



Nota van Zienswijzen ontwerp-NRD
Kwaliteitsverbetering Maaslijn

April 2016

Nota van Zienswijzen ontwerp-NRD Kwaliteitsverbetering Maaslijn

Gedeputeerde Staten
's-Hertogenbosch, 19 april 2016

Gedeputeerde Staten
Maastricht, 19 april 2016

Inhoud

1.	Inleiding	4
2.	Zienswijzen op hoofdlijnen	5
2.1.	Definitieve NRD	5
3.	Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen	6
3.1.	Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	6
3.2.	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	6
4.	Bestuurlijk standpunt over zienswijzen	7
4.1.	Instemming met voorgenomen maatregelen	7
4.2.	Betrokkenheid gemeenten / overlegpartners	7
4.3.	Communicatie	8
4.4.	Relatie met Programmaplan Railinfrastructuur	10
4.5.	Nut en Noodzaak	10
4.6.	Scope project	12
4.7.	Fasering project, toekomstige ontwikkelingen	13
4.8.	Referentiesituatie	14
4.9.	Railterminal Venray	15
4.10.	Spoorbrug Cuijk	15
4.11.	Spoorwegovergangen	16
4.12.	Halte Grubbenvorst – Greenport Venlo	17
4.13.	Goederenvervoer	20
4.14.	Gebruik spoor, aantal treinen	23
4.15.	Externe veiligheid	23
4.16.	Uitvoering project Maaslijn	24
4.17.	Milieuaspecten algemeen	25
4.18.	Geluid	25
4.19.	Trillingen	27
4.20.	Luchtvervuiling	29
4.21.	Gezondheid	30
4.22.	Schade	31
	Bijlage 1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	
	Bijlage 2 Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg	
	Bijlage 3 Lijst indieners zienswijzen	

1. Inleiding

Zowel de provincie Noord-Brabant als de provincie Limburg zijn voornemens om het project Opwaardering Maaslijn ruimtelijk mogelijk te maken door het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP). Omdat voor het gehele project een milieueffectrapportage verplicht is (m.e.r.-plicht), wordt gekoppeld aan het opstellen van beide inpassingsplannen de m.e.r.-procedure doorlopen. De eerste fase van de m.e.r.-procedure staat in het teken van het afbakenen en vaststellen van de beoogde aanpak bij het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Daartoe is een zogenoemde 'Notitie reikwijdte en detailniveau' (NRD) opgesteld.

De ontwerp-NRD heeft in de provincie Limburg vanaf 19 november 2015 tot en met 13 januari 2016 en in de provincie Noord-Brabant van 9 december 2015 tot en met 13 januari 2016 voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze periode was het mogelijk om zienswijzen en reacties in te dienen. Daarnaast zijn de bestuursorganen die zijn betrokken bij de voorbereiding van het PIP in beide provincies en de wettelijke adviseurs geraadpleegd. Betrokken gemeenteraden van de Limburgse en Noord-Brabantse gemeenten die door de Maaslijn doorkruist worden zijn in de gelegenheid gesteld om buiten deze termijn te reageren. Tevens is advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) en de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL).

De voorliggende Nota van Zienswijzen bevat de reactie van Gedeputeerde Staten op de ingekomen zienswijzen, reacties en adviezen.

Informatieavonden

Op 14 december 2015 en 6 januari 2016 is een drietal informatieavonden georganiseerd. Deze informatieavonden vonden plaats in Venray (14-12-2015), Cuijk (6-1-2016) en Reuver (6-1-2016). Tijdens deze avonden zijn belangstellenden geïnformeerd over het project Kwaliteitsverbetering Maaslijn, de inhoud van de ontwerp-NRD en de verdere procedure van het opstellen van de twee provinciale inpassingsplannen en het milieueffectrapport. Tevens was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

Adviezen

Er is ten aanzien van de ontwerp-NRD advies gevraagd aan het waterschap Peel en Maasvallei, het waterschap Aa en Maas, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), de Provinciale Commissie Omgevingsplannen Limburg en Commissie voor de milieueffectrapportage.

De beide waterschappen en de RCE hebben niet gereageerd op het verzoek te adviseren over de ontwerp-NRD.

De PCOL heeft 14 januari 2016 haar advies over de ontwerp-NRD gegeven en het (op te stellen) MER.

De Commissie m.e.r. is gevraagd om bij haar advies ook de ingekomen zienswijzen en de reacties te betrekken. De Commissie m.e.r. heeft op 2 februari 2016 haar advies gegeven.

Beide adviezen zijn als bijlage bij deze nota opgenomen. In hoofdstuk 3 van deze nota wordt inhoudelijk op deze adviezen gereageerd.

Zienswijzen

Er zijn in totaal 25 zienswijzen en reacties ontvangen. In deze nota zal verder de 'zienswijzen' als verzamelnaam worden gebruikt. Deze zijn afkomstig van gemeenten (4), samenwerkingsverband gemeenten (1), de Veiligheidsregio Limburg-Noord, wijkraden, natuur-, milieu- en andere belangenverenigingen, ondernemers en particulieren (20).

Toelichting Nota van Zienswijzen

Deze Nota van Zienswijzen bevat een samenvatting van de hoofdpunten van de ingediende zienswijzen en adviezen. In hoofdstuk 2 wordt een algemeen beeld gegeven naar aanleiding van de adviezen en zienswijzen. In hoofdstuk 3 worden de adviezen inhoudelijk behandeld. De zienswijzen worden in hoofdstuk 4 behandeld. De zienswijzen zijn uitgesplitst naar een aantal hoofdthema's. Elke zienswijze wordt volledig behandeld, ongeacht bij welk thema de verschillende zienswijze-onderdelen zijn ondergebracht.

Daar waar dit aan de orde is, worden er tevens aanpassingsvoorstellen voor de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau of voorstellen voor het MER gedaan.

Aan alle indieners van een zienswijze is een uniek volgnummer toegekend. Dit nummer kunt u terugvinden in bijlage 3 en in de linker kolom van de zienswijzenbehandeling. Op deze manier kan de indiener van de zienswijze snel en gemakkelijk terugvinden bij welk thema de ingediende zienswijze is ondergebracht en beantwoord.

2. Zienswijzen op hoofdlijnen

Hoewel de zienswijzen van uiteenlopende aard zijn, zijn er toch enkele hoofdlijnen uit te halen. Er spreken vooral zorgen uit. Er zijn veel zorgen over de mogelijke toename van goederenvervoer en overlast van geluid en trillingen. Daarnaast zijn er door de elektrificatie van het spoor vragen over de effecten van elektromagnetische straling op de gezondheid van de mensen.

Over de nieuwe halte Grubbenvorst Greenport Venlo zijn veel vragen, met name over de gevolgen van de nieuwe halte voor de omgeving.

2.1. Definitieve NRD

Met de beantwoording van de ingekomen zienswijzen, reacties en adviezen door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg in deze Nota van Zienswijzen is de onderzoeksopzet en aanpak voor het MER zoals beschreven in de ontwerp-NRD op een aantal punten gewijzigd en uitgebreid. Zo zal in het MER voor de gebruiksfase het effectenjaar 2030 worden gehanteerd in plaats van 2025 en is wel sprake van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maaslijn in tegenstelling tot wat is aangegeven in de ontwerp-NRD. Uitgangspunt bij de laatstgenoemde blijft overigens dat een kwalitatieve onderbouwing volstaat, mocht dit niet het geval zijn, dan wordt alsnog een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Het advies en de aanbevelingen van de Commissie m.e.r. worden overgenomen. Daarmee wordt het onderzoek ten behoeve van het MER op een aantal punten uitgebreid.

In de definitieve NRD is er voor gekozen om een paragraaf toe te voegen (paragraaf 3.4.1) waarin het doorlopen proces en de wijzigingen en uitbreidingen naar aanleiding van de zienswijzen, reacties en adviezen in algemene zin worden beschreven. De ontwerp NRD is hier niet integraal tekstueel op aangepast. Hiervoor wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen (waarbij het advies van de Commissie m.e.r. integraal in bijlage 1 is opgenomen). Daarmee blijft het doorlopen proces inzichtelijk. De definitieve NRD en deze Nota van Zienswijzen worden door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant en Limburg vastgesteld en openbaar gemaakt en moeten in samenhang met elkaar worden gelezen.

3. Bestuurlijk standpunt ten aanzien van adviezen

De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is voor advies aan de PCOL en de Commissie m.e.r. aangeboden. In dit hoofdstuk zijn hun adviezen weergegeven, alsmede onze reactie daarop.

3.1. Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg heeft 10 december 2015 de ontwerp-NRD in haar vergadering besproken en op 14 januari 2016 per brief een advies uitgebracht. Het volledige advies is als bijlage 2 bijgevoegd aan deze Nota van Zienswijzen.

De PCOL heeft met genoegen en instemming kennisgenomen van het ontwerp-NRD. De volgende opmerkingen dienen te worden meegenomen in het te volgen proces:

- elektrificatie van de Maaslijn blijft de insteek van de aanpak, niet de verdubbeling van het spoor;
- zorg voor voldoende draagvlak bij en een goede communicatie richting de betrokken gemeenten en andere belanghebbenden;
- geef aandacht aan de omgevingsfactoren, zowel waar het de natuur als de mens betreft en betrek daarbij de omzetting van diesel naar elektrische aansturing;
- heb aandacht voor de wijze waarop wordt omgegaan met de spoorwegovergangen die als gevolg van de uitvoeringsmaatregelen zullen worden opgeheven.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten heeft kennis genomen van de aanbevelingen en zal deze meenemen bij de uitwerking van de Provinciale Inpassingplannen en het MER.

3.2. Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

De ontwerp-NRD is voor advies voorgelegd aan de Commissie m.e.r. en op 2 februari 2016 heeft zij haar advies uitgebracht (projectnummer 3072). Het volledige advies is als bijlage 1 bijgevoegd aan deze Nota van Zienswijzen.

De Commissie m.e.r. beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de mate waarin de nu voorziene maatregelen bijdragen aan realisering van de lange termijnambitie;
- de mate van doelrealisatie van de Maaslijn, te weten verbetering van de bereikbaarheid via het spoor en vermindering van de overlast voor de omgeving;
- de milieueffecten van het voornemen en op globaal niveau een vergelijking van het doelbereik en de milieueffecten voor de situatie met en zonder realisatie van de nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo. Beschrijf op globaal niveau ook de effecten van de noodzakelijke maatregelen in de directe omgeving van de nieuwe halte;
- de gevolgen van de maatregelen voor de ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de lijn voor gebruikers en omwonenden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten is van mening dat de Commissie m.e.r. met haar advies een constructieve bijdrage heeft geleverd aan het stellen van het kader en de uitgangspunten voor het uitvoeren van de milieueffectrapportage.

De aanbevelingen van de Commissie m.e.r. worden overgenomen en krijgen hun uitwerking in het MER.

4. Bestuurlijk standpunt over zienswijzen

4.1. Instemming met voorgenomen maatregelen

1001	Indiener onderschrijft de voorgenomen verbetermaatregelen voor de 1 ^{ste} fase van de Maaslijn volledig.
1002	Indiener onderschrijft van harte het initiatief om de Maaslijn tussen Roermond en Nijmegen te verbeteren en kan ermee instemmen dat de provincie dit door middel van een provinciaal inpassingsplan wil realiseren.
1003	Indiener spreekt waardering uit voor de wijze waarop de provincie Limburg samenwerking heeft gezocht in de regio, de buurprovincies en het rijk en ProRail.
1005	Indiener doet het deugd dat de verbetering van de Maaslijn nu concreet ter hand wordt genomen.
2002	Indiener vindt het een goede zaak dat de Maaslijn wordt geëlektrificeerd en dat er maatregelen worden genomen om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen. In algemene zin is indiener tevreden over de onderzoeksopzet en het beoordelingskader.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van deze zienswijzen en de daarin uitgesproken steun voor de kwaliteitsverbeteringsmaatregelen voor de Maaslijn.

