

## Reactienota vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) OPIP Opwaardering Maaslijn van de provincie Limburg

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de besturen en diensten van de betrokken bevoegde gezagen gevraagd om een reactie te geven op het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan. Dit proces heeft in februari 2021 plaatsgevonden.

Tijdens deze periode zijn vooroverlegreacties ingediend door:

- Gasunie;
- Tennet;
- Venlo;
- Beesel;
- Heumen;
- Horst aan de Maas;
- Roermond;
- Venray;
- Waterschap Limburg;
- Veiligheidsregio Limburg;
- Mook en Middelaar;
- Cultureel erfgoed;
- Provincie Gelderland;
- Rijkswaterstaat.

### *Wijziging in geluidregelgeving*

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de Wet milieubeheer en het hierbij behorend Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012). Het Rmg 2012 bevat rekenregels waar een akoestisch onderzoek aan moet voldoen. In dit voorschrift is ook de geluidemissie per spoorvoertuig bepaald waarmee gerekend moet worden. Hiervoor waren deze spoorvoertuigen op basis van geluidmetingen en technische kenmerken voorheen ingedeeld in een elftal spoorvoertuigcategorieën. Deze spoorvoertuigcategorieën zijn beschreven in bijlage IV van het Rmg 2012. De categorisering in het Rmg 2012 is daardoor bepalend voor de geluidemissie die een trein produceert en daarmee voor de berekende geluidbelastingen.

Elektrificatie is een van de doelstellingen van het project Opwaardering Maaslijn. Hierdoor kan het huidige GTW diesel materieel vervangen worden door elektrisch aangedreven Flirt materieel. De huidige vervoerder Arriva heeft hiervoor al deze nieuwe Flirt treinen besteld die vanaf de indienststelling van het project eind 2024 op de Maaslijn gaan rijden.

Voorheen kon op grond van het Rmg 2012 voor stil materieel alleen gerekend worden met categorie 8. Het nieuwe elektrische Flirt materieel is echter stiller dan spoorvoertuigcategorie 8. Dit blijkt uit de Geluidmonitor van het RIVM. Dit is een jaarlijkse publicatie waarin het RIVM de gemeten geluidemissie van weg en spoor vergelijkt met de berekende geluidemissie volgens het Rmg 2012. Op initiatief van het Ministerie van IenW heeft ProRail een onderzoek uit laten voeren om te bepalen hoeveel stiller deze nieuwe treinen zijn en of dit een reden is om een nieuwe stillere categorie te introduceren. Dit onderzoek is recent afgerond. Hieruit blijkt dat de Flirt, samen met enkele andere nieuwe elektrische treinen circa 3 dB stiller is dan de huidige categorie 8. Naar aanleiding hiervan heeft het Ministerie van IenW recent het Rmg 2012 aangepast en een nieuwe categorie toegevoegd. Dit betreft categorie 12. In deze categorie zijn de stillere elektrische treinen ondergebracht, waaronder de Flirt.

Naar aanleiding van deze nieuwe regelgeving is het geluidonderzoek naar spoorweglawaai hierop geactualiseerd. Dit betekent dat in het geluidonderzoek de geluidberekeningen zijn geactualiseerd op basis van categorie 12 in plaats van categorie 8. De resultaten uit dit geactualiseerde onderzoek zijn in het OPIP, het MER en de achtergrondrapporten (zoals geluid, natuur en MGR) opgenomen.

### Beantwoording vooroverlegreacties

De binnengekomen vooroverlegreacties en de daarbij behorende antwoorden zijn in het overzicht hierna samengevat weergegeven.

