprake is van een goed woon-en leefklimaat en daarnaast geeft indiener aan teleurgesteld te zijn dat de toezeggingen betreft gevelisolatie uit het verleden niet uitgevoerd zijn.	Zie voor de beantwoording van dit punt de antwoorden bij DOC-00159963
4	Indiener geeft aan dat geluidmaatregelen (geluidisolatie) en mitigerende maatregelen trillingen dienen te worden gerealiseerd voor de ingebruikname van het spoor, omdat het plan anders niet uitvoerbaar is.	Zie voor de beantwoording van dit punt de antwoorden bij DOC-00159963

DOC-00158291		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt niet over te gaan tot het opwaarderen van de Maaslijn omdat dit leidt tot een verdere toename geluidsoverlast in woning en tuin aan de Parallelweg 8a met als gevolg aantasting woongenot.	Ter plaatse van uw woning bedraagt de geluidstoename door de Opwaardering van Maaslijn circa 2.5 dB ten opzichte van de 2019 (naleving 2019). Ondanks deze geluidstoename vindt er geen overschrijding van de geldende productieplafonds plaats. Omdat er geen sprake is van een overschrijding van deze vastgestelde waarden is er geen aanleiding om niet door te gaan met het project. Voor meer informatie over het geluidonderzoek en het wettelijk kader wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord.

2	Indiener verzoekt niet over te gaan tot het opwaarderen van de Maaslijn omdat dit leidt tot een verdere toename en duidelijk merkbare en voelbare trillingen in woning aan de Parallelweg 8a met als gevolg aantasting woongenot en schade aan de woning en bijgebouwen.	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de trillingen bij uw woning weliswaar toenemen, maar dat er geen sprake is van een voelbare toename (zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen). De trillingshinder voldoet daarmee, ook na uitvoering van het project, aan het van toepassing zijnde beoordelingskader, de Bts. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener vraagt de gemaakte kosten t.b.v. deze procedure te vergoeden	Het indienen van een zienswijze is gratis. Indien er sprake is van een gegrond verzoek bij de Raad van State kan de Raad van State de Provincie verplichten de proceskosten te vergoeden.

DOC-00158480		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt zich zorgen te maken over de geluidshinder tijdens de aanleg van het project maar vooral na realisatie van project. Indiener vreest hierdoor beperkt te worden in de exploitatie van diens onderneming.	Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaier 2010'. Om de geluidseffecten van het opwaarderen van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat ter plaatse van uw woning de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Uit de GPP toets kan worden geconcludeerd dat door het project het geluid met circa 2.0 dB zal afnemen ten opzichte van 2019 (naleving 2019) ter hoogte van uw woning. Ter plaatse van uw woning wordt overigens het spoor niet verdubbeld. Ter plaatse blijft het enkel spoor en worden geen wissels toegevoegd.

2	Indiener stelt zich zorgen te maken over de trillingshinder tijdens de aanleg van het project maar vooral na realisatie van project. Indiener vreest hierdoor beperkt te worden in de exploitatie van diens onderneming (een camping).	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingshinder op uw locatie na realisatie van het project voldoet aan de richtlijn voor trillingshinder. De werkzaamheden die tijdens de aanleg van het project worden uitgevoerd, betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingportalen, werkzaamheden waarbij geen hoge trillingsniveaus optreden. Ook tijdens de aanleg van het project wordt daarom voldaan aan de streefwaarden voor trillingshinder.
---	---	--

DOC-00158283, DOC-00156976, DOC-00158479, DOC-00156611, DOC-00156805, DOC-00158478		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat initiatiefnemer niet zorgvuldig heeft gehandeld. Ten tijde van de ontwerp NRD was een station Grubbenvorst, lichtere treinen met minder trillingshinder en andere snelheden beoogd. Indiener stelt dat op basis van deze aannames gestart is met de voorbereidingen op het PIP. Deze verkeerde aannames en afwijking van het NRD-plan (oude plan) is een procedurele fout die hersteld dient te worden. In het huidige PIP is uitgegaan van verkeerde snelheden en aslasten en daarmee is het trillingenonderzoek volgens indiener opgesteld op basis van onjuiste aannames en gegevens. Het berekenen van de trillingsprognoses in Grubbenvorst zijn daarnaast volgens indiener ook onjuist omdat deze berekeningen zijn gebaseerd op metingen in Lottum. De situatie is daar geheel anders.	Langs het gehele tracé van de Maaslijn zijn referentiemetingen verricht op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen en een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel zijn de trillingen in alle woningen langs het tracé berekend. Hierbij is voor niet-gemeten woningen worst-case (conservatief) gerekend. In Grubbenvorst zijn geen extra metingen uitgevoerd omdat de metingen in Lottum, gezien de vergelijkbare bodemopbouw (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), ook representatief zijn voor de situatie in Grubbenvorst. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Grubbenvorst, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen. Verder is het juist dat uit het trillingsonderzoek blijkt dat de aslast van de reizigerstreinen een ongunstig effect hebben op de trillingen. Daarom wordt in het PIP in Grubbenvorst een maatregel voorzien in de vorm van under sleeper pads, zie Tabel 11. Met deze maatregel zijn er geen overschrijdingen meer van het beoordelingskader van trillingshinder, de Bts. In de NRD zijn destijds verwachtingen (hypotheses) uitgesproken, die in het trillingsonderzoek zijn geverifieerd. Het PIP is gebaseerd op zowel de NRD als het trillingsonderzoek, waarbij onjuiste hypotheses uit de NRD zijn rechtgezet in het trillingsonderzoek. Er is daarmee geen sprake van een procedurele fout die dient te worden hersteld.
2	Indiener vraagt aandacht voor de verdiepte ligging van het spoor langs het dorp Grubbenvorst en stelt dat de effecten van deze ligging op de trillingsvoortplanting en de specifieke bodemgesteldheid ter plaatse niet adequaat zijn meegenomen.	De bodemopbouw in Grubbenvorst wijkt niet wezenlijk af van de bodemopbouw in het nabijgelegen Lottum, zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen. De specifieke bodemgesteldheid van Grubbenvorst is, door de metingen in Lottum te combineren met het bodemmodel, daarom zo nauwkeurig als mogelijk is meegenomen in het onderzoek. Ten aanzien van de hoogteligging van het spoor, deze is meegenomen in het onderzoek. Overigens geldt dat uit metingen op meerdere locaties in Nederland blijkt dat een verdiepte maaiveldligging van het spoor (zoals in Grubbenvorst) niet leidt tot hogere of lagere trillingen dan spoor op maaiveld.

3	Indiener stelt dat het positieve effect van sleeper pads niet bewezen is omdat wordt afgegaan op een bewering van de fabrikant en vindt een andere mitigerende maatregel (overdrachtsmaatregel zoals een sloot of TROC) meer op z'n plaats is ter hoogte van Grubbenvorst.	Het effect van under sleeper pads is meegenomen op basis van specificaties van leveranciers van deze under sleeper pads. Deze specificaties zijn gebaseerd op metingen die op verschillende locaties zijn uitgevoerd. Het positieve effect van de under sleeper pads is hierop gebaseerd. Er zijn geen feiten bekend op grond waarvan niet kan worden uitgegaan van de specificaties van de leveranciers. Ten aanzien van de genoemde alternatieve maatregelen, deze zijn ook onderzocht. Voor een sloot geldt dat de effectiviteit lager is dan van under sleeper pads, en dat deze bovendien qua ruimtebeslag niet inpasbaar is. Een TROC is wel inpasbaar, maar niet effectiever dan under sleeper pads en ook dermate kostbaar dat dit niet doelmatig is, gezien het aantal overschrijdingen in Grubbenvorst.
4	Indiener stelt dat de geluidbelasting op de gevel van diens woning door snellere en zwaardere treinen toe zal nemen en pleit voor het treffen van meer geluidswerende maatregelen ter hoogte van diens woning zoals geluidsschermen, raildempers en toepassen van shimlift systeem bij spoorovergang. Indiener verzoekt niet alleen naar de wettelijk toegestane normen te kijken, maar ook naar richtlijnen van WHO.	Om de geluidseffecten voor de Opwaardering van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport Geluid. In dit geluidonderzoek is onderzocht of door het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden. Uit onderzoek wordt geconcludeerd dat deze geluidproductieplafonds in uw geval niet worden overschreden. Verder onderzoek naar maatregelen is hierdoor niet noodzakelijk. Zie voor meer informatie over het onderzoeken van maatregelen ook hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. Wet- en regelgeving vormen het toetsingskader en bepalen de toepassing van geluidmaatregelen, die in het project Opwaardering van de Maaslijn worden getroffen. De WHO-advieswaarden zijn daarbij geen maatstaf. Dit blijkt ook uit een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit N35 Nijverdal-Wierden d.d. 30-12-2020, ECLI:NL:RVS:2020:3147 (r.o. 35.1). Ter informatie wordt aangegeven dat uit het onderzoek blijkt dat in de eindsituatie (na uitvoering van het project) ter hoogte van uw woning er een afname van de geluidsbelasting zal zijn van circa 1 dB ten opzichte van 2019 (naleving 2019).

5	Indiener vraagt welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat emissie van zware metalen vanaf de bovenleidingen niet neerslaat bij de woningen of in de tuinen.	In het achtergrondrapport luchtkwaliteit is beschreven dat elektrische tractie bij treinen leidt tot slijtage aan stroomafnemers en bovenleiding en dat daarbij emissie van fijnstof kan plaatsvinden. Echter, in dit rapport wordt ook uitgelegd dat de fijnstofemissie die plaatsvindt als gevolg van elektrische tractie vele malen kleiner is dan de fijnstofemissie die plaats vindt als gevolg van het gebruik van dieseltreinen. Het elektrificeren van de spoorlijn levert daarmee op het gebied van fijnstofemissie een nettowinst op. Het feit dat elektrische tractie zorgt voor fijnstofuitstoot wordt dus ruimschoots gecompenseerd door met minder dieselmaterieel te gaan rijden. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van dit effect, inclusief bronverwijzingen, wordt verwezen naar paragraaf 7.2.2. in het achtergrondrapport luchtkwaliteit. Vanwege het feit dat het achtergrondrapport luchtkwaliteit aantoont aan dat het project voldoet aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en dat de luchtkwaliteitssituatie in de plansituatie in het gehele project verbetert t.o.v. de referentiesituatie, is het niet nodig om maatregelen te nemen.
6	Indiener geeft aan dat voor de onderzoeken naar geluid, trillingen en fijnstof verkeerde uitgangspunten zijn gehanteerd omdat geen rekening is gehouden met autonome groei van het goederentransport via het spoor.	In Tabel 4 van het achtergrondrapport trillingen zijn de treinaantallen in de huidige (Best.), referentie- of autonome groeisituatie (Ref.) en project- of plansituatie (Plan) weergegeven. Hier is te zien dat een autonome groei van het goederentransport in de berekeningen is meegenomen. Deze uitgangspunten zijn ook gehanteerd voor het geluidonderzoek en onderzoek naar de luchtkwaliteit.
7	Indiener geeft aan dat in de onderzoeken onterecht geen rekening is gehouden met het uiteindelijke doel om de gehele Maaslijn te verdubbelen.	De uitgevoerde onderzoeken zijn gebaseerd op de ontwerpen die ter grondslag liggen aan het PIP. In dit ontwerp wordt de Maaslijn slechts op delen voorzien van dubbelspoor. Indien in de toekomst de gehele Maaslijn voorzien wordt van dubbelspoor, dan dient dit t.z.t. te worden onderzocht op omgevingseffecten. Hiervoor wordt dan een aparte planologische procedure voor gevolgd.

DOC-00159963		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan binnen 30 meter van het spoor te wonen en overlast te ervaren van geluid en trillingen. De woning van indiener stond op de Railijst, wat betekent dat de woning in aanmerking komt voor gevelisolatie. indiener geeft aan dat de gemeente die dit destijds aangaf, is gefuseerd, en sindsdien is beloofd de isolatie voor 2020 uit te voeren. Echter heeft de woning tot dusver geen isolatie. Binnen project Maaslijn ligt de woning binnen het rode gebied met een geluidbelasting op de gevel van 65 dB en meer.	In het geluidonderzoek is berekend of de geluidproductieplafonds door de opwaardering van de Maaslijn worden overschreden. Uit dit onderzoek is gebleken dat op de referentiepunten (GPP) bij uw woning geen overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt. Bij uw woning neemt door het project het geluid met circa 3.0 dB toe ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). Omdat er geen sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds is nader onderzoek naar geluidmaatregelen voor dit project echter niet nodig. U geeft aan dat uw woning op de Railijst staat. Woningen die op deze lijst staan worden in het kader van het Meerjarenprogramma Geluid (MJP) meegenomen. Dit project staat echter los van het project voor de Opwaardering van de Maaslijn. De trillingen zullen inderdaad toenemen als gevolg van het plan. Dit komt door een iets hogere rijsnelheid van de goederentreinen. De toename van de trillingen is echter beperkt en voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader, de Bts. Er is geen sprake van een voelbare toename van de trillingen, en de trillingen zijn lager dan de grenswaarden (zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen).
2	indiener geeft aan zich ernstig zorgen te maken over trillingshinder, met name met betrekking tot goederenvervoer waarbij zwaardere locomotieven gebruikt gaan worden. In het trillingrapport staat dat er sprake kan zijn van een toename van 10%v bij minimaal 20 adressen, na het nemen van mitigerende voorwaarden. Daarbij geeft de indiener aan nu al schade aan de woning te ervaren door trillingen.	Ten aanzien van de trillingen van goederentreinen geldt dat deze inderdaad iets zullen toenemen als gevolg van het plan, door een iets hogere rijsnelheid van een deel van deze treinen. De zwaardere elektrische treinen, zoals benoemd in het achtergrondrapport trillingen, hebben betrekking op reizigerstreinen die lagere trillingen geven dan goederentreinen. De toename van de trillingen is echter beperkt en voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader, de Bts (Beleidsregel trillingshinder spoor). Er is geen sprake van een voelbare toename van de trillingen en de trillingen zijn lager dan de grenswaarde (zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen, waarin de resultaten van de berekeningen en metingen op woningniveau zijn weergegeven). Er is daarom ook geen onderzoek naar maatregelen uitgevoerd bij deze woning. Ten aanzien van trillingsschade, hiervoor geldt dat de trillingen van treinverkeer ook in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

3	Indiener geeft aan dat het ontwerp inpassingsplan niet voldoende onderbouwd dat er op zijn adres nog sprake is van een goed woon-en leefklimaat en daarnaast geeft indiener aan teleurgesteld te zijn dat de toezeggingen betreft gevelisolatie uit het verleden niet uitgevoerd zijn.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen het voorgaande antwoord. Ter hoogte van uw woning is inderdaad sprake van een toename van geluid en trillingen. Deze toename blijft echter binnen de normen.
4	Indiener geeft aan dat geluidmaatregelen (geluidisolatie) en mitigerende maatregelen trillingen dienen te worden gerealiseerd voor de ingebruikname van het spoor, omdat het plan anders niet uitvoerbaar is.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt over de maatregelen van geluid wordt verwezen naar de voorgaande antwoorden m.b.t. geluid. Voor trillingen worden geen maatregelen getroffen op deze locatie, omdat de toename van trillingen voldoet aan de eisen uit het beoordelingskader.

D0C-00156615		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener (woonachtig in een rijksmonument gelegen direct aan het spoor) stelt vast dat het aantal decibel (beschreven in verschillende verslagen) overschreden wordt, met name door de goederentreinen.	Na de opwaardering van de Maaslijn is de geluidsbelasting ter hoogte van indieners woning ruim 3 dB onder toegestane GPP. Omdat er geen sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds is er geen wettelijke verplichting om ter plaatse maatregelen te treffen of onderzoeken. Na de opwaardering van de Maaslijn neemt het geluid ter hoogte van uw woning met 0.5 dB af ten opzichte van 2019.
2	Goederentreinen veroorzaken ook hevige trillingen. Deze trillingen zijn te vergelijken met de aardbevingen in Groningen en hebben eenzelfde effect op het Rijksmonument waar de indiener woont. Door het elektrificeren van de Maaslijn stijgt het aantal trillingen, doordat er meer goederentreinen (30%) gebruik gaan maken van deze spoorlijn.	Het is correct dat de trillingen bij uw woning toenemen als gevolg van het project (zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen). Deze toename komt door een lichte snelheidsverhoging van de goederentreinen, daarnaast gaan er inderdaad meer goederentreinen rijden, maar deze toename van goederentreinen is autonoom. Ook zonder de electrificatie van de Maaslijn wordt er een dergelijke groei voorzien. De toename is echter ruim lager dan de streefwaarden uit de Bts.

3	Indiener stelt dat het geluid omhoog zal gaan, omdat elektrische treinen zwaarder zijn en er meer goederentreinen langs gaan komen. ProRail weet niet wat er vervoerd gaat worden en hoe snel deze treinen rijden, ook hebben ze geen idee hoe zwaar deze goederentreinen zijn en welke trillingen en geluidsoverlast deze veroorzaken.	ProRail is de spoorbeheerder van het spoor in Nederland. Goederenvervoerders vervoeren goederen voor hun klanten, de verladers. De vervoerders stellen treinen samen, bepalen de route en vragen ruimte op het spoor ('goederenpaden') aan bij ProRail. ProRail verdeelt, als spoorbeheerder, de capaciteit op het spoor. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de capaciteit op het spoor, maar ook naar de wettelijke ruimte op het gebied van geluid (geluidproductieplafonds). Voor een uitgebreide toelichting over geluidproductieplafonds, de gehanteerde uitgangspunten, de onderzoeksmethodes en de wettelijke grondslag daarvan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. Op alle baanvakken in Nederland gelden maximale snelheden voor reizigers- en goederentreinen. Deze staan aangegeven in de zogeheten Netverklaring die ieder jaar opnieuw door ProRail wordt vastgesteld. De maximale snelheid is dus wel degelijk gelimiteerd. Dit geldt eveneens voor de maximale zwaarte van een trein (tonnage). Ook dit is in de Netverklaring vastgelegd. Ten slotte kan nog worden vermeld dat ProRail wel degelijk inzicht heeft wat er vervoerd wordt over het spoor. Voor vertrek moet de vervoerder een wagenlijst aan ProRail-verkeersleiding sturen. ProRail doet niets met deze wagenlijsten tot op het moment dat er een incident gebeurt. Bij een incident dient ProRail deze wagenlijsten aan de Openbare Hulp Diensten ter beschikking te stellen zodat die weten wat er in de wagens zit. Deze verplichting heeft de vervoerder op grond van de Spoorwegwet en de daarop gebaseerde regelgeving.
4	Indiener stelt dat er nooit rekening is gehouden met trillingen ter hoogte van diens woning en begrijpt niet dat er geen trillingsmaatregelen worden genomen omdat deze enkel te duur zijn. Mede omdat de kosten voor maatregelen maar een kleine investering zijn ten opzichte van het totaal budget van de Maaslijn.	Volgens de metingen zijn de trillingen lager dan de grenswaarden voor trillingsschade, daarom is vanuit dat perspectief geen maatregel nodig. Bij het afwegen van maatregelen maken wij gebruik van het richtbedrag voor het afwegen van trillingsmaatregelen, afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit bedrag wordt ook bij Tracébesluiten van het Rijk gebruikt als richtbedrag voor het treffen van maatregelen. Voor onderhavig PIP is de Bts als toetsingskader gebruikt waardoor bovenstaande systematiek ook geldt.

5	Indiener geeft aan nooit meegenomen te zijn in welk saneringsplan dan ook m.b.t. isolatie van het huis. Indiener voelt zich nu weer gepasseerd als het gaat om de in het verslag staande hinder, welke in de toekomst dus alleen maar groter zullen worden.	U geeft aan dat uw woning niet in aanmerking is gekomen voor maatregelen vanuit eerdere saneringsprogramma's. U doelt hier mee op het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG). Maatregelen vanuit het MJPG staan echter los van dit project. Om de mogelijke geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn inzichtelijk te maken is voor dit project een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. In dit geluidsonderzoek wordt onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds niet door het project worden overschreden. Als sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond dan wordt nader onderzoek gedaan naar mogelijk te nemen maatregelen. Voor meer informatie over de wijze waarop geluidonderzoek wordt uitgevoerd wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 2 van het achtergrondrapport geluid. Ter hoogte van uw woning worden geen geluidsproductieplafonds overschreden. Uit het geluidonderzoek blijkt tevens dat ter hoogte van uw woning de geluidbelasting door het project met circa 0.5 dB afneemt ten opzichte van 2019 (nalevingsverslag 2019). Het nemen van maatregelen zijn ter hoogte van uw woning dan ook niet noodzakelijk.
6	Indiener stelt voor om metingen uit te voeren bij de woning. Metingen zijn nooit ter plaatse van de woning van indiener gedaan maar altijd elders.	Langs het gehele tracé van de Maaslijn zijn metingen verricht op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen en een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel zijn de trillingen in alle woningen langs het tracé berekend. De metingen die zijn uitgevoerd in Lottum zijn, gezien de vergelijkbare bodemopbouw (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), ook representatief voor de situatie bij uw woning. Door het gebruik van die metingen en een bewezen trillingsmodel (zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen) zorgt het toevoegen van meer metingen niet tot een betere onderbouwing van het PIP. Dat is de reden waarom niet overal metingen zijn uitgevoerd, waar overschrijdingen worden verwacht. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer uw woning, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen.

7	Indiener vraagt zich af wat de gevolgen op lange termijn zijn van de straling die van de elektrische leidingen komt. Is er reeds onderzoek gedaan, wat de gevolgen voor de gezondheid zijn? Indiener vraagt zich ook af waar je terecht kunt als je klachten hebt.	Het effect van statische magneetvelden op mensen en dieren is uitgebreid wetenschappelijk onderzocht. Uit deze wetenschappelijke onderzoeken blijkt dat er geen schadelijke (onomkeerbare) gezondheidseffecten optreden. Er is in sommige situaties weliswaar een kans op gezondheidseffecten die als hinderlijk kunnen worden beschouwd, zoals draaiduizeligheid en misselijkheid, maar eerder door Movares uitgevoerd onderzoek (Mensen en EMC, deel 1: d.c. algemene bevolking. Rapportnummer: C24-TMI-KA-2000039, 17 juli 2020 – Versie 2.0.) toont aan dat de grenswaarden voor deze hinderlijke gezondheidseffecten, met ruime marge, niet worden overschreden in een d.c. spoorwegomgeving voor de algemene bevolking. Gezondheidsrisico's ten gevolge van statische magneetvelden zijn hierdoor niet aanwezig. In een spoorwegomgeving kunnen ook niet-statische velden (laagfrequent en radiofrequent velden) voorkomen, zoals vonken tussen de rijdraad en de stroomafnemer (pantograaf) of harmonische stromen (wisselstromen die een veelvoud van de 50 Hz netfrequentie hebben). Echter, ook op dit gebied toont het in de voorgaande alinea genoemde door Movares uitgevoerde onderzoek aan dat laagfrequente en radiofrequente velden die in een spoorwegomgeving voorkomen dusdanig klein zijn dat grenswaarden m.b.t. gezondheid, met ruime marge, niet worden overschreden. Gezondheidsrisico's ten gevolge van niet-statische velden zijn hierdoor niet aanwezig. Geconcludeerd kan worden dat blootstelling aan spanningen en stromen in een spoorwegomgeving geen gezondheidsrisico's opleveren. De optredende elektrische- en magnetische velden, die kunnen voorkomen in een d.c. spoorwegomgeving, leveren eveneens geen gezondheidsrisico's op voor de mens.
8	Indiener geeft aan dat zorgdragen voor het 'Rijks' monument niet alleen de verantwoordelijkheid is van de bewoner maar ook de verantwoordelijkheid van provincie en Rijk. De overheid dient zorg te dragen om trillingsschade te voorkomen.	Uit het onderzoek blijkt dat de trillingen van goederentreinen zowel in de huidige als in de toekomstige situatie maatgevend zijn voor de trillingsniveaus voor trillingsschade (SBR A-richtlijn). Deze trillingen nemen weliswaar iets toe (door een iets hogere rijsnelheid), maar blijven lager dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
9	Indiener benoemt dat het plaatsen van de elektriciteitspalen met bovenleidingen een duidelijk voorbeeld is van horizonvervuiling. Wordt er rekening gehouden met de plaatsing van deze palen t.o.v. de woning van de indiener?	Naar aanleiding van uw ingediende zienswijze hebben we nogmaals gekeken naar de positie van de mast die in eerste instantie voor de woning (Wachtpost 64 te Grubbenvorst) was gesitueerd. We hebben ruimte gevonden om de mast 17m naar het zuiden te verplaatsen. Verder verplaatsen is niet mogelijk i.v.m. aanwezige leidingen in de grond.

10	Indiener benoemt de optie van het inzetten van waterstoftreinen in plaats van dieseltreinen. Door het kiezen van waterstoftreinen hoef je bijna niets aan de passen aan de bestaande infrastructuur. Een waterstofrein kan namelijk op het bestaande spoor rijden. Waterstof is de toekomst en waarom zou de provincie Limburg daar niet als eerste mee beginnen?	Voor het opwaarderen van de Maaslijn zijn grote aanpassingen noodzakelijk aan de spoorinfrastructuur. Het inzetten van een waterstofrein of elektrische trein is daarin niet bepalend. Ook voor het inzetten van waterstoftreinen zijn extra faciliteiten en spoortechnische aanpassingen noodzakelijk. Voor de planuitwerking van de Maaslijn is gekozen voor het elektrificeren van de spoorlijn. De kennis en ervaringen over het inzetten van een waterstofrein was bij aanvang van de planstudie voor het opwaarderen van de Maaslijn nog maar zeer beperkt en daarmee een te groot risico om de gehele Maaslijn in te richten voor waterstoftreinen
----	--	--

DOC-00157750		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan nader te willen afstemmen over de aankomende fase. Hier is in de reactienota nog geen concreet antwoord op gekomen.	We hebben de gemeenteraden uitgenodigd om te reageren op het OPIP. De gemeente Roermond heeft hier geen gebruik van gemaakt.
2	Indiener verzoekt om de opzet van dubbelbestemming Waarde-Archeologie binnen het PIP overeen te laten komen met de standaardregels van bestemmingsplannen in de gemeente Roermond (betreffende het grondgebied van de gemeente Roermond).	Op basis van het archeologisch onderzoek is binnen de gemeente Roermond de aanduiding voor archeologie opgenomen. Er is bewust voor gekozen om met twee archeologische bestemmingen te werken om zo een eenduidig archeologische regeling te krijgen.
3	Indiener verzoekt nader overleg over de afstemming van de gegevens van de dassenpopulatie. Indiener geeft aan niet te kunnen controleren van wanneer deze gegevens zijn.	Voor het in kaart brengen van de dassenpopulatie zijn van stichting Das & Boom gegevens gehanteerd met informatie over de locatie van burchten in de directe omgeving van de Maaslijn. Deze gegevens zijn uit 1995 tot en met 2020. Ook zijn gegevens over verkeersslachtoffers van deze stichting gehanteerd. Deze gegevens betreffen de periode 1970-2017. Aanwezigheid van dassen is verder bepaald aan de hand van een QuickScan in februari-maart 2020, nader onderzoek met behulp van camera's in de periode 13 augustus t/m 19 oktober 2020 en in de periode half februari/begin april 2021, de bestaande verspreidingsgegevens uit de NDFF (periode februari 2015 – februari 2020) en divers contact met de Dassenwerkgroep Brabant. Er is contact opgenomen met de gemeente over de dassenpopulatie en er zal op korte termijn afstemming plaatsvinden.

DOC-00157691

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat de spoorwegovergang Pelgrimslaan open dient te blijven voor alle soorten verkeersdeelnemers. Er hebben in de afgelopen 46 jaar geen ongelukken plaatsgevonden en de verkeersintensiteiten zijn laag.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is met alle gevolgen van dien. Dit is hoofdzakelijk voor langere voertuigen (vrachtverkeer en landbouwvoertuigen) een groot risico. Met dit risico voldoet de spoorwegovergang niet aan de veiligheidseisen die ProRail in het algemeen aan spoorwegovergangen stelt. De situatie is daarmee vanuit het oogpunt van veiligheid niet acceptabel. Doordat er in de toekomst meer treinen gaat rijden wordt dit risico nog groter. Vanuit de Maaslijn wordt dit knelpunt dus aangepakt. Met de opwaardering van de Maaslijn wordt de snelheid van de treinen verhoogd waardoor de situatie nog onveilig wordt. Daarnaast moet verkeer op de Sint Jozeflaan wachten op de rijbaan als de overweg dicht is (er komt een trein aan). Afslaand verkeer houdt de rest van het doorgaande verkeer tegen (zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden). Doorgaand verkeer kan dan kiezen om stilstaande voertuigen te passeren. Bij deze manoeuvre is het mogelijk dat tegenliggend verkeer over hoofd wordt gezien. Ook dit vormt een risico ten aanzien van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 2.2. is een nadere toelichting opgenomen over de noodzaak voor het afwaarderen van de overweg en zijn de verkeerseffecten van deze afwaardering nader toegelicht.
2	Indiener geeft aan dat het mogelijk moet zijn om de spoorwegovergang Pelgrimslaan open te houden voor alle soorten verkeersdeelnemers met een aantal aanpassingen zoals bochtverbreding en het aanpassen van de voorrangssituatie.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord

3	Indiener is van mening dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden om de spoorwegovergang aan te passen waardoor deze veilig open kan blijven en ziet geen redenen om de spoorwegovergang af te waarderen.	Het kruispunt Sint Jozeflaan – overweg Pelgrimslaan is in de huidige situatie een gelijkwaardig kruispunt. Deze kruispuntvorm biedt niet de gewenste verkeersveiligheid en overwegveiligheid. Verkeer vanaf de Pelgrimslaan dat de overweg oversteekt, moet voorrang verlenen aan verkeer van rechts (vanaf het zuiden). De voertuigen op de (overweg) Pelgrimslaan staan dus (gedeeltelijk) stil op de overweg omdat de opstelruimte tussen Sint Jozeflaan en de overweg te kort is. Dit is vooral een probleem bij langzamere voertuigen (landbouwverkeer en vrachtverkeer). Dit zorgt voor ontruimingsproblemen op de overweg. Er is onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven, waaronder het aanpassen van de voorrangssituatie zodat verkeer vanaf de overweg voorrang heeft op verkeer, komend van rechts, vanaf de Sint Jozeflaan. Echter, dit is vanuit verkeersveiligheids- en verkeerskundig oogpunt niet wenselijk geacht. Zie voor een nadere toelichting over de mogelijke alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener verzoekt, indien de spoorwegovergang wordt afgewaardeerd, tot een volwaardige alternatieve omrijroute. Indiener is van mening dat de huidige opgenomen maatregelen onvoldoende zijn en in onvoldoende mate de bereikbaarheid van de percelen en bebouwing die van de omrijroute gebruik moeten maken waarborgen.	De gemeente Venray en de provincie Limburg hebben afgesproken dat er een onderzoek komt naar extra verkeersmaatregelen. Gezien het feit dat het lastig is om zwaar verkeer te laten passeren op de Pelgrimslaan en Loobeek, is afgesproken een onderzoek te starten naar verkeersmaatregelen op de Pelgrimslaan en de Loobeek, zodat deze robuuster ingericht kunnen worden en zwaar (vracht)verkeer elkaar kan passeren. Hierbij zal met name worden gekeken naar mogelijkheden om passeerplaatsen te realiseren.
5	Volgens een eigen ontwerpstudie van indiener blijkt dat voor een volwaardige omrijroute 3 bochtverbredingen en verbreding, danwel passeerhavens op de parallelweg (Pelgrimslaan) benodigd zijn. Het inpassingsplan bevat slechts één bochtverbreding. Indiener wil graag in gesprek met de Provincie Limburg en Prorail over de realisatie van een volwaardige alternatieve omrijroute.	Dit gesprek tussen de provincie en gemeente heeft op 16 juli jl. plaatsgevonden. Er is afgesproken dat er een onderzoek komt naar de realisatie van passeerhavens op de Pelgrimslaan en Loobeek. Dit onderzoek wordt apart van de PIP procedure verder uitgewerkt. Zie voor een nadere toelichting ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener is van mening dat de spoorwegovergang niet afgewaardeerd hoeft te worden en geeft aan dat het College van mening is dat het op de weg van de initiatiefnemer ligt om onderzoek te doen of de afwaardering van de spoorwegovergang voorkomen kan worden.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Zie voor een nadere toelichting over deze alternatieven hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
7	Indiener is van mening dat inpassingsplan aanpassing behoeft en te worden voorzien van een volwaardige alternatieve omrijroute, conform de eerder opgestelde uitgangspunten van de gemeente Venray.	Inmiddels heeft er een overleg plaats gevonden tussen de provincie Limburg en de Gemeente Venray. Tijdens dit overleg is afgesproken dat er een onderzoek komt naar maatregelen om verkeersopstoppen te voorkomen en potentieel onveilige situaties te verbeteren. In eerste instantie wordt gedacht aan het realiseren van passeerhavens op de Pelgrimslaan en Loobeek. Dit onderzoek wordt apart van de PIP procedure uitgevoerd. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

DOC-00156984		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat door de toename van goederentreinen in de nacht en het grotere aantal (zwaardere) treinen overdag zal leiden tot een afname van het woongenot en daardoor gezondheidsrisico's en een verstoorde nachtrust veroorzaken.	Globaal gezien geldt dat als gevolg van het project de trillingen op de noordelijke Maaslijn toenemen door de hogere rijksnelheid van reizigerstreinen en het zwaardere reizigersmaterieel, terwijl op de zuidelijke Maaslijn (op een enkele locatie na) geen sprake is van een toename van de trillingen. De toename langs de noordelijke Maaslijn is vaak beperkt tot de directe zone rond het spoor, reizigerstreinen zijn op grotere afstand namelijk niet meer voelbaar, en de trillingen van goederentreinen (die wel tot op grotere afstand voelbaar zijn) nemen niet toe door het project. Met betrekking tot de gezondheidseffecten van deze toename geldt dat er geen algemeen geaccepteerde dosis-effectrelaties voor het effect van trillingen op de gezondheid zijn. Het RIVM heeft in 2013 wel een onderzoek gedaan naar deze effecten, en herhaalt dit onderzoek in 2021-2022, maar langetermijneffecten (zoals het effect op de gezondheid) van trillingen zijn nooit in kaart gebracht. Daarom kent de Beleidsregel trillingshinder spoor een grenswaarde (trillingssterkte mag niet hoger zijn dan 3,2) om ernstige hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Boven die waarde moeten altijd maatregelen worden getroffen. Deze waarde komt in het projectgebied echter niet voor.
2	Indiener geeft aan dat door de toename van goederentreinen in de nacht en het grotere aantal (zwaardere) treinen overdag zal leiden tot een afname van het woongenot en daardoor gezondheidsrisico's en een verstoorde nachtrust veroorzaken.	Globaal gezien geldt dat als gevolg van het project de trillingen op de noordelijke Maaslijn toenemen door de hogere rijksnelheid van reizigerstreinen en het zwaardere reizigersmaterieel, terwijl op de zuidelijke Maaslijn (op een enkele locatie na) geen sprake is van een toename van de trillingen. De toename langs de noordelijke Maaslijn is vaak beperkt tot de directe zone rond het spoor, reizigerstreinen zijn op grotere afstand namelijk niet meer voelbaar, en de trillingen van goederentreinen (die wel tot op grotere afstand voelbaar zijn) nemen niet toe door het project. Met betrekking tot de gezondheidseffecten van deze toename geldt dat er geen algemeen geaccepteerde dosis-effectrelaties voor het effect van trillingen op de gezondheid zijn. Het RIVM heeft in 2013 wel een onderzoek gedaan naar deze effecten, en herhaalt dit onderzoek in 2021-2022, maar langetermijneffecten (zoals het effect op de gezondheid) van trillingen zijn nooit in kaart gebracht. Daarom kent de Beleidsregel trillingshinder spoor een grenswaarde (trillingssterkte mag niet hoger zijn dan 3,2) om ernstige hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Boven die waarde moeten altijd maatregelen worden getroffen. Deze waarde komt in het projectgebied echter niet voor.