4.2. Betrokkenheid gemeenten / overlegpartners

1002	Indiener vraagt om bij de verdere planvorming en verdere inrichting van het proces PIP en MER Maaslijn de constructieve samenwerking met de gemeente Venlo te continueren en daar waar nodig te intensiveren.
1003	Indiener geeft aan te willen onderzoeken hoe de stationsomgeving van te Venray kan worden verbeterd. Indiener begrijpt dat dit aspect buiten de scope van de nu geplande versnellingsmaatregelen (en dus buiten de scope van de ontwerp-NRD) valt, maar wil de provincie Limburg toch verzoeken om hierin positief mee te denken.
2003	In paragraaf 3.4 van de ontwerp-NRD worden de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs benoemd, hier staat de Veiligheidsregio niet bij. Vanuit de rol als adviseur zoals benoemd in art. 9 van het Besluit externe veiligheid transportroutes, verzoekt indiener om de Veiligheidsregio in het vervolg van het traject rechtstreeks als adviseur te betrekken, zoals mede bedoeld in art. 7.8 van de Wet Milieubeheer.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het is het stellige voornemen om de samenwerking met de gemeente te continueren. Op korte termijn zal hiertoe een overleg met de gemeente Venlo worden ingepland. Enerzijds is dit om de ontwikkelingen rondom de Maaslijn toe te lichten, maar anderzijds ook om een beeld te krijgen van het draagvlak bij belanghebbenden in de gemeente Venlo en de mogelijke issues die daarbij spelen.

De stationsomgeving van Venray valt inderdaad buiten de scope van het project. Er zal met de gemeente Venray overleg worden gevoerd om de ontwikkelingen rondom de Maaslijn toe te lichten.

Het onderwerp stationsomgeving Venray kan daarbij aan de orde komen. Vooralsnog wordt er echter niet vanuit gegaan dat de scope van het project zal veranderen.

Aan het verzoek van de Veiligheidsregio Limburg-Noord kan worden tegenmoet gekomen. In het overleg rondom de Maaslijn zal in het vervolg ook de Veiligheidsregio als adviseur worden betrokken.

4.3. Communicatie

3003	Indiener vraagt hoe er aan informatie over de Maaslijn gekomen kan worden en wie hiervoor benaderd kan worden.
3003	Indiener vraagt of er in de toekomst nog informatieavonden gepland staan en hoe belanghebbenden daarvan op de hoogte gesteld worden.
3013 3014	Indiener is ontevreden over de communicatie vanuit de bij het project Maaslijn betrokken partijen (Prorail, Provincie, NS, Veolia). Indiener zit al een jaar met vragen over de plannen voor de Maaslijn maar er wordt steeds onderling doorverwezen en niemand kan de juiste informatie verstrekken. In september 2015 is hem geadviseerd het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer te raadplegen en pas begin jan. 2016 kwam hij erachter dat vanaf 19 november 2015 het gedetailleerdere NRD ter inzage lag. Door vanuit het project in de contacten en de verdere communicatie hier geen of nauwelijks aan te besteden en de informatieavonden pas in een laat stadium te houden, krijgt indiener de indruk dat burgers bewust onwetend worden gehouden.
3013 3014	In de contacten met de Provincie heeft indiener nooit iets vernomen over het ter inzage liggen van stukken en de beschikbaarheid ervan op internet. Hij is niet tevreden over de informatievoorziening tot nu toe en wil weten hoe dit in de toekomst gaat verbeteren zodat de juiste informatie wordt verstrekt, hoe hij op de hoogte wordt gehouden en tot wie hij zich met vragen kan wenden.
3013 3014	Het bevreemdt indiener dat tijdens de informatieavond in Reuver niemand van Prorail aanwezig was om vragen te beantwoord. Daarom de vraag van indiener of er - op korte termijn - nogmaals een informatieavond wordt georganiseerd waarbij alle partijen aanwezig zijn en of hij daarvan dan als belanghebbende automatisch van op de hoogte wordt gesteld?
3016 3017	Indiener merkt op dat de wijze waarop de aankondiging van het project heeft plaatsgevonden zeer gebrekkig is geweest. Dat deze bekendmaking juridisch correct is geweest neemt niet weg dat een groot aantal betrokkenen geen kennis hebben genomen van de kennisgeving vaststelling ontwerp-NRD en voornemen tot voorbereiding provinciaal inpassingsplan.
3016 3017	Indiener noemt het kwalijk dat er op 6 januari een informatieavond is verzorgd terwijl de termijn voor indienen zienswijze die dag zou verstrijken. Hoewel de toelichting op project op de informatieavond duidelijk was, kwam er op veel vragen geen antwoord. Veel vragen die juist voor de dicht op de spoorlijn wonende en werkende mensen relevant zijn konden niet beantwoord worden.

3016 3017	Op blz. 21 van de ontwerp-NRD wordt aangegeven dat er een voornemen is om het MER samen met de beide ontwerp inpassingsplannen en de eventuele passende beoordeling als verplichte bijlage zes weken ter inzage te leggen. Indiener stelt dat een voornemen bijgestuurd kan worden en vraagt waarom er niet gesproken wordt over een feit. Dat is duidelijker naar de overige betrokken partijen.
3016 3017	Indiener vraagt om beter op de hoogte gehouden te worden en betrokken te worden bij het project.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het is de bedoeling om de burger zoveel mogelijk te betrekken bij dit project. De kwaliteitsverbetering van de Maaslijn moeten worden gezien als een project, dat een positieve bijdrage levert aan de regio. Er is veel draagvlak voor de verbetering van het traject, maar het is duidelijk dat voor de individuele belanghebbenden de kwaliteitsverbetering van de Maaslijn ook een mogelijke negatieve impact kan hebben.

Tot op heden zijn de voorgenomen maatregelen op hoofdlijnen met de burgers gedeeld en heeft de communicatie rondom de Maaslijn plaatsgevonden op het moment dat er zodanige ontwikkelingen waren dat communicatie wenselijk of noodzakelijk was.

Een gedetailleerde uitwerking van alle maatregelen moet nog plaatsvinden en met het concreter worden van de ontwikkelingen rondom de Maaslijn zal er een communicatieplan worden opgesteld. Hierin wordt de communicatie naar betrokken partijen via informatieavonden, social media, website etc. uitgewerkt.

Met vragen over het MER en het provinciaal inpassingsplan (PIP) kunt u terecht bij mevr. T. Baeten (06-21836030). Met overige vragen bij de heer F. Janssen (06-21584983).

De communicatie over de tervisielegging van de ontwerp-NRD heeft op de gebruikelijke wettelijk voorgeschreven manier plaatsgevonden. Op 18 november 2015 (Limburg) en 8 december 2015 (Noord-Brabant) heeft publicatie op de provinciale websites en in de gebruikelijke lokale huis-aan-huisbladen plaatsgevonden. Daarnaast is op 9 december 2015 op de Limburgse provinciale website en in de Limburgse lokale huis-aan-huisbladen een verlenging van de inzagetermijn t/m 13 januari 2016 (in plaats van 6 januari 2016) aangekondigd.

Ofschoon er buiten de zienswijzen geen klachten zijn geweest over slechte communicatie, zal voor het vervolgtraject bekeken worden waar de communicatie nog verbeterd kan worden, ook waar het gaat om het plaatsen van de publicaties in de huis-aan-huisbladen.

Ook de informatieavonden zijn bekendgemaakt en via de lokale huis-aan-huisbladen en de provinciale website. Ook een aantal gemeenten heeft de informatieavonden op haar website en via social media aangekondigd. Er zijn verder geen berichten binnengekomen dat de aankondiging niet voldoende was.

Voor het vervolgtraject staan er onder andere informatieavonden gepland over het PIP en het MER. Communicatie daarover zal plaatsvinden via de dag- en huis-aan-huisbladen, de provinciale en gemeentelijke websites en social media. Ook in het communicatieplan zal hier aandacht aan worden besteed.

Terecht wordt opgemerkt dat er tijdens de informatieavonden in december 2015 en januari 2016 geen projectmedewerker van ProRail aanwezig was. De informatieavonden hadden tot doel te informeren over de ontwerp-NRD, waarin het gaat om zaken die in het MER dienen te worden onderzocht en hoe belanghebbenden bij het proces betrokken worden. Omdat er sprake was van een presentatie van een plan op hoofdlijnen, omdat het technische ontwerp er nog niet is, is gekozen voor informatieavonden zonder een technisch deskundige. Gezien het relatief grote aantal technische

vragen was dit achteraf geen juiste keuze en kon die avond op een aantal vragen (nog) geen antwoord worden gegeven.

De komende informatieavonden zullen vooral worden gekoppeld aan de resultaten van het project MER en aan het PIP. Bij de voorbereiding van deze avonden zal ook de noodzaak van de aanwezigheid van een technisch deskundige van ProRail worden bezien.

Het MER zal samen met het ontwerp PIP ter inzage worden gelegd. Dit geldt zowel voor de provincie Limburg als de provincie Noord-Brabant en de tervisielegging zal in principe voor beide provincies in dezelfde periode plaatsvinden.

4.4. Relatie met Programmaplan Railinfrastructuur

3013 3014	<p>Onder verwijzing naar het Programmaplan Railinfrastructuur, Spoor- en Busvervoer en hetgeen tijdens de informatieavond in Reuver is verteld, constateert indiener dat er sprake is van een tegenstrijdige onvolledige informatieverstrekking:</p> <ul style="list-style-type: none">• het Programmaplan (2013) gaat uit van draagvlak voor een verkennende studie, terwijl het NRD alleen spreekt van algemene uitgangspunten en aanpak en de effecten nog moeten worden onderzocht. Het is logischer om eerst de effecten van de elektrificatie en intensivering van spoorlijn te onderzoeken en dan pas tot een keuze voor elektrificatie en spoorverdubbeling te komen. Nu wordt daar al vanuit gegaan terwijl er sinds 2013 geen nadere onderzoeken zijn gedaan;• graag meer duidelijkheid/uitleg over de discrepantie tussen het Programmaplan (2013) dat uitgaat van de noodzaak van volledige verdubbeling en elektrificatie van de Maaslijn, terwijl tijdens de informatieavond wordt uitgesproken dat er slechts delen van de spoorlijn worden verdubbeld.
--------------	---

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het Programmaplan geeft een visie voor de lange termijn. Daartoe behoort ook de verdere opwaardering van de Maaslijn tot een dubbelspoorse lijn met bediening door intercity's en stoptreinen. Die situatie is nog ver weg en niet in een concreet plan opgenomen.

De maatregelen die nu voor liggen zijn nodig voor het uitvoeren van de dienstregeling in de nieuwe concessie en het verwerken van de reizigersgroei gedurende die concessie. Voor de in het programma weergegeven ontwikkelingen worden voor wat betreft de Maaslijn nu de benodigde (ruimtelijke) procedures gevolgd. Mede op basis van het MER zal in het kader van het PIP een definitief besluit worden genomen over de realisatie van de maatregelen op de Maaslijn.