Indiener	Overlegreactie (samengevat)	Antwoord	Wijzigingen in OPIP
Gasunie	De breedte van de bestemmingstrook van de Gasleidingen is in sommige gevallen niet correct ingetekend op de verbeelding. Voor de regionale leidingen (RTL) gaat het dan om 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding en voor hoofd transportleidingen (HTL) dient dit 5 meter ter weerszijden van de hartlijn te zijn. Verzocht wordt de kruisende leidingen hierop te controleren.	De kruisende leidingen zijn gecontroleerd en aangepast waar nodig.	De volgende leidingen (allen HTL) zijn aangepast van 4 meter in de verbeelding naar 5 meter aan weerszijden: - Gemeente Roermond (naast de Loijveldweg) - Gemeente Roermond (nabij Swalmen, Holleestraat) - Gemeente Roermond (nabij Swalmen, schoolbroekdwarsweg) - Gemeente Venlo (tussen de Maas en de venrayseweg) - Gemeente Venlo (vlak onder de A67).
	Verzocht wordt om het standaard artikel voor de bestemming Leiding-Gas van de Gasunie op te nemen in de planregels.	Het aangeleverde standaard artikel is in de regels opgenomen.	Artikel 6 van de planregels is aangepast.
TenneT	Graag nog een check op de belemmeringszones van de hoogspanningsleidingen.	Check heeft plaatsgevonden. De opgenomen belemmeringszones zijn juist weergegeven op de planverbeelding.	N.v.t.
	Verzocht wordt om in artikel 7 van de planregels de belemmeringszone en andere verbeteringen aan te passen en indien noodzakelijk op de planverbeelding aan te passen	De belemmeringzones op de planverbeelding zijn nagelopen en correct. In de regels is de regeling zoals deze door TenneT is aangeleverd opgenomen.	Artikel 7 van de planregels is aangepast.
	Gelet op het voorliggende Inpassingsplan kunnen er knelpunten zijn c.q. ontstaan ter hoogte van de kruisingen met de hoogspanningsverbindingen. Om te kunnen toetsen of de ontwikkelingen (mn de elektrificering) geen aantasting veroorzaken aan de veiligheid en leveringszekerheid van deze hoogspanningsverbindingen, willen wij graag in een overleg met u de plannen nader bespreken	Voor het project worden alle raakvlakken en knelpunten met kabels en leidingen van derden geïnventariseerd. Indien sprake is van knelpunten met bestaande leidingen dan vindt voor de uitvoering van het project afstemming plaats met de leidingbeheerder.	N.v.t.

Venlo	<p>Neem op bij 'Groen, natuur en landschap': kerkuil heeft broedlocatie bij emplacement Blerick, dassenoversteek bij Egypte-Vrijenbroek.</p>	<p>De locatie van de kerkuil is niet onderzocht. Vanuit het project vinden geen werkzaamheden aan het gebouw plaats. In de omgeving vinden wel werkzaamheden plaats op het rangeerterrein. De kerkuil ondervindt derhalve geen effecten vanwege het project.</p> <p>Ter hoogte van de dassenoversteek vinden vanuit het project geen werkzaamheden plaats. De dassenoversteek ondervindt derhalve geen effecten vanwege het project. Om deze reden is deze oversteek niet onderzocht.</p>	N.v.t.
	<p>Landschappelijke inpassing De maatregelen met betrekking tot de landschappelijke inpassing zijn nog erg algemeen. De maatregelen zijn weinig concreet en daarmee is onzeker, in hoeverre de maatregelen uiteindelijk realiseerbaar zijn. Verder pleiten wij vanuit landschappelijk oogpunt voor terughoudend gebruik van landschap-ontsierende elementen en daar waar nodig deze te vervangen door transparante elementen.</p>	<p>In het landschapsplan worden richtlijnen gegeven over de landschappelijke inpassing van het spoorontwerp. Het landschapsplan maakt onderdeel uit van het aanbestedingsdossier. Bij de uitvoering van het project dient dit door de aannemer bij de nadere uitwerking van de plannen te worden gebruikt. Alsdan zal de aannemer de richtlijnen vertalen naar concrete maatregelen.</p> <p>Binnen de gemeente Venlo is geen sprake van landschap-ontsierende elementen zoals geluidschermen.</p>	n.v.t.
	<p>De inrichtingstekening van de railinzetplaats bij Blerick ontbreekt, evenals de landschappelijke inpassing van het onderstation in Tegelen.</p>	<p>De inrichtingstekening bij Blerick is in de beschikbaar gestelde web-viewer raadpleegbaar. Deze inrichtingstekening zal volledigheidshalve in pdf formaat worden nagestuurd naar de gemeente.</p> <p>In deze fase van het project is er nog geen concreet ontwerp gemaakt voor het onderstation (In het landschapsplan zijn enkel richtlijnen voor het ontwerp van de onderstations opgenomen). In de uitvoeringsfase worden de</p>	N.v.t.

		inpassingstekeningen en het ontwerp van de onderstations opgesteld.	
	Welke bomen worden gekapt, welke compensatie staat hier tegenover?	<p>In het deelrapport natuur is per gemeente aangegeven welke en hoeveel bomen er worden gekapt. Dit overzicht is te vinden in paragraaf 9.2 (tabel 9-2) van het deelrapport natuur. In de bijlage IV van het deelrapport natuur zijn tevens kaarten per gemeente opgenomen waarop de te kappen bomen zijn weergegeven.</p> <p>Voor de te kappen bomen is als uitgangspunt gehanteerd dat deze één op één moeten worden gecompenseerd.</p> <p>In het mitigatie- en compensatieplan, dat voor de uitvoering van dit plan wordt opgesteld, worden aanbevelingen voor de locaties van deze compensatie opgenomen. In de uitvoeringsfase wordt compensatie, als onderdeel van de aan te vragen omgevingsvergunningen voor de kap van de bomen, door de aannemer concreet met de gemeente nader bepaald.</p>	N.v.t.
	<p>Waterkwaliteit.</p> <p>In het achtergrondrapport water staat vermeld dat de waterkwaliteit door elektrificatie niet leidt tot verslechtering van de waterkwaliteit en dat t.a.v. de extra verhardingen waterberging wordt gecompenseerd volgens waterschapsrichtlijnen. We gaan ervan uit dat voor de nadere uitwerking van de plannen te zijner tijd omgevingsplannen worden ingediend, waarbij de gemeentelijke watertoets wordt doorlopen.</p>	<p>Er is reeds een watertoets proces voor het PIP doorlopen. Er wordt geen omgevingsplan ingediend, omdat de PIP het planologische kader is voor dit project.</p>	N.v.t.
	<p>Monumenten.</p> <p>We missen in de plannen hoe u omgaat met het plaatsen van de bovenleidings-portalen in relatie tot monumenten langs het</p>	<p>In hoofdstuk 6.2.3 van het landschapsplan zijn ontwerpcriteria opgenomen voor het plaatsen van bovenleidingen. Hierin is</p>	N.v.t.

