



Comfortabel en op tijd

Nota van Antwoord

Beantwoording van de zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapportage 'Opwaardering Maaslijn' van de provincie Noord-Brabant

Nota van Antwoord

Beantwoording van de zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapportage 'Opwaardering Maaslijn' van de provincie Noord-Brabant

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 nota van antwoord

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 Pelgrimslaan 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>	7
2.3	Trillingshinder en mogelijke schade door toename aan trillingen	8
2.3.1.	<i>Aanpak en uitgangspunten van het onderzoek</i>	8
2.3.2.	<i>Werking under sleeper pads</i>	10
2.3.3.	<i>Aantasting woongenot en gezondheid door trillingen</i>	10
2.3.4.	<i>Verzoek tot 0-meting trillingen</i>	11
2.4	Toename geluidoverlast door de opwaardering van de Maaslijn	11
2.4.1.	<i>Uitgangspunten geluidsmodel</i>	11
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	13
2.6	Horizonvervuiling	14
2.7	Participatie	15
3	Individuele zienswijzen	16
	Colofon	71

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 Noord-Brabant. 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 Noord-Brabant 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 Noord-Brabant.

Gedurende de periode dat het OPIP ter inzage heeft gelegen zijn bij de provincie Noord-Brabant 20 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 ‘verzendingstheorie’. 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 Noord-Brabant de brief met ingebreke stelling aan de indiener heeft gestuurd.

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 Hoofdlijnen 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 Noord-Brabant 20 zienswijzen ingediend. Een groot deel van deze zienswijzen heeft betrekking op de maatregelen die worden genomen bij de overweg Pelgrimslaan 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 Pelgrimslaan in Smakt

Een groot aantal zienswijzen zijn ingediend waarin bezwaren zijn geuit over de maatregelen die worden genomen aan de overweg Pelgrimslaan 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 Loobeeek. 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 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 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 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.

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 Loobeek is te groot om dit met de voet of te fiets te doen.

Aanpassingen Loobeek

Om de bereikbaarheid van de Pelgrimslaan te borgen na afwaardering van de overweg Pelgrimslaan voor gemotoriseerd verkeer, zijn aanpassingen noodzakelijk aan overweg Loobeek. In de huidige situatie kent de overweg Loobeek een dieplaadbeperking. Dit houdt in dat zwaar vrachtverkeer – dat normaliter gebruik maakt van de overweg Pelgrimslaan – niet over de overweg Loobeek kan rijden. Met de afwaardering van de Pelgrimslaan wordt het zogenaamde lengteprofiel van de overweg Loobeek en de Loobeek zelf aangepast. Deze aanpassing moet er voor zorgen dat al het verkeer de overweg Loobeek 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 Loobeek biedt daarentegen wel voldoende opstelruimte voor (zware en lange) voertuigen. Overweg Loobeek ligt in een zogenoemde rechtsstand; een wegvak dat in een rechte lijn loopt. Door de afstand tussen de Pelgrimslaan en overweg Loobeek (ca. 200m), en Sint Jozeflaan en overweg Loobeek (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 Loobeek 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
Loobeek	28
Sint Jozeflaan (tussen Loobeek en Carmelietenstraat)	1.000
Sint Jozeflaan (tussen Carmelietenstraat en Rector Creemersstraat)	1.000
Sint Jozeflaan (tussen Rector Creemersstraat en overweg Pelgrimslaan)	800

De voorgenoemde 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 Inpassingsplan.

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 is (behoudens de erftoegangsweg industrie van Toetssteen), hetgeen in de huidige situatie ontbreekt. Wel zijn er

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>).