4.5. Nut en Noodzaak

1001	<p>In de ontwerp-NRD ontbreekt een afwegingskader voor de besluitvorming over de vraag of de verdubbeling van het spoor ten zuiden van Venray over 5 kilometer met 900 meter wordt verlengd in de richting van Tienray. Indiener verzoekt om in het MER deze afweging inzichtelijk te maken.</p>
3003	<p>Indiener vraagt of het project wel nodig is en waarvoor het project bedoeld is. In de ontwerp-NRD staat dat effecten in 2025 aangetoond moeten worden, maar het aantal studenten zal vanaf 2024 afnemen. Als er minder studenten reizen zullen de nu al lege treinen buiten de spits nog leger zijn en zal het huidige spoor het vervoer vanaf 2025</p>

	goed aankunnen. Indiener vraagt in deze context of het nadenken over zin en onzin van dit project een gepasseerd station is.
3005	Na uitvoering van het project gaan er op het traject niet meer of sneltreinen rijden. Indiener vraagt of het niet beter is om de perrons van de stations langs de Maaslijn te verlengen zodat er langere treinen ingezet kunnen worden om meer reizigers te vervoeren.
3005	Indiener vraagt waarom er een verdubbeling aan de noordzijde van Cuijk nodig is.
3009	Nut en noodzaak van elektrificatie van de Maaslijn is indiener onduidelijk, er ontbreekt een positieve kwantitatieve business case.
3010	Indiener vraagt om nut en noodzaak van de tunnel ter plaatse van de spoorwegovergang Burg. van Kempenstraat beter te onderbouwen.
3011	Indiener is op basis van de beschikbare informatie onvoldoende overtuigd van nut en noodzaak van de elektrificatie van Maaslijn. Het is een kostbare ingreep, er ontbreekt een positieve kwantitatieve businesscase en de vraag is of de positieve effecten niet ook op een andere manier bereikt kunnen worden.
3011	Onder verwijzing naar de informatieavond Reuver stelt indiener dat voor het project eigenlijk geen PIP nodig is. Immers, voor de plaatsing van de bovenleidingen is geen PIP nodig en voor de overige aanpassingen zou kunnen worden volstaan met een omgevingsvergunning.
3013 3014	Indiener heeft vraagtekens bij de noodzaak van elektrificatie van de Maaslijn en de positieve effecten ervan in 2025 (referentiejaar). Hij vraagt zich af wie de toekomstige doelgroep is en wijst in dat verband op het afnemend aantal studenten en de nu al lege treinen buiten de spitsuren. Waarom niet kiezen voor langere treinen tijdens de spitsuren? Volgens indiener is intensivering voor reizigers volstrekt overbodig en hij vraagt zich daarom af of er andere overwegingen aan de elektrificatie ten grondslag liggen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De aanpak van de Maaslijn omvat een integraal pakket maatregelen om te komen tot een verbetering van de kwaliteit van de dienstregeling op de Maaslijn. Met name de betrouwbaarheid van de lijn is nu onvoldoende. De treinen kennen er veel vertragingen, waardoor aansluitingen gemist worden. Ook de elektrificatie draagt bij aan een betrouwbaardere Maaslijn.

In een MKBA is onderzocht in hoeverre dit maatregelenpakket bijdraagt aan de beoogde kwaliteitsverbetering van de Maaslijn. Uit deze studie blijkt dat het maatregelenpakket effectief is en dat de maatregelen ook kostenefficiënt zijn. Ook blijkt uit deze analyse dat een verbetering van de Maaslijn een aantrekkende werking heeft. Het aantal treinreizigers zal door een kwaliteitsverbetering van de Maaslijn toenemen. Daarnaast heeft de elektrificatie positieve effecten op de leefomgeving (zoals minder uitstoot ten opzichte van diesel) en is elektrisch materieel goedkoper in de exploitatie.

Omdat de betrouwbaarheid van de Maaslijn een belangrijk probleem is, zijn perronverlengingen geen oplossing. Er zijn maatregelen aan het spoor nodig, zodat een betrouwbaardere dienstregeling uitgevoerd kan worden. Omdat het een grotendeels enkelsporig traject is, is spoorverdubbeling op precies afgebakende plaatsen nodig. Juist daar waar treinen elkaar gaan kruisen dient het spoor verdubbeld te worden. Spoorverdubbelingen op andere locaties dan de locaties die nu in het NRD zijn opgenomen, vormen dan ook geen bijdrage aan de oplossing. De extra spoorverdubbeling ten zuiden van Venray levert een verdere bijdrage aan de betrouwbaarheid van het spoor en zal in het MER nader onderbouwd worden.

Vanuit overwegveiligheid dienen aanpassingen te worden gedaan aan de bestaande overwegen. Ter plaatse van de overweg bij de Burg. van Kempenstraat is vanwege de komst van de halte Grubbenvorst Greenport Venlo de aanleg van een tunnel ter vervanging van de bestaande overweg de beste oplossing, zeker omdat aan beide zijden van het spoor functies van het station gerealiseerd worden. Door aanleg van een tunnel kunnen fietsers en voetgangers ongehinderd het spoor kruisen.

Zoals in paragraaf 3.1 van de ontwerp-NRD aangegeven zijn er meerdere wijzen waarop ruimtelijke besluiten genomen kunnen worden. Omwille van een integrale behartiging van de provinciale belangen en het beperkt tijdsbestek waarbinnen een en ander geregeld moet worden, is er voor gekozen om de verbeteringsmaatregelen via een PIP planologisch te regelen.

4.6. Scope project

1005	<p>Indiener vraagt om extra aandacht voor de midden in de kern Boxmeer gelegen overweg Spoorstraat-Sint Anthonisweg. Deze overweg is opgenomen in de lijst met prioritaire overwegen in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). De gebiedsontsluitingswegen Sint Anthonisweg en Spoorstraat vormen samen een van de twee routes waarmee de kern Boxmeer is aangesloten op het hoofdwegennet (A73 en A77). Hoewel ProRail een zogenaamde stop-door schakeling heeft aangebracht, blijft deze overweg een knelpunt in de route vanaf de A73. Op verzoek van indiener heeft Movares een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden om de situatie bij deze overweg te verbeteren. Een van de door Movares voorgestelde maatregelen betreft het verplaatsen van wissel 68 (zie paragraaf 5.6 van de quickscanrapportage).</p> <p>In de plannen voor de Maaslijn wordt deze wissel ongeveer 200 meter verplaatst (paragraaf 2.3.1 van ontwerp-NRD). Movares beveelt aan om deze 600 meter in plaats van de geplande 200 meter te verplaatsen. In paragraaf 2.1 van de ontwerp-NRD is aangegeven dat met dit project nu al wordt voorgesorteerd op de ambitie op de langere termijn, doordat het aandeel dubbelspoor wordt vergroot van circa 12% naar circa 32%. Het iets verlengen van de 2-sporige situatie aan de noordzijde van het emplacement Boxmeer past hier prima binnen.</p> <p>Indiener verzoekt om dit in het project kwaliteitsimpuls Maaslijn op te nemen.</p>
3003	Indiener vraagt of het spoor parallel aan de snelweg A73 (gemeente Beesel) gelegd kan worden?
3004	De locatie van onderstation Beesel 1 is ingetekend op het perceel van de indiener. Indiener geeft aan dat gronden van de locatie Beesel 2 al in bezit zijn van de Staat der Nederlanden en gemeente Roermond waardoor er geen grond meer verworven hoeft te worden. Daarnaast geeft indiener aan dat de locatie Beesel 2 beter bereikbaar is dan Beesel1.
3008	Indiener stelt voor om in het kader 'werk-met-werk' bij de elektrificatie van de spoorlijn het overlast gevende spoorviaduct in Belfeld aan te pakken.
3008	Indiener wenst om de historische spoortunnels hun oorspronkelijke karakter en waarde maximaal te laten behouden. Nu met fase 1, maar ook in de toekomst.
3013 3014	Indiener vraagt of het een optie is (en is deze onderzocht) om de spoorweg langs de snelweg te leggen zodat omwonenden minder last hebben van het toegenomen gebruik van het spoor?
3013 3014	In afwijking van het NRD is tijdens de informatieavond getoonde foto ook tegenover de Parallelweg 14, Tegelen een onderstation gepland. Dit is in de directe

	woon- en leefomgeving van indiener. Verzocht om de noodzaak en realisatie van het onderstation aan de Parallelweg 14 te herzien en zo realisering toch noodzakelijk is, dit niet te doen nabij de woning Parallelweg 15 maar zo zuidelijk mogelijk langs de spoorlijn richting spoorwegovergang Stationsstraat/Vijverlaan;
--	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

De suggestie voor de verplaatsing van de wissel nabij Boxmeer zal bij de verdere voorbereiding van het technisch ontwerp worden betrokken.

Alternatieven in de vorm van aanleg van een nieuwe spoorlijn parallel aan de snelweg zijn inderdaad mogelijk maar zeer ingrijpend en kostbaar. Voor het aantal treinen waar het om gaat is een nieuwe spoorlijn niet nodig omdat de extra treinen op de bestaande spoorweg kunnen worden afgewikkeld zonder relevante toename van hinder of onveiligheid.

De situatie van het spoorviaduct in Belfeld zal bij de verdere voorbereiding van het technisch ontwerp worden betrokken. Buiten de oprichting van de bovenleiding zijn er geen verdere maatregelen gepland die het karakter van de spoortunnels aantasten.

De suggesties voor de locaties van onderstations zullen bij de verdere voorbereiding van het technisch ontwerp worden betrokken.

4.7. Fasering project, toekomstige ontwikkelingen

1001	Indiener vraagt om in het MER en het PIP rekening te houden met het eindbeeld van de volledig dubbelspoor, elektrificatie en een dienstregeling met stop- en sneltreinen.
1001 1002	Indiener vraagt om in het MER de maatregelen van de eerste fase af te zetten tegen het eindbeeld van volledig dubbelspoor.
3003	Indiener vraagt of bij onderzoeken voor toekomstige uitbreidingen van het spoor de dan geldende situatie als uitgangspunt genomen wordt.
3008	In het PIP- dat voor de eerste fase opgezet is - zal rekening gehouden moeten worden met de finale situatie van volledig dubbelspoor en waarbij er stoptreinen en sneltreinen elkaar gaan afwisselen. Indiener mist de samenhang tussen de huidige maatregelen voor de eerste fase, en de "eindsituatie". Onduidelijk is hoe de ruimte uiteindelijk wordt gebruikt en wat de betekenis is voor de omgeving (bijvoorbeeld milieu, geluid, amoveren van gebouwen). De toekomstige ontwikkelingen, ook na fase 1, moeten duidelijker in beeld komen, ook in het plan betreffende de eerste fase.
3013 3014	Indiener vraagt zich af wat de komende spoorverdubbeling betekent voor de toekomst. Hij vermoedt dat bij de keuze voor eventuele spoorverdubbeling op het traject Roermond-Venlo een vergelijking wordt gemaakt met de situatie van een gedeeltelijke spoorverdubbeling en niet met de oorspronkelijke situatie met alleen enkel spoor.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het project kwaliteitsimpuls Maaslijn is bedoeld om de huidige knelpunten op de Maaslijn te verhelpen en de betrouwbaarheid en kwaliteit van de huidige dienstregeling op de Maaslijn tussen Nijmegen – Venlo – Roermond te verhogen. Het MER zal de milieueffecten van dit project in beeld brengen.

De ambitie voor de lange termijn richt zich op een verdere versterking van de (boven)regionale economische functie van de Maaslijn door één of meerdere nieuwe haltes, méér stoptreinen en snelle en doorgaande verbindingen (een sneltrein). Om deze ambitie voor de langere termijn mogelijk te maken is spoorverdubbeling over het grootste gedeelte van de lengte van de lijn noodzakelijk. Daarom zal in het MER, in lijn met het advies van de Commissie m.e.r., nader worden ingegaan op de keuze voor de huidige maatregelen voor verbetering van de Maaslijn, in relatie tot het perspectief op de gewenste volledige spoorverdubbeling op de langere termijn. Daarbij zal worden aangegeven in welke mate de nu voorziene maatregelen bijdragen aan realisering van de lange termijn-ambitie. Daarvoor zal een doorkijk op hoofdlijnen worden gegeven van de te verwachten milieueffecten bij aanleg en gebruik in de eindfase.