	<p>spoor. We hebben al eerder gevraagd bij de plaatsing van de portalen hiermee rekening te houden; het liefst identiek aan de wijze zoals bij kunstwerken (zoals bruggen).</p>	<p>opgenomen dat op historische kunstwerken in principe geen bovenleidingen geplaatst mogen worden. Als dit niet anders kan dienen de masten symmetrisch ten opzichte van de kruisende structuren te worden geplaatst.</p>	
	<p>Vierpaardjes. De gemeenteraad heeft in haar vergadering van december 2020 het bestemmingsplan 'Spoorwegonderdoorgang Vierpaardjes' vastgesteld. Daarmee is de planbegrenzing van dit project vastgesteld. Het is zaak om de planbegrenzing van de Maaslijn nauwgezet aan te sluiten op die van het project Vierpaardjes.</p>	<p>De door de gemeente aangeleverde plangrenzen zijn vergeleken met de grenzen van het OPIP. De grenzen van het OPIP sluiten aan op de grenzen van het bestemmingsplan. Aanpassing van de grenzen is dan ook niet noodzakelijk.</p>	N.v.t.
	<p>Realisatie van het project Maaslijn in 2024 is cruciaal voor ons. In dat kader is het belangrijk om alle elementen tijdig te realiseren. Te meer omdat in 2025 de doorgaande trein Eindhoven-Venlo-Düsseldorf gaat rijden, én de realisatie van de onderdoorgang Vierpaardjes op de planning staat. Een combinatie van deze projecten geeft een behoorlijke boost aan het spoorvervoer in Nood-Limburg.</p>	<p>De planning van de opwaardering van de Maaslijn is erop gericht om het project eind 2024 in dienst te stellen.</p>	N.v.t.
Beesel	<p>Het college hecht er waarde aan dat nog voor de besluitvorming door Gedeputeerde Staten over het ontwerp-PIP 'Opwaardering Maaslijn', door ProRail en Movares in een werkvergadering van de raad toelichting wordt gegeven over de stand van zaken, alsook een informatiebijeenkomst/-sessie over de plannen wordt verzorgd voor (belanghebbende) inwoners en bedrijven.</p>	<p>Vanuit het projectteam Maaslijn zal een presentatie worden gegeven in de werkvergadering van de raad. Deze vindt plaats in de periode tussen vaststelling ontwerp PIP en vaststelling PIP. Het is niet mogelijk om voor besluitvorming van GS over het OPIP de plannen in de gemeenteraad te presenteren.</p> <p>In verband met de coronapandemie kunnen helaas geen fysieke informatiebijeenkomst georganiseerd worden voor omwonenden, bedrijven en overige belanghebbenden. Deze doelgroepen worden digitaal geïnformeerd over de</p>	N.v.t.