op diverse locaties parkeervakken aanwezig. De Toetsteen 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 wegverkeerlawaaï 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 rede 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 optrekken karakteristieken 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 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. 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 under 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 (drukken 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 doorgerekend 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 geluidsgevoelig 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 waarden 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 geluidssituatie 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 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 Pelgrimsaan 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 Noord-Brabant 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 ondoorgrondelijk. 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-4912688		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat in de huidige situatie de reizigerstreinen maximaal 90 km/u rijden ter hoogte van diens perceel en verzoekt om in de toekomst deze snelheid niet te overschrijden. Dit met het oog op het negatieve effect op het milieu en gezien de minimale tijdswinst die hierdoor gehaald wordt van maximaal 7 minuten. Indiener zou daarnaast graag en toelichting krijgen over de manier waarop het bronvermogen van de treinen wordt vastgesteld. Dit is nu niet duidelijk. Dit is echter wel van belang omdat de berekening van de geluidsbelasting vanuit het bronvermogen wordt berekend.	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 1.5 dB af ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). De geluidberekeningen zijn gebaseerd op voertuigcategorieën die zijn voorgeschreven in het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Voor de Opwaardering van de Maaslijn is gerekend met de elektrische trein die over dit tracé gaat rijden. Dit is de FLIRT-R. Deze trein valt onder categorie 12 zoals opgenomen in het Reken- en Meetvoorschrift. De variabele zoals bronvermogen voor deze treinen zijn in de geluidmodellen verdisconteerd. De woning van indiener is gelegen nabij km 36,4 op de noordelijk maaslijn (Geocode 052). Reizigerstreinen mogen hier nu volgens de snelheidsborden 125 km/uur rijden. Dit geldt voor beide rijrichtingen. Van deze snelheid wordt nu uitgegaan bij het bepalen van de geluidproductie op de referentiepunten zoals beschreven in het nalevingsverslag. Als treinen in de praktijk langzamer rijden, wat wij betwijfelen, is de huidige geluidproductie lager en wordt ook voldaan. Tijdens de realisatie van het project "opwaardering Maaslijn" worden de snelheidsborden veranderd en kan er 140 km/uur worden gereden. Bij de berekeningen voor de toekomstige situatie is uitgegaan van deze hogere snelheid. 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.

2	Indiener stelt dat een trein met hogere snelheid ook een grotere optische overlast zal veroorzaken. Een reden te meer om de huidige werkelijke snelheid niet te overschrijden.	Optische verstoring wordt voornamelijk waarneembaar door een toename van het treinverkeer. Ten opzichte van de huidige dienstregeling wijzigt het aantal treinen niet of nauwelijks. De snelheid wordt verhoogd naar 140 km/h. In de huidige situatie rijdt de trein over het grootste deel van de Maaslijn al 125 km/h. Dit snelheidsverschil is dusdanig klein (15 km/h) dat dit verschil vanaf een afstand optisch moeilijk of niet waarneembaar zal zijn.
3	Indiener verzoekt om het aantal goederentreinen gelijk in snelheid en gelijk in aantal te houden overeenkomstig de huidige situatie. Netto zou dat dan een afname in geluid moeten betekenen. Dit doordat deze veelal 's nachts rijden en daardoor meer geluidsoverlast veroorzaken tijdens de voor de nachtrust bestemde uren.	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 1.5 dB af ten opzichte van de situatie in 2019 (naleving 2019). Overigens heeft het project geen invloed op het aantal goederentreinen, de voorziene groei is autonoom. Daarnaast is het wettelijk niet mogelijk de snelheid van treinen te beperken in verband met milieugevolgen. Dit blijkt onder meer uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State "Tracébesluit Sporen in Arnhem 2012" van 2 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1378". De snelheid van de goederentreinen gaat overigens niet omhoog op de noordelijke Maaslijn. 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.
4	Ter hoogte van het perceel van cliënt geldt in het ontwerp inpassingsplan voor zover hier van belang de enkelbestemming 'verkeer - railverkeer' en de enkelbestemming 'verkeer - voorlopig'. Deze laatste bestemming staat bebouwing met een hoogte van maximaal 10 meter toe. Indiener benoemt dat het zou betekenen dat bouwwerken van 10 meter hoog opgericht mogen worden achter zijn perceel. Indiener zegt dat dit een negatief effect heeft op het uitzicht van de cliënt en verzoekt daarom deze wijziging niet door te voeren of om deze maximumhoogte te verlagen.	Ter hoogte van uw perceel is een voorlopige bestemming opgenomen. Deze voorlopige bestemming is nodig om op deze locatie een bouwweg aan te kunnen leggen. Ter hoogte van uw perceel vinden grondwerkzaamheden plaats om de spoorbaan te verstevigen. Om dit grondwerk te kunnen realiseren moet grond afgevoerd en aangevoerd kunnen worden parallel langs het spoor. Op de locatie ter hoogte van uw perceel zullen dus geen bouwketen of bouwwerken met een hoogte van 10 meter worden geplaatst. Daarnaast heeft een voorlopige bestemming na vijf jaar geen rechtskracht meer en is de oorspronkelijke bestemming weer van toepassing.