3	Wegens de elektrificatie van het spoor en daarmee verhoging van het aantal treinen plus de verhoging van de snelheid worden meerdere issues voorzien: Gezondheidsrisico's ivm geluidshinder. Indiener geeft aan dat elektrische treinen ten opzichte van dieseltreinen een veel hoger geluid maken waardoor een toename van geluidshinder wordt verwacht. Daarnaast zorgt een verstoorde nachtrust voor gezondheidsrisico's.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). In deze analyse is de plansituatie met vernieuwde infrastructuur, een groot aandeel elektrisch materieel en gewijzigde treinverkeersintensiteiten vergeleken met de referentiesituatie. Ook is zowel de geluidsbelasting gedurende de nacht als gedurende een heel etmaal meegenomen. Gedurende de nacht heeft geluidsimpact immers een grotere impact op gezondheid dan gedurende de dag. De MGR resultaten weergeven dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. Deze afname geldt ook voor Smakt. Deze afname komt doordat de toename in snelheid wordt gecompenseerd door het treinverkeer dat stiller wordt (stiller goederenvervoer en elektrificatie van de personentreinen) en stillere bovenbouw (dwarsliggers worden vervangen door betonnen dwarsliggers). De geluidsbelasting (na maatregelen) komt uit onder de wettelijk toegestane grenzen. Het effect van hoog en laag geluid is niet meegenomen in het onderzoek. Ook het specifieke effect van geluidsbelasting op gezondheid in de vorm van verstoorde nachtrust is niet meegenomen. De MGR kan deze dosis-effect relatie niet toetsen. Wel is in het achtergrondrapportage geluid beschreven dat het aantal slaapverstoorden in de plansituatie vrijwel gelijk blijft aan het aantal slaapverstoorden in de referentiesituatie. Daarnaast is in het achtergrondrapportage geluid ook beschreven dat het aantal ernstig gehinderden door geluid in de plansituatie lager is dan in de referentiesituatie.
4	Wegens de elektrificatie van het spoor en daarmee verhoging van het aantal treinen plus de verhoging van de snelheid worden meerdere issues voorzien: Toename verstoorde nachtrust. Indiener geeft aan nu al minstens 2 keer per week in de nacht gestoord te worden door goederentreinen. Door een toename van goederenvervoer zal de hinder gedurende de nacht ook toenemen.	Zie voor de beantwoording van dit punt het antwoord hiervoor. In het achtergrondrapportage geluid beschreven dat het aantal slaapverstoorden in de plansituatie vrijwel gelijk blijft aan het aantal slaapverstoorden in de referentiesituatie.
5	Indiener geeft aan dat de waarde van diens onroerend goed (WOZ en marktwaarde) zal verminderen door de toename aan geluid- en trillingshinder en door de horizonvervuiling en uitzichtvermindering die wordt veroorzaakt door het installeren van bovenleidingen. De mate van schade is daarbij onduidelijk.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

6	Indiener geeft aan dat schade door scheurvorming aan diens pand en het toenemen van hinder door trillingen reëel is. Het trillingsrapport neemt deze onzekerheid niet weg omdat: - Trillingsonderzoek aangeeft dat in Smakt overschrijdingen plaatsvinden van de Bts; - Trillingsonderzoek aangeeft dat trillingen in Smakt (noordelijke Maaslijn) toenemen door de combinatie van het verhogen van de rijsnelheid van reizigersverkeer, de inzet van zwaarder reizigersmaterieel en de toename van goederenvervoer; - Trillingsonderzoek niet uitsluit dat trillingsschade op het pand van de indiener is uitgesloten. Het rapport spreekt enkele over het feit dat trillingsschade onwaarschijnlijk is en het onduidelijk is of deze onwaarschijnlijkheid ook van toepassing is op het pand van de indiener. - Bij het onderzoek dat is uitgevoerd in de maatgevende woningen geen enkele woning uit het dorp Smakt is onderzocht terwijl de woning van indiener zich dicht op het spoor bevindt en er in de huidige situatie al hinder wordt ondervonden.	Op verzoek van de indieners van de zienswijzen zijn aanvullende woningmetingen verricht in het dorp Smakt. Deze metingen zijn verwerkt in het achtergrondrapport Trillingen. Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen als gevolg van het project niet significant toenemen, en voldoen aan het beoordelingskader, de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn, zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. De SBR A-richtlijn is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
---	--	--

7	Indiener verzoekt om in overleg met de bewoners van Smakt maatregelen te nemen voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Hieronder vallen onder andere het aanleggen van een trottoir en mogelijk aanleggen van wegversmallingen en drempels.	Met het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan neemt de verkeersintensiteit op de Sint Jozeflaan toe. In de huidige situatie is de Sint Jozeflaan een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/u. Voor de gemeente Venray geldt de maximaal toelaatbare intensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt verwacht dat deze verkeersintensiteit op ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal komt te liggen. Hiermee ligt de intensiteit ruim onder de landelijke richtlijn en de uitgangspunten van de Toetssteen van de gemeente Venray. Het ASVV 2012 heeft richtlijnen gesteld aan de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Ook gemeente Venray heeft richtlijnen gesteld aan de ontwerpelementen van een erftoegangsweg. Deze richtlijnen geven aan dat er minimaal een trottoir aanwezig is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetssteen en het ASVV is echter alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe situaties. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. De toename zal deels ook een toename van zwaar verkeer zijn. Deze toename is echter ook beperkt en kan, mede door de aanwezigheid van voldoende passeer mogelijkheden (aanwezige parkeerstrook), veilig worden afgewikkeld op de Sint Jozeflaan. Met deze afweging zijn er geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk op de Sint Jozeflaan. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
8	Indiener geeft aan dat het effect door het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan voor de omgeving in het verkeersrapport onterecht niet is onderzocht en dat hier wel sprake van is omdat: - Al het landbouwverkeer dat nu gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan om via de Pelgrimslaan van en naar o.a. Smakt/Holthees en Maashees te reizen, zal zich over de St.Jozeflaan gaan begeven; - Al het zwaardere vrachtverkeer dat voor de omliggende agrarische bedrijven gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan zal de route via de st Jozeflaan nemen. - Er bevinden zich op de St. Jozeflaan geen trottoirs waardoor er geen scheiding is tussen wandelaars en (zwaarder) verkeer; - De overweg Loobeeek zal aangepast worden om het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken wat de komst van zwaarder verkeer over de St. Jozeflaan alleen maar meer mogelijk maakt.	In het achtergrondrapport Verkeer zijn de mogelijke verkeerseffecten onderzocht als gevolg van de afwaardering van de overweg Pelgrimslaan. In hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord zijn deze effecten (waaronder de effecten voor het omrijden via de Sint Jozeflaan en Loobeeek door vrachtverkeer) nader toegelicht.

9	Indiener geeft aan dat het onderzoek aangeeft dat het effect voor de bereikbaarheid marginaal is omdat maar 750 meter omgereden hoeft te worden. Dit is volgens indiener onterecht omdat een toename van 1450 extra motorvoertuigen per week met de daarbij behorende trillingen, geluidoverlast en verkeersveiligheid op de st Jozeflaan een substantieel effect heeft.	De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg. Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De maximale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is per rit ca 1,5 km, de extra reistijd bedraagt daarmee 3 minuten (bron: Google Maps). Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Met deze omrijdroute wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer geborgd. Voor de beantwoording van de effecten voor geluid en trillingen wordt verwezen naar de antwoorden op de zienswijzepunten hiervoor en naar hoofdstuk 2.2. van de Nota van Antwoord.
10	Indiener verzoekt de vergunning voor de opwaardering van de Maaslijn niet te verlenen, dan wel voorschriften aan de vergunning te verbinden om extra overlast en schade te voorkomen.	Verwijzend naar de antwoorden op de overige zienswijzepunten in deze zienswijze, is er geen reden om het PIP niet vast te stellen. Overigens worden er in het kader van het project diverse mitigerende maatregelen getroffen om overlast en aantasting van de omgeving te voorkomen. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan geluid- en trillingenmaatregelen, alsmede mitigerende maatregelen voor landschap en ecologie.
11	Indiener geeft aan dat als toch besloten wordt vergunning voor de Maaslijn te verlenen er een nulmeting gedaan moet worden naar trillingen en geluid. Tevens dienen deze metingen uitgevoerd te worden na realisering van de Maaslijn om mogelijk maatregelen voor reductie bespreekbaar te maken.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Voor geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waarden waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 en 2.4.3 in het algemene deel van de Nota van Antwoord staat een uitgebreide toelichting over 0-metingen op het gebied van trillingen en geluid.

12	Indiener geeft aan dat in het geluidrapport de effecten naar wegverkeerlawaaï op de st. Jozefweg als gevolg van de sluiting van de overweg Pelgrimslaan ten onrechte niet is onderzocht.	Uit de cijfers van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg blijkt dat er een verwachte toename van 8% meer gemotoriseerd verkeer (90 extra motorvoertuigen op een totaal van 1.100) is. Deze toename in intensiteit op St. Jozeflaan bedraagt in de projectsituatie (na opwaardering van de Maaslijn) minder dan 40%. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is er sprake van een reconstructie er sprake is van een uitstralingseffect van 2 dB als gevolg van een verkeerstoename. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer. De omrijdbewegingen veroorzaken een totale verkeerstoename van maximaal 10%. Op de Loobek is de toename hoger. Op het traject tussen de overweg en de kruising met de Pelgrimslaan bevinden zich echter geen woningen. Woningen bevinden zich aan de st Jozeflaan (verkeerstoename van 10%) en aan de Pelgrimslaan (geen verkeerstoename). Wegens het hiervoor genoemde is geen sprake van een reconstructie op gronde van de Wgh. Om deze rede is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.
13	Indiener eist een taxatie van diens onroerend goed zodat de huidige waarde bepaald kan worden in geval van planschade.	Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Dit is alleen het geval als sprake is van vermogensschade. Taxatie vindt dan plaats op grond van artikel 5 van de planschadeverordening Limburg. Zie hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord voor een uitgebreide toelichting op de planschadeprocedure.

DOC-00157683

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat de veilige periode van werken opgenomen in het mitigatieplan moet worden gewijzigd en stelt voor om voor de bruine eikenpage een hele periode toe te passen waarbij het project wordt uitgevoerd onder ecologische begeleiding. Indiener wijst erop dat de bruine eikenpage bijna uitsluitend in juni wordt waargenomen en dat de waarnemingsronden van het veldonderzoek hier slechts één keer mee samenvalt. De zekerheid dat de soort aan- of afwezig is kan volgens indiener dan ook niet onderschreven worden. Ook stelt indiener dat er een leemte in kennis moet worden vermeld daar de soort een verborgen leefwijze kent. Er zijn volgens indiener dan ook meer bedreigingen en kansen dan in het rapport worden behandeld. Indiener noemt dat de kenmerken in aanleg, structuur en beheer van de Maasspoorlijn specifiek zou kunnen zorgen voor een goed leefklimaat voor de bruine eikenpage. Indiener stelt dan ook dat het hele tracé als potentieel leefgebied en verbindingzone gekoesterd moet worden.	Wij erkennen de leemte in kennis (verspreiding bruine eikenpage en kleine kans op waarnemen) en acteren daarop door mitigerende maatregelen, en zo nodig compenserende maatregelen toe te passen. Dit betekent dat op alle plekken met grondverzet en op alle plekken waar funderingen voor bovenleidingsportalen worden geplaatst binnen mogelijk leefgebied (locaties met een bosrand), wordt gekeken of er jonge eikjes voorkomen. Geschikt leefgebied zijn plekken met opslag van jonge zomereiken. Dit wordt toegevoegd aan het Achtergrondrapport Natuur. Maatregelen worden tevens opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan waarin maatregelen verder zijn uitgewerkt. Ook in het activiteitenplan voor de Wnb ontheffingsaanvraag wordt de leemte in kennis erkent. Locaties met geschikt leefgebied en/of met bekende waarnemingen van bruine eikenpage zijn in ieder geval: 1. Tussen station Mook-Molenhoek en overweg Groesbeekseweg; 2. Tussen station Vierlingsbeek en Holthees is de spoorberm met bijbehorende bosrand geschikt als leefgebied. Op dit traject vinden werkzaamheden plaats; 3. Langs het spoor in N2000- gebied Boschhuizerbergen is een populatie bruine eikenpage aanwezig. Werkzaamheden betreffen hier enkel het plaatsen van bovenleidingsportalen; 4. Spoorboog Tienray wordt als geschikt leefgebied ingeschat. Hier worden met name afwateringsgreppels gegraven en is minder raakvlak met eventueel aanwezige vlinders doordat waardplanten en nectarplanten zich verder van het spoor bevinden dan waar de werkzaamheden plaatsvinden; 5. Ten noorden van de overweg Meerlosebaan (Grubbenvorst) zijn waarnemingen bekend. Hier worden enkel bovenleidingsportalen geplaatst; 6. Ten zuiden van de overweg Meerlosebaan (Kaldenbroek) zijn waarnemingen bekend. Hier wordt een deel van het oostelijk talud vergraven en verstevigd.

2	Indiener stelt dat ProRail heeft toegezegd het leefgebied van de bruine eikenpage bovenwettelijk te verbeteren. Hierin wordt niet voorzien. Indiener stelt dat gezien het nomadische karakter van de soort, en dat diens leefgebied vaak verloren gaat, het van belang is de ontwikkeling van dit leefgebied op te nemen in het PIP.	In het achtergronddocument staat dat negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden niet kunnen worden uitgesloten. Ondanks dat bruine eikenpages niet zijn waargenomen tijdens het nader onderzoek, wordt het verstandig geacht om rekening te houden met aanwezigheid van leefgebied en ei-afzet plaatsen van bruine eikenpage. Dit wordt aangevuld in het Achtergrondrapport Natuur met 1) het noemen van enkele concrete locaties waar bruine eikenpage kan worden verwacht (locaties zijn benoemd in de reactie bij zienswijze nummer 3 (betreft dezelfde indiener), en 2) met de maatregel dat alle jonge eikjes langs de hele Maaslijn worden aangewezen als potentieel leefgebied. Dit betekent dat op alle plekken met grondverzet en op alle plekken waar funderingen voor bovenleidingsportalen worden geplaatst binnen mogelijk leefgebied (locaties met een bosrand), wordt gekeken of er jonge eikjes voorkomen. Op al deze locaties worden bij aanwezigheid van jonge eiken en aantreffen van bruine eikenpage mitigerende maatregelen, en zo nodig compenserende maatregelen, genomen. Dit wordt toegevoegd aan het Achtergrondrapport Natuur. Verder erkennen wij dat extra (bovenwettelijke) maatregelen ten behoeve van de bruine eikenpage mogelijk zijn. Het Limburgs Landschap heeft een aantal suggesties hoe dit, zonder hoge kosten, ingepast kan worden. Een voorbeeld is de aanplant van sporkehout bij het onderstation Vierlingsbeek. Ook kunnen maatregelen voor het meer open houden van de bosrand gecombineerd worden met het kappen van OVS bomen. Deze extra maatregelen worden nader afgestemd met ProRail en de provincie Limburg en worden mogelijk als contracteis opgenomen richting de aannemer.
---	---	---

3	Indiener verzoekt te erkennen dat er kennis mist over de verspreiding van bruine eikenpages en vraagt te erkennen dat tracé Maaslijn als een verspreidingscorridor functioneert voor de soort. Hierom verzoekt indiener alle jonge eikjes aan te wijzen als potentieel leefgebied. Indiener wijst erop dat de bruine eikenpage bijna uitsluitend in juni wordt waargenomen en dat de waarnemingsronden van het veldonderzoek hier slechts één keer mee samenvalt. De zekerheid dat de soort aan- of afwezig is kan volgens indiener dan ook niet onderschreven worden. Ook stelt indiener dat er een leemte in kennis moet worden vermeld daar de soort een verborgen leefwijze kent. Er zijn volgens indiener dan ook meer bedreigingen en kansen dan in het rapport worden behandeld. Indiener noemt dat de kenmerken in aanleg, structuur en beheer van de Maasspoorlijn specifiek zou kunnen zorgen voor een goed leefklimaat voor de bruine eikenpage. Indiener stelt dan ook dat het hele tracé als potentieel leefgebied en verbindingzone gekoesterd moet worden.	De verspreiding van bruine eikenpages is de laatste jaren goed gedocumenteerd door de Vlinderstichting (Wynhoff & Veling, 2020). Deze waarnemingen zijn in het achtergronddocument 'natuur, ecologisch onderzoek' verder aangevuld met waarnemingen uit de NDFF en eigen onderzoek rondes. In het achtergronddocument staat dat negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden niet kunnen worden uitgesloten. Ondanks dat bruine eikenpages niet zijn waargenomen tijdens het nader onderzoek, wordt het verstandig geacht om rekening te houden met aanwezigheid van leefgebied en ei-afzet plaatsen van bruine eikenpage. Dit wordt aangevuld in het Achtergrondrapport Natuur met 1) het noemen van enkele concrete locaties waar bruine eikenpage kan worden verwacht (locaties zijn benoemd in de reactie bij zienswijze nummer 3. Gezien het om dezelfde indiener gaat niet nodig nog een keer te benoemen?), en 2) met de maatregel dat alle jonge eikjes langs de hele Maaslijn worden aangewezen als potentieel leefgebied. Dit betekent dat op alle plekken met grondverzet en op alle plekken waar funderingen voor bovenleidingsportalen worden geplaatst binnen mogelijk leefgebied (locaties met een bosrand), wordt gekeken of er jonge eikjes voorkomen. Op al deze locaties worden bij aanwezigheid van jonge eiken en aantreffen van bruine eikenpage mitigerende maatregelen, en zo nodig compenserende maatregelen, genomen. Dit wordt toegevoegd aan het Achtergrondrapport Natuur.
4	Indiener heeft een bijlage meegestuurd waarin tekstvoorstellen worden gedaan voor het Achtergrondrapport Natuur	Er heeft naar aanleiding van deze ingediende zienswijze nader overleg plaatsgevonden met het Limburgs Landschap. In dit nader overleg is teruggekoppeld op welke wijze de ingediende tekstvoorstellen zijn verwerkt.

DOC-00157558, DOC-00157562		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener mist een onderbouwing met een afweging van alle alternatieven voor de sluiting van de Pelgrimslaan, waarbij het onderdeel leefbaarheid en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de omliggende wegen onderdeel uitmaakt van de afweging.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangsituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord
2	Indiener noemt dat als gevolg van de frequentieverhoging de kans op een aanrijding groter zou worden. Er is verzuimd om de oplossing in het ontruimingsprobleem te zoeken en om een totaalplan van de verkeerstechnische en veiligheid technische effecten op de omliggende wegen in beeld te krijgen.	Zie voor de beantwoording van dit punt het voorgaande antwoord en hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener benoemt dat het ontwerp Inpassingsplan in strijd is met de Toetssteen openbare orde van de gemeente Venray. Uitgangspunt daarbij is dat wegen niet worden afgesloten zonder een totaalplan voor de verkeerscirculatie en er geen andere maatregelen mogelijk zijn.	Op basis van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt verwacht dat deze verkeersintensiteit op ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal komt te liggen. Hiermee ligt de intensiteit ruim onder de landelijke richtlijn en de uitgangspunten van de Toetssteen van de gemeente Venray. Het ASVV 2012 heeft richtlijnen gesteld aan de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Ook gemeente Venray heeft richtlijnen gesteld aan de ontwerpelementen van een erftoegangsweg. Deze richtlijnen geven aan dat er minimaal een trottoir aanwezig is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetssteen en het ASVV is echter alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe situaties. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

4	Volgens de indiener is het effect op de verkeersveiligheid op de St. Jozeflaan groter dan een marginaal effect. Dit komt door het landbouwverkeer en zwaardere (vracht)verkeer om moet rijden over de St. Jozeflaan.	In het achtergrondrapport Verkeer zijn de effecten op de verkeersveiligheid onderzocht. Gezien de geringe omvang van de omrijdbewegingen en de aanwezige bestaande uitwijkmogelijkheden op de St Jozeflaan is een verkeersveilige afwikkeling in de bestaande situatie mogelijk. Zie voor een verdere toelichting de antwoorden hiervoor en hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
5	Er bevinden zich geen trottoirs op de St.Jozeflaan waardoor er geen scheiding is tussen gemotoriseerd verkeer en wandelaars. Hierdoor neemt het veiligheidsrisico op de St. Jozeflaan enorm toe.	Het ASVV 2012 heeft richtlijnen gesteld aan de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Ook gemeente Venray heeft richtlijnen gesteld aan de ontwerpelementen van een erftoegangsweg. Deze richtlijnen geven aan dat er minimaal een trottoir aanwezig is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetssteen en het ASVV is echter alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe situaties. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename (8%) van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. De toename zal deels ook een toename van zwaar verkeer zijn. Deze toename is echter ook beperkt en kan, mede door de aanwezigheid van voldoende passeer mogelijkheden (aanwezige parkeerstrook), veilig worden afgewikkeld op de Sint Jozeflaan. Met deze afweging zijn er geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk op de Sint Jozeflaan. In hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de verkeerssituatie op de Sint Jozeflaan.
6	De overweg Loobeek zal aangepast worden om zo het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken. Dit maakt de komst van zwaarder verkeer over de St. Jozeflaan en de Loobeek meer mogelijk. Indiener beweert bovendien dat er dan een verkeersonveilige situatie op de kruising Loobeek/ Pelgrimslaan ontstaat. Het is vervolgens niet duidelijk welke (mitigerende) maatregelen gehanteerd kunnen worden om de verkeersveiligheid te behouden.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan heeft inderdaad als gevolg dat in de toekomstige situatie meer verkeer richting de Pelgrimslaan om moet rijden via de Loobeek. De bochtstraal (binnenste straal is R=8m) van het kruispunt Loobeek – Sint Jozeflaan is geschikt voor een trekker-oplegger (conform het CROW). Er wordt nog nader onderzocht of de bocht Pelgrimslaan/Loobeek verruimd moet worden dit in samenhang met het onderzoek naar de passeermogelijkheden op de Pelgrimslaan. Mocht in de praktijk blijken dat er bermschade ontstaat, dan zal in overleg met de gemeente Venray gezocht worden naar een passende oplossing. Denk hierbij aan het toepassen van bochtverbreding middels grasbetontegels.

7	Het rapport doet de aanname dat er sprake is van beperkt gemotoriseerd verkeer. Indiener vraagt zich af waar dit op gebaseerd is en of er ter plaatse metingen verricht zijn van verkeersbewegingen gespecificeerd naar licht, midden en zwaar verkeer.	Om de verkeersintensiteiten in planstudies te voorspellen is het gebruikelijk om verkeersmodellen te gebruiken. Verkeersmodellen zijn deels gebaseerd op metingen. We hebben hierbij gebruik gemaakt van verkeersmodel Noord-Limburg 2018 met prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord Limburg. Het verkeersmodel maakt alleen onderscheid in personenauto's en vrachtverkeer (licht vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer). Het aandeel vrachtverkeer is voor de Pelgrimsaan 3% en Loobek 5%. De Sint Jozeflaan kent een percentage van max. 10% vrachtverkeer in 2030. Er zijn geen actuele verkeertellingen beschikbaar.
8	De verhoging van het aantal verkeersbewegingen gemotoriseerd verkeer wordt volgens de indiener substantieel verhoogd door de sluiting van de Pelgrimsaan én de aanpassing van de overweg Loobek om diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken. Indiener verzoekt om specifiek te kijken naar de effecten van de toename van zwaar gemotoriseerd verkeer over de St. Jozeflaan, Pelgrimsaan en Loobek en de effecten hiervan op trillings- en geluidshinder, verkeersveiligheid en het woongenot.	In het trillingsonderzoek zijn uitsluitend de trillingen van treinverkeer beschreven (en de cumulatie van die trillingen met de trillingen van wegverkeer) omdat het project nergens leidt tot significant andere trillingen als gevolg van wegverkeer. De trillingen van wegverkeer aan de Sint Jozeflaan zijn daarom niet nader beschouwd. Ten eerste wordt er bij trillingen gekeken naar zowel de maximaal optredende trillingssterkte voor de kans op trillingsschade als de gemiddelde trillingssterkte. Daarnaast geldt voor de maximaal optredende trillingssterkte dat de zwaarte van de voertuigen, de staat van het wegdek (drempels, putten, andere oneffenheden), de afstand tussen voertuig en gebouw, de staat van de bebouwing en de bodem bepalende parameters zijn. Verkeersintensiteit is geen maatgevende parameter voor het bepalen van maximale trillingssterkte. Voor zowel de Pelgrimsaan als de St. Jozeflaan geldt dat er geen wijzigingen plaatsvinden in een van die parameters. Ook in de huidige situatie is er al sprake van zwaar verkeer op beide wegen. Het maximaal optredende trillingsniveau wijzigt daardoor niet, en daarmee ook de kans op trillingsschade of trillingshinder niet. Verder geldt dat de gemiddelde trillingssterkte wel kan toenemen. Gezien de afstand van de panden tot de weg is alleen lokaal rond drempels (St. Jozeflaan) of oneffenheden mogelijk sprake van licht voelbare trillingen. Dat is in de huidige situatie ook al zo, omdat het verkeersaanbod (type voertuigen) niet wijzigt, maar uitsluitend het aantal voertuigen. Door het vervoersaanbod van 90 voertuigen per etmaal (zie verkeersonderzoek) zal de gemiddelde trillingssterkte echter ruim lager zijn dan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn (de nationale richtlijn voor trillingshinder).

9	Indiener heeft een alternatieve oplossing gevonden. De snelheid ter plekke van de overweg is reeds teruggebracht tot 30 km/u. Bovendien zou de wijziging van de voorrangssituatie zorgen voor het oplossen van het ontruimingsprobleem en verlaagde drempels zorgen voor meer veiligheid in Smakt en Holthees. Daarnaast oppert indiener de mogelijkheid om de overweg wel open te houden voor gemotoriseerd vervoer en enkel te sluiten voor vrachtverkeer.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord
10	Indiener benoemt dat er in 2017 een petitie is aangeleverd aan Prorail om de overweg open te houden. Vervolgens is er niets vernomen vanuit Prorail en de indiener is verbaasd dat dit ontwerp inpassingsplan er opeens ligt.	Met dorpsraad Smakt Holthees en bewoners hebben meerdere informatiebijeenkomsten tussen 2015 t/m 2021 plaatsgevonden over het project. Tussen medio 2017 en 2019 heeft het project stilgelegen als gevolg van een budget tekort. Hierdoor heeft in die periode vanuit het project geen/weinig communicatie naar omgeving plaatsgevonden. Na de doorstart medio 2019 is in 2020 ook de communicatie weer gestart richting de gemeenschap Smakt-Holthees weer gestart. In oktober 2020 heeft met de dorpsraad Smakt-Holthees overleg plaatsgevonden over het project, de scope en de planning voor onder andere OPIP/MER. Vervolgens heeft in februari 2021 met een aantal bewoners een overleg plaatsgevonden, waarin tevens dezelfde informatie is gedeeld.
11	Indiener is verbaasd dat er bij slechts 17 woningen trillingsmetingen zijn uitgevoerd, terwijl een groot deel van de woningen in Smakt op zeer korte afstand van het spoor liggen. Indiener vraagt zich af waarom er niet in ieder dorp een trillingsmeting is gedaan. Dit is een onvolkomenheid in het ontwerp inpassingsplan.	Langs het gehele tracé van de Maaslijn zijn 21 referentiemetingen verricht, waarbij de locaties gekozen zijn op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen en een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel zijn de trillingen in alle woningen langs het tracé berekend. Voor niet-gemeten woningen is daarbij worst-case (conservatief) gerekend. Het toevoegen van meer referentiemetingen leidt door het gebruik van dit rekenmodel niet tot een significant betrouwbaarder eindresultaat, ook omdat de metingen in Cuijk, gezien de vergelijkbare bodemopbouw (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), tevens representatief zijn voor de situatie in Smakt. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Smakt, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen.