		plannen door middel van een speciaal ingerichte website. Daarnaast wordt momenteel naar mogelijkheden gekeken om mensen nog de mogelijkheid geven om vragen te stellen. Hierbij wordt gedacht aan telefonische of digitale gesprekken.	
	In het gebied nabij de Onderste Hofweg ontbreekt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1'	Uit het onderzoek Archeologie is gebleken dat het gebied nabij de Onderste Hofweg geen archeologische verwachtingswaarde heeft. Om deze reden is dit deel van het gebied niet voorzien van de dubbelbestemming Waarde-Archeologie.	n.v.t.
	In het gebied tussen het station en de Hovergelei ontbreekt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'.	Er is bewust voor gekozen om met twee archeologische bestemmingen te werken om zo een eenduidig archeologische regeling te krijgen. Het stuk waar hierop wordt gedomd heeft vanuit het onderzoek archeologie dan ook de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' gekregen.  In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is hierover een nadere motivering opgenomen.	In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is een motivering toegevoegd over de toepassing van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen.
	Tabel 1-1 (toelichting) bijlage (regels): Bestemmingsplan Buitengebied Beesel (geconsolideerd) De juiste planstatus is hier: (vastgesteld 26-09-2017).	Dit is in de toelichting en regels van het OPIP is dit aangepast.	Tabel 1-1 is de toelichting en Bijlage 1 van de regels is aangepast.
	Tabel 21 Onderstation circa kmm53.0 westzijde moet Swalmen zijn i.p.v. Reuver.	Deze opmerking is in tabel 21 van de toelichting verwerkt.	Zie beantwoording.
	Bij de Provinciale Omgevingsvisie wordt enkel Midden-Limburg benoemd, hieraan moet 'Noord' worden toegevoegd.	Deze opmerking is in de toelichting verwerkt.	De opmerking is in H3 van de toelichting verwerkt.
	Artikel 5.2.1 Gebouwen. Dit artikel 5.2.1 luidt: 'Op de (...) worden gebouwd.' De genoemde planregel betreft geen specifiek bepaling voor gebouwen. We gaan er vanuit dat er in artikel 5.2.1 een	In de planregels is, naar aanleiding van deze opmerkingen, een regeling voor gebouwen opgenomen.	Artikel 5 van de planregels is aangepast.

	specifieke bepaling voor gebouwen nodig is, bijvoorbeeld over de maximale bouwhoogte van gebouwen.		
	Vanuit het beleidsveld Verkeer willen we graag overleg hebben met ProRail/Movares om de in het achtergrondrapport opgenomen maatregelen bij de overwegen Hovergelei, Heerstraat, Rijksweg, Broeklaan, en Keulseweg met elkaar af te stemmen.	Vanuit het werkveld verkeer wordt een overleg met de gemeente Beesel ingepland.	N.v.t.
	Voor de woningen en bedrijven die in de periferie van de spoorweg zijn gelegen en waarvoor er een risico is op een toename van trillingen door de uitvoering van het Project Opwaardering Maaslijn pleiten wij voor het uitvoeren van trillingsmetingen voor- en na de uitvoering van dit project en voor aanvullende maatregelen als uit deze trillingsmetingen volgt dat de uitvoering van het project tot een toename van trillingen leidt.	<p>Qua uitvoering, doorlooptijd en kosten is het onmogelijk om in alle woningen en bedrijven die in de periferie van de spoorweg zijn gelegen metingen uit te voeren. Dit is ook niet nodig omdat vergelijkbare woningen vergelijkbaar zullen reageren op de trillingen. Daarom worden metingen altijd uitgevoerd in een deel van de woningen.</p> <p>In de gemeente Beesel zijn ook op diverse locaties metingen in woningen uitgevoerd om de trillingen zo nauwkeurig mogelijk vast te stellen. Op dit moment is er geen noodzaak om aanvullende metingen uit te voeren.</p> <p>De toelichting van het OPIP is aangevuld met een opleveringstoets trillingen waarmee invulling wordt gegeven aan artikel 8 van de Beleidsregel trillinghinder spoor.</p> <p>De gevolgen van de ingebruikneming van het project ten aanzien van het aspect trillinghinder zullen onderzocht gaan worden. Het onderzoek zal aanvangen één jaar na ingebruikname van de spoorweg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen één jaar worden afgerond.</p>	In de toelichting van het OPIP is de opleveringstoets als specifieke gebruiksregel opgenomen.

	Tekstueel: de locatie met clusternaam 33 Beesel Rijksweg (pag. cxxxii van het rapport) betrekking heeft op Hoeve Waterloo nabij de A73).	Dit is aangepast in het deelrapport Trillingen.	Zie beantwoording.
	Rapportage ruimtegebruik: in Reuver 5 parkeerplaatsen verwijderd met de bestemming bedrijventerrein (602 m <sup>2</sup> ). compenseren door het realiseren van minimaal 5 parkeerplaatsen elders in de nabije omgeving. De exacte locatie van deze parkeerplaatsen zal in een later stadium moeten worden bepaald. De locatie van de vijf parkeerplaatsen is niet duidelijk. Indien het amoveren van vijf parkeerplaatsen wel actueel is, verzoeken wij om Pro Rail/Movares hierover afspraken te maken met onze beleidsmedewerker Verkeer.	De tekst in het rapport Ruimtegebruik is aangepast. De vijf parkeerplaatsen, die in eerste instantie verwijderd zouden worden, gaan op basis van het nieuwe ontwerp niet meer verloren.	Zie beantwoording
	Gezondheid: teksten aan het einde van de rapportage ontbreken: de beoordeling en maatregelen, conclusies en aanbevelingen.	Constatering is correct. In het OPIP is op basis van het geactualiseerde geluidonderzoek de volledige MGR rapportage opgenomen.	Zie beantwoording.
	Tabel 4 Locatie onderstations ten behoeve van de elektrificatie van de Maaslijn, pagina 24/169. Locatie: Reuver – Onderstation en railinzetplaats – Circa km 53.0 westzijde. Dit betreft: locatie Swalmen.	Deze opmerking is in Tabel 4 van het MER verwerkt.	Zie beantwoording.
	Op pagina 80 en 152: Historische brug Schelekensbeek moet zijn Schelkensbeek.	Deze opmerking is in het achtergrondrapport landschap verwerkt.	Zie beantwoording.
	Op pagina 81 en 153: 'De Schelkensbeek is (...) een tunneltje met een overspanning van 16 meter.' aanvullen met: 'Er is sprake van een dubbele onderdoorgang. Ook de Schelkensbeek kruist hier de spoorlijn in een onderdoorgang.'	Dit is aangepast in het achtergrondrapport landschap.	Zie beantwoording.
Heumen	Werkzaamheden binnen gemeente lijken grotendeels al te passen binnen het huidige bestemmingsplan. Aandachtspunt: het gebied is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied, overleg met de waterleidingmaatschappij Vitens is nodig.	Vitens zal van de plannen op de hoogte worden gesteld. Indien noodzakelijk/gewenst wordt een overleg ingepland.	N.v.t.