5	Indiener is het niet eens met het plan om richting Cuijk een stuk natuur om te zetten in spoor.	Het natuurgebied waar indiener op doelt betreft het NNB (Natuurnetwerk Brabant) ten noorden van Boxmeer. Ter hoogte van deze locatie worden bovenleidingen geplaatst, vinden grondwerkzaamheden plaats voor het verbeteren van de stabiliteit van de spoorbaan en wordt ter hoogte van het 'Kruispunt' een railinzetplaats gerealiseerd. De mogelijk effecten van dit extra ruimtebeslag op het NNB gebied zijn onderzocht in het achtergrondrapport Natuur. Uit dit onderzoek wordt geconcludeerd dat slechts een zeer gering deel van dit ruimtebeslag (22 m²) over de bestemming Natuur valt. Het overige ruimtebeslag wat binnen dit NNB gebied ligt heeft in de geldende bestemmingsplannen al een verkeersbestemming waardoor vigerende planologische rechten, binnen de NNB gerespecteerd worden en zijn toegestaan. Het natuurgebied dat door het ruimtebeslag van de Maaslijn verloren gaat (22 m²) wordt conform de regels uit de Interim Omgevingsverordening van de provincie Noord Brabant financieel gecompenseerd. Voor meer informatie over de effecten op het NNB gebied wordt verwezen naar hoofdstuk 7.1 van het achtergrondrapport Natuur.
---	--	---

DOC-4912703(namens 15 bewoners Smakt en Holthees)**Kenmerk ontvangstbevestiging: C 2279813/ 4902...**

Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vindt dat de keuze om de spoorwegovergang Pelgrimslaan af te sluiten niet voldoende is onderbouwd en is de mening toegedaan dat een nadere afweging ten aanzien van de onderdelen leefbaarheid, bedrijvigheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid had geleid tot alternatieven voor de sluiting van de 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 ProRail in het algemeen aan spoorwegovergangen stelt. 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. 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 afgefallen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. Zie voor een nadere toelichting over de afwaardering van de Pelgrimslaan, de effecten en de alternatieven 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 antwoord hiervoor 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 geen sprake van slechts een marginaal effect op de verkeersveiligheid op de St. Jozeflaan. 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 volgens indiener 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 Lookbeek – Sint Jozeflaan is geschikt voor een trekker-oplegger (conform het CROW). 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 het verkeersmodel Noord-Limburg 2014 en gevalideerd op het model 2018 met prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord Limburg.

8	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).
9	Indiener heeft een alternatieve oplossing gevonden in samenspraak met de gemeente Venray en de werkgroep Maaslijn. De snelheid ter plekke van de overweg is reeds teruggebracht tot 30 km/u. Bovendien zorgt de wijziging van de voorrangssituatie voor het oplossen van het ontruimingsprobleem en verlaagde drempels zorgen voor meer veiligheid in Smakt en Holthees.	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, zeker ten aanzien van de aankondiging het MER rapport dat het een eerste stap is naar verdubbeling van het spoor over de volledige lengte van de lijn	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 over de hele Maaslijn trillingsmetingen zijn uitgevoerd en geen enkele meting in Smakt of Holthees, 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 trace 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 trace berekend. Het toevoegen van meer referentiemetingen leidt door het gebruik van dit betrouwbare rekenmodel (zie Bijlage I van het achtergrondrapport trillingen) niet tot een significant betrouwbaarder eindresultaat, ook omdat de metingen in Cuijk, gezien de vergelijkbare bodemopbouw, ook 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 Loobeek in Smakt zal nog verder stijgen boven 63Db.	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. 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 1.4.5 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.	Met het treintype is rekening gehouden in het geluidonderzoek. 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). 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 lijnt, 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 Pelgrimsroute 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 PIP en MER en de daarbij behorende achtergrondrapporten wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen vanaf het moment dat een ontwerp bestemmingsplan of ontwerp besluit ter inzage is gelegd. Op dat moment is namelijk sprake van concreet zicht op de realisatie van deze plannen. De ontwikkelingen waarmee rekening is gehouden zijn opgenomen in Tabel 5-2 van het MER.
20	Indiener verwacht zowel schade aan onroerend goed door toename trillingen als horizonvervuiling 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 welleswaar iets omhoog, maar het negatieve gezondheidseffect dat dit teweeg brengt wordt grotendeels gecompenseerd door de verbeterde luchtkwaliteitssituatie. 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.
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 Loobek. 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.
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. 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 omrijafstand 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. Verder zijn gedurende het proces voor de totstandkoming van het plan voor de Opwaardering van de Maaslijn verschillende alternatieven voor de invulling van de overweg overwogen. Waaronder bijvoorbeeld het aanpassen van de voorrangssituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen afgevallen of niet doelmatig gebleken omdat de kosten van het alternatief niet in verhouding stonden met aantal voertuigen dat van deze alternatieven gebruik gaat maken. 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 geïmplementeerde 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, Loobeek, 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 het verkeersmodel Noord-Limburg 2014 met prognosejaar 2030 voor de regio RMO Noord Limburg.
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 voorrangsituatie op de Sint Jozeflaan. Deze alternatieven zijn om verkeerskundige redenen, waaronder korte opstelruimte overweg en verkeersonveiligheid door toename frequentie treinverkeer, afgefallen 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 schade 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.