12	Indiener stelt dat er geen rekening is gehouden met cumulatieve trillingen van spoor- en wegverkeer. De kans dat er scheurvorming in het pand ontstaat a.g.v. zwaardere treinen is reëel en de onzekerheden worden in het huidige rapport niet weggenomen. Dorpsraad Smakt-Holthees heeft aangegeven dat er reeds trillingshinder is a.g.v. de spoorlijn en dit zal door de toename van het aantal treinen nog verder toenemen.	Cumulatie van spoor- en wegverkeer wordt in het achtergrondrapport trillingen beschreven in paragraaf 6.2.3. Cumulatie treedt vooral op als sprake is van gelijktijdige passage van weg- en spoorverkeer, met vergelijkbare trillingen. De kans op gelijktijdige passages is klein (goederentreinen rijden in de nacht, met vrijwel geen zwaar wegverkeer). Bovendien verschillen de trillingen van spoor- en wegverkeer sterk qua frequenties en niveau. Daardoor zal cumulatie niet optreden. T.a.v. trillingshinder en trillingsschade geldt dat uit het trillingsonderzoek blijkt dat de trillingen in Smakt en Holthees niet significant toenemen, en dat ook in de toekomstige situatie goederentreinen maatgevend zijn. Voor deze goederentreinen verandert er niets, afgezien van een lichte afname van de rijsnelheid (waardoor de trillingen eerder iets zullen afnemen), en een toename van het aantal treinen. De maximale trillingen, die bepalend zijn voor de kans op schade, zullen daarom niet toenemen als gevolg van het project. Verder blijkt uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen dat in alle woningen in Smakt en Holthees wordt voldaan aan het beoordelingskader voor zowel trillingshinder (de Bts) als trillingsschade (de SBR A-richtlijn). Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
13	Indiener stelt dat het onjuist is dat alle benodigde elektriciteit uit windenergie wordt gehaald. De treinen rijden niet enkel wanneer de wind waait en er zijn nog geen opslagmogelijkheden.	Zowel de elektriciteit waar treinen op rijden als de elektra die ProRail apart inkoopt, is duurzaam en is volledig afkomstig uit Nederlandse wind. Dit wordt geborgd door de aankoop van garanties van oorsprong (GvO's). Hetgeen ook een eis is van de CO2-prestatieladden, waar ProRail niveau 5 heeft. Deze ladder wordt middels een audit periodiek gecontroleerd.
14	Indiener mist in het overzicht van de autonome ontwikkelingen de ontwikkelingen die een cumulatief effect hebben. Dit betreft het luchthavenbesluit militaire vliegbasis De Peel(in procedure); dorp Smakt ligt in de vliegfunnel van vliegbasis De Peel, hetgeen voor een enorme geluidsbelasting gaat zorgen in combinatie met de reeds hoge geluidsbelasting van de A73 en de Maaslijn. Ook de uitbreiding Industrierrein De Spurkt zal vanwege ligging t.o.v. Holthees en de St Jozeflaan voor een toename van vrachtverkeer en derhalve extra geluidsbelasting leiden. Het cumulatieve geluids niveau aan de St. Jozeflaan in Holthees en Smakt, Pelgrimsaan en Loobek in Smakt zal nog verder stijgen boven 63Db.	Om de geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport Geluid. In het geluidsonderzoek wordt als eerste stap in onderzocht of door het project geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Als dit niet het geval is dan is vervolgonderzoek, zoals onderzoek naar cumulatie, niet noodzakelijk. Over de gehele Maaslijn worden de geluidproductieplafonds, deels na het nemen van maatregelen, niet overschreden. Geluidproductieplafonds behoeven dan ook niet aangepast te worden. Een cumulatieonderzoek op grond van Wm artikel 11.33 lid 6 is dan ook niet noodzakelijk. Voor meer informatie over het wettelijk kader van cumulatieonderzoek wordt verwezen naar Hoofdstuk I.4.5 van Bijlage 1 van het achtergrondrapport Geluid.

15	Indiener stelt dat de veranderingen van treintype en de daarbij behorende verandering in het spectrum van geluid niet is meegenomen. Elektrische treinen veroorzaken meer hoge tonen en verder is de geplande verhoging van de snelheid van de treinen niet meegenomen.	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. Ook de snelheidsverhoging van treinen is als uitgangspunt meegenomen in het geluidonderzoek. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het geluidonderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid. Berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De hierin beschreven methode bevat berekeningen per oktaafband. Er is daarmee rekening gehouden met het spectrum van het geluid.
16	Indiener stelt dat het project zal zorgen voor een negatief effect op landschap en cultuurhistorie. Pilaren en bovenleidingen worden zichtbaar. Het landschap in Smakt zal daardoor veranderen en dit leidt tot horizonvervuiling.	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
17	De weg Pelgrimslaan -via de overweg- Sint Jozeflaan is een historische weg. Bij afsluiting van deze overweg zal deze historische voorgoed worden afgekap. Dit is niet meegenomen in het ontwerp Inpassingsplan.	De overweg Pelgrimslaan wordt in het kader van de opwaardering Maaslijn aangepast. De overweg wordt afgewaardeerd. Dit betekent dat de overweg niet meer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer (personenauto's, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen). Wel blijft de overweg toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, brommers en scooters). Hiermee blijft de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers ongewijzigd, blijven historische wegcontouren bestaan.
18	Indiener noemt dat het niet geborgd wordt dat er geen toename zal zijn van straling en/of zwervestroom ter plekke van huizen in Smakt die dicht op het spoor liggen. Dit heeft een negatief effect op de gezondheid.	Het effect van statische magneetvelden op mensen en dieren is uitgebreid wetenschappelijk onderzocht. Uit deze wetenschappelijke onderzoeken blijkt dat er geen schadelijke (onomkeerbare) gezondheidseffecten optreden. Er is in sommige situaties weliswaar een kans op gezondheidseffecten die als hinderlijk kunnen worden beschouwd, zoals draaiduizeligheid en misselijkheid, maar onderzoek (Mensen en EMC, deel 1: d.c. algemene bevolking. Rapportnummer: C24-TMI-KA-2000039, 17 juli 2020 – Versie 2.0) toont aan dat de grenswaarden voor deze hinderlijke gezondheidseffecten, met ruime marge, niet worden overschreden in een spoorwgomgeving voor de algemene bevolking. Gezondheidsrisico's ten gevolge van statische magneetvelden zijn hierdoor niet aanwezig.

19	Indiener noemt dat het geluidsonderzoek voor het MER enkel is gericht op het bepalen van de geluidseffecten t.g.v. spoorweggeluid. Indiener beweert verder dat er in het geluidsonderzoek geen rekening is gehouden met alle toekomstige reeds vergevorderde ruimtelijke ontwikkelingen met een grote impact op de leefbaarheid in het dorpsgemeenschap. De afweging van belangen is onvoldoende geweest.	In het MER is rekening gehouden met concrete autonome ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn opgenomen in tabel 5-2 van het MER. Bij het bepalen van het aantal gehinderden ten behoeve van het MER is met deze toekomstige woningbouwlocaties rekening gehouden. In het geluidsonderzoek is een onderzoek naar cumulatie ter plaatse wettelijk niet noodzakelijk, dit is alleen het geval als met maatregelen niet aan de toetswaarde op woningniveau kan worden voldaan - wat hier niet het geval is. Voor meer informatie over het wettelijk kader van cumulatietoetsing wordt verwezen naar Hoofdstuk 1.4.5 van Bijlage 1 van het achtergrondrapport Geluid.
20	Indiener verwacht zowel schade aan onroerend goed door toename trillingen als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
21	Indiener verwacht verminder woongenot door toename trillingen en geluidshinder en horizonvervuiling.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
22	Indiener verwacht gezondheidsrisico i.v.m. meer geluidshinder en daardoor beperking van ventilatie van woningen en een toename van verstoorde nachtrust.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Smakt wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt.

23	Indiener verwacht omrijdschade voor inwoners en bedrijven uit Holthees en Smakt.	De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg. Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
24	Indiener verwacht waardevermindering van woningen en bedrijven als gevolg van horizonvervuiling.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
25	Indiener verwacht een toename van ondergrondse spanningsvelden (zwerfstromen) bij diverse woningen in Smakt en Holthees die zeer kort op de spoorlijn zijn gelegen.	Zie voor de beantwoording van dit zienswijzepunt de beantwoording over straling en magnetische velden hiervoor.
26	Indiener verwacht aantasting van de sociale cohesie Smakt grenzend aan Holthees, zonder dat alle alternatieven zijn afgewogen en waarbij leefbaarheid is meegenomen tussen de dorpen Holthees en Smakt als gevolg van de sluiting van de spoorwegovergang in de kern.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk geacht door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en voetgangers blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open, waarmee sociale afsluiting voorkomen wordt. Zie voor een nadere toelichting over deze alternatieven hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

27	Indiener verzoekt een 0-meting van de trillingen alsmede van geluid van alle woningen en gebouwen van de gevolmachtigde woonachtig in Smakt.	De nulsituatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen, Bijlage VIII. T.a.v. trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen t.g.v. spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een nulmeting ook voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ten aanzien van geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's) waarbij referentiepunten worden gebruikt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waarden waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Zie voor meer informatie over 0-meting voor geluid hoofdstuk 2.4.3 van de Nota van Antwoord
28	Indiener verzoekt een gesimuleerde meting van de referentiesituatie in 2030 met gesimuleerd gewicht en snelheid van de trein ter hoogte van Smakt en Holthees.	De geluidsberekeningen die in het geluidsonderzoek zijn opgenomen zijn uitgevoerd conform de wettelijk geldende geluidmodellen en rekenmethodes. De berekeningen zijn gebaseerd op uitgangspunten zoals het treintypen en snelheden (snelheidsprofielen zoals optrek- en remcurves). Zie hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord voor meer informatie over het geluidonderzoek en de gehanteerde uitgangspunten.
29	Indiener verzoekt een verkeersmeting op de Pelgrimslaan, Looboek, Sint Jozeflaan en de overweg Pelgrimslaan om de daadwerkelijke omvang te bepalen in plaats van schattingen.	Om de verkeersintensiteiten in planstudies te voorspellen is het gebruikelijk om verkeersmodellen te gebruiken. Verkeersmodellen zijn deels gebaseerd op metingen. We hebben hierbij gebruik gemaakt van verkeersmodel Noord-Limburg 2018 met prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord Limburg. Er zijn geen actuele verkeertellingen beschikbaar.

30	Indiener verzoekt om de mogelijkheden omtrent verkeersveiligheid van de spoorwegovergang Pelgrimslaan samen met de gemeente Venray, Prorail en in overleg met de bewoners, te bekijken.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
31	Indiener doet een beroep op omgevingsparticipatie met betrekking tot geluid- en trillingdempende maatregelen welke voor de woningen in Holthees-Smakt van toepassing zouden kunnen zijn; waaronder maatregelen aan het spoor zelf, transparant geluidsscherm max 1 meter hoog, gevelisolatie etc.	Voor de beantwoording over het trillingsonderzoek en geluidonderzoek wordt verwezen naar de antwoorden hiervoor. Ter hoogte van Smakt zijn geen trillingsmaatregelen en geluidmaatregelen noodzakelijk. Zie hoofdstuk 2.3 en 2.4 van de Nota van Antwoord voor meer informatie over deze onderzoeken.
32	Indiener verzoekt een onafhankelijke taxatie van het onroerend goed van gevolmachtigden uit Smakt.	Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Zie voor een nadere toelichting over planschade hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord
33	Indiener verzoekt de bovenleidingen en pilaren uit het zicht te nemen met aanplant van bomen, hetgeen de biodiversiteit verhoogt en CO2 en fijnstof uit de treinen opneemt.	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
34	Indiener is verbaasd dat er in onderdeel 4.4. van de MER opgemerkt wordt dat het huidige project een eerste stap vormt naar realisatie van de toekomstige spoorverdubbeling over de volledige lengte van het spoor op langere termijn. En vraagt zich af waarom dit, in het kader van transparantie, nog niet eerder ter sprake is geweest?	Het klopt dat de uiteindelijke ambitie is om een sneltreinverbinding te creëren tussen Nijmegen en Roermond. Daarvoor is te zijner tijd meer dubbelspoor nodig en dit project anticipeert daarop. Het PIP voorziet echter niet in een volledige spoorverdubbeling maar enkel in de extra sporen die nu met de Opwaardering van de Maaslijn zijn voorzien.

DOC-00157678		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat veranderingen aan het spoor een groot effect hebben op de woon- en leefomgeving. Er komen naar inziens van indiener meer goederentreinen, vooral 's nachts. De geluidsbelasting zal met 1 tot 3 dB toenemen. Ook bestaat de zorg dat de woon- en leefomgeving verstoord wordt door langere en frequenter treinen.	In het geluidonderzoek is berekend of de geluidproductieplafonds door de opwaardering van de Maaslijn worden overschreden. Uit dit onderzoek is gebleken dat op de referentiepunten (GPP) bij uw woning geen overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt. Bij uw woning neemt door het project het geluid met circa 3.0 dB toe ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). Omdat er geen sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds is nader onderzoek naar geluidmaatregelen voor dit project echter niet nodig. Ter hoogte van uw woning is dus sprake van een toename van geluid. Deze toename blijft echter binnen de normen.
2	Indiener geeft aan dat het uitzicht verminderd wordt door het plaatsen van portalen t.b.v. de bovenleidingen	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener vraagt zich of de mogelijkheid van het toepassen van waterstoftreinen is overwogen. Voor deze treinen is geen bovenleiding nodig en ze zijn net zo stil al elektrische treinen, aldus indiener.	Voor het opwaarderen van de Maaslijn zijn grote aanpassingen noodzakelijk aan de spoorinfrastructuur. Het inzetten van een waterstoftrein of elektrische trein is daarin niet bepalend. Ook voor het inzetten van waterstoftreinen zijn extra faciliteiten en spoortechnische aanpassingen noodzakelijk. Voor de planuitwerking van de Maaslijn is gekozen voor het elektrificeren van de spoorlijn. De tot nu toe aanwezige kennis en ervaringen over het inzetten van een waterstoftrein is te beperkt en daarmee is er een te groot risico om de gehele Maaslijn in te richten voor waterstoftreinen.

DOC-00157590

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verlangt nader onderzoek naar trillingen op de locatie van zijn/ haar zwembad gelegen op 180 meter afstand van het spoor en is bang voor schade (scheuringen). Indiener stelt dat het plan zonder mitigerende maatregelen alleen aanvaardbaar is als schade dankzij de toegenomen trillingen volledig valt uit te sluiten voor deze locatie.	In het achtergrondrapport trillingen zijn alle objecten binnen 200 meter van het spoor onderzocht (zie paragraaf 3.3). Daarbij is gekeken naar een kans op trillingsschade, trillingshinder en verstoring van trillingsgevoelige apparatuur. Het genoemde pand voldoet door de relatief grote afstand tot het spoor aan de grenswaarden voor al deze trillingsaspecten (schade, hinder en verstoring van gevoelige apparatuur). Zwembaden kennen geen verhoogde gevoeligheid voor trillingsschade als gevolg van treinverkeer (ten opzichte van andere objecten bestaande uit metselwerk en/of tegelwerk). Op een afstand van ruim 180 meter zijn de trillingen van de treinen ruim lager dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. De kans op trillingsschade is dan namelijk verwaarloosbaar. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener is van mening dat het niet nodig is om deze overweg alleen toegankelijk te maken voor langzaam verkeer. Indiener moet omrijden wanneer deze aanpassing doorgevoerd zal worden en dit heeft financiële gevolgen voor hem/ haar. Ook leidt het tot een toename van de reiskosten van het personeel.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en wandelaars blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

3	Indiener merkt op dat er niet is onderzocht of een minder vergaande maatregel dan het sluiten voor verkeer, hetzelfde resultaat kan bereiken voor de veiligheid bij de overweg bij Pelgrimslaan.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener vindt dat er een verkeerskundig onderzoek verricht had moeten worden. Vervolgens kan dan bepaald worden met welke aanpassingen een veilige overweg gerealiseerd kan worden. De huidige maatregel is buitenproportioneel en er had onderzoek moeten worden verricht naar een minder vergaand alternatief.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar het voorgaande antwoord t.a.v. het verkeerskundig onderzoek. De verkeerskundige effecten van de afwaardering zijn opgenomen in het Achtergrondrapport Verkeer. Voor meer informatie zie ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord

DOC-00159960		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1		
2	Indiener stelt dat sluiting van de Pelgrimslaan voor gemotoriseerd verkeer zou betekenen dat alleen uitvaarten te voet hier passeren, mensen die moeilijk te been zijn en gebruik moeten maken van een auto moeten omrijden en als zodanig dus niet in de stoet mee kunnen gaan. Indiener hoopt dat er toch mogelijkheden blijven om begrafenissen ook met auto's (b.v. lijkauto) rechtstreeks vanaf de kerk naar de begraafplaats te kunnen laten gaan.	We begrijpen uw zorgen ten aanzien van de bereikbaarheid van de begraafplaats en het meerijden in de rouwstoet. We zijn van mening dat het afwaarderen van deze overweg zal bijdragen aan de totale overweg- en verkeersveiligheid op de Pelgrimslaan. Het is niet mogelijk om een uitzondering te maken voor een rouwstoet (rouwauto en/of volgauto's). Vanzelfsprekend kunnen fietsers en voetgangers wel gebruik blijven maken van de kortste route via de overweg Pelgrimslaan.

DOC-00157567		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is het oneens met het afwaarderen van de spoorwegovergang aan de Pelgrimslaan. Dit zorgt voor een slechtere en verminderde bereikbaarheid van Smakt-Holthees. Indiener is van mening dat de overweg met aanpassingen open kan blijven en veiliger kan worden.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Doordat er in de toekomst meer treinen gaat rijden wordt dit risico nog groter. Vanuit de Maaslijn wordt dit knelpunt dus aangepakt. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km (3 minuten). Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en voetgangers blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open. Zie voor een nadere toelichting over de afwaardering van de overweg, de verkeerseffecten en mogelijke alternatieve oplossingen hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener voorziet meer trillingen als gevolg van de toename van het treinverkeer, de verhoging van de rijsnelheid, de inzet van zwaarder materieel en de eventuele realisering van nieuwe wissels. De indiener vreest daardoor schade aan hun woning die door de toename van de trillingen wordt veroorzaakt en willen die schade ook vergoed hebben.	De trillingen zullen niet significant toenemen als gevolg van het project, en voldoen ruimschoots aan het van toepassing zijnde beoordelingskader, de Bts (Beleidsregel trillinghinder spoor). Op een afstand van ruim 220 meter zullen de trillingen van zwaar wegverkeer bovendien hoger zijn dan die van treinverkeer, ook na realisatie van het project. Er zijn dan ook geen maatregelen nodig voor deze locatie.
3	Indiener vreest voor een waardedaling van de woning als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener voorziet een toename van het geluid door de toename van het treinverkeer, een verhoging van de rijsnelheid, de inzet van zwaarder materieel en de eventuele realisering van nieuwe wissels.	Om de geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. De in het geluidrapport opgenomen geluidberekeningen zijn gebaseerd op uitgangspunten zoals treinfrequentie, snelheidsverhoging en het nieuwe in te zetten treintype (FLIRT-R). Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat ter hoogte van indieners woning na opwaardering van de Maaslijn het geluid met circa 1.5 dB afneemt ten opzichte van 2019 (naleving 2019).

DOC-00157571		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat de inwoners, ondernemers en dorpsraad van Belfeld tijdig en volledig betrokken worden bij de aspecten van het project Maaslijn, op alle vlakken die leefbaarheid, gezondheid en veiligheid en ruimtelijke uitstraling van Belfeld raken.	In het kader van het OPIP en MER is de omgeving middels het beschikbaar stellen van een digitaal MER en telefonische gesprekken betrokken. Daarnaast neemt ProRail met eigenaren/rechthebbenden, die direct door het PIP worden geraakt, contact op. Deze gesprekken zijn inmiddels door ProRail opgestart en zullen gedurende de komende periode worden voortgezet.
2	Indiener heeft vragen over de resultaten van het trillingsonderzoek ter hoogte van Belfeld. Waar zijn de uitkomsten op gebaseerd, hoe weet men dit zeker terwijl de maatregelen voor het viaduct in Belfeld nog niet bekend zijn, en in welke mate is er rekening gehouden met extra persontreinen en extra goederenvervoer?	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de goederentreinen zowel in de huidige als in de toekomstige situatie qua trillingen maatgevend zijn. De trillingen van goederentreinen zullen niet significant wijzigen als gevolg van het project, er is alleen sprake van een lichte verhoging van de rijsnelheid (van ca. 90 naar ca. 95 km/h). Deze verhoging van de rijsnelheid leidt tot een lichte toename van de trillingen (zie Bijlage VI voor de gebruikte relaties en onderbouwing) van circa 5%. Het viaduct in Belfeld wordt niet aangepakt in dit project, er zijn dan ook geen maatregelen aan het viaduct opgenomen. Indien het viaduct wordt vernieuwd, dan zullen rond het viaduct de trillingen naar verwachting afnemen (uitgaand van vervangen van stalen viaduct door betonnen exemplaar). De gehanteerde aantallen treinen zijn opgenomen in Tabel 4 van het achtergrondrapport trillingen. Hier is te zien dat voor reizigerstreinen geen toename is voorzien, wel voor goederentreinen. Deze toename van het aantal treinen is dus meegenomen in de berekeningen, en is de belangrijkste oorzaak dat detrillingsintensiteit bij Markt 1 in Belfeld toeneemt van 0.05 naar 0.07.
3	Indiener geeft aan dat er de wens leeft onder inwoners en omwonenden om het noodviaduct bij Belfeld te vervangen. De brug is lelijk, lawaaiig en gevaarlijk. Door het toenemend aantal treinen, voornamelijk persontreinen, zal de overlast alleen maar toenemen.	Het viaduct in Belfeld is onderzocht op constructieve veiligheid, geluid en trillingshinder. De mogelijke effecten van het toenemend aantal treinen is hierin meegenomen. Er is geen noodzaak tot vervanging geconstateerd. Het viaduct in Belfeld wordt dan ook niet vervangen in dit project. Zie voor een nadere toelichting ook het antwoord bij het zienswijzepunt hieronder met betrekking tot een toelichting over geluid en trillingen.
4	Indiener geeft aan dat Belfeld slechts éénmaal voorkomt in de MER rapportage.	De effecten ter hoogte van Belfeld zijn in het MER in beeld gebracht. Op verschillende kaarten die ook in het digitale MER beschikbaar zijn gesteld zijn de effecten ter hoogte van Belfeld inzichtelijk gemaakt.

5	Indiener geeft aan dat het noodviaduct in Belfeld geluidsarmer en beter ogend moet worden, dan wel vervangen moet worden. Indiener geeft aan dat er in het onderzoek geen rekening is gehouden met klachten t.a.v. geluid en trillingen, ook is de totale situatie (waaronder verkeersveiligheid) niet meegenomen en is niet gekeken naar de bereikbaarheid en locatie van dit viaduct in het Belfeld. Dit viaduct is de enige doorgang. Indiener spreekt de wens uit dat deze situatie integraal moet worden aangepakt samen met gemeente, provincie, ProRail, het Rijk en inwoners van Belfeld.	De kunstwerken zijn technisch onderzocht op geschiktheid voor de nieuwe situatie, waarbij met name de sterkte van het bestaande kunstwerk is gecontroleerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen technische noodzaak is om het viaduct te vervangen. Op het gebied van geluid voldoet het spoorviaduct aan de wettelijke kaders. Voor dit project is getoetst of binnen de geldende geluidproductieplafonds (GPP's) wordt gebleven. Hierbij is in het geluidsmodel een extra brugtoeslag gehanteerd voor het rijden over het spoorviaduct Belfeld. Uit de geluidberekeningen blijkt dat ter hoogte van de brug binnen de geluidproductieplafonds wordt gebleven. Er is dus geen aanleiding vanuit geluid om het spoorviaduct te vervangen. Ook vanuit het perspectief van trillingen (hinder of schade) voldoet het viaduct aan de streef- en grenswaarden. Ten behoeve van het trillingsonderzoek zijn metingen uitgevoerd in een nabijgelegen woning. Daarnaast zijn de trillingen berekend voor alle omliggende woningen. In al deze woningen wordt voldaan aan de streef- en grenswaarden voor trillingshinder en trillingsschade.
6	Indiener vraagt zich af aan welke zijde een eventueel extra spoor (op lange termijn) en welke ingrepen, en nog gaan plaatsvinden. Inwoners dienen gecompenseerd en zo goed mogelijk begeleid te worden.	Ter hoogte van Belfeld is een eventueel toekomstig tweede spoor aan de oostzijde geprojecteerd. De ruimtereservering voor een mogelijk tweede spoor aan deze zijde is in de bestaande situatie al voor een groot deel aanwezig. Binnen het project opwaarderen Maaslijn is rekening gehouden met het ruimtebeslag van dit spoor door onder andere de posities van de bovenleidingsportalen zoveel mogelijk aan de westzijde van het spoor te situeren. De exacte ingrepen die nodig zouden zijn voor deze mogelijke toekomstige ontwikkeling zijn verder nog niet bekend en vallen buiten de scope van dit project. Als de toekomstige ontwikkeling voor het tweede spoor aan de orde is dan wordt hiervoor apart een planstudie procedure gevolgd. Hierover wordt de omgeving dan tijdig geïnformeerd.
7	Indiener geeft aan dat de portalen ten behoeve van de elektriciteitskabels goed moeten worden ingepast in de omgeving zodat er zo min mogelijk hinder en verlies van beeldkwaliteit optreedt.	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.

8	Indiener spreekt de wens uit om de historische spoortunnels Belfeld/Reuver en Tegelen/Steyl in hun oorspronkelijke karakter te laten door hier zoveel mogelijk rekening mee te houden tijdens de werkzaamheden in fase I.	De spoortunnel in Belfeld waar u op doelt betreft het kunstwerk ter hoogte van 'Op de Berg' en 'Onderstehofweg'. Dit kunstwerk is op het gebied van constructieve sterkte gecontroleerd. Resultaat is dat er geen constructieve aanpassingen aan het kunstwerk zelf uitgevoerd hoeven worden. Uit geotechnische berekeningen is wel gebleken dat het grondtalud direct naast het kunstwerk niet stabiel is in de nieuwe situatie. Hier zijn maatregelen voorzien in de vorm van extra grondwerk en het aanbrengen van een damwand. Het aanbrengen van de damwand heeft mogelijk een effect op het historische karakter van deze omgeving. Om deze reden zijn er in het Landschapsplan maatregelen toegevoegd om deze effecten te mitigeren. Deze maatregelen worden voor de uitvoering van het project nader uitgewerkt in Esthetische Eisen die worden meegegeven aan de aannemer. De spoortunnel in Tegelen/Steyl waar u op doelt betreft het kunstwerk "Kasteellaan / Middeltweg". Hier is eveneens de constructieve sterkte gecontroleerd. Hieruit blijkt dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Wel is er aan het noordwestelijke talud grondwerk voorzien, in verband met het verbeteren van de stabiliteit van de spoorbaan. Dit grondwerk heeft echter geen effect op het historisch karakter van dit kunstwerk.
9	Indiener geeft aan dat bij alle werkzaamheden maximaal rekening gehouden moet worden met de uitstraling van het oude stationsgebouw in Belfeld en dat de beeldkwaliteit van de directe omgeving maximaal behouden blijft.	Het monument in Belfeld is in beeld. In het Landschapsplan is aangegeven dat bij alle monumenten langs en in de nabijheid van het spoor rekening moet worden gehouden met de beeldkwaliteit rond de monumenten. Bovenleidingsmasten moeten zo worden geplaatst dat er geen of minimaal aantasting plaatsvindt aan de beeldkwaliteit rond het monument. Het Landschapsplan is kaderstellend voor de volgende fase (uitvoeringsfase). In de uitvoeringsfase worden de eisen uit het landschapsplan nader uitgewerkt in esthetische eisen voor de aannemer.

10	Indiener geeft aan dat het opwaarderen van de Maaslijn geen aanjager mag zijn voor extra goederenvervoer en ammoniaktransporten.	Het doel van het project opwaarderen Maaslijn is het verbeteren van de betrouwbaarheid, robuustheid en kwaliteit van de dienstregeling zodat het toenemend aantal reizigers beter opgevangen kan worden. Het faciliteren van extra goederenvervoer en ammoniaktransporten maakt geen deel uit van dit project. Voor het goederentreinverkeer wordt in zowel de referentiesituatie als de projectsituatie uitgegaan van autonome groei van goederentreinen. Deze autonome groei is in beide situaties gelijk. Dit wil zeggen dat het project Maaslijn geen toename van goederentreinen faciliteert, maar dat er ook zonder het project Maaslijn een kleine groei zal zijn van het aantal goederentreinen (zie ook tabel 5.4.2. in het onderzoeksrapport MER). Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen is vervoer over spoor één van de veiligste manieren van transport. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden strenge internationale en nationale eisen gesteld die de veiligheid van dit vervoer moeten garanderen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een balans vastgesteld tussen economische noodzaak van dit vervoer en de risico's voor de omgeving. Ten slotte wordt volledigheidshalve nog aangegeven dat in Nederland de wetgeving rond Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder meer het spoor limiteert. Het project opwaardering Maaslijn heeft hier zoals hierboven aangegeven geen invloed op.
11	Indiener geeft aan dat bij de werkzaamheden voorgesorteerd dient te worden op het eventueel inpassen van een treinhalt op de (middel)lange termijn. Betreft hier stations Greenport-Grubbenvorst en Belfeld.	Bij het opstellen van het ontwerp is rekening gehouden met het feit dat infrastructurele wijzigingen op enkelsporige gedeelten een eventuele spoorverdubbeling, en de komst van een extra treinhalt, in de toekomst niet beperkt. Ook bij de plaatsing van bovenleidingpalen, relaiskasten, kabeltracés en dergelijke is hiermee rekening gehouden.
12	Indiener is van mening dat er maximaal rekening gehouden moet worden met de groene waarden (blauwgroen mantel en Natuurnetwerk Limburg) langs de Maaslijn tussen Belfeld en Reuver.	Het natuurgebied waar indiener op doelt betreft het NNL (Natuurnetwerk Limburg) tussen Reuver en Belfeld. Ter hoogte van deze locatie worden enkel bovenleidingen aangebracht en vinden grondwerkzaamheden plaats aan het spoortalud. De mogelijk effecten op het NNL gebied zijn onderzocht in het achtergrondrapport Natuur. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er geen fysiek ruimtebeslag plaatsvindt op de bestemming Natuur. Het spoor dat binnen dit NNL gebied ligt heeft in de geldende bestemmingsplannen al een verkeersbestemming waardoor er geen sprake is van een fysiek effect. Ook wordt de ecologische functionaliteit van Limburgse Natuurbeken niet aangetast. Bestaande duikers/kunstwerken blijven op deze locaties intact. Voor meer informatie over de effecten op het NNL gebied wordt verwezen naar hoofdstuk 7.2 van het achtergrondrapport Natuur.