4.8. Referentiesituatie

1001 1002	Indiener verzoekt om ook de ontwikkelingen van personen- en goederenvervoer op de lijn tussen Eindhoven en Düsseldorf mee te nemen, waaronder de railterminal Tradeport Noord, railterminal Cabooter Kaldenkirchen en de intercity Eindhoven Düsseldorf.
3009	Infrastructuur wordt aangelegd voor generaties. Daarom moet gekeken worden naar capaciteiten van infrastructuur en de effecten bij maximaal gebruik in de eindsituatie en niet naar prognoses op korte termijn. Indiener is het daarom niet eens met een vergelijking tussen de huidige situatie en 2025 (effectenjaar). De afweging dient te gebeuren op basis van capaciteit voor en na de opwaardering.
3010	Indiener is het niet eens met de vergelijking tussen de huidige situatie en de 2025 (effectenjaar). Er dient gekeken te worden naar de effecten bij maximaal gebruik in de eindsituatie en niet naar de prognoses op de korte termijn.
3011	Indiener bepleit dat bij de effectvergelijking wordt gekeken naar het maximale gebruik in de eindsituatie (dus voor en na opwaardering) en niet de vergelijking tussen de huidige situatie en 2025 (effectenjaar) wordt gemaakt.
3012	Indiener merkt over de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling) op dat er sprake is van een structurele toename van het aantal goederentreinen en dat er nu al niet voldaan wordt aan de geluidsnormen met geluids- en trillingsoverlast als gevolg.

Standpunt Gedeputeerde Staten

In lijn met het advies van de Commissie m.e.r. zal voor de gebruiksfase 2030 als effectenjaar in het MER worden gehanteerd en niet 2025 zoals vermeld in de ontwerp-NRD. Dit omdat voor wat betreft de goederenprognoses ook wordt uitgegaan van cijfers voor 2030 conform het hoogste economische groeiscenario (het maximaal te voorziene gebruik in de eindsituatie), voor geluid 10 jaar na wijziging als maatgevend jaar geldt (en omdat de realisatie in 2020 is voorzien, is dat ook 2030) en de nieuwe concessie loopt van december 2016 tot december 2031. De effecten tijdens de gebruiksfase worden bepaald door de situatie in 2030 waarbij het project is gerealiseerd af te zetten tegen de situatie in 2030 waarbij het project niet wordt gerealiseerd (dit is dus niet de huidige situatie, maar de situatie inclusief de zogenoemde autonome ontwikkelingen tot 2030). In de ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau zijn zowel de projectsituatie als enkele belangrijke autonome ontwikkelingen nader beschreven. Onderdeel van deze autonome ontwikkeling zijn de goederenprognoses voor 2030, niet alleen op de Maaslijn, maar ook op het traject tussen Eindhoven en Düsseldorf. De voorziene

railterminalontwikkelingen op dit traject hangen hiermee samen en ook de voorziene ontwikkelingen in het reizigersvervoer op dit traject tot 2030 zullen worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

In het MER zal het effectenjaar 2030 gehanteerd worden in plaats van het jaar 2025 zoals in de ontwerp-NRD staat aangegeven.

Verder zijn de voorziene ontwikkeling van Greenport Venlo en het bedrijventerrein Trade Port Noord zijn in de ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau als autonome ontwikkeling benoemd. Naar huidig inzicht zullen de voorgenomen maatregelen op de Maaslijn niet meer ruimte bieden voor goederenvervoer.

Voor wat betreft de geluidsnormen moet worden voldaan aan de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds en hier wordt jaarlijks aan getoetst. Op het moment dat bij toetsing blijkt dat hier niet aan wordt voldaan en dat dit resulteert in een overschrijding van vastgestelde streefwaarden bij gevoelige bestemmingen zoals woningen, moeten maatregelen worden ontwikkeld en afgewogen op doelmatigheid.

4.9. Railterminal Venray

1001	Indiener verzoekt om bij de verdere uitwerkingen van het PIP en het MER rekening te houden met de mogelijkheid van een railterminal in Venray.
1003	Afgelopen jaren hebben verkennende gesprekken plaatsgevonden tussen de provincie Limburg en de regio/gemeente Venray over de mogelijkheid van een railterminal Venray. In de uitwerking van dit project wordt waar mogelijk rekening gehouden met een eventuele toekomstige railterminal, maar het project wordt er niet op ingericht. Het haalbaarheidsonderzoek naar de railterminal in Venray wordt niet genoemd in de ontwerp-NRD. Indiener dringt erop aan hiermee bij de verdere uitwerking van het provinciaal inpassingsplan (ruimtelijk en verkeerskundig) rekening te houden om te voorkomen dat er later extra investeringen moeten plaatsvinden die de haalbaarheid in ongunstige zin zouden kunnen beïnvloeden. Het gaat dan met name om het gebied ten zuiden van Venray (omgeving de Blakt en Witte Vennen).

Standpunt Gedeputeerde Staten

De ontwikkeling van een railterminal bij Venray is nog geen vastgesteld beleid en is derhalve geen onderdeel van (de onderzoeken bij) het MER en het PIP. Wel zal bij het spoorontwerp zo nodig en mogelijk rekening worden gehouden met een mogelijke toekomstige ontwikkeling van een railterminal zodat deze niet onmogelijk wordt gemaakt.

4.10. Spoorbrug Cuijk

3005	Indiener vraagt wat de gevolgen zijn van de snelheidsverhoging op de spoorbrug en of deze brug de snelheidsverhogingen wel aankan.
------	--

Standpunt Gedeputeerde Staten

Onderwerp van onderzoek in de planuitwerkingsfase is of de gewenste snelheidsverhoging op de Maasbrug te Cuijk/Mook mogelijk is. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Uitkomst kan zijn dat aangetoond wordt dat de snelheidsverhoging mogelijk is, al dan niet met het treffen van maatregelen aan de brug.

4.11. Spoorwegovergangen

1001	Indiener vraagt om, indien er spoorwegovergangen worden onttrokken, niet alleen in het MER in te gaan op de te onttrekken spoorovergang zelf, maar ook de alternatieve routes voor het wegverkeer in kaart te brengen.
1001	Indiener vraagt om van alle spoorwegovergangen, daar waar van toepassing, de effecten van intensivering van de dienstregeling, uitbouw naar twee sporen of verhoging van de snelheid in kaart te brengen. En welke mitigerende maatregelen er getroffen worden indien er significant negatieve effecten op de verkeersveiligheid optreden.
1001	Indiener vraagt om de betrokken overheden nauw te betrekken bij de uitwerking van eventueel benodigde mitigerende maatregelen.
1002	Indiener vraagt om indien er een spoorwegovergang aan de openbaarheid wordt onttrokken de gevolgen hiervan over een groter gebied dan de directe omgeving van de betreffende spoorwegovergang in kaart te brengen. Doordat er in het gebied belangrijke noord-zuid-assen zijn, kunnen er bij het opheffen van overwegen onacceptabele omrijafstanden ontstaan.
1003	In de veiligheidsscan die ProRail heeft opgesteld komen uiteenlopende maatregelen aan de orde betreffende aanpassingen aan overwegen. Indiener vraagt om de te nemen maatregelen op Venrays grondgebied in nauw overleg met de gemeenten uit te werken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De concessie 2017 leidt tot een hogere treinfrequentie en de verbetermaatregelen leiden tot een gedeeltelijke spoorverdubbeling en snelheidsverhoging. Een toename in treinfrequentie, een verhoging van de treinsnelheid en de spoorverdubbeling kunnen effecten hebben op het veiligheidsniveau van overwegen. Landelijk beleid (de derde Kadernota Railveiligheid) streeft naar een continue verbetering van de veiligheid op overwegen.

Concreet houdt dit in dat de veiligheid op baanvakniveau niet mag verslechteren ten gevolge van het project. Mocht uit de overwegveiligheidsanalyse blijken dat de veiligheid op overwegen verslechtert, dan moeten compenserende maatregelen worden getroffen om het veiligheidsniveau gelijk te houden. Hierbij wordt zowel naar de spoorkant als de wegkant gekeken. In dit kader wordt een Overwegveiligheidsanalyse voor het gehele baanvak uitgevoerd.

Deze analyse is momenteel nog in uitvoering. Onderdeel van het onderzoek is om maatregelen vast te stellen per overweg (bv saneren, extra veiligheidsmaatregelen, infrastructurele aanpassingen e.d.). Alvorens dit pakket van maatregelen vast te stellen zal het besproken worden met de betreffende wegbeheerders om de haalbaarheid hiervan vast te stellen.

Als een overweg onttrokken wordt zal er, zo nodig in overleg met de wegbeheerder, inzicht gegeven worden in de effecten van deze onttrekking op het onderliggend wegennet en de lokale bereikbaarheid.

4.12. Halte Grubbenvorst – Greenport Venlo

1001	De omschrijving van het onderdeel 'Realisatie Halte Grubbenvorst-Greenport Venlo' is niet helder op het punt van de toekenning aan het éne dan wel het andere project. Maakt een ongelijkvloerse kruising voor het langzame verkeer van het spoor met de Burg. van Kempenstraat –inclusief eventuele taluds voor hellingbanen- deel uit van het project Maaslijn of juist niet? Thans is hier sprake van een gelijkvloerse spoorwegovergang. Indiener verzoekt de effecten in het MER te onderzoeken en de ruimtelijke gevolgen van de volledige realisatie van het station op te nemen in het PIP.
1001	Indiener stelt dat in de ontwerp-NRD niet duidelijk is opgenomen voor welke verkeerssoorten de overgang met de Burg. van Kempenstraat ongelijkvloers wordt aangelegd.
1001 1002	Indiener vraagt of er in deze fase van het project rekening wordt gehouden met de toekomstambitie van een station in Belfeld.
1002	Indiener verzoekt om de effecten van het volledige station bij de Burg. van Kempenstraat in het MER te onderzoeken en de ruimtelijke gevolgen op te nemen in het PIP (spoor en wegzijde).
2002	In de ontwerp-NRD wordt gesteld dat de maatregelen in de omgeving van de nieuwe halte in Grubbenvorst, zoals de toeleidende infrastructuur, geen onderdeel zal uitmaken van het project. Tegen het gegeven dat deze maatregelen zelf niet middels onderhavig project zullen worden gerealiseerd, heeft indiener geen bezwaar. Indiener pleit wel voor het meenemen van de mogelijke effecten van deze maatregelen. De maatregelen die gepaard gaan met de realisatie van de nieuwe halte houden immers wel direct verband met de omgeving.
2002	Indiener vraagt om naast het in beeld brengen van de effecten op de verkeersstromen ook aandacht te hebben voor de effecten van de eventueel noodzakelijke nieuwe infrastructuur, effecten van veranderingen in verkeersstromen en ruimtegebruik voor fietsvoorzieningen, parkeerruimte, stationsplein en nieuwe infrastructuur. Het lijkt indiener daarnaast zinvol om in ieder geval de effecten op het landschap, natuurwaarden en de woon- en leefomgevingen inzichtelijk te maken.
3007	Indiener geeft aan dat bij de gekozen locatie van de halte Grubbenvorst-Greenport Venlo geen fietspaden en trottoirs aanwezig zijn. Indiener vraagt om een onderzoek naar de verkeersveiligheid van reizigers, fietsen en voetgangers.
3007	Indiener stelt dat recreatiegebied achter de geplande nieuwe halte toegankelijk moet blijven. Indiener is bang dat een onveilig gevoel en galmende geluiden in een tunnel eerder een obstakel zijn voor recreanten en honden, dan een oplossing
3007	Indiener wil onderzocht hebben wat het effect van de geplande tunnel bij de nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo op het grondwater heeft. Indiener beschikt over een waterput en is bang dat door de komst van de tunnel de kelder van de woning blank komt te staan.
3008	Indiener mist in de ontwerp-NRD de omschrijving van de manier waarop in fase1 al rekening gehouden wordt met de latere uitvoering van toekomstige station(s), zoals dat van Belfeld, waarvoor een breed (politiek) draagvlak is.
3009	Een voorwaarde voor station Grubbenvorst was dat er een bestaande overgang in de buurt moest zijn. Bij de uitwerking van de kwaliteitsverbetering Maaslijn is een locatie gekozen met een bestaande overweg. Als gevolg van deze keuze moet de bestaande overweg verdwijnen. Volgens indiener is dit niet logisch.
3009	Het sluiten van de overweg heeft, naast praktische bezwaren voor de bewoners ook nadelige gevolgen voor de waarde van de woningen aan beide zijden van de overweg.