4901953		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verlangt nader onderzoek naar trillingen op de locatie van zijn/ haar zwembad die op 180 meter van het spoor is gelegen. Kans op toename van scheuren zal grote gevolgen hebben. Gesteld wordt dat het plan zonder mitigerende maatregelen alleen aanvaardbaar is als schade dankzij de toegenomen trillingen volledig valt uit te sluiten voor deze locatie.	Genoemde referentie-afstand in het rapport is uitsluitend gebruikt in de berekeningen om op een vaste afstand de trillingen te projecteren, zodat deze langs het gehele trace (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 trace bepaald, zie 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 uitdamping van de trillingen met de afstand verloopt. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan dan ook worden uitgesloten dat het zwembad ten gevolge van trillingen van onderhavig project schade zal ondervinden.
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 en verlies van klanten	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 dit risico voldoet de spoorwegovergang niet aan de veiligheidseisen die aan spoorwegovergangen worden gesteld door ProRail en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Indien u van mening bent hierdoor schade te ondervinden dan kan u een schadeverzoek indienen bij het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen om de overweg af te waarderen. 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.	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 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.	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.
---	--	--

4897178		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
2	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 behoeve 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 Inspectie Leefomgeving en Transport (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. 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 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. Zie voor een nadere toelichting over de alternatieven ook hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.

3	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 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 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. Ten behoeven van doorstroming en verkeersveiligheid hebben de gemeente Venray en de provincie Limburg afgesproken een onderzoek te starten naar het realiseren van passeerhavens op de Pelgrimslaan en Loobek. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
4	Indiener verwacht schade aan bedrijfsinkomsten, waardedaling en beperking van uitbreidingsmogelijkheden door mindere of geen bereikbaarheid bij sluiten Pelgrimslaan overgang. De omrijd route 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.	De provincie Limburg en gemeente Venray hebben afgesproken dat er een onderzoek komt naar maatregelen om verkeersopstoppingen te voorkomen en potentieel onveilige situaties te verbeteren. In eerste instantie wordt gedacht aan het realiseren van passeerhavens op de Pelgrimslaan en Loobek. 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 nadat het PIP in werking is getreden 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.

4902595

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	Het is uit veel studies duidelijk geworden dat langdurige geluidsbelasting negatieve effecten op de gezondheid heeft. Uit de onderzoeken is niet duidelijk geworden dat het voor ons 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.
---	--	--

4902942		
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		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.
---	--	--

4902714

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 geluidoverlast 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.

4903500		
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		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.
---	--	--

4902977		
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		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.
---	--	--

4897155		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt een integraal inrichtingsplan voor landschappelijke inpassing, herplant en natuurcompensatie op te stellen en deze als voorwaardelijke verplichting in het OPIP op te nemen. Dit om de landschappelijke inpassing planologisch te borgen.	Voor herplant en natuurcompensatie is een mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Dit plan is meegegeven aan de aannemer en is als bijlage toegevoegd aan het PIP. De uitvoering van het mitigatie- en compensatieplan is geborgd middels contracteisen richting de aannemer. Voor de landschappelijke inpassing zijn ontwerpcriteria opgenomen in het landschapsplan. Deze worden nader uitgewerkt in het Esthetisch programma van Eisen (EpvE) voor de aannemer.