DOC-00161375

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat er toch trillingsschade zou kunnen optreden als gevolg van het project, ondanks dat dit in het rapport (onder 4.2.2.) als onwaarschijnlijk wordt bestempeld. Over de metingen op grotere afstand wordt namelijk geen nader inzicht gegeven. Indiener geeft aan dat de kans op schade door trillingen reëel is omdat: - zwaardere, snellere elektrische treinen worden ingezet; - er sprake is van groei van goederenvervoer.	De genoemde referentie-afstand in het rapport (20 meter) is uitsluitend gebruikt in de berekeningen om op een vaste afstand de trillingen te projecteren, zodat deze langs het gehele tracé (waar steeds op andere afstanden is gemeten) vergelijkbaar zijn (uitsluitend dus bedoeld voor weergave in het achtergrondrapport trillingen). De trillingen zijn uiteindelijk voor elk gebouw langs het tracé bepaald. Dit staat vermeld in Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Daar is ook te zien dat de trillingen op grotere afstand lager zijn, zie hiervoor ook bijlage V van het trillingsonderzoek, waarin wordt beschreven hoe de uitdemping van de trillingen met de afstand verloopt. De verandering in snelheid en treintype zijn ook in het onderzoek meegenomen. Deze invloeden worden in paragraaf 3.2.3 en Bijlage VI van het achtergrondrapport trillingen beschreven. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener trekt het geluidonderzoek in twijfel en vreest voor achteruitgang van het woonklimaat van de gemeenschap omdat: - er geen rekening is gehouden met cumlatie van overweg en vliegvelden maar gerekend is met gemiddelden; - er geen correctie is doorgevoerd over de invloed van de nabij gelegen overweg; - Verandering van treintype (diesel-elektrisch) niet is meegenomen in het onderzoek; - De snelheidsverhoging niet is meegenomen in het onderzoek.	De manier waarop geluidonderzoek moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en reken en meetvoorschrift. De wettelijke toetsing voor railverkeerslawaaï wordt uitgevoerd op basis van Lden waarden. Dit zijn inderdaad gemiddelden over langere tijd. In het onderzoek is dan ook voldaan aan de wettelijk voorgeschreven toetswijze. Piekbelastingen ten gevolge van verkeer op doorgaand spoor zijn conform de wet niet aan grenswaarden gebonden. Ook het opnemen van een overwegcorrectie is niet in de wet opgenomen. Daarom is er geen correctie voor de overweg toegepast. Voor meer informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid. Met het treintype is wel rekening gehouden. De diesel treinen zijn als voertuigcategorie 8 in het onderzoek opgenomen en de elektrische treinen zijn als voertuigcategorie 12 (stiller dan 8) meegenomen in het onderzoek. Ook de snelheidsverhoging is meegenomen in het geluidonderzoek. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het achtergrondrapport geluid waar de uitgangspunten nader zijn toegelicht in de hoofdstukken 3 en 4 en de bijlagen (bijvoorbeeld de intensiteiten waar de voertuigcategorie is opgenomen en de snelheidsprofielen).

3	Indiener geeft aan dat uit onderzoeken niet is gebleken dat de langdurige geluidsoverlast geen negatieve gevolgen voor de gezondheid zullen hebben.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Op de locaties waar dit compenserende effect niet voldoende is en de gezondheidssituatie licht verslechtert ten gevolge van verhoogde geluidsbelasting, geldt dat de geluidsbelasting (na maatregelen) onder de wettelijk toegestane grenzen uitkomt. Wanneer er specifiek naar de locatie Holthees wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. De reden dat er sprake is van een afname is dat de toename in snelheid wordt gecompenseerd door het treinverkeer dat stiller wordt (stiller goederenvervoer en elektrificatie van de personentreinen) en stillere bovenbouw (dwarsliggers worden vervangen door betonnen dwarsliggers). Daarnaast zorgt de elektrificatie van personentreinen er ook voor dat de luchtkwaliteit rondom Holthees in de plansituatie zal verbeteren. Rondom Holthees wordt dus niet alleen een positief effect op de gezondheidssituatie verwacht als gevolg van veranderde geluidsbelasting, maar ook als gevolg van veranderde luchtverontreiniging. De positieve effecten m.b.t. luchtverontreiniging gelden overigens niet alleen voor omgeving Holthees, maar voor het hele plangebied.
---	--	--

4	Indiener is het niet eens met afsluiting van de spoorwegovergang Pelgrimslaan te Smakt en heeft dit al sinds 2017 bij ProRail en de provincie aangegeven. Redenen hiertoe zijn: - sociale afsluiting van een gedeelte van het dorp; - vermindering van de bereikbaarheid; - uitbreidingsmogelijkheden van het dorp Smakt worden sterk ingeperkt; - Lokale bewoners en ondernemers worden gehinderd; - De begraafplaats is niet meer direct bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer vanuit de kerk.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk geacht door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Looboek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km (3 minuten). Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en voetgangers blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open, waarmee sociale afsluiting voorkomen wordt. In het kader van de effectonderzoek is onderzocht of er autonome gebiedsontwikkelingen aan de orde zijn. Rond de Pelgrimslaan is dit niet het geval. Volledigheidshalve kan worden vermeld dat het afwaarderen van de overweg geen extra belemmeringen met zich meebrengt voor eventuele uitbreidingen van het dorp. Mocht deze uitbreiding aan de orde zijn dan kunnen ontsluitingen van gemotoriseerd verkeer worden afgewikkeld via de overweg over de Looboek. Voor de bereikbaarheid van de begraafplaats en een nadere toelichting over de afwaardering van de overweg en de daarbij behorende verkeerseffecten wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
5	Indiener heeft een alternatief plan bedacht en ingediend. In het kort komt het er op neer dat met een aantal aanpassingen de overweg veiliger kan worden gemaakt, op die manier wordt zowel de veiligheid verhoogd als de sociale cohesie in de gemeenschap behouden.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn zijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangsituatie op de Sint Jozeflaan zoals door indiener is aangegeven. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen echter afgefallen omdat deze de verkeersveiligheid en overwegveiligheid ter hoogte van de overweg met de Pelgrimslaan niet kunnen waarborgen. Voor een nadere toelichting over mogelijke alternatieven voor de situatie rond de overweg Pelgrimslaan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

6	Indiener geeft aan dat er horizonvervuiling optreedt en daarmee het landschappelijke en cultuurhistorische karakter van de gemeenschap wordt aangetast, vanwege de plaatsing van elektriciteitsmasten en bovenleidingen.	Elektrificatie van de Maaslijn is zonder bovenleidingen niet mogelijk. Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. Echter is elektrificatie zonder bovenleidingen niet mogelijk. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
7	Indiener geeft aan dat de communicatie met gemeenschap in Holthees-Smakt niet goed is geweest, vele jaren is er niet of summier gecommuniceerd. Indiener spreekt van een Afwaardering i.p.v. een Opwaardering van de Maaslijn.	De communicatie over het project is gestart vanaf 2015. In 2015 zijn drie informatieavonden georganiseerd (in Reuver, Venray en Cuijk). In 2015 is vervolgens aangekondigd dat een PIP en MER opgesteld ging worden. Deze aankondiging heeft plaatsgevonden in het kader van het NRD. In de loop van 2016/2017 heeft er informatieoverdracht plaatsgevonden aan gemeenten en andere stakeholders in het kader van het PIP. Met dorpsraad Smakt Holthees en bewoners hebben meerdere informatiebijeenkomsten tussen 2015 t/m 2021 plaatsgevonden over het project. Tussen medio 2017 en 2019 heeft het project stilgelegen als gevolg van een budget tekort. Hierdoor heeft in die periode vanuit het project geen/weinig communicatie naar omgeving plaatsgevonden. Na de doorstart medio 2019 is in 2020 ook de communicatie weer gestart richting de gemeenschap Smakt-Holthees weer gestart. Naar aanleiding van het budget tekort is de scope versoberd, waardoor de eerder geplande spoorverdubbeling en het wissel te Smakt niet doorgaan en daardoor de overweg Pelgrimslaan niet langer volledig hoeft te worden afgesloten maar open wordt gehouden voor langzaam verkeer. Hierover is gecommuniceerd.

DOC-00157510		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verwacht mogelijke schade aan het pand door trillingen. In het rapport wordt melding gemaakt van een referentieafstand van 20 meter, wat niet inhoudt dat daarbuiten geen toename van trillingen te verwachten is. Over de metingen op grotere afstand wordt geen nader inzicht gegeven. Daarnaast zijn de verandering van treintype (van diesel naar elektrisch), de nabijheid van de overweg en verhoging van de snelheid niet meegenomen.	De genoemde referentie-afstand in het rapport (20 meter) is uitsluitend gebruikt in de berekeningen om op een vaste afstand de trillingen te projecteren, zodat deze langs het gehele tracé (waar steeds op andere afstanden is gemeten) vergelijkbaar zijn. In paragraaf 3.4.2. van het achtergrondrapport trillingen is beschreven dat het onderzoek naar trillingen zich toespitst op een zone van 200 meter aan weerszijden van de sporen. De trillingen zijn uiteindelijk voor elk gebouw langs het trace bepaald, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Daar is ook te zien dat de trillingen op grotere afstand lager zijn (zoals beschreven in bijlage V van het trillingsonderzoek). In deze bijlage V wordt ook beschreven hoe de uitdamping van de trillingen met de afstand verloopt. De verandering in snelheid en treintype en de ligging van overwegen zijn in het onderzoek meegenomen. Zie hiervoor paragraaf 3.2.3 en Bijlage VI van het achtergrondrapport trillingen, waar deze invloeden worden beschreven. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener merkt op dat de cijfers in de geluidsbelasting gaat over gemiddelden, en niet over cumulatieve geluidsbelasting. Gezien de piekbelasting, nog vergroot door de nabijheid van de overweg, is dat waarschijnlijk een substantieel verschil.	De manier waarop geluidonderzoek moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en het reken en meetvoorschrift. De wettelijke toetsing voor railverkeerslawaaï wordt uitgevoerd op basis van Lden waarden. Dit zijn inderdaad gemiddelden over langere tijd. In het onderzoek is dan ook voldaan aan de wettelijk voorgeschreven toetswijze. Piekbelastingen ten gevolge van verkeer op doorgaand spoor zijn conform de wet niet aan grenswaarden gebonden. Ook het opnemen van een overwegcorrectie is niet in de wet opgenomen. Daarom is er geen correctie voor de overweg toegepast. Voor meer informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid.
3	Met betrekking tot de geluidsbelasting voorspellen de modelstudies een vermindering van het aantal decibel. Hieraan kleefte echter een grote onzekerheid. Indiener vindt geen correctie voor de nabijheid van de overweg terug.	De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven methode, zijnde standaard rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). In het RMG2012 is geen strafcorrectie voor een overweg opgenomen. Dit is dan ook niet toegepast. Uiteraard is ter plaatse van een overweg in de MER berekeningen wel rekening gehouden met het asfalt als zogenaamd "hard" bodemgebied. In de toets op de geluidproductieplafonds wordt geen rekening gehouden met het type bodemgebied.

4	Indiener merkt op dat de verandering van het treintype (diesel-elektrisch) en de daarbij behorende verandering in het spectrum van geluid niet zijn meegenomen. Elektrische treinen veroorzaken veel meer hoge tonen.	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. Berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De hierin beschreven methode bevat berekeningen per oktaafband. Er is daarmee rekening gehouden met het spectrum van het geluid. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het geluidonderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid.
5	Met betrekking op de geluidsbelasting merkt de indiener op dat de geplande verhoging van de snelheid van de treinen niet is meegenomen in de modelstudies.	De snelheidsverhoging die met de opwaardering van de Maaslijn wordt mogelijk gemaakt is in het geluidonderzoek als uitgangspunt meegenomen. Deze uitgangspunten zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport Geluid en worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. In bijlage IV en V van het achtergrondrapport geluid zijn de snelheidsprofielen die in het geluidrapport zijn toegepast opgenomen. Hierop zijn de tevens de gehanteerde optrek- en remcurves zichtbaar.
6	Er zijn naast de directe effecten die verandering van trillings -en geluidsbelasting kunnen hebben op de woningen en de gezondheid, ook indirecte effecten die betrekking hebben op de waarde van het onroerend goed. Met name vermindering van waarde van het onroerend goed als gevolg van vergrootte hinder door de Maaslijn. Daarnaast verzoekt de indiener een taxatie van het onroerend goed zodat de huidige waarde kan worden bepaald in geval van plan schade. De indiener heeft deze metingen nodig om eventuele schade te kunnen verhalen en/of te mitigeren.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord. Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

7	In geval de vergunning wordt verleend, eist de indiener een 0-meting van zowel trilling als geluid ter plaatse van de woning van de indiener.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Voor geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waarden waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 en 2.4.3 in het algemene deel van de Nota van Antwoord staat een uitgebreide toelichting over 0-metingen op het gebied van trillingen en geluid.
---	--	--

8	Indiener geeft aan dat uit veel studies duidelijk is geworden dat langdurige geluidsbelasting negatieve effecten op de gezondheid heeft. Uit de onderzoeken van dit project is niet duidelijk geworden dat het voor de indiener geen negatieve gevolgen gaat hebben.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Op de locaties waar dit compenserende effect niet voldoende is en de gezondheidssituatie licht verslechtert ten gevolge van verhoogde geluidsbelasting, geldt dat de geluidsbelasting (na maatregelen) onder de wettelijk toegestane grenzen uitkomt. Wanneer er specifiek naar de locatie Holthees wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. De reden dat er sprake is van een afname is dat de toename in snelheid wordt gecompenseerd door het treinverkeer dat stiller wordt (stiller goederenvervoer en elektrificatie van de personentreinen) en stillere bovenbouw (dwarsliggers worden vervangen door betonnen dwarsliggers). Daarnaast zorgt de elektrificatie van personentreinen er ook voor dat de luchtkwaliteit rondom Holthees in de plansituatie zal verbeteren. Rondom Holthees wordt dus niet alleen een positief effect op de gezondheidssituatie verwacht als gevolg van veranderde geluidsbelasting, maar ook als gevolg van veranderde luchtverontreiniging. De positieve effecten m.b.t. luchtverontreiniging gelden overigens niet alleen voor omgeving Holthees, maar voor het hele plangebied.
---	---	--

DOC-00157674

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat het effect door het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan voor de omgeving in het verkeersrapport onterecht niet is onderzocht en dat hier wel sprake van is omdat: - Al het landbouwverkeer dat nu gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan om via de Pelgrimslaan van en naar o.a. Smakt/Holthees en Maashees te reizen, zal zich over de St.Jozeflaan gaan begeven; - Al het zwaardere vrachtverkeer dat voor de omliggende agrarische bedrijven gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan zal de route via de St Jozeflaan nemen. - Er bevinden zich op de St. Jozeflaan geen trottoirs waardoor er geen scheiding is tussen wandelaars en (zwaarder) verkeer; - De overweg Loobeek zal aangepast worden om het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken wat de komst van zwaarder verkeer over de St. Jozeflaan alleen maar meer mogelijk maakt.	In het achtergrondrapport Verkeer zijn de mogelijke verkeerseffecten onderzocht als gevolg van de afwaardering van de overweg Pelgrimslaan. In hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord zijn deze effecten (waaronder de effecten voor het omrijden via de Sint Jozeflaan en Loobeek door vrachtverkeer) nader toegelicht.
2	Indiener geeft aan dat schade door scheurvorming aan diens pand en het toenemen van hinder door trillingen reëel is. Het trillingsrapport neemt deze onzekerheid niet weg omdat: - Trillingsonderzoek aangeeft dat in Smakt overschrijdingen plaatsvinden van de Bts; - Trillingsonderzoek aangeeft dat trillingen in Smakt (noordelijke Maaslijn) toenemen door de combinatie van het verhogen van de rijsnelheid van reizigersverkeer, de inzet van zwaarder reizigersmaterieel en de toename van goederenvervoer; - Trillingsonderzoek niet uitsluit dat trillingsschade op het pand van de indiener is uitgesloten. Het rapport spreekt enkele over het feit dat trillingsschade onwaarschijnlijk is en het onduidelijk is of deze onwaarschijnlijkheid ook van toepassing is op het pand van de indiener. - Bij het onderzoek dat is uitgevoerd in de maatgevende woningen geen enkele woning uit het dorp Smakt is onderzocht terwijl de woning van indiener zich dicht op het spoor bevindt en er in de huidige situatie al hinder wordt ondervonden.	Op verzoek van de indieners van de zienswijzen zijn aanvullende woningmetingen verricht in het dorp Smakt. Deze metingen zijn verwerkt in het achtergrondrapport Trillingen. Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen als gevolg van het project niet significant toenemen, en voldoen aan het beoordelingskader, de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn, zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. De SBR A-richtlijn is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener stelt dat het niet logisch is dat verkeer door het dorp zal worden geleid m.b.t. de Pelgrimslaan en stelt alternatieven voor, besproken met omwonenden.	De door u ingebrachte alternatieve oplossingen zijn beoordeeld. Deze alternatieven zijn echter niet doelmatig. De kosten voor de realisatie extra infrastructuur, plaatsen van een brug, verplaatsen van een overweg staan niet in verhouding tot het aantal voertuigen wat hiervan gebruik gaat maken in de toekomst. Om deze rede zijn de voorgestelde alternatieven niet verder uitgewerkt. In hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de beoordeling van deze alternatieven.

4	Indiener schets een aantal nadelen ten aanzien van het niet meer kunnen gebruiken van de overweg Pelgrimslaan. Er dient omgereden te worden, dit kost meer brandstof en CO2-uitstoot, er liggen drempels op de omrijdroute waardoor potplanten van de karren kunnen vallen en vrachtwagens kunnen de scherpe bocht bij de Sint Jozeflaan richting smakt niet halen. Hierdoor dienen sommige klanten en leveranciers wellicht nog verder om te moeten rijden.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan heeft inderdaad als gevolg dat u in de toekomstige situatie om moet rijden. Het bedrijf blijft bereikbaar via de overweg Loobeeek. De omrijdroute bedraagt circa 800 meter. Doordat omgereden moet worden is inderdaad sprake van meer CO2 uitstoot. Deze uitstoot is, gezien de geringe verkeersintensiteiten, echter beperkt. Met het opwaarderen van de Maaslijn verdwijnt de dieseltrein en gaan elektrische treinen rijden. Hierdoor vindt aanzienlijk minder CO2 uitstoot plaats langs de gehele Maaslijn. Verder klopt het dat er op de omrijdroute via de Sint Jozeflaan drempels liggen. Dit is conform de richtlijnen. De ontwerpsnelheid van deze drempels is dan ook 30 km/u. Deze verkeersplateau's zorgen dat de snelheid op degelijke gelijkwaardige kruispunten omlaag wordt gebracht. Hiermee houden alle verkeersdeelnemers overzicht en kunnen zij allen veilig het kruispunt passeren. Het beperken van de snelheid op dergelijke kruispunten moet er ook voor zorgen dat beschadigingen aan uw producten worden beperkt. De bochtstraal (binnenste straal is R=8m) van het kruispunt Lookbeek – Sint Jozeflaan is geschikt voor een trekker-oplegger (conform het CROW). Mocht in de praktijk blijken dat er bermshade ontstaat, dan zal in overleg met de gemeente Venray gezocht worden naar een passende oplossing. Denk hierbij aan het toepassen van bochtverbreding middels grasbetontegels.
---	---	--

DOC-00156066

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verwacht mogelijke schade aan het pand door trillingen. In het rapport wordt melding gemaakt van een referentieafstand van 20 meter, wat niet inhoudt dat daarbuiten geen toename van trillingen te verwachten is. Over de metingen op grotere afstand wordt geen nader inzicht gegeven. Daarnaast zijn de verandering van treintype (van diesel naar elektrisch), de nabijheid van de overweg en verhoging van de snelheid niet meegenomen.	De genoemde referentie-afstand in het rapport (20 meter) is uitsluitend gebruikt in de berekeningen om op een vaste afstand de trillingen te projecteren, zodat deze langs het gehele tracé (waar steeds op andere afstanden is gemeten) vergelijkbaar zijn. In paragraaf 3.4.2. van het achtergrondrapport trillingen is beschreven dat het onderzoek naar trillingen zich toespitst op een zone van 200 meter aan weerszijden van de sporen. De trillingen zijn uiteindelijk voor elk gebouw langs het trace bepaald, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Daar is ook te zien dat de trillingen op grotere afstand lager zijn (zoals beschreven in bijlage V van het trillingsonderzoek). In deze bijlage V wordt ook beschreven hoe de uitdamping van de trillingen met de afstand verloopt. De verandering in snelheid en treintype en de ligging van overwegen zijn in het onderzoek meegenomen. Zie hiervoor paragraaf 3.2.3 en Bijlage VI van het achtergrondrapport trillingen, waar deze invloeden worden beschreven. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener merkt op dat de cijfers in de geluidsbelasting gaat over gemiddelden, en niet over cumulatieve geluidsbelasting. Gezien de piekbelasting, nog vergroot door de nabijheid van de overweg, is dat waarschijnlijk een substantieel verschil.	De manier waarop geluidonderzoek moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en het reken en meetvoorschrift. De wettelijke toetsing voor railverkeerslawaaï wordt uitgevoerd op basis van Lden waarden. Dit zijn inderdaad gemiddelden over langere tijd. In het onderzoek is dan ook voldaan aan de wettelijk voorgeschreven toetswijze. Piekbelastingen ten gevolge van verkeer op doorgaand spoor zijn conform de wet niet aan grenswaarden gebonden. Ook het opnemen van een overwegcorrectie is niet in de wet opgenomen. Daarom is er geen correctie voor de overweg toegepast. Voor meer informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid.
3	Met betrekking tot de geluidsbelasting voorspellen de modelstudies een vermindering van het aantal decibel. Hieraan kleeft echter een grote onzekerheid. Indiener vindt geen correctie voor de nabijheid van de overweg terug.	De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven methode, zijnde standaard rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). In het RMG2012 is geen strafcorrectie voor een overweg opgenomen. Dit is dan ook niet toegepast. Uiteraard is ter plaatse van een overweg in de MER berekeningen wel rekening gehouden met het asfalt als zogenaamd "hard" bodemgebied. In de toets op de geluidproductieplafonds wordt geen rekening gehouden met het type bodemgebied.

4	Indiener merkt op dat de verandering van het treintype (diesel-elektrisch) en de daarbij behorende verandering in het spectrum van geluid niet zijn meegenomen. Elektrische treinen veroorzaken veel meer hoge tonen.	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. Berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De hierin beschreven methode bevat berekeningen per oktaafband. Er is daarmee rekening gehouden met het spectrum van het geluid. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het geluidonderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid.
5	Met betrekking op de geluidsbelasting merkt de indiener op dat de geplande verhoging van de snelheid van de treinen niet is meegenomen in de modelstudies.	De snelheidsverhoging die met de opwaardering van de Maaslijn wordt mogelijk gemaakt is in het geluidonderzoek als uitgangspunt meegenomen. Deze uitgangspunten zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport Geluid en worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. In bijlage IV en V van het achtergrondrapport geluid zijn de snelheidsprofielen die in het geluidrapport zijn toegepast opgenomen. Hierop zijn de tevens de gehanteerde optrek- en remcurves zichtbaar.
6	Er zijn naast de directe effecten die verandering van trillings -en geluidsbelasting kunnen hebben op de woningen en de gezondheid, ook indirecte effecten die betrekking hebben op de waarde van het onroerend goed. Met name vermindering van waarde van het onroerend goed als gevolg van vergrootte hinder door de Maaslijn. Daarnaast verzoekt de indiener een taxatie van het onroerend goed zodat de huidige waarde kan worden bepaald in geval van plan schade. De indiener heeft deze metingen nodig om eventuele schade te kunnen verhalen en/of te mitigeren.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord. Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

7	In geval de vergunning wordt verleend, eist de indiener een 0-meting van zowel trilling als geluid ter plaatse van de woning van de indiener.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Voor geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waarden waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 en 2.4.3 in het algemene deel van de Nota van Antwoord staat een uitgebreide toelichting over 0-metingen op het gebied van trillingen en geluid.
---	--	--

8	Indiener geeft aan dat uit veel studies duidelijk is geworden dat langdurige geluidsbelasting negatieve effecten op de gezondheid heeft. Uit de onderzoeken van dit project is niet duidelijk geworden dat het voor de indiener geen negatieve gevolgen gaat hebben.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Op de locaties waar dit compenserende effect niet voldoende is en de gezondheidssituatie licht verslechtert ten gevolge van verhoogde geluidsbelasting, geldt dat de geluidsbelasting (na maatregelen) onder de wettelijk toegestane grenzen uitkomt. Wanneer er specifiek naar de locatie Holthees wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. De reden dat er sprake is van een afname is dat de toename in snelheid wordt gecompenseerd door het treinverkeer dat stiller wordt (stiller goederenvervoer en elektrificatie van de personentreinen) en stillere bovenbouw (dwarsliggers worden vervangen door betonnen dwarsliggers). Daarnaast zorgt de elektrificatie van personentreinen er ook voor dat de luchtkwaliteit rondom Holthees in de plansituatie zal verbeteren. Rondom Holthees wordt dus niet alleen een positief effect op de gezondheidssituatie verwacht als gevolg van veranderde geluidsbelasting, maar ook als gevolg van veranderde luchtverontreiniging. De positieve effecten m.b.t. luchtverontreiniging gelden overigens niet alleen voor omgeving Holthees, maar voor het hele plangebied.
---	---	--

DOC-00157554		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt om een concrete aanduiding van de toekomstige geluidsbelasting t.o.v. de huidige situatie. Aangegeven wordt dat uit het akoestisch onderzoek de geluidsbelasting op de woning niet naar voren komt. Indiener kaart aan dat een toename van geluidsbelasting onaanvaardbaar is gezien artikel 11.20 Wm.	Artikel 11.20 uit de Wet milieubeheer schrijft voor: "De beheerder draagt zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds." Dit is precies wat ProRail doet. Dat dit in de toekomst gebeurt wordt aangetoond in het achtergrondrapport geluid. Ten behoeve van dit rapport is een geluidsonderzoek uitgevoerd waarin de geluidseffecten van het opwaarderen van de Maaslijn in beeld zijn gebracht. Dit onderzoek is beschreven in het achtergrondrapport geluid. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat ter plaatse van uw woning de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Omdat er geen geluidproductieplafond wordt overschreden is een nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. Er wordt immers voldaan aan artikel 11.20. Dit is dan ook de reden waarom de geluidbelasting op woningniveau niet is bepaald. Uit de GPP toets kan worden geconcludeerd dat door het project het geluid met circa 1.5 dB zal afnemen ten opzichte van 2019 (naleving 2019) ter hoogte van uw woning.
2	Ook wordt gevreesd voor trillinghinder/schade ten gevolge van het project. Indiener verzoekt om aan te geven wat het trillingsniveau is op de woning in huidige situatie en de toekomstige situatie. Indien sprake is van een toename dan verzoekt indiener om alsnog maatregelen te nemen om verder trillinghinder te voorkomen.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen als gevolg van het project niet significant toenemen op uw adres, en daardoor voldoen aan de streefwaarden uit het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig. Voor meer informatie over het trillingsonderzoek zie hoofdstuk 2.3 van de Nota van Antwoord.

3	Indiener verzoekt om woning te voorzien van driedubbel glas alsmede spouwmuur isolatie om toenemende geluidsbelasting te voorkomen.	Om de mogelijke geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn inzichtelijk te maken is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. In dit geluidsonderzoek wordt onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds niet door het project worden overschreden. Als sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond dan wordt nader onderzoek gedaan naar mogelijk te nemen maatregelen. Voor meer informatie over de wijze waarop geluidonderzoek wordt uitgevoerd wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 2 van het achtergrondrapport geluid. Ter hoogte van uw woning worden geen geluidsproductieplafonds overschreden. Het nemen van maatregelen zijn ter hoogte van uw woning dan ook niet noodzakelijk.
4	Indiener verzoekt een nulmeting trillingen te doen voorafgaand aan de werkzaamheden. Dit in verband met onverhoopte schade door trillingen die kan ontstaan tijdens de werkzaamheden en in de gebruiksfase wanneer er meer treinen rijden.	De werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingportalen. Hierbij vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Ook voor de exploitatiefase geldt dat de trillingen lager zijn dan de grenswaarden voor trillingsschade uit de SBR A-richtlijn. Een nulmeting is daarom niet nodig. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
5	Indiener geeft aan dat de spoorverdubbeling zal leiden tot waardevermindering van de woning. Indiener geeft aan een planschadeverzoek hiervoor in te dienen mocht het project doorgaan.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener geeft aan dat het spoor bij de woning wordt verdubbeld, waardoor het spoor nog dichter bij de woning komt te liggen en kan zich hierin niet verenigen.	Er vindt geen spoorverdubbeling plaats ter hoogte van de Sint Jozeflaan. Er worden enkel bovenleidingen geplaatst ten behoeve van de elektrificatie. In de plannen is op dit moment alleen spoorverdubbeling in de gemeente Venray ten zuiden van de Deurneseweg voorzien over een lengte van circa 4,5 km in zuidelijke richting.

7	Indiener vraagt zich af of, gezien de intensivering van het aantal treinen en de snelheidsverhoging, na uitvoering van de voorziene opwaardering de geluidsbelasting op hun woning nog voldoet aan de GPP.	Ter plaatse van de door indiener aangeduide locatie blijft de geluidsproductie na opwaardering van de Maaslijn 3 dB onder het geluidsproductieplafond. Ten opzichte van de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds vindt er dus geen toename plaats. Omdat er geen geluidproductieplafond wordt overschreden is een nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. Dit is dan ook de reden waarom de geluidbelasting op woningniveau niet is bepaald. Ten opzichte van nalevingsniveau 2019 vindt er een afname van 1.5 dB plaats na opwaardering van de Maaslijn. Het aantal treinen en de snelheidsverhoging is onderdeel van deze berekening. Er vindt dus geen overschrijding van het GPP plaats.
---	---	---

DOC-00154400		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt zich af of na uitvoering van de voorziene opwaardering naar twee sporen, de geluidsbelasting op zijn woning nog wel voldoet aan het ter plaatse geldende GPP. Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet wat de geluidsbelasting op de woning van cliënt is in de huidige en de toekomstige situatie.	Ter plaatse van de woning van de indiener van de zienswijze, vindt in het kader van het project Opwaardering Maaslijn geen spoorverdubbeling plaats. Er is ter plaatse momenteel 1 spoor gelegen en dat zal in het kader van de Opwaardering Maaslijn niet wijzigen. Ter hoogte van de woning van de indiener zijn 2 referentiepunten gelegen waarvoor geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Ten opzicht van de huidige situatie vindt op deze referentiepunten een geluidstoename van 3 dB plaats. Op deze twee referentiepunten wordt het geluidproductieplafond echter niet overschreden ten gevolge van de opwaardering van de Maaslijn. Ondanks dat er sprake is van een toename tussen de huidige situatie en de plansituatie met de Maaslijn blijft op de twee referentiepunten het geluid meer dan 1 dB onder het geluidproductieplafond. Er is geen sprake van een overschrijding van de geluidwaarde op de referentiepunten, zodat er geen nader onderzoek naar de geluidsbelasting op de woning hoeft te worden uitgevoerd. Een onderzoek aan de gevel is tevens niet aan de orde omdat aan het GPP voldaan wordt. In bijlage VII van het achtergrondrapport geluid zijn de resultaten van de GPP toetst te raadplegen.

2	Indiener vreest voor trillinghinder/ -schade als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn. Uit het 'achtergrond rapport trillingen' blijkt dat bij de woning van de indiener geen maatregelen worden getroffen. Het feit dat de kosten van de maatregel te hoog zijn kan indiener niet volgen. Indiener verzoekt om alsnog maatregelen te nemen om verdere trillingshinder te voorkomen.	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen op deze locatie niet voelbaar toenemen en lager zijn dan de grenswaarde, en daarmee voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts (beleidsregel trillingshinder spoor). In de huidige situatie zijn goederentreinen namelijk maatgevend voor de trillingen, en deze blijven ook in de toekomst qua trillingen maatgevend. Uit de metingen en berekeningen die zijn verricht in het kader van het trillingsonderzoek, blijkt dat de trillingen van goederentreinen niet voelbaar toenemen door het dichterbij komen van de sporen. Weliswaar nemen de trillingen van reizigerstreinen toe door het project, maar ook na realisatie van het project zijn de trillingen van de goederentreinen maatgevend. Verder geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade (de SBR A-richtlijn). Er is daarmee geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener verzoekt om een luchtdicht scherm van minimaal 6 meter hoog tussen het spoor en zijn woning te plaatsen. Dit zorgt voor zowel geluidreductie als het voorkomen dat er viezigheid van de langsrijdende treinen op de woning van de indiener komt.	Het toepassen van geluidmaatregelen wordt pas onderzocht als sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Omdat de geluidproductieplafonds ter plaatse niet worden overschreden is er geen aanleiding om geluidmaatregelen te treffen. Deze methodiek is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer. Voor een uitgebreide toelichting op dit wettelijk kader wordt verwezen naar Bijlage I van het achtergrondrapport Geluid. Aangezien er geen sprake is van de plaatsing van een geluidscherm wordt een mogelijke verspreiding van fijn stof vanwege de langsrijdende treinen niet beperkt. Er is echter geen aanleiding om maatregelen te nemen voor fijn stof, omdat de wettelijke normering niet wordt overschreden.
4	Indiener verzoekt om zijn woning te voorzien van driedubbel glas alsmede spouwmuur isolatie.	Geluidmaatregelen (zoals het aanbrengen van dubbelglas en spouwmuur isolatie) worden enkel onderzocht als sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds en de streefwaarde op de gevel van de woning wordt overschreden. De geluidproductieplafonds worden ter hoogte van uw woning niet overschreden. Om deze reden is er geen aanleiding om geluidmaatregelen te onderzoeken of te treffen. Voor een uitgebreide toelichting over geluidproductieplafonds, maatregelen, de onderzoeksmethodes en de wettelijke grondslag daarvan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord en Bijlage 1 van het achtergrondrapport Geluid.