	Hoe worden omwonende gecompenseerd? Indiener moet door opheffen overweg een omweg nemen om bij het dorp te komen.
3009	De overweg zal worden vervangen door een voetgangers en/of fietstunnel. Het nut en noodzaak is voor indiener onduidelijk en dient kwalitatief en kwantitatief onderzocht te worden. De effecten van deze tunnel op trilling bij aanleg en gebruik, effecten op grondwater niveau, geluidsoverlast (brommers in de tunnel) en sociale veiligheid dienen onderzocht te worden. Indiener verwacht ook een waardevermindering van de woning door de komst van de tunnel. Hoe worden omwonende gecompenseerd?
3010	Indiener verzoekt om af te zien van het voornemen van een station aan de locatie Burg. van Kempenstraat.
3010	Indiener stelt dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de effecten van de grote tunnelbak voor de direct aanwonenden en de omgeving. Zoals trillingen (zowel aanlegfase als gebruik), effect op grondwaterniveau, geluidsoverlast (brommers in tunnel) en sociale veiligheid (hangplek voor jongeren).
3011	Indiener vindt de haltekeuze voor Grubbenvorst onlogisch en niet conform het oorspronkelijk uitgangspunt dat er bestaande overgang in de buurt moet liggen. De bestaande overweg mag niet verdwijnen en toegankelijk blijven voor omwonenden. Indien het oorspronkelijk uitgangspunt wordt losgelaten, zou er ook naar andere geschikte maar niet onderzocht locaties moeten worden gekeken.
3011	Indiener mist in de ontwerp-NRD een onderbouwing voor het sluiten van de overweg Burg. van Kempenstraat en geplande aanleg van een ingrijpende tunnel. De effecten van de tunnel (trilling, geluid, sociale veiligheid etc.) moeten onderzocht worden. De aanpassingen hebben negatieve gevolgen voor indiener en omwonenden (aantasting dorps karakter, verslechterde bereikbaarheid) en voor de waarde van hun woningen, zonder dat duidelijk is hoe dit gecompenseerd wordt.
3010 3015	Onder verwijzing naar een brief aan GS voeren indieners de navolgende bezwaren aan tegen de locatiekeuze voor de halte Grubbenvorst: <ul style="list-style-type: none"> • de keuze is in strijd met het eerdere uitgangspunt dat bij een halte ook een overweg moet liggen (deze wordt nu gesloten); • de geplande fietstunnel met een aanloop van 200 meter past niet in de landelijke omgeving van de van Burg. van Kempenstraat en heeft een te grote impact op de woonomgeving; • de bijkomende aanpassingen zijn ondoordacht en leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor omwonenden. • niet bekend is wat wordt gedaan tegen de geluidsoverlast die het gebruik van de tunnel met zich brengt; • de fietstunnel biedt slechts een halve oplossing, aangezien fietsers alsnog de Californische weg moeten overstreken en fietsers vanuit de lager gelegen dorpskern er geen gebruik van zullen maken; • anders dan wordt voorgesteld, is er bij deze locatie juist geen goede sociale veiligheid aangezien er slechts twee woningen rechtstreeks zicht hebben op het perron en het perron vanwege zijn ligging en het omliggend groen juist wordt onttrokken aan het zicht; • het sluiten van de overweg ter plaatse van de Burg. van Kempenstraat leidt voor de bewoners aan de Brandakkersweg tot een, ook uit oogpunt van sociale veiligheid, onwenselijke situatie; • de aanleg van een P&R-voorziening leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de natuur en groenbeleving in het gebied. Het aanwezige groen maakt deel uit van de corridor St. Jans Sleutelbos en de achter de Californische weg/Meerlosebaan

	<p>gelegen bossen. Het weghalen van een deel van deze corridor heeft desastreuze gevolgen voor het wild en andere dieren. Met het sluiten van de overweg aan de Burg. van Kempenstraat wordt resterende groen bovendien onbereikbaar;</p> <ul style="list-style-type: none"> • met de aanleg van de tunnelbak voor het fietspad verdwijnt nog meer groen in de omgeving van de Burg. van Kempenstraat; • met het verdwijnen van dit deel van het groen (van de zgn. bult) verdwijnt tevens een outdoor sport- en speelgelegenheid voor de (school)kinderen in de buurt; • de P&R aan de Brandakkersweg leidt tot overlast door wildparkeren doordat inwoners van Grubbenvorst in de buurt van het perron of aan de dorpszijde. Tevens wordt gevreesd voor sluipverkeer en verkeersonveilige situaties in de omliggende straten; • met het sluiten van de overweg aan de Burg. van Kempenstraat zullen hondenbezitters hun hond meer in het dorp gaan uitlaten met alle overlast van dien; • met het sluiten van de overweg aan de Burg. van Kempenstraat raken bewoners aan de Brandakkerweg geïsoleerd: hun sociale veiligheid, bereikbaarheid en het dorpsgevoel is weg. <p>Gelet op het voorgaande pleiten indieners voor een haltelocatie aan de Californische weg. Wordt toch gekozen voor de locatie aan de Burg. van Kempenstraat, dan moet dat de overweg open staan voor alle verkeer, incl. langzaam verkeer en voorzien worden in extra fietsenstallingen.</p>
3015	<p>Indieners vrezen dat de asfaltering van de nabij de Brandakkersweg gelegen zandweg leidt tot een intensiever gebruik van de weg en daarmee tot meer geluidsoverlast, stofhinder en stankhinder.</p>

Standpunt Gedeputeerde Staten

Locatiekeuze station GGV en de relatie met het MER

Aan het MER is een proces voorafgaand gegaan waarin de provincie Limburg in overleg met gemeenten een voorkeurslocatie voor het station GGV heeft aangewezen, welke in de verdere planvorming nader uitgewerkt wordt. In het kader van de nog te nemen ruimtelijke besluiten, het PIP en het bestemmingsplan, wordt de locatiekeuze definitief gemaakt.

Het PIP, waarvan het ontwerp najaar 2016 ter inzage wordt gelegd, betreft alle maatregelen aan het spoor tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. Voor wat betreft de realisatie van station GGV zijn dat bijvoorbeeld de aanleg van het perron en de tunnelbak, en de aanpassingen aan de bestaande overweg. Alle overige maatregelen voor het station, die buiten de huidige spoorbestemming vallen (bijvoorbeeld: aanleg voorplein, hellingbanen en parkeervoorziening), gaan onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan.

Het MER is feitelijk gekoppeld aan het PIP. Vanwege de nauwe verwevenheid tussen beide plannen worden de effecten van de aanleg van het station en de inrichting van de stationsomgeving integraal in het MER meegenomen. Voor wat betreft de effecten van de maatregelen in de stationsomgeving zullen deze globaal onderzocht worden (zie ook het advies van de Commissie m.e.r.).

Onderzoeken en ontwerpen voor station en stationsomgeving

Voor de stationsomgeving volgt er een ontwerpproces, waarbij een werkgroep van omwonenden betrokken wordt om gezamenlijk tot het beste ontwerp te komen. Daarbij worden ook onderzoeken verricht naar zaken als verkeersveiligheid, geluid, sociale veiligheid, waterhuishouding en trillingen. Deze onderzoeken dienen tevens ter onderbouwing van het bestemmingsplan voor de

stationsomgeving. Voor wat betreft de effecten van het (gebruik van het) spoor worden in het kader van het PIP eveneens effecten in beeld gebracht.

De begrenzing van de spoorbestemming is bepalend voor de afbakening tussen het PIP en het bestemmingsplan. De maatregelen die binnen de vigerende spoorbestemming worden uitgevoerd zijn onderdeel van het PIP. De maatregelen die buiten deze bestemming vallen, worden in het kader van het bestemmingsplan uitgewerkt. Het MER is gekoppeld aan het PIP. De maatregelen die in het kader van het bestemmingsplan worden genomen zullen in het kader van dit MER globaal worden onderzocht.

Onderdeel van het project is een analyse naar planschade. Dit gebeurt na vaststelling van het ontwerp voor de stationsomgeving en het bestemmingsplan. Indien planschade aan de orde is, dan zal dit volgens de daarvoor geldende regels worden afgehandeld.

Aanpassingen overwegen en aanleg tunnel

De overweg Burg. van Kempenstraat dient te worden opgeheven in verband met een groter veiligheidsrisico op de overweg als gevolg van de aanleg van het station. Door de op te heffen overweg te vervangen door een tunnel is de goede bereikbaarheid van het station van beide zijden gewaarborgd.

Het station moet van beide zijden goed bereikbaar zijn. Bij de aanleg van een station is de locatie in de buurt van een overweg logisch en efficiënt, omdat dan gebruik kan worden gemaakt van de bestaande infrastructuur. Door de op te heffen overweg te vervangen door een tunnel is de goede bereikbaarheid van het station van beide zijden gewaarborgd.

De aan te leggen ongelijkvloerse kruising (tunnel) wordt geschikt gemaakt voor langzaam verkeer; voetgangers en fietsers. Met deze tunnel zal het aan de westzijde van het spoor gelegen gebied bereikbaar blijven voor recreatief verkeer (fietsers en voetgangers). In de ontwerpfase zal samen met de werkgroep van omwonenden worden gezocht naar een uitvoering van de tunnel, toeleidingswegen, voorplein en P+R-voorziening die beperkte overlast geven voor de omgeving (bijvoorbeeld geluid), verkeers- en sociaal veilig is, en goed passen in de omgeving. Daarbij zal ook gekeken worden naar de effecten op de groenvoorzieningen en de natuur en naar de mogelijkheden om ongewenst parkeren in de wijk te voorkomen.

Mogelijk station bij Belfeld

Realisatie van station Belfeld is een ambitie voor de toekomst. Na realisatie van de maatregelen in deze fase (de maatregelen zoals in de ontwerp-NRD genoemd) zal een afweging plaatsvinden of en welke verbetermaatregelen aan de Maaslijn in de toekomst aan de orde zijn. Zie hiervoor ook de zienswijzen over de fasering van het project en de toekomstige ontwikkelingen in paragraaf 4.7.