2	Verzocht wordt om op de verbeelding de aanduiding 'natuur' toe te voegen aan het gebied zoals opgenomen in de aanduiding 'overige zone - ecologische hoofdstructuur' in het bestemmingsplan Buitengebied 2010, herziening 2016. Dit betreft het gehele spoortracé in Cuijk ten zuiden van de woonwijk Padbroek. Dit gebied is belangrijk gebied voor Dassen. Het niet opnemen van deze bestemming is in strijd met de Interim Omgevingsverordening. Gemeente acht de Interim omgevingsverordening ook van toepassing op een PIP omdat een PIP volgens de Wro dezelfde status heeft als een bestemmingsplan.	In het geldende bestemmingsplan van de gemeente is de aanduiding 'overige zone - ecologische hoofdstructuur' niet van toepassing op de bestemming Verkeer - Railverkeer. Om deze reden is deze gebiedsaanduiding dan ook niet overgenomen in het PIP. Vanwege de aanwezigheid van de dassen, is in het gehele buitengebied van Cuijk de gebiedsaanduiding 'overige zone - dassen corridor' opgenomen.
3	In de regels is in artikel 1.1 en artikel 18 als plannaam 'Opwaardering Maaslijn' opgenomen, terwijl op ruimtelijkeplannen.nl de plannaam 'Opwaardering Maaslijn, Noord Brabant' wordt getoond. Verzocht wordt de naamgeving overeen te laten komen.	In het PIP is de plannaam gewijzigd in 'Opwaardering Maaslijn, Noord Brabant'.
4	Artikel 2 Wijze van meten is niet opgenomen in het OPIP. Verzocht wordt de wijze van meten uit het voorontwerp PIP op te nemen bij vaststelling van het PIP.	In het OPIP is abusievelijk Artikel 2 Wijze van meten weggefallen. In het PIP is dit hersteld.
5	In artikel 3.1.b worden perrons en perronvoorzieningen mogelijk gemaakt. In artikel 1.36 Perronvoorzieningen is opgenomen dat '... voorzieningen voor service en verkoop.' mogelijk zijn. Verzocht wordt in de regels en toelichting nader uit te werken of het alleen om de verkoop van treinkaartjes gaat of dat het ook een 'Kiosk' (horeca, detailhandel) op het perron inhoudt.	De begripsdefinitie voor perronvoorzieningen is naar aanleiding van deze zienswijze aangevuld.
6	Verzocht wordt om de maximum bouwhoogte van geluidschermen in de gemeente Cuijk en Boxmeer, aangeduid in artikel 3.2.2.b, aan te passen naar een maximum van 1.5-2 meter.	Naar aanleiding van deze zienswijze is de bouwhoogte van geluidsschermen aangepast naar een maximum van 2 meter. Overigens voorziet het project in beide gemeenten niet in geluidschermen.
7	Het Artikel 4 Verkeer - Voorlopig is onvolledig, want alleen de bouwregels voor Gebouwen en Bouwwerken geen gebouw zijnde zijn opgenomen. Op deze wijze heeft het artikel geen juridische waarde: verzocht wordt het artikel aan te vullen op basis van het voorontwerp PIP.	In het OPIP is abusievelijk de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer - Voorlopig' weggefallen. In het PIP is dit hersteld.
8	Artikel 5 Leiding - Gas: Verzocht wordt bij de vaststelling het volledige artikel van de Gasunie op te nemen. Zoals deze is ingediend op het gemeentelijk project 'Grotestraat Zuid' in Cuijk	De planregels voor de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' zijn overgenomen conform de regels die de Gasunie voor dit PIP heeft aangeleverd.
9	Verzocht wordt bij vaststelling artikel 8 aan te passen zodat water(pers)leidingen worden beschermd.	Naar aanleiding van deze zienswijze is Artikel 8.1 aangepast.
10	Indien de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 niet langer bestaat en er geen noodzaak is voor meerdere archeologische regelingen, graag de naam van de dubbelbestemming aanpassen naar Waarde - Archeologie.	In het kader van uniformiteit tussen de PIP's van Limburg en Noord-Brabant is gekozen om de bestemming 'Waarde - Archeologie 1 en 2' gelijk aan elkaar te houden.
11	Verzocht wordt bij de vaststelling lid 32.2.d.5 uit het bestemmingsplan Buitengebied 2010, herziening 2016 toe te voegen aan artikel 10 Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed	Naar aanleiding van deze zienswijze is lid 32.2.d.5 uit het bestemmingsplan Buitengebied 2010, herziening 2016 toegevoegd aan artikel 10 Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed.

12	In het OPIP is artikel 11 Waterstaat-Waterkering opgenomen en niet de bestemming 'Waterkering'. De 'vrijwaringszone - waterstaatswerk' ontbreekt volledig. Daardoor voldoet het OPIP niet aan de Barro: verzocht wordt bij de vaststelling de regeling aan te passen conform de vooroverlegreactie die door de gemeente is ontvangen van het Waterschap op het project 'Grotestraat Zuid' in Cuijk	Het opnemen van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' en de daarbij behorende regeling over de waterkeringen is in overleg met het Waterschap opgenomen in het PIP. Het Waterschap heeft in hun vooroverleg reactie en in de zienswijzen niet aangegeven dat deze bestemming niet correct zou zijn.
13	Verzocht wordt op de verbeelding de aanduiding 'overige zone - aardkundig waardevol gebied' toe te voegen zoals opgenomen op de provinciale Aardkundig waardevolle gebiedenkaart.	De gebiedsaanduiding 'Overige zone - Aardkundig waardevol gebied' is in het PIP conform het geldende bestemmingsplan Buitengebied 2018 van de gemeente Boxmeer overgenomen. Daarom is het PIP niet aangepast op dit punt.