Horst aan de Maas	Voorgenomen wijzigingen aan de overweg(en) moeten in goede samenspraak met de gemeente en de omgeving tot stand komen.	In het kader van het OPIP zal gebiedscommunicatie plaatsvinden. Gebiedscommunicatie zal gezamenlijk met de gemeente worden georganiseerd.	N.v.t.
Roermond	Wij vinden het belangrijk om meer aandacht te besteden aan de ambtelijke, maar vooral ook bestuurlijke afstemming van het project. We overleggen graag met u hoe u en de andere partners en adviseurs dat kunnen vormgeven.	Bestuurlijke afstemming zal door de provincie plaatsvinden voor vaststelling van het PIP.  Naast de bestuurlijke afstemming heeft er tijdens de voorbereiding van het OPIP op verschillende momenten ambtelijke afstemming plaatsgevonden, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kick off bij aanvang van de OPIP werkzaamheden in februari 2020;</li> <li>- Plenaire bijeenkomst waarin tussenresultaten zijn gepresenteerd in maart 2020</li> <li>- Digitale presentatie per gemeente in juni 2020</li> <li>- Verzoek de concept stukken te reviewen in augustus/september 2020.</li> </ul>	
	Ten aanzien van de plankaart merken we op dat deze voor het Roermondse grondgebied akkoord lijkt. Het is echter van belang te controleren dat, gelet op de archeologische verwachting, over de gehele plangebied binnen de gemeente Roermond de juiste aanduiding Archeologie is opgenomen.	Op basis van het archeologisch onderzoek is binnen de gemeente Roermond de aanduiding voor archeologie opgenomen. Er is bewust voor gekozen om met twee archeologische bestemmingen te werken om zo een eenduidig archeologische regeling te krijgen.	In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is een motivering toegevoegd over de toepassing van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen.
	Rapport 'Opwaardering Maaslijn, Effectrapportage en Landschapsplan': pagina's 84-85 extra aandacht voor de populatie dassen. We hebben vraagtekens of de informatie voldoende actueel en compleet is met betrekking tot het aantal dassenburchten en de foerageergebieden. Dit heeft ook relatie met of gevolgen voor het rapport 'natuur', p. 170. Extra aandacht voor de foerageergebieden van de dassen, bijvoorbeeld ter hoogte van de Vuilbeemden. Dat is nu onvoldoende opgenomen. Ook	De gegevens van de dassenburchten zijn aangeleverd vanuit Stichting Das & Boom.  Met de gemeente wordt een overleg ingepland om in gesprek te gaan over foerageergebieden en burchten langs het spoor. Dit geldt ook voor de faunavoorzieningen langs de A73 en het spoor.	N.v.t.