5	Indiener verzoekt om een nulmeting en een waardebeoordeling aan zijn woning voorafgaand aan de werkzaamheden. Dit in verband met onverhoopte schade aan zijn woning als gevolg van trillingen door de werkzaamheden en door de gebruiksfase (toename treinverkeer).	De werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingportalen. Hierbij vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Ook in de gebruiksfase zijn de trillingen ruim lager dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Een nulsituatie is daarmee ook al vastgelegd, en een nulmeting en waardebeoordeling is daarom niet nodig. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener verwacht een waardedaling van de woning als gevolg van onderhavige ontwikkeling. Indiener geeft aan een verzoek tot planschade in te dienen mocht de onderhavige ontwikkeling doorgang vinden.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

DOC-00155764		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vreest dat onderhavige ontwikkeling zal leiden tot schade aan de fundering en de woning zelf doordat de aanleg en het gebruik van de nieuwe Maaslijn een sterke belasting van de bodem betekent.	De kans op trillingsschade wordt bepaald door de hoogst optredende trillingen. Voor goederentreinen geldt dat deze trillingen niet wijzigen als gevolg van het project, dus de kans op trillingsschade als gevolg van goederentreinen neemt niet toe. Er is wel sprake van een toename van de trillingen van reizigerstreinen. Echter, ook voor deze trillingen geldt dat ze in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Schade aan de fundering van uw woning is dan ook niet te verwachten. Toch kunnen burgers, bedrijven en organisaties door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

2	Indiener is beducht voor stofhinder, lichthinder en mogelijke gevaren voor de volksgezondheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is indiener beducht op de gevolgen voor de volksgezondheid als gevolg van de elektrificatie op geringe afstand van de woning.	In het achtergrondrapport externe veiligheid is opgenomen dat de noordelijke Maaslijn, waar de betreffende locatie aan gelegen is, volgens Basisnet onderdeel uitmaakt van de categorie "Overige hoofdspoorwegen". Over deze zogenaamde overige hoofdspoorwegen vindt geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De PR- en GR-plafonds zijn gelegen op een afstand van 0 meter en langs deze overige hoofdspoorwegen is geen plasbrandaandachtsgebied gelegen. Daarnaast zorgt het plan Opwaardering Maaslijn niet voor een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Na realisatie van het plan blijft de noordelijke Maaslijn onderdeel uitmaken van de categorie "Overige hoofdspoorwegen". Ook worden buisleidingen en wegen niet aangepast, waardoor op deze infrastructuur geen wijziging van de risico's optreedt. Er verandert dus niets in de situatie ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen door dit plan. Ten aanzien van stof verwijzen wij u naar het achtergrondrapport Luchtkwaliteit, waarin ook de gevolgen voor fijnstof zijn opgenomen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat de concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de wegen in de omgeving van het tracé (200 meter) zich in de plansituatie ruim beneden de gestelde grenswaarden bevinden. Daarnaast kan op basis van hetzelfde onderzoek worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in de plansituatie licht verbetert t.o.v. de referentiesituatie. Ten aanzien van lichthinder zal de nieuwe situatie niet veranderen t.o.v. de huidige situatie. Er worden geen lichtmasten of andere lichtbronnen bijgeplaatst. Het beperken van lichthinder tijdens bouwwerkzaamheden zal onderdeel zijn van de vergunningverlening aan de aannemer. De aannemer moet aantonen met gericht licht te werken in de uitvoeringsfase.
---	---	--

3	Indiener maakt bezwaar tegen het ontwerpplan vanwege de verhoging van de geluids- en trillingshinder. Indiener vindt deze onaanvaardbaar.	Ter hoogte van de woning van de indiener zijn 2 referentiepunten gelegen waarvoor geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Ten opzicht van de huidige situatie vindt op deze referentiepunten een geluidsafname van 1 dB plaats ten opzichte van de situatie in 2019 (nalevingsverslag). Op deze twee referentiepunten wordt het geluidproductieplafond dus niet overschreden ten gevolge van de opwaardering van de Maaslijn. In bijlage VII van het achtergrondrapport geluid zijn de resultaten van de GPP toetst te raadplegen. De toepassing van de USP worden geborgd in het PIP middels een voorwaardelijke bepaling. Het project leidt inderdaad tot een toename van de trillingen, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen, maar deze toename is beperkt en voldoet aan het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts (Beleidsregel trillinghinder spoor). Er zijn daarom geen maatregelen nodig tegen trillingshinder. Omdat er sprake is van een afname tussen de huidige situatie en toekomstige situatie met de Maaslijn blijft het geluid op de twee referentiepunten meer dan 2 dB onder het geluidproductieplafond. Het realiseren van de under sleeper pads is in artikel 4.4.1 van de regels van het PIP als voorwaardelijke verplichting opgenomen.
---	--	--

4	Indiener merkt op dat er afgezien wordt van een station in Grubbenvorst. Het is een omissie in trillingenonderzoek dat ter plaatse van Grubbenvorst geen referentiemetingen zijn verricht. Dit omdat er met hoge snelheid door Grubbenvorst wordt gereden, waardoor de trillingen aanmerkelijk zullen toenemen en omdat de aslast van de FLIRT treinen hoger zijn dan in de NRD aangenomen.	Langs het gehele trace van de Maaslijn zijn metingen verricht op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen én een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel zijn de trillingen in alle woningen langs het trace berekend. Voor locaties waar niet gemeten is, is daarbij conservatief (d.w.z. worst-case) gerekend bij het bepalen van de trillingen. Ten behoeve van het PIP is evenwel besloten om aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Grubbenvorst, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen, zoals verzocht door indiener van de zienswijze. Specifiek over de veranderingen in trillingen ten gevolge van het project: in Grubbenvorst zijn zowel in de huidige als de toekomstige situatie goederentreinen maatgevend qua trillingen, en voor deze treinen vinden geen significante wijzigingen plaats als gevolg van het project. Hierdoor is er geen sprake van een voelbare toename van de trillingen, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Ook ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
---	--	---

DOC-00156986		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vreest dat het project zal leiden tot een aantasting van hun woon- en leefklimaat ter plaatse van hun woning en tuin door een toename van geluid- en trillingshinder.	Ter hoogte van uw woning wordt het geluidproductieplafond niet overschreden. Ter hoogte van uw woning vindt na de opwaardering van de Maaslijn een geluidafname plaats van circa 1 dB ten opzichte van 2019 (naleving 2019). Zie voor meer informatie over de geluidproductieplafonds, de gehanteerde uitgangspunten en de onderzoeksmethode voor geluid hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. Verder blijkt uit bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen dat de trillingen op deze locatie ruimschoots voldoen aan de streef- en grenswaarden voor trillingshinder uit het van toepassing zijnde beoordelingskader, de Bts. Op een afstand van ruim 220 meter zullen de trillingen van zwaar wegverkeer bovendien hoger zijn dan die van treinverkeer, ook na realisatie van het project.

2	Indiener geeft aan dat de afname van 1 dB op de noordelijke Maaslijn en het gestelde dat de geluidsbelasting 2,8 dB onder het GPP blijft niet verifieerbaar is door het ontbreken van de geluidberekeningen als bijlage bij het rapport geluid en het MER.	Een geluidmodel is opgebouwd op basis van verschillende uitgangspunten. Al deze uitgangspunten die als basis voor de geluidberekeningen hebben gediend (zowel voor het MER als voor de GPP toets) zijn opgenomen in het achtergrondrapport geluid (hoofdstuk 3 en 4). De berekeningen zelf zijn vervolgens uitgevoerd conform wettelijk vereiste rekenmethodes. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. Verder zijn alle invoergegevens uit het geluidmodel naar u toegestuurd.
3	Indiener geeft aan te vrezen dat de Opwaardering van de Maaslijn zal leiden tot intensiever gebruik, en dus ook meer hinder omdat het inpassingsplan alleen betrekking heeft op fysieke aanpassingen. Intensivering in het treingebruik laat het inpassingsplan in ieder geval toe.	Het gebruik van het spoor, zoals treinintensiteiten en snelheden, zijn niet in het PIP vastgelegd. De uitgangspunten voor de opwaardering van de Maaslijn voorzien in een snelheidsverhoging. De treinintensiteiten blijven nagenoeg gelijk t.o.v. de huidige dienstregeling. Mocht in de toekomst de dienstregeling aangepast worden, dan dient de dienstregeling te voldoen aan de geluidproductieplafonds (GPP's) die langs het spoor zijn vastgesteld. Hierover vindt jaarlijks een monitoring plaats door ProRail in de vorm van nalevingsonderzoek. Het GPP vormt dus een waarborg tegen een ongebreidelde intensivering van het treinverkeer.
4	Indiener geeft aan dat er in het onderzoek geluid geen rekening is gehouden met gecumuleerde geluidbelasting (bijvoorbeeld de rijksweg A73 en Fresh Park Venlo).	Om de geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport Geluid. In het geluidonderzoek wordt als eerste stap in onderzocht of door het project geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Als dit niet het geval is dan is vervolgonderzoek, zoals onderzoek naar cumulatie, niet noodzakelijk. Ter hoogte van uw perceel worden de geldende geluidproductieplafonds niet overschreden en vindt er door de opwaardering van de Maaslijn een geluidsafname van circa 1 dB plaats ten opzichte van 2019 (naleving 2019). De geluidproductieplafonds behoeven dan ook niet aangepast te worden. Een cumulatieonderzoek op grond van Wm artikel 11.33 lid 6 is dan ook niet noodzakelijk. Voor meer informatie over het wettelijk kader van cumulatieonderzoek wordt verwezen naar Hoofdstuk I.4.5 van Bijlage 1 van het achtergrondrapport Geluid.

5	Indiener geeft aan dat er in het MER beschreven staat dat maatregelen betreft trillingshinder geborgd zijn in het ontwerp inpassingsplan, echter is die borging niet terug te vinden. Bovendien is er geen bewezen effect van de mogelijke mitigerende maatregelen (under sleeper pads).	Het effect van under sleeper pads is meegenomen op basis van specificaties van leveranciers van deze under sleeper pads. Deze specificaties zijn gebaseerd op metingen die op verschillende locaties zijn uitgevoerd. Het positieve effect van de under sleeper pads is hierop gebaseerd. Er zijn geen feiten bekend op grond waarvan niet kan worden uitgegaan van de specificaties van de leveranciers. Daarnaast zijn ook alternatieve maatregelen onderzocht. Deze zijn echter niet (of minder) doelmatig dan under sleeper pads: de kosten zijn hoger en/of het effect is kleiner dan bij under sleeper pads. Het realiseren van de under sleeper pads is in artikel 4.4.1 van de regels van het PIP als voorwaardelijke verplichting opgenomen.
6	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is hoe trillingsniveaus ter plaatse bepaald zijn. Uit het onderzoek lijkt Lottum het dichtsbijzijnde meetpunt te zijn, waardoor de specifieke situatie van Grubbenvorst niet meegenomen is (verdiepte ligging, grondsoort).	Langs het gehele tracé van de Maaslijn zijn referentiemetingen verricht op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen en een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel zijn de trillingen in alle woningen langs het tracé berekend, zie hiervoor de toelichting in Bijlage I en Bijlage VI van het achtergrondrapport trillingen. Hierbij is voor niet-gemeten woningen worst-case (conservatief) gerekend. In Grubbenvorst zijn geen extra metingen uitgevoerd omdat de metingen in Lottum gezien de vergelijkbare bodemopbouw (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), ook representatief zijn voor de situatie in Grubbenvorst. De specifieke bodemgesteldheid van Grubbenvorst is, door de metingen in Lottum te combineren met het bodemmodel, daarom zo nauwkeurig als mogelijk is meegenomen in het onderzoek. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Grubbenvorst, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen. Ten aanzien van de hoogteligging van het spoor, deze is meegenomen in het onderzoek. Verder geldt dat uit metingen op meerdere locaties in Nederland blijkt dat een verdiepte maaiveldligging van het spoor (zoals in Grubbenvorst) niet leidt tot hogere of lagere trillingen dan spoor op maaiveld.

7	Indiener geeft aan dat er een nieuwe beoordeling gemaakt moet worden omdat de indicatieve trillingsmetingen niet correct zijn gezien station Grubbenvorst-Greenport uit de scope van het project is. Dit is nodig om een juiste afweging te kunnen maken over de noodzakelijke mitigerende maatregelen.	Het is juist dat het huidige project afwijkt van de eerdere NRD. In de onderzoeken is daarom het effect van de huidige scope van het project bepaald op de omgeving. Zo ook in het achtergrondrapport trillingen. De toename van de rijsnelheid voor reizigerstreinen (in plaats van de in de NRD benoemde afname) is daarom in het onderzoek meegenomen, en de afweging in het PIP en de beoordeling in het MER is op deze verhoogde rijsnelheid voor reizigerstreinen gebaseerd. Bovenstaande doet niets af aan de representativiteit van de metingen. De bodem in Grubbenvorst is vergelijkbaar met de bodem in Lottum (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), en de hoogte van de spoorligging is (hoewel geen significante impact op de trillingen) ook in het onderzoek meegenomen. De aanpak die is gebruikt, met het combineren van praktijkmetingen en een bewezen rekenmodel om voor niet-gemeten woningen de trillingen te bepalen, zorgt voor een nauwkeurige prognose van de trillingen (zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen). Relevant hierbij is dat voor niet-gemeten woningen de berekening worst-case (conservatief) is ingestoken. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Grubbenvorst, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen.
8	Indiener geeft aan dat de trillingsberekeningen ontbraken bij de ter inzage gelegde stukken waardoor verifiëren onmogelijk is. Tevens zijn de berekeningen gebaseerd op de fysieke aanpassingen, geborgd in het inpassingsplan, maar niet op de mogelijke intensivering van het gebruik van de lijn die wel mogelijk gemaakt wordt door het ontwerp-inpassingsplan.	De resultaten van de trillingsberekeningen zijn gepresenteerd in Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. De gebruikte rekenmethodiek wordt toegelicht in Bijlage I, de gebruikte invoerparameters in Bijlage III, V en VI van het achtergrondrapport trillingen. Met deze input zijn de resultaten uit Bijlage VIII te reproduceren. Er is geen wettelijke of bestuurlijk voorgeschreven rekenmethode voor trillingen, zoals dat bij geluid wel het geval is. Daarom is voor dit onderzoek gebruik gemaakt van het rekenprogramma VibraDyna, een sinds 2011 door een private partij ontwikkeld rekenmodel dat op woningniveau de trillingen berekent. Dit rekenmodel is uitvoerig gevalideerd in projecten, zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen, maar wordt vanwege de private achtergrond niet vrijgegeven. De gehanteerde rekenmethodiek is immers beschreven, waarmee de resultaten reproduceerbaar zijn. In de berekeningen is ook rekening gehouden met een intensivering van het goederenvervoer op de noordelijke Maaslijn, zie paragraaf 3.2.3 van het achtergrondrapport trillingen.

9	Indiener ontvangt graag digitaal de geluid- en trillingsmodellen.	De resultaten van de trillingsberekeningen zijn gepresenteerd in Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. De gebruikte rekenmethodiek wordt toegelicht in Bijlage I, de gebruikte invoerparameters in Bijlage III, V en VI van het achtergrondrapport trillingen. Met deze input zijn de resultaten uit Bijlage VIII te reproduceren. Er is geen wettelijke of bestuurlijk voorgeschreven rekenmethode voor trillingen, zoals dat bij geluid wel het geval is. Daarom is voor dit onderzoek gebruik gemaakt van het rekenprogramma VibraDyna, een sinds 2011 door een private partij ontwikkeld rekenmodel dat op woningniveau de trillingen berekent. Dit rekenmodel is uitvoerig gevalideerd in projecten, zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen, maar wordt vanwege de private achtergrond niet vrijgegeven. De gehanteerde rekenmethodiek is immers beschreven, waarmee de resultaten reproduceerbaar zijn. Verder zijn alle invoergegevens uit het geluidmodel naar u toegestuurd.
---	---	--

DOC-00156750		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verwacht mogelijke schade aan het pand door trillingen. In het rapport wordt melding gemaakt van een referentieafstand van 20 meter, wat niet inhoudt dat daarbuiten geen toename van trillingen te verwachten is. Over de metingen op grotere afstand wordt geen nader inzicht gegeven. Daarnaast zijn de verandering van treintype (van diesel naar elektrisch), de nabijheid van de overweg en verhoging van de snelheid niet meegenomen.	De genoemde referentie-afstand in het rapport (20 meter) is uitsluitend gebruikt in de berekeningen om op een vaste afstand de trillingen te projecteren, zodat deze langs het gehele tracé (waar steeds op andere afstanden is gemeten) vergelijkbaar zijn. In paragraaf 3.4.2. van het achtergrondrapport trillingen is beschreven dat het onderzoek naar trillingen zich toespitst op een zone van 200 meter aan weerszijden van de sporen. De trillingen zijn uiteindelijk voor elk gebouw langs het trace bepaald, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Daar is ook te zien dat de trillingen op grotere afstand lager zijn (zoals beschreven in bijlage V van het trillingsonderzoek). In deze bijlage V wordt ook beschreven hoe de uitdamping van de trillingen met de afstand verloopt. De verandering in snelheid en treintype en de ligging van overwegen zijn in het onderzoek meegenomen. Zie hiervoor paragraaf 3.2.3 en Bijlage VI van het achtergrondrapport trillingen, waar deze invloeden worden beschreven. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

2	Indiener merkt op dat de cijfers in de geluidsbelasting gaat over gemiddelden, en niet over cumulatieve geluidsbelasting. Gezien de piekbelasting, nog vergroot door de nabijheid van de overweg, is dat waarschijnlijk een substantieel verschil.	De manier waarop geluidonderzoek moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en het reken en meetvoorschrift. De wettelijke toetsing voor railverkeerslawaai wordt uitgevoerd op basis van Lden waarden. Dit zijn inderdaad gemiddelden over langere tijd. In het onderzoek is dan ook voldaan aan de wettelijk voorgeschreven toetswijze. Piekbelastingen ten gevolge van verkeer op doorgaand spoor zijn conform de wet niet aan grenswaarden gebonden. Ook het opnemen van een overwegcorrectie is niet in de wet opgenomen. Daarom is er geen correctie voor de overweg toegepast. Voor meer informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid.
3	Met betrekking tot de geluidsbelasting voorspellen de modelstudies een vermindering van het aantal decibel. Hieraan kleeft echter een grote onzekerheid. Indiener vindt geen correctie voor de nabijheid van de overweg terug.	De geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven methode, zijnde standaard rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). In het RMG2012 is geen strafcorrectie voor een overweg opgenomen. Dit is dan ook niet toegepast. Uiteraard is ter plaatse van een overweg in de MER berekeningen wel rekening gehouden met het asfalt als zogenaamd "hard" bodemgebied. In de toets op de geluidproductieplafonds wordt geen rekening gehouden met het type bodemgebied.
4	Indiener merkt op dat de verandering van het treintype (diesel-elektrisch) en de daarbij behorende verandering in het spectrum van geluid niet zijn meegenomen. Elektrische treinen veroorzaken veel meer hoge tonen.	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. Berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De hierin beschreven methode bevat berekeningen per oktaafband. Er is daarmee rekening gehouden met het spectrum van het geluid. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het geluidonderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid.
5	Met betrekking op de geluidsbelasting merkt de indiener op dat de geplande verhoging van de snelheid van de treinen niet is meegenomen in de modelstudies.	De snelheidsverhoging die met de opwaardering van de Maaslijn wordt mogelijk gemaakt is in het geluidonderzoek als uitgangspunt meegenomen. Deze uitgangspunten zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport Geluid en worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. In bijlage IV en V van het achtergrondrapport geluid zijn de snelheidsprofielen die in het geluidrapport zijn toegepast opgenomen. Hierop zijn de tevens de gehanteerde optrek- en remcurves zichtbaar.

6	Er zijn naast de directe effecten die verandering van trillings -en geluidsbelasting kunnen hebben op de woningen en de gezondheid, ook indirecte effecten die betrekking hebben op de waarde van het onroerend goed. Met name vermindering van waarde van het onroerend goed als gevolg van vergrootte hinder door de Maaslijn. Daarnaast verzoekt de indiener een taxatie van het onroerend goed zodat de huidige waarde kan worden bepaald in geval van plan schade. De indiener heeft deze metingen nodig om eventuele schade te kunnen verhalen en/of te mitigeren.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord. Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
7	In geval de vergunning wordt verleend, eist de indiener een 0-meting van zowel trilling als geluid ter plaatse van de woning van de indiener.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Voor geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waardes waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 en 2.4.3 in het algemene deel van de Nota van Antwoord staat een uitgebreide toelichting over 0-metingen op het gebied van trillingen en geluid.

8	Indiener geeft aan dat uit veel studies duidelijk is geworden dat langdurige geluidsbelasting negatieve effecten op de gezondheid heeft. Uit de onderzoeken van dit project is niet duidelijk geworden dat het voor de indiener geen negatieve gevolgen gaat hebben.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Op de locaties waar dit compenserende effect niet voldoende is en de gezondheidssituatie licht verslechtert ten gevolge van verhoogde geluidsbelasting, geldt dat de geluidsbelasting (na maatregelen) onder de wettelijk toegestane grenzen uitkomt. Wanneer er specifiek naar de locatie Holthees wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. De reden dat er sprake is van een afname is dat de toename in snelheid wordt gecompenseerd door het treinverkeer dat stiller wordt (stiller goederenvervoer en elektrificatie van de personentreinen) en stillere bovenbouw (dwarsliggers worden vervangen door betonnen dwarsliggers). Daarnaast zorgt de elektrificatie van personentreinen er ook voor dat de luchtkwaliteit rondom Holthees in de plansituatie zal verbeteren. Rondom Holthees wordt dus niet alleen een positief effect op de gezondheidssituatie verwacht als gevolg van veranderde geluidsbelasting, maar ook als gevolg van veranderde luchtverontreiniging. De positieve effecten m.b.t. luchtverontreiniging gelden overigens niet alleen voor omgeving Holthees, maar voor het hele plangebied.
---	---	--

DOC-00156983

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan omdat het dorp Smakt letterlijk in tweeën wordt gesplitst	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Doordat er in de toekomst meer treinen gaat rijden wordt dit risico nog groter. Vanuit de Maaslijn wordt dit knelpunt dus aangepakt. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Looboek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km (3 minuten). Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en voetgangers blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het afsluiten van de overweg omdat de Sint Jozeflaan drukker wordt met landbouwverkeer dat nu achterom gaat. Onveilige situaties ontstaan omdat de weg niet breed genoeg is.	Met het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan neemt de verkeersintensiteit op de Sint Jozeflaan toe. In de huidige situatie is de Sint Jozeflaan een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/u. Voor de gemeente Venray geldt de maximaal toelaatbare intensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt verwacht dat deze verkeersintensiteit op ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal komt te liggen. Hiermee ligt de intensiteit ruim onder de landelijke richtlijn en de uitgangspunten van de Toetssteen van de gemeente Venray. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. Met deze afweging zijn er geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk op de Sint Jozeflaan. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener geeft aan dat de WOZ waarde omlaag zou moeten omdat de woning minder waard wordt door het uitzicht op de elektrificatie van het spoor.	U kunt bij de gemeente Venray bezwaar maken, als u vindt dat uw WOZ-waarde te hoog is. Meer informatie kunt u vinden via de website: https://www.venray.nl/bezwaar-gemeentelijke-belastingen-en-woz

4	Indiener geeft aan dat door het project het geluid in huis hoger wordt door en verzoekt om een nulmeting om dit te bevestigen.	Om de mogelijke geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn inzichtelijk te maken is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. In dit geluidsonderzoek wordt onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds niet door het project worden overschreden. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat ter hoogte van uw woning geen geluidproductieplafonds worden overschreden. Door het project is ter hoogte van uw woning sprake van een afname van circa 1.5 dB. Voor het berekenen van de geluidbelasting wordt geen 0-meting uitgevoerd. Dit is niet mogelijk omdat de projectsituatie momenteel nog niet wordt gereden. Geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijke vereisten uit de Wet milieubeheer en het Reken- en Meetvoorschrift.
5	Indiener geeft aan schade te verwachten aan de woning door de toename van trillingen.	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen als gevolg van het project niet significant toenemen op uw adres, en daardoor voldoen aan de streefwaarden uit het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig. Verder is in genoemde bijlage te zien dat de trillingen ook in de toekomstige situatie lager zullen zijn dan de grenswaarden voor trillingsschade uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener geeft aan schade te ondervinden door afsluiting van de overweg Pelgrimslaan. Omrijden kost meer tijd en dus geld.	De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg. Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Indien u toch van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

7	Indiener verzoekt de overweg open te houden en het alternatieve plan dat aanwezig is vanuit de werkgroep en de gemeente voor deze overweg te realiseren.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
8	Indiener verwacht verminder woongenot en gezondheidsklachten van geluid en/of trillingen. Dit wordt veroorzaakt door verandering van treintype, snelheid en de toename van het goederenvervoer.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject welleswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Smakt wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. In paragraaf 2.3.3. van de Nota van Antwoorden is beschreven dat een duidelijke dosis-effect relatie tussen trillingen en gezondheid ontbreekt. Hierdoor kan de relatie niet worden onderzocht in de MGR analyse. Wel is duidelijk waar er een toename van trillingen en mogelijk trillingshinder plaatsvindt (zie paragraaf 2.3.3 of achtergrondrapport trillingen). Voor deze toename geldt echter dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor trillingshinder. De verwachte toename van treinverkeersintensiteiten, vernieuwde infrastructuur en een groot aandeel elektrisch materieel is hierin meegenomen.

DOC-00156971		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is content met de aanleg van een nieuw spoorviaduct op de plek van het huidige bruggetje en vinden het verstandig om de autorijbaan en fiets-/voetpad te scheiden.	Deze constatering is ter kennisgeving aangenomen.
2	Indiener vraagt zich af hoe de oprit naar dit nieuwe viaduct komt te leggen. De eigen inrit (Heumensebaan 5) ligt vlakbij het huidige bruggetje (spoorbrug Heumensebaan in Molenhoek)	De inrit van de woning van de indiener ligt aan de westzijde van het kruisingsvlak Heumensebaan – Lindenlaan. Op deze locatie wijzigt de ligging van de Heumensebaan niet. De oprit van het viaduct sluit aan op de bestaande infrastructuur. Het fietspad aan de zuidzijde van de weg wordt wel anders aangelegd. De aanpassingen hebben geen invloed op de inrit van de woning van de indiener.
3	Indiener maakt bezwaar tegen verkeersvariant 5a (gemeente Mook) vanwege negatief effect op flora en fauna rondom Heumense Schans. Indiener realiseert zich wel dat variant 5a geen onderdeel van dit O(PIP) is.	Variant 5a valt buiten de scope van het project Opwaardering Maaslijn. Dit betekent dat de verkeersvariant ook geen onderdeel vormt van dit (O)PIP. Bezwaren omtrent deze verkeersvariant dienen ingediend te worden bij de gemeente Mook en Middelaar. De gemeenteraad zal hier uiteindelijk over besluiten.

DOC-00156742		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vindt dat het niet voldoende in beeld is gebracht hoe de natuurcompensatie plaatsvindt. Is dit bijvoorbeeld nieuwe aanplant of financiële compensatie? De wijze van compensatie dient meegenomen te worden bij het vaststellingsproces van het PIP.	De effecten op beschermde gebieden, soorten en houtopstanden zijn opgenomen in het achtergrondrapport Natuur. Binnen de gemeente Horst aan de Maas vindt ruimtebeslag plaats op de Natuurnetwerk Limburg gebieden (NNL). NNL gebied dat verloren gaat wordt financieel gecompenseerd conform de Beleidsregel natuurcompensatie 2018 van de provincie Limburg. Voor beschermde soorten vindt compensatie plaats middels de aanleg van nieuwe verblijfplaatsen en leefgebied. Voor houtopstanden vindt compensatie plaats conform de APV van de gemeente of vanuit de Wet natuurbescherming. Al deze compensatie is vastgelegd in een mitigatie- en compensatieplan natuur welke als extra bijlage aan het PIP is toegevoegd.

2	Indiener vindt de maatregelen met betrekking tot de landschappelijke inpassing nog niet concreet genoeg waardoor er onzekerheid is in hoeverre deze realiseerbaar zijn. Indiener vraagt om de compensatieopgave gelijktijdig mee te nemen bij het vaststellingsproces van het PIP. In dit kader wordt gepleit voor terughoudend gebruik van landschap-ontsierende elementen.	In het Landschapsplan zijn de mogelijke effecten van de opwaardering van de Maaslijn op het landschap beschreven. In dit landschapsplan zijn, indien noodzakelijk, maatregelen opgenomen om de effecten op het landschap zoveel mogelijk te mitigeren. Voor een aantal onderwerpen uit dit landschapsplan (waaronder de bouw van onderstations, de relatie met monumentale gebouwen en beschermde landschappen) worden deze maatregelen uitgewerkt in een esthetisch programma van eisen. Deze esthetische eisen worden meegegeven aan de aannemer die het project gaat uitvoeren. Voor de compensatie van natuurgebieden, beschermde soorten (flora en fauna) en de te kappen bomen is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Dit plan is als aanvullende bijlage toegevoegd aan het PIP en ook dit plan wordt in de vorm van eisen meegegeven aan de aannemer.
3	De inrichtingstekening en de landschappelijke inpassingstekening ontbreken voor de railinzetplaatsen Tienray en Lottum en voor het onderstation in Tienray. Hierbij benadrukt de indiener het belang van de ruimtelijke- en landschappelijke kwaliteit.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar het voorgaande antwoord. Voor een aantal onderwerpen uit dit landschapsplan (waaronder de bouw van het onderstation Tienray) worden deze maatregelen uitgewerkt in een esthetisch programma van eisen. Deze esthetische eisen worden meegegeven aan de aannemer die het project gaat uitvoeren.
4	Waterberging bij verharde oppervlakten voor de railinzetplaatsen Tienray en Lottum en voor het onderstation Tienray is nog niet of onvoldoende in beeld gebracht. Indiener verzoekt om bij nadere uitwerking dient tevens rekening gehouden te worden met de gemeentelijke watertoets.	De Gemeente Horst aan de Maas heeft in haar Verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2017-2021 aangegeven dat bij de aanleg van verhardingen er per locatie wordt bekeken op welke wijze het hemelwater kan worden verwerkt, waarbij infiltratie de voorkeur heeft. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt het hemelwater vastgehouden en vertraagd afgevoerd. De gemeente hanteert vooralsnog een bergingseis van 30 mm voor een voorziening met een overloopvoorziening en 50 mm voor een voorziening zonder overloopvoorziening. Deze waterbergingseisen zullen als contracteis meegegeven worden richting de aannemer die het plan verder uit gaat werken en bouwen.