NB-0001		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat de kans op schade aan het bedrijfspand aan Loobeekweg 2 toeneemt door verhoogde trillingbelasting. En geeft aan dat de verandering van treintype en snelheid niet is meegenomen in het onderzoek. Indiener is van mening dat de kans dat zwaardere, sneller rijdende elektrische treinen en de volgens de MER voorziene groei van goederenvervoer tot 2030 tot meer hinder door trilling alsmede schade door scheurvorming aan het pand gaan leiden. Daarnaast wordt door de nabijgelegen overweg de kans op schade wellicht vergroot.	Zoals in paragraaf 3.2.3 van het achtergrondrapport trillingen is aangegeven, zijn zowel snelheidswijzigingen als wijzigingen in materieel in het trillingsonderzoek meegenomen. Op deze locatie gaat de rijsnelheid van het goederenvervoer niet omhoog. Er is wel sprake van een beperkte toename van het aantal goederentreinen, zie tabel 4 in het trillingsonderzoek, maar het blijft gaan om een beperkt aantal passages van goederentreinen. De trillingen van reizigerstreinen gaan hier wel wat omhoog, maar zullen niet voelbaar toenemen en blijven lager dan de grenswaarde (zie Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen). De trillingen voldoen daarmee aan het beoordelingskader voor trillingshinder. 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. 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 geeft aan dat de rede waarom trillingsmaatregelen als ondoelmatig zijn bestempeld onduidelijk is. Kosten zouden verdeeld moeten worden over alle omliggende objecten waardoor maatregelen wel doelmatig zijn. Daarnaast is er maar één maatregel uitgewerkt terwijl er meer maatregelen te verzinnen zijn die doelmatig kunnen zijn.	Onder doelmatige maatregelen verstaan we maatregelen waarvan de kosten per woning met een overschrijding niet hoger zijn dan het richtbedrag voor maatregelen (zoals gehanteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, € 47.000), en waarvan het effect dusdanig is dat wordt voldaan aan de Bts. 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.

3	Indiener geeft aan dat het onderzoek naar geluidsbelasting omissies kent zoals het meenemen van gemiddelden i.p.v. cumulatieve geluidsbelasting, het ontbreken van een correctie m.b.t. de nabijheid van een overweg en het ontbreken van verandering van treintype en snelheden. Indiener geeft aan dat hierdoor de uitkomsten van het onderzoek zeer onzeker zijn.	De manier waarop geluidonderzoek moet worden uitgevoerd is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en het reken en meetvoorschrift. De wettelijke toetsing voor railverkeerslawaaai 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).
4	Indiener geeft aan dat er mogelijk waardevermindering van het onroerend goed plaatsvindt als gevolg van vergrootte hinder vanaf de Maaslijn en horizonvervuiling en uitzichtvermindering door elektrificatie 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.
5	Indiener geeft aan inkomensderving te verwachten door mogelijke bereikbaarheidsproblemen van klanten door werkzaamheden en veranderingen aan het spoor vanuit Holthees / Smakt centrum.	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 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. 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 eist een 0-meting voor zowel geluid als trillingen, indien de vergunning wordt verleend (project toch doorgaat). De 0-meting is nodig om schade te verhalen dat ontstaat door hinder van trillingen en geluid, vermindering woongenot en gezondheidsklachten en schade aan de panden.	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 waardes waaraan moet worden voldaan. Zie voor meer informatie o 0-meting voor geluid hoofdstuk 2.4.3 van de Nota van Antwoord In hoofdstuk 2.5 van de Nota van Antwoord is een nadere toelichting opgenomen over (plan)schade.
7	Indiener dient een verzoek tot taxatie van het onroerend goed in zodat de huidige waarde in geval van planschade kan worden bepaald.	Taxatie van het onroerend goed vindt alleen plaats als dit voor de afhandeling van het ingediende planschadeverzoek noodzakelijk is.