4.13. Goederenvervoer

1001	Indien een toename van het goederenvervoer op de Maaslijn – zowel het zuidelijke als het noordelijke deel - als gevolg van de kwaliteitsverbeteringen in de eerste fase voorzienbaar is, vraagt de indiener om de impact hiervan op de woon- en leefomgeving in kaart te brengen in het MER.
1001 1002	Indiener vraagt om de betekenis van de studie naar de mogelijkheid om de IJzeren Rijn via het zuidelijk deel van de Maaslijn te leiden in het MER op te nemen
1004	In vergelijking met reizigersvervoer heeft goederenvervoer veel meer impact op de leefomgeving. Met name bij goederenvervoer dat 's nachts plaatsvindt. Denk daarbij aan geluid, trillingen, externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) en luchtkwaliteit

	(bij dieseltractie). In het MER wordt het effect van het goederenvervoer niet meegenomen, omdat dit wordt gezien als autonome ontwikkeling en dus onderdeel is van de referentiesituatie. Het is moeilijk te bepalen of een eventuele toekomstige toename van het goederenvervoer komt vanwege de kwaliteitsverbetering van de Maaslijn of dat het gaat om een autonome toename. Indiener vraagt in hoeverre de gemeente en de provincie invloed hebben op het aantal goederentreinen op de Maaslijn in de toekomst en in welke situatie alsnog een m.e.r. dient te worden uitgevoerd.
2001	Er is onduidelijkheid over het aantal te verwachten goederentreinen, de aard en lading hiervan en de geluidsoverlast en trillingen van goederentreinen. Indiener verwacht hier meer duidelijkheid over.
3009	In de ontwerp-NRD wordt gesproken over incidentele toename van het gebruik voor goederenverkeer. Dit is slechts een prognose. Ontwikkelingen die op de iets langere termijn kunnen voorkomen zijn bijvoorbeeld het in bedrijf nemen van het zuidelijke deel van de Maaslijn als onderdeel van de route Antwerpen- Ruhrgebied als vervanging van de IJzeren Rijn en de ontwikkeling van een spoorterminal in Venray in combinatie met haven in Wanssum. De kwaliteitsverbetering kan een aanzuigende werking hebben voor andere ontwikkelingen. Deze en andere ontwikkelingen zijn niet meegenomen in de ontwerp-NRD en kunnen slechts meegenomen worden als gekeken wordt naar maximale capaciteiten. Mitigerende maatregelen, voor bijvoorbeeld trillingen en gevaarlijke stoffen, dienen hierop te worden afgestemd. Indien dit niet gebeurt worden omwonende nu geconfronteerd met het erg beperkte effect en stapje voor stapje worden de effecten vergroot.
3010	Indiener stelt dat de mogelijkheid van 24 goederentreinen per dag onacceptabel is gezien de overlast die de paar goederentreinen in huidige situatie al geven.
3011	Indiener vreest dat de elektrificatie meer goederenvervoer op de Maaslijn zal aantrekken hetgeen meer overlast zal veroorzaken. Ten onrechte zijn de middellange termijnontwikkelingen (zuidelijke deel van de Maaslijn als onderdeel van de route Antwerpen-Ruhrgebied) en de toename van het goederenverkeer niet in de ontwerp-NRD meegenomen. Uitgegaan moet worden van de maximale capaciteiten om te voorkomen dat omwonenden nu geconfronteerd worden met beperkte effecten, maar deze stapsgewijs steeds toenemen en de mitigerende maatregelen daar niet op zijn afgestemd.
3012	Vanwege de verwachte toename van het (goederen)treinverkeer wenst indiener onderzocht zien wat op langere termijn daarvan de effecten zijn op het gebied van geluidsoverlast, trillingen en luchtvervuiling. Ter beperking van deze overlast wordt bepleit om tijdens de daluren (er zijn dan ook minder passagiers) minder treinen in te zetten. Het wettelijk toegestane aantal treinen per uur moet aan omwonenden worden kenbaar gemaakt.
3012	Indiener wenst een onderzoek naar de toename van goederentreinen met gevaarlijke stoffen (DSM) op basis van geluidsoverlast, trillingen, luchtvervuiling, gezondheidsrisico's en veiligheid.
3013 3014	Indiener maakt zich ernstige zorgen over de mogelijke toename van het aantal goederentreinen tot 16 per etmaal op het traject Roermond-Venlo. Het betreft hier het transport van gevaarlijke stoffen en men ondervindt nu overdag en 's nachts al geluids- en trillingsoverlast van passerende goederentreinen, hetgeen in de toekomst alleen maar erger zal worden. Indiener zit daarom met een aantal vragen: <ul style="list-style-type: none"> • waarop is de prognose van de verdubbeling van het aantal goederentreinen gebaseerd?

	<ul style="list-style-type: none"> • bestaat er de mogelijkheid van inspraak, bijv. op de beslissing over de toename van het aantal goederentreinen?
3015	De spoorverdubbeling leidt tot meer treinverkeer (personen en goederen) en dit leidt tot een zwaardere milieubelasting voor indieners. Vooral een eventuele toename van het aantal goederentreinen tot 24 per etmaal leidt tot onaanvaardbare hinder (geluid en trillingen). Ook is men beducht voor stofhinder en lichthinder. Deze effecten worden versterkt door de komst van de halte Grubbenvorst (tegenover de woning van indieners).

Standpunt Gedeputeerde Staten

De voorgenomen versnellingsmaatregelen en elektrificatie van de Maaslijn zijn niet van invloed op het gebruik door goederentreinen, behalve de mogelijkheid om met elektrische locomotieven te rijden. Het aantal goederentreinen dat gebruik maakt van de Maaslijn kan niet worden beïnvloed door gemeente of de provincie en er bestaat geen mogelijkheid om aan te geven hoeveel treinen wettelijk zijn toegestaan.

In tegenstelling tot reizigersvervoer dat volgens een vaste dienstregeling rijdt, is goederenvervoer vraag gestuurd. Om inzicht te krijgen in het aantal goederentreinen dat gebruik maakt van het spoor worden prognoses opgesteld die gebaseerd zijn op verschillende economische scenario's. Welke ladingen er vervoerd gaan worden is ook niet op voorhand precies bekend en is ook afhankelijk van marktontwikkelingen. Om te kunnen garanderen dat een goederentrein kan rijden op het gewenste moment wordt er in de dienstregeling voor reizigerstreinen een soort slot gereserveerd waarin een goederentrein kan rijden. Een dergelijk slot wordt een goederenpad genoemd.

Op de Maaslijn is momenteel één goederenpad per uur gereserveerd. Dit houdt in dat er binnen de dienstregeling voor passagiersvervoer ruimte is vrijgelaten om één goederentrein per uur te laten rijden. Een goederentrein rijdt echter alleen op die momenten dat er een concrete markt vraag is. Dit betekent in de praktijk dat niet alle goederenpaden volledig worden gebruikt. En dat er ook buiten de vastgestelde goederenpaden om goederenverkeer kan rijden als dit binnen de dienstregeling past. Dit geldt vooral voor de nachtperiode omdat er dan nauwelijks of geen reizigerstreinen rijden. Echter dit betekent niet dat deze ruimte ook maximaal kan worden benut als er veel markt vraag is. Ten aanzien van hinder naar de omgeving moet namelijk worden voldaan aan wet- en regelgeving.

Voor wat betreft de geluidsnormen moet worden voldaan aan de wettelijk vastgestelde geluidsproductieplafonds en hier wordt jaarlijks aan getoetst. Op het moment dat bij toetsing blijkt hier niet aan wordt voldaan en dat dit resulteert in een overschrijding van vastgestelde streefwaarden bij gevoelige bestemmingen zoals woningen, moeten maatregelen worden ontwikkeld en worden afgewogen op doelmatigheid.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden voldaan aan de risicoruimte die hiervoor is gereserveerd in Basisnet.

De autonome ontwikkeling van het goederenvervoer en de impact hiervan op de omgeving zal integraal worden onderzocht in het MER in samenhang met de effecten van het project opwaardering Maaslijn (dat alleen betrekking heeft op het reizigersvervoer).

In het MER en het PIP kan slechts rekening worden gehouden met vastgesteld beleid en met projecten waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Genoemde ontwikkelingen, zoals de IJzeren Rijn, zijn hoogst onzeker en worden niet meegenomen in de onderzoeken ten behoeve van het PIP en MER.

Het PIP staat open voor beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak. Ten aanzien van de toename van het aantal goederentreinen op basis van de autonome groei wordt geen besluit genomen.

4.14. Gebruik spoor, aantal treinen

3012	Indiener verzoekt om onderzoek naar het aantal stoptreinen dat per uur op de trajecten wordt ingezet.
3013 3014	Indiener stelt dat burgers een verkeerd en minder belastend beeld wordt geschetst van het toekomstig aantal treinen per uren op het trajectdeel Venray-Roermond. De ontwerp-NRD gaat uit van een gelijkblijvende frequentie van twee treinen per uur, terwijl tijdens de informatieavond werd gemeld dat de plannen zijn om vier keer per uur een reizigerstrein in te zetten. Waarom wordt dat laatste dan niet in de ontwerp-NRD vermeld?
3016 3017	Indiener stelt dat op de informatieavond werd aangegeven dat de kwaliteitsverbetering niet leidt tot een toename van treinen. Dit klopt niet. In de ontwerp-NRD staat op blz. 6 immers aangegeven dat er één of meerdere haltes bijkomen, méér stoptreinen (4 tot 6x per uur) en snelle en doorgaande verbindingen (2x per uur een sneltrein). In het plan wordt meerdere malen teruggekomen op de mogelijke verhoging van capaciteit, meer materieel, meer vervoer en langere treinen. Ook staat in de ontwerp-NRD dat het aantal goederentreinen op het traject Roermond Venlo toeneemt van 6 tot 10 per dag.
3016 3017	Indiener geeft aan het te betreuren dat er blijkbaar één partij een bestemmingsplan kan wijziging (waar bij wet bezwaar en beroep is geregeld) en dat vervolgens een andere partij beslist hoe er invulling gegeven wordt aan en gebruikt maakt van de mogelijkheid tot behoorlijke uitbreiding van juist extra gebruik van hetgeen hun reeds geschonken is.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Ten aanzien van de frequentie is er sprake van een dienstregeling die met ingang van de nieuwe concessie gereden wordt, en een ambitie voor de langere termijn. In het op te stellen PIP worden alleen de maatregelen gerealiseerd ten behoeve van dienstregeling van de nieuwe concessie. Dat betekent:

- 2 stoptreinen de gehele dag per uur per richting op de gehele Maaslijn
- 2 extra stoptreinen de gehele dag per uur per richting tussen Nijmegen en Venray
- 1 extra stoptrein in de spits per uur per richting tussen Boxmeer en Nijmegen

Het is een juiste constatering dat alleen bij het ruimtelijk besluit, in dit geval het PIP / MER, de mogelijkheid bestaat om in beroep te gaan tegen het plan. In het MER wordt echter wel ingegaan op het gebruik van het spoor door de milieueffecten van het gebruik in kaart te brengen op basis van realistische aannames over het toekomstig gebruik.

4.15. Externe veiligheid

1001 1002	In de ontwerp-NRD wordt gesteld dat er op de Maaslijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat kan worden volstaan met een kwalitatieve beoordeling in het kader van externe veiligheid. Echter, vanuit het chemiecluster in Zuid-Limburg passeren ketelwagonequivalenten het zuidelijke deel van de Maaslijn. Indiener verzoekt om zover de voorziene verbetermaatregelen consequenties hebben voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, de effecten hiervan kwantitatief in het MER in beeld te
--------------	--

	brengen.
1003	Op pag. 28 van de ontwerp-NRD wordt gesteld dat over de Maaslijn nu en in de toekomst geen vervoer van gevaarlijke stoffen zal plaatsvinden. Voor het tracé ten zuiden van Venlo is dit een foutieve weergave van de feitelijke situatie. Maar ook voor het noordelijke tracé vraagt indiener zich af hoe dit kan worden gegarandeerd. Indiener verzoekt om aan het aspect externe veiligheid een nadere (en dus kwantitatieve) uitwerking te geven.
2003	In paragraaf 4.3.5 van de ontwerp-NRD wordt gesteld dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maaslijn plaats vindt en derhalve volstaan kan worden met een kwalitatieve beschouwing ten aanzien van externe veiligheid. Gelet op de structurele dagelijks transport van gevaarlijke stoffen op het traject Venlo-Roermond adviseert indiener om in het MER het deelaspect externe veiligheid kwantitatief inzichtelijk te maken.
3002 3003	Op pagina 28 van de ontwerp-NRD staat dat er geen gevaarlijke stoffen over de Maaslijn vervoerd worden. Indiener geeft aan dat dit niet klopt en er wel degelijk gevaarlijke stoffen vervoerd worden over de Maaslijn.
3004	Indiener merkt op dat de constatering in de ontwerp-NRD dat er geen gevaarlijke stoffen over de Maaslijn vervoerd worden onjuist is. Indiener vraagt in dit kader uitgebreider onderzoek naar externe veiligheid.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de gevolgen van toename goederentreinen op gebied van veiligheid.
3013 3014	Indiener twijfelt over de stelling dat er thans geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maaslijn zou plaatsvinden omdat hij wel treinen met speciale gevarentekens ziet passeren. Hij wil graag weten wat er dan wel nu en in de toekomst vervoerd wordt en of wij kunnen garanderen dat er ook geen gevaarlijke stoffen vervoerd gaan worden.
3016 3017	Indiener geeft aan dat op de Maaslijn wel degelijk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Abusievelijk is in de tekst op pagina 28 van de ontwerp-NRD opgenomen dat er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Dit is onjuist, zowel in het zuidelijke deel van het traject (Roermond-Venlo) als in het noordelijk deel van het traject (Venlo-Nijmegen) vindt goederenvervoer plaats van gevaarlijke stoffen. In het zuidelijk deel van de lijn liggen deze aantallen aanzienlijk hoger dan in het noordelijk deel.