	<p>voor het overige buitengebied langs het plangebied zitten mogelijk dassen. Extra aandacht voor het gebied tussen spoor en de A73. We stellen voor het overleg hierover aan te gaan. Compensatie noodzakelijk voor eventuele faunavoorzieningen die getroffen zijn.</p>		
	<p>Met betrekking tot de te plaatsen geluidsschermen willen we als uitgangspunt meegeven om de huidige landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit te handhaven bij 7.9. Geluidsschermen hebben een grote impact.</p>	<p>In het geactualiseerde akoestisch onderzoek zijn geluidsschermen voorzien ter hoogte van Broekhin Zuid en de Parallelweg. Vanuit het MJPG zijn op deze locatie al raildempers en geluidsschermen voorzien.</p> <p>Omdat de gemeente Roermond een stedenbouwkundige visie heeft vastgesteld is het ophogen van deze geluidsschermen niet mogelijk. Op deze locatie is het enkel mogelijk schermen en raildempers te verlengen.</p> <p>Voor meer informatie wordt verwezen naar het deelrapport geluid.</p>	N.v.t
	<p>Door de realisatie van het dubbelspoor wordt de groene afscherming aangetast en bomen worden gekapt. We willen u verzoeken afstemming te zoeken met de stichting het Limburgs Landschap in het kader van het Deltaplan Hogezeandgronden.</p>	<p>Momenteel wordt een mitigatie- en compensatieplan opgesteld voor de uitvoeringsfase. In het kader van het mitigatie- en compensatieplan zal een overleg met de stichting het Limburgs Landschap worden ingepland.</p>	N.v.t.
	<p>Tekstuele onjuistheid: het spoor tussen Beesel en Swalmen ligt langs de A73 ipv A67. ('Opwaardering Maaslijn, Effectrapportage en Landschapsplan' is op pagina 85)</p>	<p>Dit is aangepast in het rapport 'Opwaardering Maaslijn, Effectrapportage en Landschapsplan'</p>	Zie beantwoording
Venray	<p>Bijlage 1 : Uit de Aerijs-berekeningen blijkt dat op de Boschhuizerbergen een stikstofdepositie zal plaatsvinden als gevolg van de aanlegfase die groter is dan 0,0 mol/ha/jaar. In de toelichting wordt dit 'weggeschreven'</p>	<p>De redeneerlijn van Bij12 over een kleine toename aan stikstofdepositie in de aanlegfase is gehanteerd. Dit sluit aan bij het verzoek van de gemeente.</p>	N.v.t.

	omdat de depositie dermate klein is dat er geen significant negatieve effecten kunnen optreden. Deze redenering staat haaks op de uitspraak van de RvS. Gemeente ziet graag de redenering van Bij12.		
	Gebruik maken van ABK in figuren 4-20 t/m 4-24 in rapport archeologie. Ook de beleidsnormen moeten worden genoemd.	In de figuren is bewust gebruik gemaakt van de informatie uit de vigerende bestemmingsplannen. Het toepassen van de ABK kaarten in de oplegnotitie Archeologie resulteert niet in een wijziging van de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie zoals deze in de planverbeelding zijn opgenomen.	
	Uit paragraaf 7.3 van de toelichting blijkt dat het PIP slechts twee archeologische dubbelbestemmingen kent, waaruit kan worden afgeleid dat er diverse verwachtingswaarden (en bijbehorende regels) zijn samengevoegd/gecombineerd. Dit behoeft nadere uitleg.	Er is bewust voor gekozen om met twee archeologische bestemmingen te werken om zo een eenduidig archeologische regeling te krijgen.  In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is hierover een nadere toelichting opgenomen.	In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is een motivering toegevoegd over de toepassing van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen.
	Verder kent alleen 'Waarde – Archeologie 2' een oppervlakenorm (250 m <sup>2</sup> ). 'Waarde –Archeologie 1' kent alleen een dieptenorm (30 cm).	Zie antwoord hiervoor.  Hierbij zijn voor de gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde strengere eisen aangehouden om eventuele toeval vondsten in de uitvoering zoveel mogelijk te voorkomen.	Zie beantwoording hiervoor.
	Paragraaf 5.3 wijzigen: - 'booronderzoek' moet zijn 'verkennd booronderzoek' - het nemen van maatregelen tijdens de uitvoering van het project om resten 'in-situ te behouden of conserveren' is niet mogelijk. - wat wordt bedoeld met 'het opgraven en/of vastleggen en conserveren van de aangetroffen archeologische vondsten'? - gezegd wordt dat 'de archeologische verwachting middels nader onderzoek niet is	Naar aanleiding van de gewenste wijzigingen: - Tekst is gewijzigd in 'verkennd booronderzoek'; - Deze 'in-situ' maatregelen is uit de tekst verwijderd; - Indien archeologische resten worden aangetroffen dan worden deze opgegraven. De tekst is hierop aangepast; - Opmerking is correct. Als uit archeologisch	Zie beantwoording