NB-0003		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt de vigerende bestemming Tuin op de westelijke strook grond van het woonperceel (5835 CS) aan de Haart 12 in Beugen, te behouden. De in het PIP opgenomen voorlopige bestemming die met de huidige opzet in juridische zin waarschijnlijk niet wordt bewerkstelligd maar juist een leemte oplevert. De voorlopige bestemming is juridische onder andere niet correct omdat deze geen definitieve bestemming aan het perceel geeft en enkel is voorzien van bouwvoorschriften.	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 bouwweg voorzien. Deze bouwweg is noodzakelijk om de grondwerkzaamheden voor verstevigen van de spoorbaan op deze locatie uit te kunnen voeren. Voor het gebruik van dit perceel als tijdelijke bouwweg 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 plangregels weggevalen die ingaan op de bestemmingsomschrijving en de periode waarvoor deze bestemming geldt. Dit is in het PIP hersteld. Daarnaast gaat het om een voorlopige bestemming wat betekent dat deze bestemming na vijf jaar geen rechtskracht meer heeft en de oorspronkelijke bestemming weer van toepassing is.

DOC-4909154

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	Het elektrificeren van het traject houdt onder andere in dat er heel veel palen en bovenleiding geplaatst gaan worden, een begrijpelijk iets, wat voor de indiener inhoudt dat een vrij uitzicht achter over de weilanden aangetast gaat worden door palen en bovenleidingen. Indiener benoemt dat dit zeker effect zal gaan hebben op de waarde van het perceel/ pand. Ook zal dit een mentaal effect hebben.	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 lijnt, om de negatieve effecten te mitigeren. 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.

9		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.
---	--	--

4902961		
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		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.
---	--	--

4897179		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
2	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.
3	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.
4	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.

5	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.
6	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.
7	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.

8	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.
---	---	--

9	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.
---	---	--

4901956		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is het niet eens met het afwaarderen van de spoorwegovergang aan de Pelgrimslaan te Smakt. Deze afwaardering zorgt voor een slechtere en verminderde bereikbaarheid van Smakt-Holthees. Indiener is van mening dat de overweg met aanpassingen open kan blijven en tegelijkertijd 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. 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 omrijafstand 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, de verkeerseffecten, maatregelen en afgewogen alternatieven hoofdstuk 2.2 van de Nota van Antwoord.
2	Indiener vreest dat het plan leidt tot meer trillingshinder ten opzichte van de huidige situatie en dat zelfs de norm wordt overschreden. Er zijn geen maatregelen voorzien om dit te voorkomen of te verminderen. Indiener vreest daarnaast voor schade aan de woning die door de toename van de trillingen wordt veroorzaakt en wil de schade vergoed hebben. Ook vreest de indiener voor waardedaling van de woning door dit plan.	Uit Bijlage VIII van het achtergrondrapport trillingen blijkt dat er geen sprake is van een toename van de trillingen als gevolg van het project. 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 vreest voor aantasting van zijn woon- en leefklimaat als gevolg van diverse oorzaken. Doordat het plan voorziet in toename van het treinverkeer, een verhoging van de rijsnelheid, de inzet van zwaarder materieel en de eventuele realisering van nieuwe wissels zal er meer geluidsoverlast plaatsvinden.	Om de mogelijke geluidseffecten van een project te berekenen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Dit geluidonderzoek en de daarvoor gehanteerde geluidmodellen zijn gebaseerd op uitgangspunten. Onderdeel van deze uitgangspunten is onder andere de treinfrequentie, snelheidsverhoging en type railmaterieel. Uit het geluidonderzoek is gebleken dat ter plaatse van uw woning de geluidproductieplafonds (na opwaardering van de Maaslijn) niet wordt overschreden. Ten opzichte van de huidige situatie is er ter hoogte van uw woning sprake van een geluidsafname van circa 1.5 dB ten opzichte van 2019 (nalevingsverslag 2019). Voor meer informatie over de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Nota van Antwoord en hoofdstuk 3 en 4 van het achtergrondrapport geluid.

4897177		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat er over de aankoop of bestemmingswijziging niet gesproken is. Het betreft hier een strook van 300m lang en 6m breed op perceel met kadastraal nummer 808. Indiener heeft bezwaar tegen het voornemen deze strook aan te kopen	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. Over de aankoop van dit deel van uw perceel vindt nadere afstemming met u plaats.