Eventuele groei van vervoer van gevaarlijke stoffen kan altijd plaatsvinden binnen de risicocontouren zoals die zijn vastgesteld in het Basisnet. De toekomstprognoses vervoer gevaarlijke stoffen maken deel uit van de autonome ontwikkelingen op de Maaslijn. De effecten hiervan worden in het MER inzichtelijk gemaakt. Er zal onder meer getoetst worden aan de wet- en regelgeving Basisnet en de verwachting hierbij is dat een kwalitatieve beschouwing volstaat.

In het MER zal het vervoer van gevaarlijke stoffen en de effecten hiervan op de omgeving inzichtelijk worden gemaakt. Mocht uit het onderzoek blijken dat een kwalitatieve onderbouwing niet volstaat, dan wordt er ook kwantitatief onderzocht.

4.16. Uitvoering project Maaslijn

2001	Indiener verwacht meer duidelijkheid over de uitvoering van het project, wat betreft tijdstippen, geluidsoverlast en trillingen in verband met met graafwerkzaamheden en
------	--

	heien.
3001	Indiener vraagt of er normen voor milieu(geluids)belasting voor de uitvoering van het project indien de werkzaamheden dicht bij een woonwijk worden uitgevoerd

Standpunt Gedeputeerde Staten

In het MER zal op hoofdlijnen worden ingegaan op de tijdelijke hinder tijdens de aanlegfase. Tijdens de voorbereiding van de werkzaamheden zal hierover meer informatie bekend zijn en worden verstrekt. Indien nodig zullen voor de werkzaamheden de benodigde toestemmingen en vergunningen worden aangevraagd, deze moeten voldoen aan de wet- en regelgeving.

4.17. Milieuaspecten algemeen

3001	De ontwerp-NRD geeft aan dat de milieubelasting in de nieuwe situatie binnen de wettelijke kaders en geldende normen blijft. Indiener maakt zich zorgen over een eventuele toename van de milieubelasting ten opzichte van nu, ook al blijft deze binnen de wettelijke normen. Indiener verzoekt om: <ul style="list-style-type: none"> - daadwerkelijke meting van huidige milieubelasting voor een representatieve periode - het vastleggen van maatregelen voor de beperking van de toename van de milieubelasting - daadwerkelijke meting van de nieuwe milieubelasting voor een representatieve periode - aanpassingen doen indien blijkt dat de nieuwe milieubelasting niet conform is zoals van te voren is vastgesteld.
3010	Indiener verzoekt de effecten van de kwaliteitsverbetering Maaslijn uitgebreider en diepgaander te onderzoeken.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Voor (bijna) alle milieuonderzoeken voor het PIP en het MER geldt dat de resultaten (milieueffecten) berekend worden en niet feitelijk gemeten. Dit omdat het in kaart brengen van de toekomstige situatie alleen op basis van berekeningen mogelijk is. Om in het MER te onderzoeken wat de effecten zijn van de elektrificatie en de versnellingsmaatregelen, zullen de toekomstige situatie zonder en met de opwaardering van de Maaslijn met elkaar vergeleken moeten worden.

Indien uit de onderzoeken blijkt dat de toekomstige situatie met de opwaardering van de Maaslijn de norm overschrijdt zullen maatregelen onderzocht worden.

Vanuit de m.e.r.-procedure is het verplicht om de daadwerkelijk optredende milieueffecten van de realisatie van het project opwaardering Maaslijn conform de beide provinciale inpassingsplannen te monitoren en te evalueren. In het MER wordt hiertoe een eerste aanzet voor een evaluatieprogramma opgenomen.

4.18. Geluid

3001	Indiener vraagt hoe een geluidsplafond werkt. Betekent dit dat er in een uur bijvoorbeeld 2 dieseltreinen of 5 elektrische treinen mogen rijden?
3003	Indiener vraagt een oplossing voor de geluidsoverlast van de (spoor)brug in Belfeld.
3003	Indiener vraagt hoe en wanneer geluid gemeten wordt (thuis en ook 's nachts?).

3003	Indiener geeft aan dat in het verleden bij de aanleg van de A73 geen geluidwerende maatregelen voor diens huis zijn getroffen. Indiener vraagt of bij de geluidsonderzoeken ook het geluidseffect van de snelweg meegenomen kan worden en of eventueel alsnog geluidswerende maatregelen van de snelweg genomen kunnen worden in het project Maaslijn.
3005	Indiener vraagt of er maatregelen worden getroffen indien er als gevolg van de hogere snelheid van treinen sprake is van overschrijding van de wettelijke geluidsnormen. Tevens wil indiener weten welke maatregelen dat dan zijn en of er geld voor beschikbaar is.
3010	Indiener geeft aan dat ter plaatse van de beoogde locatie station Grubbenvorst een ernstige verhoging van geluidshinder zal optreden door het afremmen en optrekken van treinen.
3012	Het aantal treinen buiten de goederentreinen die per uur voorbij komen wordt aanzienlijk hoger. Indiener wilt onderzocht hebben wat qua geluidsoverlast het effect op lange termijn is als het treinverkeer toeneemt.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de gevolgen van de toename van goederentreinen op gebied van geluid.
3013 3014	Indiener woont aan de rand van een industrieterrein en ondervindt nu reeds geluidsoverlast van vrachtwagens en vraagt zich af hoe dergelijke omgeving gerelateerde overlast wordt meegenomen in het MER-onderzoek.
3013 3014	Indiener maakt zich ernstige zorgen over de mogelijke toename van het aantal goederentreinen tot 16 per etmaal op het traject Roermond-Venlo. Het betreft hier het transport van gevaarlijke stoffen en men ondervindt nu overdag en 's nachts al geluidsoverlast van passerende goederentreinen, hetgeen in de toekomst alleen maar erger zal worden. Indiener zit daarom met een aantal vragen: <ul style="list-style-type: none"> • hoe wordt het geluid gemeten en onderzocht? • aan welke overheids- en milieueisen moet de Provincie zich houden en worden deze met dit plan niet reeds aanzienlijk overschreden? • gezien de nu al bestaande overlast verzoekt indiener om in huis een meting te doen op het moment van een passerende goederentrein; • kan er verweer worden gegeven op waar en wanneer er wordt gemeten en op de uitkomsten daarvan?
3016 3017	Een toename van 6 tot 10 goederentreinen leidt tot meer overlast van geluid.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Het geluidproductieplafond begrenst de toekomstige geluidsemissie van al het treinverkeer op een spoorlijn.

Bij het beoordelen of een geluidproductieplafond wordt gerespecteerd wordt rekening gehouden met onder andere de samenstelling en de intensiteit van het materieel (aantal treinen per categorie). Het totaal mag niet leiden tot een geluidemissie die het geluidproductieplafond overstijgt.

De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de geluidproductieplafonds. Uitgangspunt voor het onderhavige project is dat de voorziene groei van het aantal treinbewegingen niet leidt tot het overschrijden van de geldende geluidproductieplafonds. In principe kan een toename van het treinverkeer gecompenseerd worden door de inzet van stillere treinen.

Overigens valt bij het personenvervoer de geluidsemissie van het huidige dieselmaterieel in dezelfde categorie als modern elektrisch materieel.

De geluidsonderzoeken zijn op basis van berekeningen, daar de toekomstige situatie enkel door berekeningen in kaart kan worden gebracht. Er worden dus geen metingen gedaan op bepaalde locaties op bepaalde tijdstippen. De uitkomst van deze berekeningen zijn daggemiddelden, er wordt niet specifiek voor 's nachts een berekening gemaakt. Wel zitten in deze berekeningen tijdsblokken, waarbij de geluidsemissies in de avonduren en nachturen zwaarder meegewogen worden dan de geluidsemissies overdag.

In die situaties dat spoorweggeluid cumuleert met andere geluidsbronnen, wegverkeerslawaai wordt dat meegenomen in de geluidsonderzoeken.

De verwachting is dat er geen sprake zal zijn van overschrijding van de wettelijke normen. Indien er toch sprake van een overschrijding blijkt te zijn, moeten maatregelen worden ontwikkeld en afgewogen op doelmatigheid.

Bij modern reizigersmaterieel leidt het remmen niet tot een verhoogd geluidsniveau. Bij enkele categorieën treinen speelt dit nog wel een rol, in de berekeningen wordt daarom een toeslag voor remgeluid gehanteerd.

Ook bij bruggen wordt, afhankelijk van het type brug, soms een toeslag gehanteerd.

Om in het MER te onderzoeken wat de effecten zijn van het project, zullen de geluidsemissies in de toekomstige situatie zonder en met de opwaardering van de Maaslijn met elkaar vergeleken worden, beide inclusief de autonome groei van het goederentreinverkeer. De geluidsemissie van de autonome groei van het goederentreinverkeer wordt niet apart inzichtelijk gemaakt.

4.19. Trillingen

3003	Indiener vraagt een oplossing voor de trillingsoverlast van de (spoor)brug in Belfeld.
3003	Indiener is bang dat panden de trillingen bij een toename van het aantal goederentreinen niet aankunnen.
3003	Indiener vraagt hoe en wanneer trillingen gemeten worden (thuis en ook 's nachts?).
3005	Indiener maakt zich zorgen over schade aan huizen (scheuren) door meer trillingen als gevolg van snelheidsverhoging
3006	Indiener woont op 15 meter afstand van het spoor en maakt zich zorgen dat de trillingen van het spoor toenemen door de snelheidsverhoging. Met name de wissel waar dubbelspoor in enkelspoor overgaat veroorzaakt veel trillingen. Indiener vraagt of er trillingsdempende maatregelen genomen kunnen worden
3009	Indiener vraagt wat de effecten van de hogere snelheid op trillingen zijn. Bij de nieuwe halte in Grubbenvorst zullen passagierstreinen stoppen, maar goederentreinen zullen op hogere snelheid de halte passeren.
3010	Indiener geeft aan dat ter plaatse van de beoogde locatie station Grubbenvorst een ernstige verhoging van trillingen zal optreden door het afremmen en optrekken van treinen. Doordat de spoorlijn ter plaatse op zandgrond gelegen is zal het effect van trillingen versterkt worden.
3011	Snelheidsverhoging op de Maaslijn leidt tot een toename van trillingen, ook bij halte

	Grubbenvorst. Doorgaande (goederen)treinen zullen hier niet halteren maar het station met hogere snelheid passeren. De zandgronden versterken de trillingen en indiener vindt daarom een nulmeting van het trillingsniveau in Grubbenvorst noodzakelijk. Ook moet worden gemeten welk trillingsniveau een sneller rijdende goederentrein veroorzaakt.
3012	Het aantal treinen buiten de goederentreinen die per uur voorbij komen wordt aanzienlijk hoger. Indiener wilt onderzocht hebben van het effect is op lange termijn als het treinverkeer toeneemt op het gebied van trillingen.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de gevolgen van toename goederentreinen op gebied van trillingen.
3013 3014	Indiener woont aan de rand van een industrieterrein en ondervindt nu reeds trillingsoverlast van vrachtwagens en vraagt zich af hoe dergelijke omgeving gerelateerde overlast wordt meegenomen in het MER-onderzoek.
3013 3014	Indiener maakt zich ernstige zorgen over de mogelijke toename van het aantal goederentreinen tot 16 per etmaal op het traject Roermond-Venlo. Het betreft hier het transport van gevaarlijke stoffen en men ondervindt nu overdag en 's nachts al trillingsoverlast van passerende goederentreinen, hetgeen in de toekomst alleen maar erger zal worden. Indiener zit daarom met een aantal vragen: <ul style="list-style-type: none"> • hoe worden de trillingen gemeten en onderzocht? • aan welke overheids- en milieueisen moet de Provincie zich houden en worden deze met dit plan niet reeds aanzienlijk overschreden? • gezien de nu al bestaande overlast verzoekt indiener om in huis een meting te doen op het moment van een passerende goederentrein; • kan er verweer worden gegeven op waar en wanneer er wordt gemeten en op de uitkomsten daarvan?
3016 3017	Een toename van 6 tot 10 goederentreinen leidt tot meer overlast van trillingen.
3016 3017	Indiener woont/werkt in een gemeentelijk monument gelegen langs het spoor en wil niet geconfronteerd worden met bodemtrillingen waardoor het gebouw schade ondervindt. Indiener vraagt of in het onderzoek trillingen het gemeentelijk monument als bijzonder wordt beschouwd.
3016 3017	Indiener geeft aan dat langs de spoorlijn in Reuver een gasdepot ligt. Indiener vraagt of deze extra beschermd wordt indien er meer trillingen ontstaan door de veranderingen op de Maaslijn.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Schade aan gebouwen als gevolg van trillingen wordt in Nederland beoordeeld volgens de SBR-richtlijn deel A: Schade aan gebouwen. Deze richtlijn hanteert voor 3 categorieën grenswaarden waarboven het risico ontstaat op schade. Eén van deze categorieën (cat. 3) betreft oude en monumentale gebouwen met grote cultuurhistorische waarde. Voor deze categorie gelden lagere grenswaarden dan de gebouwen in de categorieën 1 en 2.