	bij te stellen', maar dat is juist wel mogelijk. Dat is zelfs het doel van het verkennende booronderzoek als eerste stap in het onderzoeksproces	vervolgonderzoek blijkt dat geen archeologische resten te verwachten zijn dan kan deze verwachting worden bijgesteld. De tekst is hierop aangepast.	
	Bestemmingsplan Vierlingsbeek moet zijn gemeente Boxmeer.  Netwerkennota ontbreekt.	Nevenstaande is in de regels en toelichting aangepast. De Netwerkennota is in de toelichting opgenomen.	Zie beantwoording
	Pag. 29/87 Graag Toekomstvisie Venray 2030 (vastgesteld op 27 juni 2019) opnemen	De aangegeven toekomstvisie wordt in de toelichting opgenomen	Zie beantwoording
	p. 18-27 in verkeersrapport: Het verkeer van/naar het achterste deel van de Pelgrimslaan moet nu omrijden via de Loobek. Die weg is onvoldoende afgestemd op dit verkeer qua breedte en bochten. Aanpassing van die route is noodzakelijk.	De nieuwe route via de Loobek en de Pelgrimslaan is verkeerskundig onderzocht. Hieruit is gebleken dat er twee maatregelen noodzakelijk zijn, namelijk: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verruimen van de bocht in de Pelgrimslaan ter hoogte van de overweg;</li> <li>- Het verwijderen van de dieplader beperking op de overweg Loobek.</li> </ul> Beide maatregelen worden vanuit het project Opwaardering Maaslijn gerealiseerd.  Momenteel vindt nog verder overleg plaats met de gemeente over de verdere uitwerking van de mogelijk te nemen maatregelen.	N.v.t
	Bovendien klopt figuur 4.4 (verkeersrapport) niet. Volgens de tekst is dat de Pelgrimslaan maar de tekening is in werkelijkheid van een andere locatie.	Dit is aangepast in het rapport Verkeer.	Zie beantwoording.
	De compenserende maatregelen (nieuwe watergangen en aanleg infiltratievoorzieningen) worden in het rapport globaal beschreven. De compensatie dient in de nabijheid van de	In het deelrapport water zijn, waar nodig, compenserende maatregelen beschreven. Watercompensatie is zoveel mogelijk op de locaties waar sprake is van het dempen van	N.v.t.

	<p>toename van verhard oppervlak plaats te vinden. Het kan niet zo zijn dat er op een plek een toename van verhard oppervlak is, en dat de compensatie 3 km verderop ligt. Waardoor er nog steeds een probleem is op de plek waar de toename van verhard oppervlak is gerealiseerd.</p>	<p>watergangen en het toenemen van verharding ingevuld. Hierover heeft tevens afstemming plaatsgevonden met het Waterschap.</p>	
	<p>NGE: rapportage en onderzoeksresultaten ontbreken. Conclusie is te stellig.</p>	<p>Voor het gehele tracé van de Maaslijn is een uitgebreid historisch vooronderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van CE uitgevoerd. Op basis van die uitkomsten worden er gedurende het project beheersmaatregelen getroffen zodat bij het uitvoeren van de werkzaamheden benodigd voor het realiseren van het project geen risico's ontstaan voor zowel de medewerkers als ook de omgeving.</p> <p>Onder beheersmaatregelen worden verstaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het conform wet- en regelgeving uitvoeren van een CE opsporingsonderzoek door een daarvoor gecertificeerd opsporingsbedrijf</li> <li>- het gedurende de werkzaamheden binnen het op CE verdachtgebied zodanig afschermen van de werklocaties dat er geen schade aan derden of omgeving kan ontstaan.</li> </ul> <p>Omdat we op basis van bovenstaande voldoen aan wet- en regelgeving voorzien we geen belemmeringen om het OPIP vast te kunnen stellen.</p>	<p>N.v.t.</p>
	<p>1.8 tabel vigerende plannen staat BP Vierlingsbeek genoemd onder Venray (ligt in Boxmeer).</p>	<p>Dit is in de toelichting en regels van het OPIP aangepast</p>	<p>Zie beantwoording</p>
	<p>Gevraagd wordt of een klein deel van het OPIP gebied</p>	<p>Ter hoogte van de Witte Vennenweg bevindt een klein deel van het plangebied binnen het bestemmingsplan 'De Witte</p>	<p>Het bestemmingsplan is toegevoegd in de</p>