5	Indiener mist in de plannen hoe er om gegaan wordt met het plaatsen van de bovenleidingsportalen in relatie tot monumenten langs het spoor. Indiener vraagt om aan te geven hoe hier rekening mee wordt gehouden bij de plaatsing van de portalen.	De effecten op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn onderzocht in het Landschapsplan. In het landschapsplan zijn maatregelen opgenomen om eventuele aantasting van landschappelijke en cultuurhistorische waarden te voorkomen en waar mogelijk te versterken. Op essentiële landschappelijke en cultuurhistorische gebieden worden de maatregelen vanuit het landschapsplan nader uitgewerkt in een Esthetisch Programma van Eisen (EPVE). Dit zijn bijvoorbeeld de locaties van het spoorontwerp in de omgeving van monumenten. Deze esthetische eisen worden meegegeven aan de aannemer die het project gaat realiseren. In het Landschapsplan is een aantal monumenten genoemd. Tussen Venray en Venlo, waar de gemeente Horst aan de Maas ligt, zijn dat er vier: 1) Meerlo-Wanssum - Stationsgebouw. De bovenleidingmasten zijn aan de andere zijde van het spoor gesitueerd. De voorkant van het gebouw staat op 15m vanaf hart spoor. Hierdoor is het effect op het monument beperkt. 2) Baanwachtershuis Melderslo. Het baanwachtershuis staat ongeveer midden tussen twee bovenleidingmasten. Hierdoor is het effect op het monument beperkt. 3) Wachtpost 64 Grubbenvorst. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de mast 17m naar het zuiden te verplaatsen, net voorbij het schuurtje, zodat deze niet meer voor het monument komt te staan. Hierdoor is het effect op het monument beperkt. 4) Tunnel Broekeindweg Grubbenvorst. De tunnel ligt ongeveer in het midden tussen twee bovenleidingmasten. Hierdoor is het effect op het monument beperkt.
6	Indiener pleit voor een degelijke toegangs-afscherming langs de Maaslijn. Met name op plekken waar wijkvoorzieningen of bedrijvigheid plaatsvindt. Met specifieke aandacht voor speelvoorzieningen in Grubbenvorst en de ontgrondingslocatie de Diepeling in Tienray.	Op beide locaties die door u zijn aangegeven blijven de bestaande hekwerken staan. Voor beide locaties hoeven de hekwerken niet weg om de werkzaamheden uit te kunnen voeren.

DOC-00157003		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat het veel tijd en moeite heeft gekost om relevante data te vinden betreft GPP's, zeker gezien het wegvallen van informatieavonden. Tevens geeft indiener aan dat het onduidelijk was of het als burger van Gelderland ook mogelijk was een zienswijze in te dienen. De indiener geeft aan tweemaal contact te hebben gehad met ProRail, tijdens het telefonisch spreekuur. Deze gesprekken heeft de indiener als stroef ervaren, en aangegeven de communicatie omtrent de Maaslijn traag en onvolledig te ervaren. Graag wordt de indiener serieus genomen en betrokken bij het project. Daarnaast is 6 weken tijd om dergelijke complexe documenten door te nemen ondoenlijk en onacceptabel.	Het is jammer, dat u de communicatie aanvankelijk als stroef heeft ervaren en goed te vernemen, dat u uiteindelijk positief bent over de afwikkeling. Hoewel het lastige materie is voor de gemiddelde burger om te doorgronden in 6 weken tijd, is dit nu eenmaal de wijze en duur, die door de wet zijn voorgeschreven. Wij weten, dat milieu onderzoeken kunnen worden ervaren als moeilijk en ondoorgrondelijk. Zodoende hebben we als project de informatie ook ontsloten via een digitale MER om de informatie en impact van het project op de omgeving zo toegankelijk mogelijk aan te bieden. De Commissie m.e.r. heeft zich positief uitgesproken over de kwaliteit van de informatie, die dit project beschikbaar heeft gesteld zowel over de vorm als de inhoud. Aan de omgeving van het projectgebied zijn brieven gestuurd ter informatie over de terinzagelegging, er is een digitale MER beschikbaar gesteld voor informatie over het project en de impact op de omgeving, telefonische spreekuren zijn beschikbaar gesteld, er is de mogelijkheid om in te schrijven op een nieuwsbrief, vragen kunnen per e-mail worden gesteld aan het project en tevens heeft publicatie plaatsgevonden via de staatscourant.

2	Indiener geeft aan dat de GPP voor de indiener in de voortuin berekend is. Indiener geeft aan dat potentiële geluidshinder echter in de achtertuin optreedt. Indiener geeft aan dat de waarden op het perceel kunnen oplopen van 59,0 dB tot meer dan 64,0 dB, forse overschrijdingen waar in de huidige situatie geen maatregelen voor worden getroffen. Tevens geeft indiener aan verbaasd te zijn over de tijd die nodig is om data over de referentiepunten openbaar te maken. Vanuit de naleving is data vanaf 2019 nog niet openbaar.	Langs alle landelijke spoorlijnen gelden geluidproductieplafonds (GPP's) die de beheerder van de spoorweg moet naleven. Deze plafonds gelden op de zogeheten 'referentiepunten'. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten en liggen op circa 100 meter afstand van elkaar en op ongeveer 50 meter afstand van de buitenste spoorstaaf van een spoorweg op de geluidplafondkaart. Aan beide zijden van de spoorweg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. In dit geval valt de 50 meter van de spoorstaaf samen met de voortuin van uw woning. Uit het geluidonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat ter plaatse van uw woning de geluidproductieplafonds door het opwaarderen van de Maaslijn niet worden overschreden. Ten opzicht van de situatie in 2019 (naleving 2019) neemt de geluidsbelasting op uw woning na opwaardering van de Maaslijn af met circa 1.5 dB. Het nalevingsverslag wordt per kalenderjaar gemaakt. Het nalevingsverslag over 2019 kan dus pas vanaf 1 januari 2020 worden opgesteld. ProRail heeft als beheerder op grond van de Wet milieubeheer (art. 11.22 Wm) de verplichting voor 1 oktober aan de Minister van IenW een verslag met betrekking tot de naleving van de geluidproductieplafonds in het voorafgaande kalenderjaar te leveren. Deze verplichting komt ProRail na (het nalevingsverslag 2019 is op 29 september 2020 definitief gemaakt). De Minister van IenW heeft dit verslag - tezamen met het nalevingsverslag GPP's rijkswegen 2019 en enkele andere stukken alsmede een Nota van bevindingen over de nalevingsverslagen geluidproductieplafonds rijkswegen en spoorwegen in 2019 - vervolgens op 18 januari 2021 openbaar gemaakt door het de kamer aan te bieden. Bovenstaand proces verklaart waarom het nalevingsverslag 2020 nog niet openbaar is gemaakt.
3	Indiener geeft aan dat er na uitvoeren van Project Opwaardering Maaslijn op het referentiepunt een verwacht berekend geluid zal zijn van 50,6 dB. Dit is een verwachte afname van geluid en daarom worden er geen maatregelen getroffen. Echter zal het probleem voornamelijk aan de achterkant van het huis plaatsvinden, terwijl er aan de voorkant gemeten is. Aan de achterkant zal sprake zijn van een afname door het project, echter de geluidswaarde zal boven de wettelijke norm blijven (tussen de 59-64 dB).	Langs alle landelijke spoorlijnen gelden geluidproductieplafonds (GPP's) die de beheerder van de spoorweg moet naleven. Deze plafonds gelden op de zogeheten 'referentiepunten'. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten en liggen op circa 100 meter afstand van elkaar en op ongeveer 50 meter afstand van de buitenste spoorstaaf van een spoorweg op de geluidplafondkaart. Aan beide zijden van de spoorweg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. In uw geval valt de 50 meter van de spoorstaaf samen met de voortuin van uw woning. In het geluidonderzoek is berekend of de geluidproductieplafonds door de opwaardering van de Maaslijn worden overschreden. Uit dit onderzoek is gebleken dat op de referentiepunten (GPP) bij uw woning geen overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt. Bij uw woning door het project het geluid met circa 1.5 dB afnemen.

4	Indiener geeft aan dat het zeer lang heeft geduurd voordat indiener geïnformeerd is over de geluidbelasting op de woning, waar in de achtertuin sprake is van een overschrijding van de wettelijke norm. Tevens geeft indiener aan sinds 2017 met meerdere instanties hierover contact te hebben opgenomen.	Wij hebben begrip voor uw persoonlijke situatie en kunnen in het kader van het PIP antwoorden, maar wij hebben geen grip op reguliere processen bij de verschillende instanties, waarop u in het verleden een beroep heeft gedaan.
5	Indiener geeft aan dat er sprake is van een structureel overschrijden van de geluidsnorm in de achtertuin. Project Maaslijn zou een goed moment zijn om deze overschrijding aan te pakken. Het is de indiener onduidelijk waarom dit niet reeds gedaan is. Op de woning van indiener is geen sprake van een ontheffing naleving van het GPP, verleend in 2019.	De geluidsbelasting na uitvoer van het project is meer dan 3 dB lager dan het wettelijk gestelde geluidproductieplafond. Er vindt dus geen toename plaats ten opzichte van hetgeen momenteel al wettelijk mogelijk is. Daarnaast zal er een afname aan geluidproductie plaatsvinden van 1.5 dB ten opzichte van het nalevingsniveau 2019. Omdat onder het GPP wordt gebleven, is er zoals indiener correct noemt ook geen sprake van een ontheffing. De structurele overschrijding van het GPP die indiener noemt is op deze locatie dan ook niet van toepassing.
6	Indiener geeft aan dat betreft de uitvoering op de Maaslijn, dienstafspraken zijn met machinisten. Hierbij geeft indiener aan verschil te merken en meten (zelf gemeten) tussen verschillende treinen. Indiener geeft aan dat het handhaven van deze afspraken een makkelijk te realiseren winst zou zijn, betreft de productie van geluid, voornamelijk langzamer rijden indien huizen dicht op het spoor staan.	Ter hoogte van uw woning vindt geen overschrijding van de geluidproductieplafonds plaats na het opwaarderen van de Maaslijn. Omdat deze geluidproductieplafonds niet worden overschreden is verder onderzoek naar maatregelen niet noodzakelijk. Het maken van dienstafspraken is daarnaast wettelijk gezien geen geluidmaatregel dat kan worden toegepast.
7	Indiener geeft aan dat de huidige situatie rond de woning onvoldoende in kaart is gebracht om te concluderen dat maatregelen niet noodzakelijk zijn.	Voor de beantwoording van dit zienswijzepunt wordt verwezen naar de antwoorden hiervoor. In het akoestisch onderzoek is ter hoogte van uw woning onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden. Ter hoogte van uw woning vindt geen overschrijding van de geluidproductieplafonds plaats. Om deze reden is het niet noodzakelijk om maatregelen te onderzoeken. Voor meer informatie over het wettelijk kader van het geluidonderzoek wordt verwezen naar Bijlage I van het achtergrondrapport geluid.

DOC-00156999		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt bezwaar tegen variant 5a van de gemeente Mook en Middelaar en verzoekt om op de hoogte gehouden te worden ten aanzien van de ontwikkelingen in het OPIP met betrekking tot de aanleg van het viaduct (Heumensebaan te Molenhoek) en mogelijkheid tot aanleg van een weg.	Variant 5a valt buiten de scope van het project Opwaardering Maaslijn. Dit betekent dat de verkeersvariant ook geen onderdeel vormt van dit (O)PIP. Bezwaren omtrent deze verkeersvariant dienen ingediend te worden bij de gemeente Mook en Middelaar. De gemeenteraad zal hier uiteindelijk over besluiten.

2	Indiener kan zich vinden in de procedure ten aanzien van het archeologisch onderzoek en wenst graag geïnformeerd te worden als er zich ontwikkelingen voordoen ten aanzien van het archeologisch onderzoek dat dient plaats te vinden langs het Maaslijn traject.	Er vindt geen aparte communicatie plaats over de ontwikkelingen rond het archeologisch onderzoek. Als bijlage bij het Provinciaal Inpassingsplan is het achtergrondrapport archeologie beschikbaar. Tijdens de uitvoering van het project vindt nader booronderzoek plaats. Voor het graven in archeologisch waardevol gebied is een omgevingsvergunning noodzakelijk. De aanvraag en verlening van deze vergunningen worden gepubliceerd. Gedurende deze vergunningprocedures is het nader archeologisch onderzoek voor de betreffende vergunning opvraagbaar bij het bevoegd gezag.
---	--	--

DOC-00156243		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
3	De indiener kaart aan dat veiligheid voldoende is gegarandeerd in de huidige situatie, en er daarom geen grond is om de spoorwegovergang (Pelgrimslaan) te sluiten. Reden hiervoor is dat de beperkte ruimte tussen de spoorweg en de St Jozeflaan nooit tot incidenten of onveilige situaties heeft geleid. Dit komt door de overzichtelijke situatie, verlaging verkeerssnelheid naar 30 km/u, voorrangsregels, en beperkte toename baanvakssnelheid. Ook geeft de indiener aan dat de verdubbeling van spoor niet doorgaat, en dus ook geen reden tot sluiting overweg is.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is met alle gevolgen van dien. Dit is hoofdzakelijk voor langere voertuigen (vrachtverkeer en landbouwvoertuigen) een groot risico. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Doordat er in de toekomst meer treinen gaan rijden wordt dit risico nog groter. Vanuit de Maaslijn wordt dit knelpunt dus aangepakt. Daarnaast moet verkeer op de Sint Jozeflaan wachten op de rijbaan als de overweg dicht is (er komt een trein aan). Afslaand verkeer houdt de rest van het doorgaande verkeer tegen (zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden). Doorgaand verkeer kan dan kiezen om stilstaande voertuigen te passeren. Bij deze manoeuvre is het mogelijk dat tegenliggend verkeer over hoofd wordt gezien. Ook dit vormt een risico ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener verzoekt dat de overweg (Pelgrimslaan) open moet blijven ten behoeve van de sociale cohesie tussen Holthees en Smakt en calamiteitenverkeer.	De overweg Pelgrimslaan wordt in het kader van de opwaardering Maaslijn aangepast. De overweg wordt afgewaardeerd. Dit betekent dat de overweg niet meer toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer (personenauto's, vrachtverkeer, landbouwvoertuigen). Wel blijft de overweg toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, brommers en scooters). Hiermee blijft de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers ongewijzigd, blijven historische wegcontouren bestaan en wordt de sociale cohesie niet als zodanig aangetast. Voor calamiteitenverkeer is het gebied rond de Pelgrimslaan bereikbaar via de overweg ter hoogte van de Looboek. Zie voor een nadere toelichting over de verkeerseffecten hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

5	Indiener verwacht schade aan bedrijfsinkomsten, waardedaling en beperking van uitbreidingsmogelijkheden door mindere of geen bereikbaarheid bij sluiten Pelgrimslaan overgang. De omrijdroute dient te worden aangepast zodat vrachtwagens van 18 m lang het bedrijf kunnen bereiken. Desondanks verwacht indiener nog steeds schade van 2.145.667 euro. Indiener vraagt dan ook om het plan te herzien.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als insprekers menen schade te lijden als gevolg van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De grondslag voor de tegemoetkoming in planschade wordt gevormd door afdeling 6.1 van de Wro. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het PIP worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door Provinciale Staten na het onherroepelijk worden van het PIP besloten. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener geeft aan dat landbouw en vrachtverkeer door 1 straat moet en dit levert verkeersopstoppen en onveilige situatie oplevert.	De provincie Limburg en gemeente Venray hebben afgesproken dat er een onderzoek komt naar maatregelen om verkeersopstoppen te voorkomen en potentieel onveilige situaties te verbeteren. In eerste instantie wordt gedacht aan het realiseren van passeerhavens op de Pelgrimslaan en Loobeeek. Dit onderzoek wordt apart van de PIP procedure uitgevoerd. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

DOC-00157210		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan niet te begrijpen waarom zijn percelen (kadastraal bekend als Venray R 111 en 2093) gedeeltelijk de enkelbestemming 'Verkeer-voorlopig' zijn ingetekend. Verder komt Artikel 4.3, waarnaar in artikel 19.1 lid b wordt verwezen, niet in de planregels voor. Indiener constateert dat "de periode" daarmee niet verankerd is in de planregels, hetgeen leidt tot rechtsonzekerheid voor de indiener.	De gronden die in het (O)PIP voorzien zijn van de voorlopige bestemming zijn noodzakelijk voor het realiseren van de Opwaardering van de Maaslijn. Op uw perceel is hiervoor een werkterrein voorzien. Dit terrein is noodzakelijk om de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling op deze locatie uit te kunnen voeren. Voor het gebruik van dit perceel als tijdelijk werkterrein worden apart met u afspraken gemaakt. Inmiddels is ProRail met de grondeigenaren daarover in overleg. In de regels van de enkelbestemming 'Verkeer-Voorlopig' zijn in het (O)PIP met het publiceren abusievelijk plangeregels weggevalen die ingaan op de bestemmingsomschrijving en de periode waarvoor deze bestemming geldt. Dit is in het PIP hersteld.

2	Indiener vraagt zich af zijn agrarische gebruik van zijn percelen ook in het ontwerp inpassingsplan is toegestaan. Mocht dit niet het geval zijn, dan is het onduidelijk op welk moment en op welke wijze dit gebruik wél weer toegestaan is. Daarnaast geeft indiener aan dat het perceel 111 grenst aan perceel 112 en deze samen één agrarisch perceel vormen. Indiener wil weten wat de bestemming "Verkeer - Voorlopig" op perceel 111 voor gevolgen heeft voor perceel 112 in de praktijk.	De bestemming Verkeer-Voorlopig is alleen van toepassing in de periode dat de aannemer het terrein wenst te gebruiken als werkterrein. Voor aanvang van de werkzaamheden kan het perceel gewoon voor agrarische doeleinden worden gebruikt. In de planregels is opgenomen dat de aannemer nadat de werkzaamheden zijn afgerond binnen 1 jaar de gronden weer in originele staat moet terug brengen waarna u het perceel weer agrarisch kan gebruiken. De voorlopige bestemming heeft een geldigheidsduur van maximaal 5 jaar nadat het PIP in werking is getreden. Over het gebruik van uw perceel als werkterrein worden nadere afspraken met u gemaakt.
3	Indiener heeft kennis genomen van de stelling dat de gronden verworven dienen te worden om het plan te realiseren. Indiener is er per toeval achter gekomen dat zijn percelen zijn opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan. Voor de indiener was dit ontwerp inpassingsplan en de inhoud daarvan een totale verrassing in negatieve zin. Indiener vraagt zich af waarom er hierover niet eerder met hem als grondeigenaar is gesproken. Bovendien mist indiener de onderbouwing waarom op zijn percelen een bouwterrein is beoogd, waarom kan er geen andere oplossing worden gezocht?	Wij betreuren, dat wij u niet eerder op de hoogte hebben gesteld van ons voornemen uw perceel in het PIP op te nemen voor het project. Het project is in de fase gekomen, dat ProRail met eigenaren/rechthebbenden, die direct door het PIP worden geraakt, contact opneemt. Deze gesprekken zijn inmiddels door ProRail opgestart en zullen gedurende de komende periode worden voortgezet.
4	Indiener kan uit de ter inzage gelegde stukken onvoldoende opmaken welk gebruik op de locatie (tegenover de spoordijk ter hoogte van km 60.7) is beoogd door de initiatiefnemer. Indiener vreest namelijk dat deze locatie gebruikt zal worden om voertuigen in het spoor te zetten. Indiener verzoekt hier helderheid over te verschaffen.	De betreffende locatie wordt gebruikt als toegangsweg en onderhoudspad voor de nieuwe wissel die op deze locatie wordt gebouwd. Deze wissel moet bereikbaar zijn voor onderhoud en werkzaamheden bij eventuele storingen. Dit betreft dus geen railinzetplaats. Er wordt op deze locatie geen materieel in het spoor gezet.
5	Indiener verzoekt het gebruik van de railinzetplaatsen op te nemen in de stukken (PIP) en de effecten op het woon en leefklimaat te onderzoeken. Dit is nu niet gebeurd waardoor het besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen.	Ter hoogte van uw woning wordt geen railinzetplaats gerealiseerd. Zie beantwoording bij het vorige zienswijzepunt.
6	Beoogd wordt dat in 2030 95% van het goederenmaterieel stil is. Indiener vraagt zich af of dit ook geldt voor materiaal ten behoeve van personenvervoer. Uit de ter inzage gelegde stukken blijkt dat in 2024 de treinen zullen gaan rijden. Dit betekent dat er een periode van 6 jaren is waarin daadwerkelijk geluidshinder voor de indiener hoger is dan onderzocht. Indiener verzoekt om dit alsnog te onderzoeken, dan wel dit op te nemen in de planregels dat het spoor enkel mag worden gebruikt indien gereden wordt conform de "2030-norm" ten aanzien van de inzet van stil materieel (goederen- en personenvervoer).	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. In de geluidberekeningen is rekening gehouden met dit stiller materieel door in de geluidberekeningen de reizigerstreinen aan te merken als voertuigcategorie 12 in plaats van voertuigcategorie 8. Door deze stillere treinen wordt een afname in geluid ter plaatse van de woning van de indiener gerealiseerd. De huidige regels zijn beschreven in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. Hierin staat bij artikel 11.20 dat de beheerder zorg draagt voor de naleving van de geluidproductieplafonds. Het opnemen van aanvullende planregels om de geluidproductie te reguleren voor de periode waarin het nieuwe materieel nog niet rijdt is daarmee niet nodig.

7	Indiener verzoekt om in de planregels op te nemen dat de frequentie van goederentreinen op de (Noordelijke) Maaslijn niet toe mag nemen. De treinaantallen zijn namelijk de uitgangspunten voor de onderzoeken naar geluid, trillingen, gezondheid en veiligheidsrisico's.	Het project heeft niet als doel de frequentie van de goederentreinen te verhogen. In het geluid- en trillingenonderzoek is rekening gehouden met de autonome groei van het goederenverkeer. Het project zelf heeft verder geen invloed op deze autonome groei. Ook zonder de opwaardering van de Maaslijn zal er sprake zijn van een autonome groei. De autonome groei waarmee is gerekend is een realistische prognose. Overigens kan ten slotte nog worden opgemerkt dat een planologisch besluit ook geen instrument is waarin treinaantallen of verkeersprognoses in zijn algemeenheid in kunnen worden gelimiteerd. PS zouden ook niet over het handavingsinstrumentarium beschikken om een dergelijke beperking te handhaven.
8	Indiener constateert dat uit het akoestisch onderzoek niet op te maken valt in hoeverre daadwerkelijk rekening is gehouden met het feit dat ter hoogte van zijn woning sprake is van een spoorwegverdubbeling, waardoor de afstand tussen de woning en het spoor nog kleiner wordt.	Er is in het geluidonderzoek rekening gehouden met de verdubbeling ten noorden van de woning van de appellant. De spoorverdubbeling loopt tot ongeveer 10 meter ten noorden van uw oprit.
9	Het dubbelspoor stopt net voorbij de woning van de indiener. Dit maakt dat op korte afstand van zijn woning eveneens wissels in het spoor opgenomen dienen te worden. De locatie van deze wissels volgt volgens de indiener onvoldoende uit de ter inzage gelegde stukken. Indiener verzoekt om inzicht te geven en ook op dit punt uit te leggen in hoeverre dit is meegenomen in het akoestisch onderzoek.	De wissel wordt schuin tegenover uw woning geplaatst ter hoogte van de inritten van uw perceel. Op de website van de digitale MER kunt u deze locatie terugvinden. De locatie van deze wissel is meegenomen in het geluidonderzoek.

10	Indiener kan niet volgen waarom in de ter inzage gelegde stukken wordt geconcludeerd dat in de buurt van zijn locatie geen toename van geluidshinder te verwachten valt. Indiener zegt dat dit onvermijdelijk zal zijn. Indiener verzoekt daarom om een zorgvuldig onderzoek naar de akoestische gevolgen voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase, voor zijn locatie uit te voeren.	Om de geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn te bepalen is een geluidsonderzoek uitgevoerd. Dit geluidsonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de wettelijk vereisten zoals deze zijn opgenomen in de Wet milieubeheer en het Reken- en Meetvoorschrift. Voor een uitgebreide toelichting op dit wettelijk kader wordt verwezen naar Bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat ter hoogte van uw woning het geluid na opwaardering van de Maaslijn met circa 3 dB af zal nemen. Deze afname van geluid wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat er nieuwe elektrische treinen gaan rijden (FLIRT-R). Deze trein is ongeveer 3 dB stiller dan de dieseltrein die in de huidige situatie op de Maaslijn rijdt. Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaier 2010'. Ten slotte kan in het kader van de bouwhinder nog worden opgemerkt dat het minimaliseren van bouwhinder een belangrijke contracteringsdoelstelling is in de aanbesteding voor een aannemer. Een aannemer die aantoont dat hinder voor de omgeving kan worden geminimaliseerd, zal eerder het werk gegund krijgen.
11	Indiener verzoekt om berekening (i.p.v. enkel een kwalitatieve beoordeling) uit te voeren voor de financiële doelmatigheid van de maatregelen in het PIP. Indiener constateert dat er nog veel onduidelijkheid resteert op dit gebied.	Ten behoeve van het PIP zijn berekeningen uitgevoerd om te bepalen op welke locaties raildempers aangebracht moeten worden. In het achtergrondrapport geluid is dit aangepast. Door het aanbrengen van raildempers vinden er over het gehele tracé geen overschrijdingen meer plaats van de geluidproductieplafonds. Het realiseren van doelmatige geluidmaatregelen is daarmee niet nodig. Het uitvoeren van berekeningen van geluid op de gevels van de woningen om deze doelmatige maatregelen te bepalen is dan ook niet noodzakelijk. Ter hoogte van uw locatie worden overigens geen raildempers toegepast, omdat ter plaatse in de projectsituatie geen overschrijdingen van het geluidproductieplafond optreden. Op uw locatie is zonder raildempers sprake van een overschrijding van 3.8 dB.
12	Indiener verzoekt om jaarlijks een monitoringsonderzoek ten aanzien van het aspect geluid uit te laten voeren door een onafhankelijke organisatie, waarbij de resultaten tijdig gedeeld worden met belanghebbenden. Indiener verzoekt u deze verplichting op te nemen in de planregels en in de voorschriften van te verlenen vergunningen aan initiatiefnemer.	Vanuit de Wet milieubeheer is de spoorbeheerder verplicht om jaarlijks een onderzoek te doen of nog voldaan kan worden aan de geldende geluidproductieplafonds. Jaarlijks wordt er dan ook een nalevingsonderzoek uitgevoerd en gerapporteerd door ProRail in de vorm van een nalevingsverslag. Deze nalevingsverslagen zijn in te zien via http://www.geluidregisterspoor.nl/nalevingsverslagen.html. Een verplichting hiertoe in de planregels is dan ook overbodig aangezien de Wet milieubeheer deze waarborg al kent.

13	Indiener kan onvoldoende uit het MER en achtergrondrapport trillingen opmaken in hoeverre onderzoek is gedaan naar de trillingshinder ter plaatse van de gebouwen van de indiener. Indiener verzoekt om inzicht te geven voorafgaand aan de nieuwe besluitvorming.	In paragraaf 3.4.2. van het achtergrondrapport trillingen is beschreven dat het onderzoek naar trillingen zich toespitst op een zone van 200 meter aan weerszijden van de sporen. Het object van de indiener valt daarbinnen. In Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen is zichtbaar dat de trillingen dan ook voor de woning van indiener zijn berekend, en dat hier een toename van de trillingen als gevolg van het project wordt verwacht. De toename is echter dusdanig beperkt dat het nemen van doelmatige maatregelen niet mogelijk is gebleken. Voor meer informatie over trillingsmaatregelen en de doelmatigheid daarvan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3 van de Nota van Antwoord.
14	Indiener stelt dat hij fors trillingshinder en trillingsschade zal ondervinden. Ter plaatse van zijn woning zijn overschrijdingen geconstateerd en de indiener is verbaasd dat er geen doelmatige maatregelen mogelijk zijn, zoals under sleeper pads. Indiener zegt dat het plan niet vastgesteld kan worden zolang aan hem geen schriftelijke toezegging is gedaan dat alle mogelijke maatregelen zullen worden genomen om het aantal overschrijdingen terug te brengen naar nihil.	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat de streefwaarden voor trillingshinder worden overschreden, maar dat de trillingen ook in de toekomstige situatie lager zullen zijn dan de grenswaarden voor trillingsschade uit de SBR A-richtlijn. De SBR A-richtlijn is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Ten aanzien van maatregelen tegen trillingen geldt dat wij bij het afwegen van maatregelen gebruik maken van het richtbedrag voor het afwegen van trillingsmaatregelen, afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit bedrag wordt ook bij Tracébesluiten van het Rijk gebruikt als richtbedrag voor het treffen van maatregelen. Voor onderhavig PIP is de Bts als toetsingskader gebruikt waardoor bovenstaande systematiek ook geldt. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.3. van de Nota van Antwoord.
15	Indiener verzoekt om jaarlijks een monitoringsonderzoek ten aanzien van het aspect trillingen uit te laten voeren door een onafhankelijke organisatie, waarbij de resultaten tijdig gedeeld dienen te worden met belanghebbenden.	Het project voorziet binnen 1 jaar na oplevering in een opleveringstoets, waarin we nagaan of de verwachte trillingseffecten daadwerkelijk zijn opgetreden. Er is geen wettelijk kader dat een jaarlijkse monitoring voorschrijft. Het monitoren van de trillingseffecten binnen 1 jaar na oplevering is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Ministerie van IenW en de provincies.

16	Indiener vreest grote hinder te gaan ondervinden wanneer zijn percelen als bouwterrein gebruikt gaan worden. Er is geen onderzoek gedaan naar deze hinder (zoals geluidhinder, trillingshinder en verkeershinder). Dit levert tevens gezondheids- en financiële schade op.	Uitvoering van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaai 2010'. Daarnaast worden er in het kader van de aanbesteding van de aannemer contracteringsdoelstellingen geformuleerd. Een aantal doelstellingen zien toe op het verminderen van hinder (hinder voor de omgeving en hinder voor de reiziger). In het kader van de aanbestedingsprocedure wordt aan gegadigde gevraagd een uitvoeringsplan te maken hoe invulling gegeven kan worden aan het bereiken van deze doelstellingen. Wanneer de aannemer het werk wordt gegund, is die ook verplicht de in het uitvoeringsplan beschreven maatregelen uit te voeren.
17	Indiener benoemt dat er extra geluidshinder tijdens de bouw zal plaatsvinden. Dit is niet beschouwd bij het vaststellen van de GPP's ter plaatse.	Zoals beschreven in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 worden met de GPP's alleen de geluidproductie van het rijdende treinverkeer gereguleerd en niet het geluid tijdens de bouwwerkzaamheden. Voor de regulering van het geluid veroorzaakt tijdens bouwwerkzaamheden is er een circulaire bouwlawaaai 2010 en Regeling geluidemissie buitenmaterieel. Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaai 2010'.
18	Indiener vindt het onduidelijk wanneer de werkzaamheden plaats zullen vinden. Indiener vermoedt dat dit gelet de dienstregeling vooral in de avonden, nachten en weekenden zal gaan gebeuren. Indiener verzoekt een onderzoek alvorens overgegaan kan worden tot een zorgvuldige besluitvorming tot vaststelling van het plan en het MER.	Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaai 2010'.