4903995		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt de huidige bestemming van zijn/haar percelen in stand te laten in plaats van het te bestemmen als Verkeer. Het bestemmen als Verkeer heeft consequenties, te weten: gewassen gaan verloren, afasteringen die verplaatst moeten worden en grond die niet gebruikt of verhuurd kan worden.	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 bouwweg voorzien. Deze bouwweg is noodzakelijk om de grondwerkzaamheden voor verstevigen van de spoorbaan op deze locatie uit te kunnen voeren. Voor het gebruik van dit perceel als tijdelijke bouwweg worden apart met u afspraken gemaakt. Inmiddels is ProRail met de grondeigenaren daarover in overleg.
2	Indiener verzoekt om het aangewezen gebied om bodemverstorende werkzaamheden te verrichten, zo veel mogelijk te beperken. Het graven van greppels heeft consequenties, zowel voor de gewassen als voor de bodem.	Ter hoogte van uw perceel wordt de spoorbaan verstevigd. Dit betekent dat het spoortalud wordt aangepast en de bestaande greppel wordt verlegd/verbreedt. Deze aanpassingen vinden plaats buiten de grenzen van uw perceel.
3	Indiener verzoekt om zorg te dragen dat de perceelgrenzen gerespecteerd worden. Er wordt gesteld dat er bij een nieuw talud en een nieuwe watergang geen perceelgrenzen worden overschreden, maar indiener vraagt zich af of dit feitelijk gezien mogelijk is, gezien de voorgenomen verbredingen.	Zie voor het antwoord op dit zienswijzepunt de beantwoording hiervoor. De aanpassingen aan het spoortalud vinden plaats buiten de grenzen van uw perceel.

4	Indiener vraagt zich af of voor het onderzoek naar het geluidsniveau de juiste referentiewaarden zijn gebruikt. Het lijkt erop dat de dieseltrein met een snelheid van 130 km/uur als referentie is genomen t.o.v. de elektrische trein met 140 km/uur. In die vergelijking zou er geen geluidstoename zijn. Maar ter hoogte van ons woonperceel haalt de dieseltrein bij lange na geen snelheid van 130 km/u (naar schatting 80 km/u). Indiener is van mening dat bij het onderzoek naar de geluidsbelasting de huidige feitelijke geluidsbelasting als uitgangspunt genomen moet worden en er er zorg voor te dragen dat de feitelijke geluidsbelasting op de omgeving niet toeneemt.	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. 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. 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. Het geluidsonderzoek is gebaseerd op uitgangspunten, waaronder snelheden. In het geluidsonderzoek wordt gerekend met 'worst-case' snelheidsprofielen. Op deze manier wordt het maximale geluidseffect in beeld gebracht. In de praktijk kan het zijn dat treinen langzamer rijden. Dit heeft echter enkel een positief effect op de omgeving omdat een langzaam rijdende trein minder geluid produceert. De woning van indiener is gelegen nabij km 36,9 op de noordelijk maaslijn (Geocode 052). Reizigerstreinen mogen hier nu volgens de snelheidsborden 125 km/uur rijden. Dit geldt voor beide rijrichtingen. Van deze snelheid wordt nu uitgegaan bij het bepalen van de geluidproductie op de referentiepunten zoals beschreven in het nalevingsverslag. Tijdens de realisatie van het project "opwaardering Maaslijn" worden de snelheidsborden veranderd en kan er 140 km/uur worden gereden. Bij de berekeningen voor de toekomstige situatie is uitgegaan van deze hogere snelheid.
---	--	---

4900268		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener heeft de wens een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de economische effecten op de huizen, door de invloed van de grote veranderingen (geluid, trillingen en omgeving) door de spoorverdubbeling en elektrificatie van de spoorlijn.	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.

109346005		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat de gesprekken met betrekking tot mogelijke knelpunten en de technische uitvoerbaarheid van de geplande werkzaamheden nog niet zijn afgerond en dat daarom de stelling dat er geen knelpunten tussen riooltransportleidingen en het spoorontwerp zijn, te voorbarig is. Indiener verzoekt om overleg over knelpunten voort te zetten en belangen van het waterschap m.b.t. riooltransportleiding expliciet te benoemen in de plantoelichting.	Naar aanleiding van uw zienswijzen heeft er nader overleg plaatsgevonden over het aangegeven knelpunt van de riooltransportleiding ter hoogte van het onderstation Boxmeer. In dit overleg is met u afgestemd dat er eisen aan de aannemer worden meegegeven om tijdens de werkzaamheden de leiding te ontzien. Het is niet mogelijk gebleken om het onderstation in Boxmeer dusdanig te verschuiven dat deze buiten de beperkingszone van de riooltranssportleiding terechtkomt. Er vindt nader onderzoek plaats naar de exacte liggen van deze leiding. Indien de leiding te diep ligt dan wordt de leidingbeheerder verzocht de leiding te verleggen.

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-BRABANT-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.