	binnen het bestemmingsplan Wette Vennen ligt.	Vennen' onherroepelijk (vastgesteld 2015-12-22)	toelichting H1 en regels Bijlage 1.
	3.4 Structuurvisie Wonen is irrelevant. Onze verkeersvisie Netwerkennota wel noemen.	Nevenstaande is in de toelichting aangepast. De Netwerkennota is in de toelichting opgenomen.	Zie beantwoording
	De te kappen bomen niet terug te zien in Maaslijn viewer.	In het deelrapport natuur is per gemeente aangegeven welke en hoeveel bomen er worden gekapt. Dit overzicht is te vinden in paragraaf 9.2 (tabel 9-2). In bijlage IV van dit deelrapport zijn tevens kaarten opgenomen waarop de te kappen bomen zijn weergegeven.	N.v.t.
	Het rechtekken van de reststroken langs het spoor graag meenemen in dit project aangezien er op veel plaatsen grond nodig zal zijn.	Het rechtekken van deze reststroken zit niet in de scope van het project en wordt daarom niet meegenomen.	N.v.t.
	Regels: Bijlage 1. Vierlingsbeek gemeente Venray = gemeente Boxmeer.	Dit is in de toelichting en regels van het OPIP aangepast.	Zie beantwoording
Waterschap Limburg	Er zijn geen opmerkingen op de toelichting het meeste hebben wij besproken en alles staat er goed in. Er is wel opgemerkt vanuit onze organisatie om mee koppelkansen te benoemen.	Meekoppelkansen worden opgenomen het raakvlakdossier. Deze wordt meegegeven aan de aannemer.	N.v.t.
Veiligheidsregio Limburg	Bluswatervoorzieningen moeten aanwezig zijn. 3 aandachtspunten: -bereikbaarheid & aanwezigheid bluswatervoorzieningen bij onderstations. -bereikbaarheid spoor en ontvluchtingsmogelijkheden (nabij geluidsschermen). -bereikbaarheid locaties nieuwe hekwerken/ afsluitingen.	Ontwerpregels met betrekking tot (brand)veiligheid zijn onderdeel van de OVS (ontwerp voorschriften spoor).  Naar aanleiding van deze opmerking wordt het spoorontwerp nagelopen. Indien noodzakelijk wordt het ontwerp hierop bijgesteld in overleg met de veiligheidsregio en de betreffende gemeente.	N.v.t.
	Geadviseerd wordt om in het PIP de bovenstaande punten als functionele eis te borgen.	Zie beantwoording hiervoor. Het spoorontwerp dient te voldoen aan de OVS eisen. Hiermee zijn de veiligheidseisen in het ontwerp geborgd.	N.v.t.
Mook en Middelaar	Ik heb inderdaad geen opmerkingen over het PIP en	Ter kennisgeving aangenomen. De gemeente wordt in het	N.v.t.

	bijbehorende onderzoeken. Deze zijn duidelijk en volledig. Ik ga er van uit dat wij worden betrokken bij de uitvoering en het kiezen en nemen van de juiste maatregelen zoals voor geluid en archeologie.	vervolgproces verder betrokken en geïnformeerd.	
Cultureel Erfgoed	Cultuurhistorie, cultuurlandschap, de rijksmonumenten en archeologie zijn goed onderbouwd meegenomen in de stukken.	Ter kennisgeving aangenomen.	N.v.t.
	Indien er compensatie tbv waterberging en bos/boomaanplant plaatsvindt, dient ook rekening gehouden te worden met archeologie. Het kan dus handig zijn die locaties direct mee te nemen in het vervolgonderzoek.	In het nader onderzoek wordt dit meegenomen op locaties waar het aanplanten van bomen definitief bekend is.	N.v.t.
	Wordt er rekening gehouden met de effecten van het plaatsen van damwanden of graafwerk nabij rijksmonumenten?	Dit wordt als contracteis richting de aannemer meegegeven.	N.v.t.
Provincie Gelderland	Op Gelders grondgebied is geen inpassingsplan noodzakelijk, omdat de maatregelen in Heumen en Nijmegen passen binnen de geldende bestemmingsplannen. Wij hebben dan ook geen nader advies voor u.	Ter kennisgeving aangekomen.	N.v.t.
Rijkswaterstaat	De realisatie van de constructie aan de maasbruggen bij Cuijk en Venlo (ipv een 10kV kabel onder de Maas door) is vergunningsplichtig i.h.k.v. de Waterwet. Ook de snoeiwerkzaamheden dienen aangemeld te worden. Er wordt verzocht om contact op te nemen met de intaker vergunningsverlener.	Deze vergunningen zijn opgenomen in de vergunningeninventarisatie welke aan de aannemer wordt meegegeven. De aannemer is bij de uitvoering verantwoordelijk voor het aanvragen van de vergunningen. Overigens is het voorontwerp PIP ook reeds toegezonden aan de betreffende intaker.	N.v.t.
	Toch is de keuze gemaakt om dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen, welke reeds in bestaande plannen zijn opgenomen, in het inpassingsplan op te nemen. Dit leidt tot verwarring. Zo is wel een gebiedsaanduiding voor de vaarweg opgenomen, maar niet voor de (rijks)weg.	Vrijwaringszone 'weg' is niet in het OPIP opgenomen. Deze regeling uit de vigerende bestemmingsplannen vormt voor de uitvoering van het project te veel belemmeringen, welke niet doelmatig zijn.. Het is echter niet de bedoeling de belangen die RWS met de vrijwaringszone wil	N.v.t.

	Verzocht wordt dit aan te passen.	beschermen aan te tasten. Werkzaamheden die dicht op de Rijksweg plaatsvinden worden daarom afgestemd met RWS en hiervoor worden uiteraard de benodigde vergunningen aangevraagd ten behoeve van de uitvoering.	
--	-----------------------------------	---	--