19	Indiener heeft geen vertrouwen in dat de aannemer t.z.t. voldoende aandacht besteedt aan het reduceren van hinder. Indiener verzoekt om dit onderzoek nauwkeurig uit te voeren en hem voorafgaand aan de besluitvorming in kennis te stellen van de resultaten en de te nemen maatregelen ter reducering van deze hinder.	De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hij moet ook een uitvoeringsplan opstellen waarin wordt vastgelegd op welke wijze de omgeving tijdens de bouw geïnformeerd wordt. Zie voor een uitgebreide toelichting ook het voorgaande antwoord met betrekking tot hinder tijdens de uitvoering.
----	--	---

DOC-00155771		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vreest dat onderhavige ontwikkeling zal leiden tot schade aan de fundering en de woning zelf doordat de aanleg en het gebruik van de nieuwe Maaslijn een sterke belasting van de bodem betekent.	De kans op trillingsschade wordt bepaald door de hoogst optredende trillingen. Voor goederentreinen geldt dat deze trillingen niet wijzigen als gevolg van het project, dus de kans op trillingsschade als gevolg van goederentreinen neemt niet toe. Er is wel sprake van een toename van de trillingen van reizigerstreinen. Echter, ook voor deze trillingen geldt dat ze in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Schade aan de fundering van uw woning is dan ook niet te verwachten. Indien u van mening bent toch schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

2	Indiener is beducht voor stofhinder, lichthinder en mogelijke gevaren voor de volksgezondheid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast is indiener beducht op de gevolgen voor de volksgezondheid als gevolg van de elektrificatie op geringe afstand van de woning.	In het achtergrondrapport externe veiligheid is opgenomen dat de noordelijke Maaslijn, waar de betreffende locatie aan gelegen is, volgens Basisnet onderdeel uitmaakt van de categorie "Overige hoofdspoorwegen". Over deze zogenaamde overige hoofdspoorwegen vindt geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De PR- en GR-plafonds zijn gelegen op een afstand van 0 meter en langs deze overige hoofdspoorwegen is geen plasbrandaandachtsgebied gelegen. Daarnaast zorgt het plan Opwaardering Maaslijn niet voor een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Na realisatie van het plan blijft de noordelijke Maaslijn onderdeel uitmaken van de categorie "Overige hoofdspoorwegen". Ook worden buisleidingen en wegen niet aangepast, waardoor op deze infrastructuur geen wijziging van de risico's optreedt. Er verandert dus niets in de situatie ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen door dit plan. Ten aanzien van stof verwijzen wij u naar het achtergrondrapport Luchtkwaliteit, waarin ook de gevolgen voor fijnstof zijn opgenomen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat de concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de wegen in de omgeving van het tracé (200 meter) zich in de plansituatie ruim beneden de gestelde grenswaarden bevinden. Daarnaast kan op basis van hetzelfde onderzoek worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in de plansituatie licht verbetert t.o.v. de referentiesituatie. Ten aanzien van lichthinder zal de nieuwe situatie niet veranderen t.o.v. de huidige situatie. Er worden geen lichtmasten of andere lichtbronnen bijgeplaatst. Het beperken van lichthinder tijdens bouwwerkzaamheden zal onderdeel zijn van de vergunningverlening aan de aannemer. De aannemer moet aantonen met gericht licht te werken in de uitvoeringsfase.
---	---	--

3	Indiener maakt bezwaar tegen het ontwerpplan vanwege de verhoging van de geluids- en trillingshinder. Indiener vindt deze onaanvaardbaar.	Ter hoogte van Brandakkerweg 1 te Grubbenvorst zijn 2 referentiepunten gelegen waarvoor geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Ten opzicht van de huidige situatie vindt op deze referentiepunten een geluidsafname van 1 dB plaats ten opzichte van 2019 (nalevingsverslag 2019). Op deze twee referentiepunten wordt het geluidproductieplafond dus niet overschreden ten gevolge van de opwaardering van de Maaslijn. In bijlage VII van het achtergrondrapport geluid zijn de resultaten van de GPP toetst te raadplegen. De toepassing van de under sleeping pads wordt geborgd in het PIP middels een voorwaardelijke bepaling. Het project leidt inderdaad tot een toename van de trillingen, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen, maar deze toename is beperkt en voldoet aan het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts (Beleidsregel trillinghinder spoor). Bij uw woning wordt de Bts niet overschreden. Er zijn daarom geen maatregelen nodig tegen trillingshinder.
4	Indiener merkt op dat er afgezien wordt van een station in Grubbenvorst. Het is een omissie in trillingenonderzoek dat ter plaatse van Grubbenvorst geen referentiemetingen zijn verricht. Dit omdat er met hoge snelheid door Grubbenvorst wordt gereden, waardoor de trillingen aanmerkelijk zullen toenemen en omdat de aslast van de FLIRT treinen hoger zijn dan in de NRD aangenomen.	Langs het gehele tracé van de Maaslijn zijn metingen verricht op basis van de verwachte toename van de trillingen, de rijsnelheid van de treinen, de spoorconstructie en de opbouw van de bodem. Op basis van die metingen en een al ruim 10 jaar gehanteerd rekenmodel, zijn de trillingen in alle woningen langs het tracé berekend, waarbij voor niet-gemeten woningen worst-case (conservatief) is gerekend. Het toevoegen van meer metingen leidt door het gebruik van dit rekenmodel (zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen) niet tot een significant betrouwbaarder eindresultaat. Dit komt ook omdat de metingen in Lottum, gezien de vergelijkbare bodemopbouw (zie Bijlage III van het achtergrondrapport trillingen), ook representatief zijn voor de situatie in Grubbenvorst. Overigens is besloten om desondanks aanvullend trillingsonderzoek te verrichten in onder meer Grubbenvorst, om meer zekerheid te bieden over de effecten en eventueel te treffen maatregelen. In Grubbenvorst zijn de trillingen van goederentreinen maatgevend, voor deze treinen verandert er niet veel als gevolg van het project. De beperkte snelheidsverhoging van goederentreinen leidt tot een lichte toename van de trillingen. De trillingen voldoen echter aan het beoordelingskader, de Bts. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

DOC-00156755		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat diens woning minder waard wordt doordat er bovengrondse leidingen komen, wat het uitzicht bederft.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener geeft aan dat diens woning in waarde afneemt door toename trillingen door zwaarder materieel waardoor scheuren ontstaan in de fundering en er sprake is van een toename aan goederentreinen gedurende de nacht.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het realiseren van het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te lijden als gevolg van het PIP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering, dan kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Dit verzoek kan ingediend worden vanaf het moment dat het PIP is vastgesteld. De provincie zal een beslissing om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het PIP onherroepelijk is. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de planschadeverordening van de provincie van toepassing.
3	Indiener geeft aan dat er sprake is van een toename van trillingen door zwaarder reizigersmaterieel, verhoging snelheid en toename goederentreinen.	Het project leidt inderdaad tot een toename van de trillingen, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Bij uw woning is sprake van een voelbare toename van de trillingen. In het achtergrondrapport trillingen wordt daarom voorgesteld om onder sleeper pads toe te passen als maatregel tegen trillingen, zie Tabel 11 van het rapport. In Tabel 11 is ook zichtbaar dat met deze maatregel het aantal overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts, sterk afneemt. Met deze maatregel zijn bij uw woning geen overschrijdingen meer van het beoordelingskader voor trillingshinder. Het realiseren van de onder sleeper pads is in artikel 4.4.1 van de regels van het PIP als voorwaardelijke verplichting opgenomen. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

4	Indiener geeft aan dat er geluidoverschrijding plaatsvindt zowel voor, tijdens als na de aanleg van het project.	Om de mogelijke geluidseffecten van de opwaardering van de Maaslijn inzichtelijk te maken is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. In dit geluidsonderzoek wordt onderzocht of de geldende geluidproductieplafonds niet door het project worden overschreden. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat ter hoogte van uw woning geen geluidsproductieplafonds worden overschreden. Door het project is ter hoogte van uw woning sprake van een afname van circa 2.0 dB ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaai 2010'.
---	---	--

5	Indiener geeft aan dat er sprake is van een toename van gezondheidsproblemen door toename geluid en trillingen.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject welleswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Cuijk wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. In paragraaf 2.3.3. van de Nota van Antwoorden is beschreven dat een duidelijke dosis-effect relatie tussen trillingen en gezondheid ontbreekt. Hierdoor kan de relatie niet worden onderzocht in de MGR analyse. Wel is duidelijk waar er een toename van trillingen en mogelijk trillingshinder plaatsvindt (zie paragraaf 2.3.3 of achtergrondrapport trillingen). Voor deze locaties zijn maatregelen onderzocht die de trillingshinder kunnen reduceren, bijvoorbeeld door het gebruik van zogenaamde “under sleeper pads”. De voorgestelde maatregelen zijn per locatie terug te vinden in het achtergrondrapport trillingen. Hierbij geldt dat op alle locaties binnen het plangebied wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor trillingshinder. De verwachte toename van treinverkeersintensiteiten, vernieuwde infrastructuur en een groot aandeel elektrisch materieel is hierin meegenomen.
---	--	--

DOC-00157702

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat door uitvoer project tevens meer goederenvervoer wordt gefaciliteerd. Het gebruik van oud spoormaterieel zorgt voor overlast, waardoor indiener verzoekt bronmaatregelen te treffen, zoals een laag scherm, raildemper, cassettescherm, schanskorven. Ook wordt er geen of weinig aandacht besteed aan de gevolgen van het plan ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.	Langs alle landelijke spoorlijnen gelden geluidproductieplafonds (GPP's) die de beheerder van de spoorweg moet naleven. In het geluidonderzoek is onderzocht of door de opwaardering van de Maaslijn de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden. De berekeningen die hiervoor zijn uitgevoerd zijn gebaseerd op uitgangspunten zoals het type trein dat over het spoor rijdt. Voor het goederenvervoer is gerekend met gegevens van goederentreinen die zijn opgenomen in het Reken- en Meetvoorschrift. In hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid zijn deze uitgangspunten nader toegelicht. Overigens is de voorziene groei van het goederenvervoer autonoom. Dat wil zeggen dat ook zonder dit project deze aantallen goederentreinen in 2030 worden voorzien. Uit het geluidonderzoek blijkt dat binnen de gemeente Venlo ten gevolge van het project Opwaardering Maaslijn op geen enkel referentiepunt een geluidproductieplafond overschreden wordt. Omdat er geen sprake is van een overschrijding is nader onderzoek naar het treffen van maatregelen niet noodzakelijk. Voor meer informatie over het wettelijk kader wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en Bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid. Het project 'Opwaardering Maaslijn' is verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen als het geluidproductieplafond wordt overschreden. Daar waar binnen het geluidproductieplafond wordt gebleven, hoeft het project 'Opwaardering Maaslijn' geen aanvullende akoestische maatregelen te nemen en daarmee ook de geluidbelastingen op woningen niet te bepalen. Het MJPG bepaald de geluidbelasting op woningen, als er binnen de geluidproductieplafonds wordt geopereerd. Daar waar dit leidt tot een saneringssituatie worden door het MJPG akoestische maatregelen afgewogen en een saneringsplan opgesteld. Informatie over het MJPG is te vinden op https://www.mjgspoor.nl/.
2	Indiener geeft aan eerder zienswijzen te hebben ingediend over de toename van geluid in het kader van het project Vierpaardjes. Hierin is door de gemeente onvoldoende aan tegemoet gekomen. Indiener geeft aan een procedure te hebben gestart bij Raad van State.	Voor het project Vierpaardjes is een aparte bestemmingsplanprocedure doorlopen door de gemeente. Deze procedure valt dus buiten de procedure van het PIP voor het opwaarderen van de Maaslijn. Het plangebied van de Vierpaardjes is buiten het PIP gehouden. Deze opmerking is ter kennisgeving aangenomen.

3	Indiener uit zorgen over de plaatsing van masten voor de bovenleiding, wat het vrije uitzicht van omwonenden aantast. Hierdoor wordt het woongenot aangetast. Verzocht wordt hiertegen maatregelen van landschappelijke aard te treffen.	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
---	---	---

DOC-00156972, DOC-00156966, DOC-00156992, DOC-00157588, DOC-00157595, DOC-00157577, DOC-00157581, DOC-00157586, DOC-00157570, DOC-00157672, DOC-00158284, DOC-00158294, DOC-00157672, DOC-00157572, DOC-00159960, DOC-00159968

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat schade door scheurvorming aan diens pand en het toenemen van hinder door trillingen reëel is. Het trillingsrapport neemt deze onzekerheid niet weg omdat: - Trillingsonderzoek aangeeft dat in Smakt overschrijdingen plaatsvinden van de Bts; - Trillingsonderzoek aangeeft dat trillingen in Smakt (noordelijke Maaslijn) toenemen door de combinatie van het verhogen van de rijsnelheid van reizigersverkeer, de inzet van zwaarder reizigersmaterieel en de toename van goederenvervoer; - Trillingsonderzoek niet uitsluit dat trillingsschade op het pand van de indiener is uitgesloten. Het rapport spreekt enkele over het feit dat trillingsschade onwaarschijnlijk is en het onduidelijk is of deze onwaarschijnlijkheid ook van toepassing is op het pand van de indiener. - Bij het onderzoek dat is uitgevoerd in de maatgevende woningen geen enkele woning uit het dorp Smakt is onderzocht terwijl de woning van indiener zich dicht op het spoor bevindt en er in de huidige situatie al hinder wordt ondervonden.	Op verzoek van de indieners van de zienswijzen zijn aanvullende woningmetingen verricht in het dorp Smakt. Deze metingen zijn verwerkt in het achtergrondrapport Trillingen. Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen als gevolg van het project niet significant toenemen, en voldoen aan het beoordelingskader, de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn, zie ook Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. De SBR A-richtlijn is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

2	Indiener geeft aan dat door de toename van goederentreinen in de nacht en het grotere aantal (zwaardere) treinen overdag zal leiden tot een afname van het woongenot en daardoor gezondheidsrisico's en een verstoorde nachtrust veroorzaken.	Globaal gezien geldt dat als gevolg van het project de trillingen op de noordelijke Maaslijn toenemen door de hogere rijsnelheid van reizigerstreinen en het zwaardere reizigersmaterieel, terwijl op de zuidelijke Maaslijn (op een enkele locatie na) geen sprake is van een toename van de trillingen. De toename langs de noordelijke Maaslijn is vaak beperkt tot de directe zone rond het spoor, reizigerstreinen zijn op grotere afstand namelijk niet meer voelbaar, en de trillingen van goederentreinen (die wel tot op grotere afstand voelbaar zijn) nemen niet toe door het project. Met betrekking tot de gezondheidseffecten van deze toename geldt dat er geen algemeen geaccepteerde dosis-effectrelaties voor het effect van trillingen op de gezondheid zijn. Het RIVM heeft in 2013 wel een onderzoek gedaan naar deze effecten, en herhaalt dit onderzoek in 2021-2022, maar langetermijneffecten (zoals het effect op de gezondheid) van trillingen zijn nooit in kaart gebracht. Daarom kent de Beleidsregel trillingshinder spoor een grenswaarde (trillingssterkte mag niet hoger zijn dan 3,2) om ernstige hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Boven die waarde moeten altijd maatregelen worden getroffen. Deze waarde komt in het projectgebied echter niet voor.
3	Indiener geeft aan dat elektrische treinen ten opzichte van dieseltreinen een veel hoger geluid maken waardoor een toename aan geluidhinder wordt verwacht.	In het onderzoek is in de plansituatie voor het jaar 2030 rekening gehouden met elektrisch treinmaterieel voor reizigersvervoer (Flirt-R). De Flirt is conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 ongeveer 3 dB stiller dan het dieselmaterieel voor reizigersvervoer dat nu over de Maaslijn rijdt. Berekeningen zijn uitgevoerd volgens bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De hierin beschreven methode bevat berekeningen per oktaafband. Er is daarmee rekening gehouden met het spectrum van het geluid. Voor meer informatie over de uitgangspunten van het geluidonderzoek wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid.
4	In het geluidrapport is opgenomen dat het aantal decibel gaat dalen door de inzet van stiller materieel. Indiener geeft aan dat in het geluidrapport echter totaal voorbij gegaan wordt aan het feit dat lang niet alle treinen elektrisch zullen rijden (met name de goederentreinen). De groei het aantal goederentreinen zal de geluidhinder, met name in de nacht, toenemen.	Uitgangspunt in het geluidonderzoek is dat het reizigersmaterieel wordt geëlektrificeerd. Voor goederentreinen is hetzelfde materieel in zowel de plansituatie (met elektrificatie) als in de huidige situatie (zonder elektrificatie) gehanteerd. In het model zijn de typen goederentreinen opgenomen in categorie 4 (goederenmaterieel met gietijzeren blokremmen), 6 (schijfgeremd dieselmaterieel) en 11 (goederenmaterieel met alternatieve blokremmen) van het reken- en meetvoorschrift.

5	Indiener geeft aan dat de waarde van diens onroerend goed (WOZ en marktwaarde) zal verminderen door de toename aan geluid- en trillingshinder en door de horizonvervuiling en uitzichtvermindering die wordt veroorzaakt door het installeren van bovenleidingen. De mate van schade is daarbij onduidelijk.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener geeft aan dat door het aanbrengen van bovenleidingen sprake is van onomkeerbare horizonvervuiling. Het huidige vrije uitzicht zal door het plaatsen van bogen, pilaren en bovenleidingen verdwijnen.	Bovenleidingen en portalen horen bij het technische profiel van de spoorbaan. In het Landschapsplan zijn de ontwerpprincipes en uitgangspunten beschreven. Deze ontwerpprincipes borgen onder meer dat het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk behouden blijven en er zo min mogelijk hinder en verstoring voor de omgeving optreedt. Desondanks zijn er negatieve effecten van het aanbrengen van bovenleidingen en portalen. In het Landschapsplan zijn mitigerende maatregelen opgenomen, zoals het aanzetten van beplantingsstructuren die haaks staan of parallel liggen aan de lijn, om de negatieve effecten te mitigeren. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.6 van de Nota van Antwoord.
7	Indiener geeft aan dat het effect door het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan voor de omgeving in het verkeersrapport onterecht niet is onderzocht en dat hier wel sprake van is omdat: - Al het landbouwverkeer dat nu gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan om via de Pelgrimslaan van en naar o.a. Smakt/Holthees en Maashees te reizen, zal zich over de St.Jozeflaan gaan begeven; - Al het zwaardere vrachtverkeer dat voor de omliggende agrarische bedrijven gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan zal de route via de St Jozeflaan nemen. - Er bevinden zich op de St. Jozeflaan geen trottoirs waardoor er geen scheiding is tussen wandelaars en (zwaarder) verkeer; - De overweg Loobeek zal aangepast worden om het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk te maken wat de komst van zwaarder verkeer over de St. Jozeflaan alleen maar meer mogelijk maakt.	In het achtergrondrapport Verkeer zijn de mogelijke verkeerseffecten onderzocht als gevolg van de afwaardering van de overweg Pelgrimslaan. In hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord zijn deze effecten (waaronder de effecten voor het omrijden via de Sint Jozeflaan en Loobeek door vrachtverkeer) nader toegelicht.

8	In de bijlage van het verkeersrapport wordt gesproken over 'bypassende (tijdelijke) maatregelen' die kunnen worden gehanteerd om verkeersveiligheid van de omgeving te behouden. Onduidelijk is om welke maatregelen het hier gaat.	Doordat landbouwverkeer en vrachtwagen om moeten rijden via de Loobeek en Pelgrimslaan wordt in de bocht nabij de overweg Pelgrimslaan een bochtverruiming gerealiseerd. Deze bochtverruiming is in het PIP opgenomen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Venray en de provincie Limburg. In dit overleg is afgesproken om nadere verkeersmaatregelen aan de Pelgrimslaan en Loobeek te onderzoeken om met vrachtverkeer elkaar beter te kunnen passeren. Dit onderzoek wordt apart van de PIP procedure verder uitgewerkt. Voor een nadere toelichting over de verkeersmaatregelen die worden genomen wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2. van de Nota van Antwoord.
9	In het verkeersrapport wordt de aanname gedaan dat er een verschuiving is van beperkt gemotoriseerd verkeer. Onduidelijk is waar deze aanname op is gebaseerd (door metingen?) en hoe deze is gespecificeerd (licht, midden en zwaar verkeer?). Indiener geeft aan dat er nu al, naar schatting, dagelijks 180 tractoren/vrachtwagen over de Pelgrimslaan rijdt. Bij afsluiting van de overweg betekent dit dus 1260 extra verkeersbewegingen van zwaar materieel dat nu over de st-Jozeflaan moet rijden.	Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Noord-Limburg 2014 prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord-Limburg. Dit verkeersmodel is gericht op het verkeer in de regio Noord-Limburg. De gehanteerde modellen zijn de modellen die de meest recente verkeerscijfers en autonome ontwikkelingen bevatten.
10	Indiener geeft aan dat het onderzoek aangeeft dat het effect voor de bereikbaarheid marginaal is omdat maar 750 meter omgereden hoeft te worden. Dit is volgens indiener onterecht omdat een toename van 1450 extra motorvoertuigen per week met de daarbij behorende trillingen, geluidsoverlast en verkeersveiligheid op de st Jozeflaan een substantieel effect heeft.	De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg. Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De maximale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is per rit ca 1,5 km, de extra reistijd bedraagt daarmee 3 minuten (bron: Google Maps). Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Met deze omrijdroute wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer geborgd. Voor de beantwoording van de effecten voor geluid en trillingen wordt verwezen naar de antwoorden op de zienswijzepunten hiervoor en naar hoofdstuk 2.2. van de Nota van Antwoord.

11	Indiener geeft aan dat in het geluidrapport de effecten naar wegverkeerlawaaï op de st. Jozefweg als gevolg van de sluiting van de overweg Pelgrimslaan ten onrechte niet is onderzocht.	Uit de cijfers van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg blijkt dat er een verwachte toename van 8% meer gemotoriseerd verkeer (90 extra motorvoertuigen op een totaal van 1.100) is. Deze toename in intensiteit op St. Jozeflaan bedraagt in de projectsituatie (na opwaardering van de Maaslijn) minder dan 40%. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is er sprake van een reconstructie er sprake is van een uitstralingseffect van 2 dB als gevolg van een verkeerstoename. Van een dergelijke toename is sprake wanneer de verkeersintensiteit toeneemt met 40% of meer. De omrijdbewegingen veroorzaken een totale verkeerstoename van maximaal 10%. Op de Loobek is de toename hoger. Op het traject tussen de overweg en de kruising met de Pelgrimslaan bevinden zich echter geen woningen. Woningen bevinden zich aan de st Jozeflaan (verkeerstoename van 10%) en aan de Pelgrimslaan (geen verkeerstoename). Wegens het hiervoor genoemde is geen sprake van een reconstructie op gronde van de Wgh. Om deze rede is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk.
12	Indiener geeft aan dat in het trillingenrapport ten onrecht de effecten naar trillingen op de st. Jozefweg als gevolg van de sluiting van de overweg Pelgrimslaan niet is onderzocht.	In het trillingsonderzoek zijn uitsluitend de trillingen van treinverkeer beschreven (en de cumulatie van die trillingen met de trillingen van wegverkeer) omdat het project nergens leidt tot significant andere trillingen als gevolg van wegverkeer. De trillingen van wegverkeer aan de Sint Jozeflaan zijn daarom niet nader beschouwd. Ten eerste wordt er bij trillingen gekeken naar zowel de maximaal optredende trillingssterkte voor de kans op trillingsschade als de gemiddelde trillingssterkte. Daarnaast geldt voor de maximaal optredende trillingssterkte dat de zwaarte van de voertuigen, de staat van het wegdek (drempels, putten, andere oneffenheden), de afstand tussen voertuig en gebouw, de staat van de bebouwing en de bodem bepalende parameters zijn. Verkeersintensiteit is geen maatgevende parameter voor het bepalen van maximale trillingssterkte. Voor zowel de Pelgrimslaan als de St. Jozeflaan geldt dat er geen wijzigingen plaatsvinden in een van die parameters. Ook in de huidige situatie is er al sprake van zwaar verkeer op beide wegen. Het maximaal optredende trillingsniveau wijzigt daardoor niet, en daarmee ook de kans op trillingsschade of trillingshinder niet. Verder geldt dat de gemiddelde trillingssterkte wel kan toenemen. Gezien de afstand van de panden tot de weg is alleen lokaal rond drempels (St. Jozeflaan) of oneffenheden mogelijk sprake van licht voelbare trillingen. Dat is in de huidige situatie ook al zo, omdat het verkeersaanbod (type voertuigen) niet wijzigt, maar uitsluitend het aantal voertuigen. Door het vervoersaanbod van 90 voertuigen per etmaal (zie verkeersonderzoek) zal de gemiddelde trillingssterkte echter ruim lager zijn dan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn (de nationale richtlijn voor trillingshinder).

13	Indiener geeft aan dat door de verschuiving van het wegverkeer er sprake is van vermindering van het woongenot. Dit wordt veroorzaakt door een toenemende overlast aan trillingen, geluid en het verslechteren van de verkeersveiligheid.	Doordat de overweg Pelgrimslaan wordt afgewaardeerd moet het gemotoriseerd verkeer richting de Pelgrimslaan omrijden via de Loobeek. De verkeersintensiteiten op de Sint Jozeflaan neemt daarbij met minder dan 10% toe ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename en het absoluut aantal motorvoertuigen is dusdanig gering dat nader onderzoek naar de geluidseffecten niet noodzakelijk is en de trillingseffecten onder de daarvoor geldende streefwaarden blijven. Er is derhalve geen sprake van een ernstige aantasting van het woongenot. In hoofdstuk 2.2. van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over de geluidseffecten, trillingseffecten en effecten voor verkeersveiligheid.
14	Indiener verzoekt de vergunning voor de opwaardering van de Maaslijn niet te verlenen, dan wel voorschriften aan de vergunning te verbinden om extra overlast en schade te voorkomen.	Verwijzend naar de antwoorden op de overige zienswijzepunten in deze zienswijze, is er geen reden om het PIP niet vast te stellen. Overigens worden er in het kader van het project diverse mitigerende maatregelen getroffen om overlast en aantasting van de omgeving te voorkomen. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan geluid- en trillingenmaatregelen, alsmede mitigerende maatregelen voor landschap en ecologie.
15	Indiener geeft aan dat als toch besloten wordt vergunning voor de Maaslijn te verlenen er een nulmeting gedaan moet worden naar trillingen en geluid. Tevens dienen deze metingen uitgevoerd te worden na realisering van de Maaslijn om mogelijk maatregelen voor reductie bespreekbaar te maken.	De 0-situatie t.a.v. trillingshinder is vastgelegd in het achtergrondrapport trillingen (zie bijlage VIII). Voor trillingsschade geldt dat zowel in de huidige als toekomstige situatie de trillingen als gevolg van spoor- en wegverkeer ruim lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. De SBR-A-richtlijn in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Ook tijdens de werkzaamheden die in het kader van het project worden uitgevoerd, vinden geen werkzaamheden plaats die trillingsniveaus veroorzaken boven de grenswaarden van de SBR-A-richtlijn. Deze werkzaamheden betreffen reguliere spoorwerkzaamheden (onderstoppen, vervangen dwarsliggers, aanvoer ballast) en het plaatsen van bovenleidingsportalen. Voor geluid wordt er getoetst aan de hand van geluidproductieplafonds (GPP's). Referentiepunten zijn denkbeeldige punten aan beide zijden van een spoorweg, op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van de buitenste spoorstaven. Deze referentiepunten hebben waarden waaraan moet worden voldaan. De vastgestelde geluidwaarden op deze referentiepunten is in dit geval de 0-situatie. Omdat geen sprake is van overschrijdingen van GPP's is nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. In paragraaf 2.3.4 en 2.4.3 in het algemene deel van de Nota van Antwoord staat een uitgebreide toelichting over 0-metingen op het gebied van trillingen en geluid.

16	Indiener eist dat, voordat het project gestart wordt, er verkeersmetingen worden gedaan op de Pelgrimslaan om de daadwerkelijke omvang van het omrijdende verkeer in beeld te brengen.	Bij de keuze om de overweg Pelgrimslaan af te waarderen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Noord-Limburg 2014 prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord-Limburg. Dit verkeersmodel is gericht op het verkeer in de regio Noord-Limburg. Ten behoeve van het verkeersonderzoek zijn geen nieuwe metingen uitgevoerd. Voor planuitwerkingen en verkeersstudies is het gebruikelijk 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.
17	Indiener verzoekt om in overleg met de bewoners van Smakt maatregelen te nemen voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Hieronder vallen onder andere het aanleggen van een trottoir en mogelijk aanleggen van wegversmallingen en drempels.	Met het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan neemt de verkeersintensiteit op de Sint Jozeflaan toe. In de huidige situatie is de Sint Jozeflaan een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Hier geldt een maximale snelheid van 30 km/u. Voor de gemeente Venray geldt de maximaal toelaatbare intensiteit van 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Op basis van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt verwacht dat deze verkeersintensiteit op ca. 1.100 motorvoertuigen per etmaal komt te liggen. Hiermee ligt de intensiteit ruim onder de landelijke richtlijn en de uitgangspunten van de Toetssteen van de gemeente Venray. Het ASVV 2012 heeft richtlijnen gesteld aan de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Ook gemeente Venray heeft richtlijnen gesteld aan de ontwerpelementen van een erftoegangsweg. Deze richtlijnen geven aan dat er minimaal een trottoir aanwezig is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetssteen en het ASVV is echter alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe situaties. In de situatie van de Sint Jozeflaan is bekeken of de bestaande situatie voldoende veilig is. Door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan, en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 is het risico op ongevallen beperkt. De toename zal deels ook een toename van zwaar verkeer zijn. Deze toename is echter ook beperkt en kan, mede door de aanwezigheid van voldoende passeer mogelijkheden (aanwezige parkeerstrook), veilig worden afgewikkeld op de Sint Jozeflaan. Met deze afweging zijn er geen aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk op de Sint Jozeflaan. Zie voor meer informatie hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

18	Indiener eist een taxatie van diens onroerend goed zodat de huidige waarde bepaald kan worden in geval van planschade.	Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is. Dit is alleen het geval als sprake is van vermogensschade. Taxatie vindt dan plaats op grond van artikel 5 van de planschadeverordening Limburg. Zie hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord voor een uitgebreide toelichting op de planschadeprocedure.
----	--	--

DOC-00156991		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat door het sluiten van de overweg zijn bedrijf niet meer bereikbaar is voor grote opleggers.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. Via de Loobeek is het bedrijf bereikbaar voor grote opleggers. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijd afstand voor gemotoriseerd verkeer. Zie voor een nadere toelichting over de afwaardering, de verkeerseffecten en de te nemen maatregelen hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener geeft aan dat de WOZ zal dalen omdat diens bedrijf aan een doodlopende weg komt te liggen.	U kunt bij de gemeente Venray bezwaar maken, als u vindt dat uw WOZ-waarde te hoog is. Meer informatie kunt u vinden via de website: https://www.venray.nl/bezwaar-gemeentelijke-belastingen-en-woz
4	Indiener geeft aan dat door het project het geluid bij de bedrijf/stal hoger wordt door en verzoekt om een nulmeting om dit te bevestigen.	De mogelijke geluidseffecten van het project Opwaardering Maaslijn zijn onderzocht en opgenomen in het achtergrondrapport geluid. Uit dit onderzoek is gebleken dat ten opzichte van 2019 de geluidsbelasting ongeveer 2 dB afneemt ter hoogte van uw gebouwen. Het uitvoeren van een 0-meting is niet mogelijk omdat de toekomstige situatie nog niet wordt gereden. Geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijk vereiste geluidmodellen en methoden.

5	Indiener geeft aan schade te verwachten aan de woning door trillingen	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen in de woning van indiener voldoen aan de streefwaarden uit de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder. Ook voor trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
6	Indiener geeft aan schade te ondervinden door afsluiting van de overweg Pelgrimslaan. Omrijden kost jaarlijks meer tijd en dus geld. Dit door het bedrijf van indiener ten aanzien van pony's.	De bereikbaarheid van de Pelgrimslaan blijft voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Zij kunnen ook in de toekomst gebruik blijven maken van de overweg. Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering wel gevolgen voor de bereikbaarheid. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Loobeek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Indien u toch van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
7	Indiener verzoekt de overweg open te houden en het alternatieve plan dat aanwezig is vanuit de werkgroep en de gemeente voor deze overweg te realiseren.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

8	Indiener verwacht verminder woongenot en gezondheidsklachten van geluid en/of trillingen. Dit wordt veroorzaakt door verandering van treintype, snelheid en de toename van het goederenvervoer.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject welleswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Smakt wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. In paragraaf 2.3.3. van de Nota van Antwoorden is beschreven dat een duidelijke dosis-effect relatie tussen trillingen en gezondheid ontbreekt. Hierdoor kan de relatie niet worden onderzocht in de MGR analyse. Wel is duidelijk waar er een toename van trillingen en mogelijk trillingshinder plaatsvindt (zie paragraaf 2.3.3 of achtergrondrapport trillingen). Voor deze toename geldt echter dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor trillingshinder. De verwachte toename van treinverkeersintensiteiten, vernieuwde infrastructuur en een groot aandeel elektrisch materieel is hierin meegenomen.
---	--	--

DOC-00156989		
Nummer	Zienschijfepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat de seinen ter hoogte van de overweg verkeerd staan. In verband met instekende vrachtwagens staan deze twee meter verkeerd. Dit is meerdere malen aangegeven aan ProRail waarop wordt gereageerd dat dit conform de landelijke norm is.	De overweg Pelgrimsaan zal ten behoeve van de opwaardering van de Maaslijn worden afgewaardeerd waardoor alleen voetgangers en fietsers deze overweg kunnen passeren. De inrichting van de overweg, waaronder de seinen, wordt hier tevens op aangepast.
2	Indiener geeft aan dat de spoorwegveiligheid verhoogd kan worden door de dichtligtijd van de spoorbomen te verhogen. Dit is reeds gemeld naar ProRail maar echter niet doorgevoerd.	Voor de beantwoording van dit zienschijfepunt wordt verwezen naar het voorgaande antwoord. Het afwaarderen van de overweg is noodzakelijk en ten behoeve van deze afwaardering zal de overeginrichting aangepast worden.

3	Indiener geeft aan schade te ondervinden door afsluiting van de overweg Pelgrimslaan. Omrijden kost jaarlijks meer tijd en dus geld.	Het afwaarderen van de overweg Pelgrimslaan wordt als noodzakelijk gezien door de beperkte opstelruimte tussen het spoor en de Sint Jozeflaan ten behoeven van het ontruimen (vrijmaken) van de overweg. Verkeer afkomstig vanuit de Pelgrimslaan moet – door de beperkte opstelruimte tussen spoor en de weg – (deels) stilstaan op het spoor. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is. Dit risico is vanuit het veiligheidsbeleid van ProRail niet acceptabel. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik te gaan maken van de overweg Looboek. De totale extra reisafstand, gemeten vanaf de overweg aan de zijde Sint Jozeflaan tot aan de overweg aan de Pelgrimslaan is ca 1,5 km. Dit is de maximale omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee wordt de bereikbaarheid voor gemotoriseerd geborgd. Voor fietsers en voetgangers blijft de overweg Pelgrimslaan gewoon open. Als insprekers toch menen schade te lijden als gevolg van het Provinciaal inpassingsplan (PIP) kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Tegemoetkoming is aan de orde indien schade ontstaat in de vorm van inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een wijziging van het planologisch regime, die leidt tot een planologisch nadeel voor een belanghebbende. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener verzoekt de overweg open te houden en het alternatieve plan dat aanwezig is vanuit de werkgroep en de gemeente voor deze overweg te realiseren.	Gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg Pelgrimslaan overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgevalen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Het realiseren van een nieuwe overweg kost beduidend meer dan het aanpassen van een bestaande overweg. Ook het toepassen van een viaduct voor een alternatieve route staat niet in verhouding tot het relatief lage gebruik van dit mogelijke alternatief. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

5	Indiener verwacht verminder woongenot en gezondheidsklachten van geluid en/of trillingen. Dit wordt veroorzaakt door verandering van treintype, snelheid en de toename van het goederenvervoer.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject weliswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Smakt wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. In paragraaf 2.3.3. van de Nota van Antwoorden is beschreven dat een duidelijke dosis-effect relatie tussen trillingen en gezondheid ontbreekt. Hierdoor kan de relatie niet worden onderzocht in de MGR analyse. Wel is duidelijk waar er een toename van trillingen en mogelijk trillingshinder plaatsvindt (zie paragraaf 2.3.3 of achtergrondrapport trillingen). Voor deze toename geldt echter dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor trillingshinder. De verwachte toename van treinverkeersintensiteiten, vernieuwde infrastructuur en een groot aandeel elektrisch materieel is hierin meegenomen.
6	Indiener geeft aan dat door het project het geluid in huis hoger wordt door en verzoekt om een nulmeting om dit te bevestigen.	Ter hoogte van locatie bedraagt worden de geldende geluidproductieplafonds niet overschreden. Omdat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden zijn maatregelen ter plaatse niet noodzakelijk. Een nulmeting voor geluid zal dit niet wijzigen en is wettelijk ook niet verplicht. Wel wordt jaarlijks een nalevingsonderzoek worden uitgevoerd door ProRail. Voor meer informatie over het wettelijk kader en de methoden voor het uitvoeren van geluidonderzoek wordt verwezen naar Bijlage 1 van het achtergrondrapport Geluid en Hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord.
7	Indiener geeft aan schade te verwachten aan de woning door de toename van trillingen	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat de trillingen in de woning van indiener voldoen aan de streefwaarden uit de Bts. Er zijn daarom geen maatregelen nodig om te voldoen aan het beoordelingskader voor trillingshinder. Ook voor trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.

DOC-00156759		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat diens woning minder waard wordt doordat er bovengrondse leidingen komen, wat het uitzicht bederft.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener geeft aan dat diens woning in waarde afneemt door toename trillingen door zwaarder materieel waardoor scheuren ontstaan in de fundering en er sprake is van een toename aan goederentreinen gedurende de nacht.	Voor goederentreinen voorziet het project niet in wijzigingen, afgezien van een autonome toename van het aantal treinen. De snelheid, afstand en treintypes blijven namelijk gelijk. De kans op trillingsschade wordt bepaald door de hoogst optredende trillingen. Voor goederentreinen geldt dat deze trillingen niet wijzigen als gevolg van het project, dus de kans op trillingsschade als gevolg van goederentreinen neemt niet toe. Er is wel sprake van een toename van de trillingen van reizigerstreinen. Echter, ook voor deze trillingen geldt dat ze in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het realiseren van het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te lijden als gevolg van het PIP, bijvoorbeeld in de vorm van waardevermindering, dan kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Dit verzoek kan ingediend worden vanaf het moment dat het PIP is vastgesteld. De provincie zal een beslissing om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het PIP onherroepelijk is. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de planschadeverordening van de provincie van toepassing.

3	Indiener geeft aan dat er sprake is van een toename van trillingen door zwaarder reizigersmaterieel, verhoging snelheid en toename goederentreinen.	Het project leidt inderdaad tot een toename van de trillingen, zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen. Bij uw woning is sprake van een voelbare toename van de trillingen. In het achtergrondrapport trillingen wordt daarom voorgesteld om onder sleeper pads toe te passen als maatregel tegen trillingen, zie Tabel 11 van het rapport. In Tabel 11 is ook zichtbaar dat met deze maatregel het aantal overschrijdingen van het beoordelingskader voor trillingshinder, de Bts, sterk afneemt. Met deze maatregel zijn bij uw woning geen overschrijdingen meer van het beoordelingskader voor trillingshinder. Deze maatregel, het aanleggen van Under Sleeper Pads is gewaarborgd middels een voorwaardelijke bepaling in de regels van het Provinciaal Inpassingsplan. Ten aanzien van trillingsschade geldt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener geeft aan dat er geluidoverschrijding plaatsvindt zowel voor, tijdens als na de aanleg van het project.	Om de mogelijke geluidseffecten als gevolg van de Opwaardering van de Maaslijn in beeld te brengen is er een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter hoogte van uw woning de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Ter hoogte van uw woning neemt het geluid door het project met circa 2.0 dB af ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). Tijdens de aanleg van het project Opwaardering Maaslijn kan mogelijk tijdelijk hinder tot gevolg hebben voor omwonenden. Het streven is hinder zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Daarbij zal al het mogelijke worden gedaan om de hinder te beperken. Bij grootschalige infrastructuurprojecten is enige hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de uitvoeringsfase aan de orde. De aannemer moet voor zijn werkzaamheden een vergunning aanvragen waarbij aangetoond moet worden hoe hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Hierbij moet onder andere worden voldaan aan de eisen vanuit de 'Regeling geluidemissie buitenmaterieel' en de 'Circulaire Bouwlawaaai 2010'. Voor een uitgebreide toelichting over geluidproductieplafonds, de gehanteerde uitgangspunten, de onderzoeksmethodes en de wettelijke grondslag daarvan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord.

5	Indiener geeft aan dat er sprake is van een toename van gezondheidsproblemen door toename geluid en trillingen.	De gezondheidseffecten van veranderde geluidsbelasting zijn samen met de gezondheidseffecten van veranderde luchtverontreiniging cumulatief in beeld gebracht met behulp van een Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR) Analyse (zie voor uitleg MGR achtergrondrapport Gezondheid). De onderzoeksresultaten laten zien dat de ziektelast ten gevolge van geluidsbelasting in de plansituatie over het algemeen lager wordt. De geluidsbelasting gaat op sommige delen van het traject welleswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. Wanneer er specifiek naar de locatie Cuijk wordt gekeken kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de plansituatie afneemt. In paragraaf 2.3.3. van de Nota van Antwoorden is beschreven dat een duidelijke dosis-effect relatie tussen trillingen en gezondheid ontbreekt. Hierdoor kan de relatie niet worden onderzocht in de MGR analyse. Wel is duidelijk waar er een toename van trillingen en mogelijk trillingshinder plaatsvindt (zie paragraaf 2.3.3 of achtergrondrapport trillingen). Voor deze locaties zijn maatregelen onderzocht die de trillingshinder kunnen reduceren, bijvoorbeeld door het gebruik van zogenaamde “under sleeper pads”. De voorgestelde maatregelen zijn per locatie terug te vinden in het achtergrondrapport trillingen. Hierbij geldt dat op alle locaties binnen het plangebied wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor trillingshinder. De verwachte toename van treinverkeersintensiteiten, vernieuwde infrastructuur en een groot aandeel elektrisch materieel is hierin meegenomen.
---	--	--

DOC-00157006		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt bezwaar tegen variant 5a (gebied rond Heumensebaan Molenhoek) en wenst op de hoogte gehouden te worden over de ontwikkelingen rondom dit gebied en hopen informatie hierover te ontvangen.	Variant 5a valt buiten de scope van het project Opwaardering Maaslijn. Dit betekent dat de verkeersvariant ook geen onderdeel vormt van dit (O)PIP. Bezwaren omtrent deze verkeersvariant dienen ingediend te worden bij de gemeente Mook en Middelaar. De gemeenteraad zal hier uiteindelijk over besluiten.

DOC-00156979		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener pleit er voor dat alle te kappen bomen worden herplant en dat in afstemming met de betreffende gemeente. Daarnaast pleit de indiener voor compensatie van het areaal. Vaak zijn bermen van spoorwegen zeer soortenrijk, onafhankelijk van het feit dat het ruigte, struweel of bos. Indiener vraagt of bij de compensatie rekening wordt gehouden met natuurontwikkeling naast de herplant.	Binnen de projectgrenzen van de opwaardering van de Maaslijn zijn alle te kappen of te snoeien bomen geïnventariseerd. Deze bomeninventarisatie is opgenomen in hoofdstuk 9 van het achtergrondrapport Natuur. Van alle te kappen en te snoeien bomen is geïnventariseerd of de kap vergunningsplichtig is op grond van de gemeentelijke APV of bestemmingsplan of op grond van de Wet natuurbescherming. Indien sprake is van een vergunningsplicht dienen bomen gecompenseerd te worden. Over de te kappen bomen en de daarbij behorende compensatie heeft met de betreffende gemeenten afstemming plaatsgevonden met als doel de benodigde bomencompensatie zo concreet mogelijk mee te kunnen geven aan de aannemer. De resultaten van dit overleg en de benodigde bomencompensatie per gemeente is vervolgens opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan natuur dat als extra bijlage aan het PIP is toegevoegd. De exacte benodigde bomencompensatie wordt in het vergunningenproces door de aannemer gezamenlijk met het bevoegd gezag nader bepaald tijdens de uitvoering. Met betrekking tot de spoortaluds geldt dat op plaatsen waar graafwerkzaamheden of grondwerkzaamheden plaats gaan vinden de nieuwe spoorbermen uiteindelijk weer geschikt zullen zijn voor het huisvesten van soortenrijke flora en fauna. Voor beschermde soorten geldt daarbij dat voor de tijdelijke verstoring een ontheffing wordt aangevraagd op grond van de Wet natuurbescherming. De invulling van de spoortaluds moet aan de eisen van deze ontheffing voldoen.
2	Door het verlies van areaal van houtopstanden wordt in rapport Achtergrond Natuur aangegeven dat voor het onderdeel houtopstanden de beoordeling voor het MER zonder maatregelen negatief is. Indiener vraagt zich af waarom deze beoordeling niet sterk negatief is.	In paragraaf 3.4 van het Achtergrondrapport Natuur zijn de gehanteerde beoordelingscriteria voor het MER weergegeven. Een areaalverlies van houtopstanden van 0 tot 10 hectare wordt als negatief beoordeeld en een verlies van meer dan 10 hectare wordt als sterk negatief beoordeeld. In hoofdstuk 9 van het Achtergrondrapport Natuur is aangegeven dat er in totaal 5,11 hectare houtopstanden wordt gekapt voor de opwaardering van de Maaslijn. Met inachtneming van de beoordelingscriteria uit paragraaf 3.4 leidt dit tot een beoordeling als negatief effect. De beoordelingscriteria die in het MER zijn opgenomen zijn getoetst door de Commissie MER. De Commissie MER heeft op 13 juli 2021 hier positief op geadviseerd.

3	Indiener wil graag weten wat de achterliggende parameters en de grenswaarden voor de effecten op leefomgeving, natuur en landschap zijn. Wat is het omslagpunt van geen/ neutraal effect naar een negatief effect?	De parameters voor het beoordelingskader van deze effecten zijn opgenomen in het MER. In de samenvatting van het MER zijn deze parameters voor samengevat terug te vinden voor de aspecten natuur en landschap. De effecten op de leefomgeving zijn een combinatie van effecten, waaronder geluid, trillingen, luchtkwaliteit en gezondheid. Ook het beoordelingskader van deze aspecten en een toelichting op de gehanteerde parameters zijn terug te vinden in het MER.
4	In het rapport Ontwerp Inpassingsplan Toelichting wordt niet ingegaan op mogelijke belemmeringen voor de opwaardering van de Maaslijn. Vormen de (beoogde) ondergrondse pijpleidingen van Chemelot naar Rotterdam geen belemmeringen voor de opwaardering van de Maaslijn?	De bestaande ondergrondse pijpleidingen van Chemelot naar Rotterdam vormen geen belemmeringen voor de opwaardering van de Maaslijn. Ter hoogte van deze leidingen is geen raakvlak met ruimtelijke ingrepen. Het kruisen van de buisleidingen onder de Maaslijn voldoet aan eisen van ProRail die voor kruisende leidingen aan de orde zijn. Ook eventuele toekomstige kruisende leidingen moeten voldoen aan de eisen vanuit ProRail.
5	Indiener benoemt dat door de elektrificatie van de Maaslijn de uitstoot van stikstofoxiden geringer wordt. Maar indien de benodigde elektriciteit niet duurzaam wordt opgewekt door bijvoorbeeld zonnepanelen, dan zal ergens anders de uitstoot toenemen.	Zowel de elektriciteit waar treinen op rijden als de elektra die ProRail apart inkoopt, is duurzaam en is volledig afkomstig uit Nederlandse wind. Dit wordt geborgd door de aankoop van garanties van oorsprong (GvO's). Hetgeen ook een eis is van de CO2-prestatieladden, waar ProRail niveau 5 heeft. Deze ladder wordt middels een audit periodiek gecontroleerd.
6	Indiener vraagt zich af wat de elektrificatie van de Maaslijn oplevert in termen van CO2- en stikstofuitstoot. Indiener streeft naar een netto afname van CO2 en van stikstof.	In het kader van onderzoek naar luchtkwaliteit is de verandering van CO2-uitstoot als gevolg van het project Maaslijn niet onderzocht. De reden hiervoor is dat overschrijdingen van grenswaarden van andere stoffen dan stikstofdioxide en fijnstof vrijwel niet voorkomen langs Nederlandse wegen en er geen reden is om aan te nemen dat dit langs spoorwegen wel het geval zal zijn. Echter, voor de dieseltreinen voor personenvervoer zoals die in de huidige situatie rijden op het tracé geldt dat deze door verbrandingsprocessen uitstoot van CO2 veroorzaken. Elektrische treinen produceren daarentegen praktisch geen CO2-uitstoot. Door een significant deel (alle treinen t.b.v. personenvervoer) van het dieselmaterieel te vervangen door elektrisch materieel, zal er in het gehele plangebied een afname zijn van CO2-uitstoot ten gevolge van het project Maaslijn. Doordat er in de plansituatie geen reizigerstreinen meer rijden op diesel is tevens sprake van een afname van stikstofdepositie. Deze afname bedraagt circa 32 ton/j NOx (stikstofoxiden) en 12 kg/j NH3 (ammoniak).
7	Indiener benoemt dat er rekening gehouden dient te worden met toekomstig gebruik, waarbij er, bij toekomstige spoorverdubbelingen, sprake van meer treinverkeer zal zijn.	Bij het opstellen van het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met eventuele toekomstige spoorverdubbelingen. Het spoorontwerp is dusdanig opgesteld dat een toekomstige uitbreiding zo weinig mogelijk wordt beperkt. Ook bij de plaatsing van bovenleidingpalen, relaiskasten, kabeltracés en dergelijke is hiermee rekening gehouden.

8	Indiener vraagt zich af wat de overwegingen zijn geweest om op de locaties Cuijk, Boxmeer, Venray en Reuver dubbel spoor aan te leggen. Wat is de reden waarom het deel Roermond vanaf de splitsing naar Weert tot aan de Asseltsestraat in Swalmen niet is meegenomen voor de verdubbeling?	Doel van het Opwaarderen van de Maaslijn is onder andere om de spoorlijn robuuster te maken. De Opwaardering van de Maaslijn is echter tevens gebonden aan een taakstellend budget waarbinnen het project gerealiseerd moet worden. Binnen dit budget is het niet mogelijk om de gehele Maaslijn van dubbel spoor te voorzien. De locaties van het dubbel spoor zoals dit nu in het spoorontwerp zit zijn hoofdzakelijk ingegeven door de logistiek rond de dienstregeling, de plaatsen waar het spoor het meest storingsgevoelig is in de bestaande situatie en het taakstellende budget.
9	Indiener vraagt zich af of er nagedacht is over de inzet van waterstoftreinen.	Voor het opwaarderen van de Maaslijn zijn grote aanpassingen noodzakelijk aan de spoorinfrastructuur. Het inzetten van een waterstofrein of elektrische trein is daarin niet bepalend. Ook voor het inzetten van waterstoftreinen zijn extra faciliteiten en spoortechnische aanpassingen noodzakelijk. Voor de planuitwerking van de Maaslijn is gekozen voor het elektrificeren van de spoorlijn. De kennis en ervaringen over het inzetten van een waterstofrein was bij aanvang van de planstudie voor het opwaarderen van de Maaslijn nog maar zeer beperkt en daarmee een te groot risico om de gehele Maaslijn in te richten voor waterstoftreinen

DOC-00156761		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt zich af waarom er geïnvesteerd wordt in elektrificeren van de lijn (een verouderde techniek), en vraagt waarom er niet wordt gekozen voor een oplossing met waterstof?	Voor het opwaarderen van de Maaslijn zijn grote aanpassingen noodzakelijk aan de spoorinfrastructuur. Het inzetten van een waterstofrein of elektrische trein is daarin niet bepalend. Ook voor het inzetten van waterstoftreinen zijn extra faciliteiten en spoortechnische aanpassingen noodzakelijk. Voor de planuitwerking van de Maaslijn is gekozen voor het elektrificeren van de spoorlijn. De kennis en ervaringen over het inzetten van een waterstofrein was bij aanvang van de planstudie voor het opwaarderen van de Maaslijn nog maar zeer beperkt en daarmee een te groot risico om de gehele Maaslijn in te richten voor waterstoftreinen

2	Indiener geeft aan dat trillingen zullen toenemen door project Maaslijn, en dat hun huis (een historisch pand) mogelijk gaat verzakken, scheuren etc. Hierbij geeft indiener aan graag vooraf te willen weten wie hier voor aansprakelijk gesteld kan worden.	Uit het trillingsonderzoek blijkt dat zowel in de huidige als de toekomstige situatie, na realisatie van het project, goederentreinen maatgevend zijn qua trillingen (zie Bijlage VII.15 van het achtergrondrapport trillingen). De trillingen van de goederentreinen nemen slechts beperkt toe (max. 5 procent), wel is inderdaad sprake van een toename van het aantal goederentreinen (zie paragraaf 3.2.3 van het achtergrondrapport trillingen). Voor trillingsschade is echter vooral het maximaal optredende trillingsniveau bepalend. Dat wijzigt niet significant als gevolg van het project. Uit Tabel 5 van het trillingsonderzoek volgt dat de trillingen in de toekomstige situatie lager zijn dan de grenswaarden uit de richtlijn voor het beoordelen van trillingsschade, de SBR A-richtlijn. Dat is in Nederland het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Mocht u van mening zijn dat de treinen desondanks tot trillingsschade leiden, dan kent ProRail hiervoor een procedure die na een klacht over trillingsschade wordt doorlopen. Hiervoor dient u contact op te nemen met ProRail Publiekscontacten (https://www.prorail.nl/contact). Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
3	Indiener geeft aan dat zij graag zouden willen weten hoeveel onder sleeper pads op het spoor (ter hoogte van zijn pand) zouden kosten. Dit ten opzichte van de mogelijk kosten die nodig zijn om een historisch pand te herstellen.	De kosten voor onder sleeper pads per strekkende meter spoor zijn aangegeven in Bijlage IX.3.2, en bedragen tussen de € 110 en € 998 per strekkende meter spoor, afhankelijk van of het spoor al wordt vernieuwd in het kader van het project of niet. Onder sleeper pads kunnen namelijk alleen tegelijk met nieuwe dwarsliggers worden aangebracht. Ten aanzien van uw inschatting m.b.t. het optreden van trillingsschade: in de toetsing van de trillingsniveaus (Tabel 5 van het achtergrondrapport trillingen) is rekening gehouden met een bouwkundig gevoelige staat van uw pand (zie toelichting boven Tabel 5 in par. 4.2.1. van het achtergrondrapport trillingen). Ook dan nog zijn de trillingen ruim lager dan de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn. Voor meer informatie over trillingsschade wordt verwezen naar hoofdstuk 2.3.4 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener geeft aan dat hun huis niet in het rapport archeologie benoemd staat, ondanks de historische status.	In het onderzoek archeologie wordt gekeken naar de verwachte archeologische waarden op locaties waar project Maaslijn bodemverstorende activiteiten uitvoert. Dit zijn activiteiten waarbij er gegraven zal worden. Historische en monumentale panden zijn onderzocht in het effectrapport landschap. Uw woning en de mogelijke effecten op uw woning is in dit landschapsplan openomen. Zo is onder andere bepaald ter hoogte van uw woning geen bovenleidingsportalen geplaatst mogen worden.

5	Indiener geeft aan dat er door de toename van snelheid van de treinen, een toename van geluid zal optreden. Tevens zal door de frequentie verhoging van de treinen, de geluidshinder toenemen.	De beoogde snelheidsverhoging en de frequentie van het aantal treinen zijn als uitgangspunten gehanteerd in het akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek is gebleken dat ter plaatse van de woning van de indiener, na de opwaardering van de Maaslijn, geen overschrijding van het geluidproductieplafond plaatsvindt. Ten opzichte van de huidige situatie vindt op uw woning wel een geluidstoename plaats van circa 2.5 dB ten opzichte van 2019 (naleving 2019). Omdat het geluidproductieplafond niet wordt overschreden is er echter geen wettelijke verplichting om ter plaatse maatregelen te treffen. Voor meer informatie over dit wettelijk kader wordt verwezen naar Bijlage 1 van het achtergrondrapport geluid.
6	Indiener geeft aan dat in het akoestisch onderzoek betreft het aantal slaapverstoorden en ernstig gehinderden geen rekening gehouden is met verwachte toename personen in huishoudens.	Conform de Regeling geluid milieubeheer (Artikel 6) wordt een gemiddelde van 2.2 bewoners per woning aangehouden. Er wordt niet met het huidig aantal bewoners per woning gerekend maar een gemiddelde aangehouden.
6	Indiener vraagt zich af of de kosten van geluidmaatregelen, opwegen tegen de waardevermindering door toename geluid en zou graag weten waar planschade ingediend kan worden. Tevens vraagt indiener om in het huis te komen meten na de aanpassingen aan het spoor.	Om de geluidseffecten van het opwaarderen van de Maaslijn in beeld te brengen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in het achtergrondrapport geluid. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Omdat er geen geluidproductieplafond wordt overschreden is een nader onderzoek op woningniveau niet noodzakelijk. Dit is dan ook de reden waarom de geluidbelasting op woningniveau niet is bepaald. Verder is vanuit de Wet milieubeheer de spoorbeheerder wel verplicht om jaarlijks een onderzoek te doen of nog voldaan kan worden aan de geldende geluidproductieplafonds. Jaarlijks wordt er dan ook een nalevingsonderzoek uitgevoerd en gerapporteerd door ProRail in de vorm van een nalevingsverslag. Deze nalevingsverslagen zijn in te zien via http://www.geluidregisterspoor.nl/nalevingsverslagen.html. Voor een uitgebreide toelichting over geluidproductieplafonds, maatregelen en de wettelijke grondslag daarvan wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4 van de Nota van Antwoord. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

7	Indiener wenst bescherming middels geluidmaatregelen (bv een scherm) om geluidhinder tegen te gaan. Daarnaast wenst indiener inzicht in kosten van mogelijke maatregelen.	Langs alle landelijke spoorlijnen gelden geluidproductieplafonds (GPP's) die de beheerder van de spoorweg moet naleven. Deze plafonds gelden op de zogeheten 'referentiepunten'. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten en liggen op circa 100 meter afstand van elkaar en op ongeveer 50 meter afstand van de buitenste spoorstaaf van een spoorweg op de geluidplafondkaart. Uit het geluidonderzoek dat is uitgevoerd blijkt dat ter plaatse van uw woning de geluidproductieplafonds door het opwaarderen van de Maaslijn niet worden overschreden. Om deze reden is het niet noodzakelijk om nader onderzoek naar maatregelen te verrichten. Voor meer informatie over het wettelijk kader rond geluidmaatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 2.4.2 van de Nota van Antwoord.
8	Indiener geeft aan dat er niets vermeld wordt over elektromagnetische straling, terwijl dit niet voordelig is voor de gezondheid.	Het effect van statische magneetvelden op mensen en dieren is uitgebreid wetenschappelijk onderzocht. Uit deze wetenschappelijke onderzoeken blijkt dat er geen schadelijke (onomkeerbare) gezondheidseffecten optreden. Er is in sommige situaties weliswaar een kans op gezondheidseffecten die als hinderlijk kunnen worden beschouwd, zoals draaiduizeligheid en misselijkheid, maar onderzoek (Mensen en EMC, deel 1: d.c. algemene bevolking. Rapportnummer: C24-TMI-KA-2000039, 17 juli 2020 – Versie 2.0) toont aan dat de grenswaarden voor deze hinderlijke gezondheidseffecten, met ruime marge, niet worden overschreden in een spoorwgomgeving voor de algemene bevolking. Gezondheidsrisico's ten gevolge van statische magneetvelden zijn hierdoor niet aanwezig.

8	Indiener geeft aan te betwijfelen of luchtkwaliteit verbetert terwijl goederenvervoer intensiveert. Zeker gezien goederentreinen op diesel blijven rijden.	De mogelijke effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het achtergrondrapport Lucht. Dit onderzoek is onder andere gebaseerd op het TNO rapport: Het effect van dieseltractie op de luchtkwaliteit in relatie tot het begrip "Niet in betekende mate". In dit rapport wordt geconcludeerd dat de grens van een bijdrage 1,2 µg/m³ (Concentraties NO₂ en PM₁₀) in een realistisch scenario pas overschreden kan worden bij een intensiteit van 100 goederentreinen of 600 personentreinen met dieseltractie per etmaal. De hoeveelheid goederenvervoer op de Maaslijn blijft ver onder deze intensiteiten. Het goederenvervoer draagt dan ook in niet betekende mate bij aan de effecten op de luchtkwaliteit. In het achtergrondrapport luchtkwaliteit is beschreven wat de effecten van het project Maaslijn zijn op de concentraties van de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}). Dit is gedaan door de plansituatie (de situatie waarin het project wordt uitgevoerd) af te zetten tegen de referentiesituatie (de situatie waarbij het project niet wordt uitgevoerd, maar je wel autonome ontwikkeling hebt). Bij het vergelijken van deze twee situaties is rekening gehouden met o.a. een intensivering van goederenvervoer in de plansituatie, het in de plansituatie vervangen van dieselpersonentreinen door elektrisch materieel, maar vooral ook het in de referentiesituatie blijven rijden met zowel dieselpersonentreinen als dieselgoederentreinen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat de concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs de wegen in de omgeving van het tracé (200 meter) zich in de plansituatie ruim beneden de gestelde grenswaarden bevinden. Daarnaast kan op basis van hetzelfde onderzoek worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in de plansituatie licht verbetert t.o.v. de referentiesituatie. De voornaamste reden dat de luchtkwaliteit in de plansituatie, ondanks het hogere aantal goederentreinen, verbetert ten opzichte van de referentiesituatie is dat al alle dieselpersonentreinen worden vervangen door elektrisch materieel. Omdat het aandeel personenvervoer veel groter is dan het aandeel goederenvervoer levert dit uiteindelijk een (kleine) netto winst op.
9	Indiener geeft aan dat het project zal zorgen voor horizonvervuiling, en daardoor waardevermindering van het huis. Tevens vraagt indiener zich af wie dit gaat betalen, de gemeente, de provincie? Daarbij geeft indiener aan dat er in het plan dit verlies, voor particulieren, niet is meegenomen.	Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Indien u van mening bent schade te ondervinden door een besluit dat door de overheid is genomen dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord.

DOC-00157408		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener, de veiligheidsregio Limburg-Noord, adviseert om de functionele eisen t.a.v. bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid (2021-000440 d.d. 15 februari 2021) te borgen in de planregels inpassingsplan opwaardering maaslijn, zodat het een publiekrechtelijk toetsgrond is bij realisatie van bouwwerken en andere voorzieningen. Indiener geeft aan dat deze momenteel onvoldoende zijn geborgd in het PIP Opwaardering Maaslijn, ook omdat er geen inzage wordt gegeven in het OVS.	Ontwerpregels met betrekking tot (brand)veiligheid zijn onderdeel van de OVS (ontwerp voorschriften spoor). De nieuwe onderdelen in het spoorontwerp voor de Opwaardering van de Maaslijn voldoet aan deze OVS eisen. Er is met de Veiligheidsregio afgestemd over de nadere uitwerking van het ontwerp en de daarin behorende veiligheidsmaatregelen. Eisen met betrekking tot bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid worden daarnaast als contracteis meegegeven richting de eisen indien dit noodzakelijk is. De check van het spoorontwerp op brandveiligheidsaspecten wordt apart naar u opgestuurd.

DOC-00156980		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
5	Indiener verzoekt om een omgevingsdialoog voorafgaand aan de genoemde herbeschuwing van de maatregelen en alvorens het plan vast te stellen.	Er heeft in het verleden een participatieproces met omgeving plaatsgevonden rondom de toen verwachte komst van het station Grubbenvorst en daarmee samenhangende onderdoorgang. Nu dit station en de onderdoorgang uit de scope van dit project gehaald zijn, is de impact van dit project op dit gebied geringer. Ten behoeve van OPIP zijn aan de omgeving van het projectgebied brieven gestuurd ter informatie over de terinzagelegging, er is een digitale MER beschikbaar gesteld voor informatie over het project en de impact op de omgeving, telefonische gesprekken zijn beschikbaar gesteld, er is de mogelijkheid om in te schrijven op een nieuwsbrief. Tevens heeft publicatie plaatsgevonden via de staatscourant. Voor de antwoorden over het geluidonderzoek en trillingsonderzoek wordt verwezen naar de antwoorden bij (DOC-00158283). Een herbeschuwing van maatregelen is niet noodzakelijk.

Colofon

Opdrachtgever ProRail

Uitgave Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Projectnummer RM006190

Kenmerk 20210902-Maaslijn-Nva-LIMBURG-DEF-V1.0.docx

De foto op de voorpagina is gemaakt door Rob Dammers en is afkomstig van <https://www.flickr.com/photos/robdammers/3589326781/>. Dit werk is gelicenseerd onder een Creative Commons Naamsvermelding 3.0 Nederland licentie. Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/nl/> om een kopie te zien van de licentie of stuur een brief naar Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

© 2019, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.