Of bij het project Maaslijn sprake is van een kans op schade door trillingen wordt in het MER beschreven. Concreet gaat het dan om het beschrijven van de kans schade tijdens de bouw van nieuwe of gewijzigde spoorweginfrastructuur. Voor wat betreft directe schade aan een pand als gevolg van het treinverkeer wordt opgemerkt dat in de praktijk trillingsniveaus door een spoorlijn in exploitatie te laag zijn om te kunnen spreken van risico op schade.

Voor het berekenen en toetsen van trillinghinder kan gebruik worden gemaakt van zowel de SBR-richtlijn deel B als de Beleidsregel Trillinghinder Spoor (BTS). Daarbij wordt onderscheid gemaakt

tussen de dag- en avondperiode en de nachtperiode. In eerste instantie wordt het risico op trillingshinder bepaald met behulp van berekeningen, waar nodig zullen aanvullende metingen worden verricht. Om overlast voor omwonenden te beperken worden de metingen bij voorkeur gedaan op maaiveld of op de fundering van gebouwen, maar indien nodig ook op de vloer. Ten behoeve van de metingen is variërend van één of enkele dagen tot één of meerdere weken meetapparatuur aanwezig.

Het onderzoek in het MER moet uitwijzen wat het effect is van de versnellingsmaatregelen en het aantal goederentreinen op het trillingsniveau. Indien de normen overschreden worden in de toekomstige situatie zullen mitigerende maatregelen in overweging worden genomen.

In het MER wordt onderzocht wat het trillingsniveau van de spoorlijn is en wat het effect van de trillingen op de omgeving binnen een bepaalde zone van het spoor is. In het onderzoek zal trillinghinder als gevolg van vrachtverkeer van een nabijgelegen industrieterrein niet worden onderzocht.

In het PIP wordt geïnterviewd of en, zo ja, waar er sprake kan zijn van beïnvloeding van trillingsgevoelige apparatuur, zoals bij een gasdepot, als gevolg van het project.

4.20. Luchtvervuiling

3002	Indien er meer treinen gaan rijden zullen er vaker auto's en vrachtwagens met draaiende motor voor de spoorwegovergang aan de Rijksweg te Reuver moeten wachten. Indiener vraagt welk effect dit heeft op de luchtvervuiling.
3003	Indiener maakt zich zorgen dat meer goederenvervoer leidt tot meer fijnstofvervuiling.
3012	Het aantal treinen buiten de goederentreinen die per uur voorbij komen wordt aanzienlijk hoger. Indiener wilt onderzocht hebben van het effect is op lange termijn als het treinverkeer toeneemt op het gebied van luchtvervuiling.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de gevolgen van toename goederentreinen op gebied van lucht.
3013 3014	Indiener vreest vanwege de spoorverdubbeling en het toegenomen aantal goederentreinen een toename van fijnstof en ander vervuiling en vraagt zich af hoe dit gemeten gaat worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Of de spoorwegovergangen langer gesloten zullen zijn als gevolg van het project zal worden onderzocht in het kader van het MER/PIP, dit in het kader van de spoorwegveiligheid. De effecten van het wachten van auto's en vrachtwagens voor spoorwegovergangen zijn een tweede orde effect ten opzichte van de voorgenomen activiteit en spelen een ondergeschikt belang in het onderzoek.

Voor de zienswijzen over luchtkwaliteit/fijnstof geldt ook dat er geen metingen verricht gaan worden in het kader van het MER/PIP-onderzoek, maar dat de effecten van toekomstige ontwikkelingen alleen op basis van berekeningen in beeld gebracht kunnen worden. Vooral de veranderingen in het gebruik (rijsnelheden en materieel) kunnen van invloed zijn op de luchtkwaliteit in de omgeving. De berekende concentraties zullen worden getoetst aan de vigerende normen waarbij ook rekening wordt gehouden met de autonome toename van het aantal goederentreinen. Daarbij dragen vooral dieseltreinen bij aan de emissie. De emissie van fijnstof bij elektrische treinen is gering.

4.21. Gezondheid

3003	Indiener wil weten of de hoge voltage van de bovenleiding schadelijk is voor de gezondheid.
3004	Indiener vraagt om in het MER te onderzoeken wat de milieueffecten zijn van onderstations op de ruimtelijke functies wonen, werken en recreatie.
3004	Indiener vindt het wenselijk om dat er een onderzoek plaatsvindt naar het effect op de gezondheid van de aan te leggen bovenleiding in verband met met elektriciteit en straling.
3007	Indiener wil weten wat de gevolgen van elektromagnetische velden op de gezondheid van omwonenden is.
3009 3010	Indiener stelt dat in het afwegingskader het onderzoek naar het effect van elektromagnetische velden op de gezondheid van omwonende ontbreekt. Welke toename van elektromagnetische velden zal er plaatsvinden in welke contouren en welke gezondheidsrisico's brengt dit met zich mee?
3011	Indiener mist in het afwegingskader een onderzoek naar de effecten van het elektromagnetische velden van de Maaslijn op de gezondheid van omwonenden. Is er bijv. sprake van een toename, wat zijn de gezondheidsrisico's en in hoeverre zijn de zwerfstromen van invloed op de aardsysteem van de elektrische installatie van indiener. Dit moet onderzocht worden.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de gevolgen van de toename van goederentreinen op gebied van gezondheid.
3013 3014	Indiener woont dicht bij het spoor en wil graag weten welk voltage over de leidingnet gaat omdat dit mogelijk schadelijk voor zijn gezondheid is.
3015	Indiener is, gezien de geringe afstand tussen zijn woning en de spoorlijn, beducht voor de gevolgen van de elektrificatie voor de volksgezondheid. Dat laatste geldt ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Bovenleiding

De Maaslijn zal geëlektrificeerd worden met 1500 Volt gelijkspanning, de standaard die in geheel Nederland wordt (excl. HSL en Betuweroute).

Alleen bij toepassing van wisselspanning is er sprake zijn van elektromagnetische straling (EMC). Gelijkspanning/stroom genereert geen elektromagnetische veld. Onderzoek naar effecten van elektromagnetische velden door de bovenleiding op de gezondheid van omwonenden heeft derhalve geen toegevoegde waarde.

Onderstations

Rondom de onderstations is er, net als bij andere transformatorhuisjes en stroomverdeelstations, sprake van Extreem Laag Frequentie ElektroMagnetisc Velden (ELF-EMV). Gezien de ligging van de Maaslijn en de geplande onderstations voorzien wij ten aanzien van het aspect elektromagnetische velden op voorhand geen gezondheidsrisico's. Aangezien dit voor omwonenden een belangrijk aandachtspunt is, zal hieraan in het MER afzonderlijk aandacht worden besteed.

Zwerfstroom

Zwerfstromen kunnen van invloed zijn op het aardsysteem van elektrische installaties, maar dit is vooraf niet te voorspellen, omdat niet te voorspellen is waar de zwerfstromen gaan ontstaan. Indien blijkt dat de nieuwe elektrische tractie nieuwe zwerfstromen veroorzaakt, wordt gekeken welke maatregelen er nodig om de problemen met zwerfstroom aan te pakken.

Goederentreinen

In het MER zullen de gezondheidseffecten in beeld worden gebracht. Effecten van blootstelling aan onder andere geluid en risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de volksgezondheid worden onderzocht. De autonome ontwikkeling van goederenvervoer is onderdeel van het MER.

4.22. Schade

3001 3005	Indiener stelt dat de toename van het aantal treinen en daarmee een toename van milieubelasting van invloed is op de waarde van (koop-)woningen rondom de spoorlijn.
3007	Indiener vreest voor schade aan de woning door snelheidsverhoging van treinen en tijdens de aanleg van maatregelen.
3007	Indiener vreest voor waardevermindering van de woning door de komst van nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo naast de woning.
3010	Indiener stelt dat het sluiten van de overweg en de aanleg van een tunnel (bij halte station Grubbenvorst) nadelige gevolgen heeft voor de waarde van de aanliggende woningen en de kwaliteit van de leefomgeving.
3012	Indiener wil een onderzoek naar de waardevermindering van de woning door toenemend treinverkeer. Indiener vraagt om ondersteuning bij isolatie/aanplanting of een tegemoetkomen om te proberen de waarde van de woning te behouden
3014	Indiener heeft voor haar praktijk een rustige werkomgeving nodig. Door het project wordt deze rust ernstig verstoord en kan zij haar praktijk niet meer aan huis uitoefenen. Indiener vraagt naar de mogelijkheid van schadeloosstelling in geval van inkomstenderving, bedrijfsbeëindiging etc.
3013 3014	Indiener vraagt of er zelf overlast beperkende maatregelen kunnen worden getroffen (bijv. een groene wal) en worden deze dan door de Provincie betaald?
3013 3014	Indiener vraagt hoe als eigenaar te handelen indien zijn pand door (de realisering van) het plan in waarde daalt en/of schade oploopt?
3015	Indieners vrezen dat het dubbelspoorsmaken van de Maaslijn leidt tot schade aan hun woning. De zwaardere belasting van de bodem kan leiden tot schade aan hun woning en de fundering.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten hebben kennisgenomen van de verschillende standpunten van indieners van zienswijzen met betrekking tot eigendommen, bereikbaarheid en planschade. In het MER zijn de (milieu)effecten van voorgenomen maatregelen aan de Maaslijn in beeld gebracht om te komen tot een integrale afweging bij de besluitvorming over deze maatregelen. Onderhavige zienswijzeprocedure ziet primair op het kunnen inspreken op het voornemen om een inpassingsplan op te stellen en de beoogde aanpak van het MER. Genoemde schadeaspecten zijn vooral in het verdere plan- en realisatietraject aan de orde, maar het is begrijpelijk dat hier nu al aandacht voor wordt gevraagd.

Ten aanzien van de vrees voor schade aan woningen etc. als gevolg van de uitvoering van de maatregelen aan de Maaslijn, kan hier worden opgemerkt dat de provincies Limburg en Noord-Brabant alsook Prorail een eigen nadeelcompensatieregeling hebben. Deze bieden de mogelijkheid om onder voorwaarden een vergoeding toe te kennen voor nadeel dat derden in het kader van de provinciale taak- of bevoegdheidsuitoefening of door maatregelen aan het spoor (Prorail) ondervinden.

Vooropgesteld moet worden de provincies en Prorail hun taken en werkzaamheden zorgvuldig uitoefenen. Indien zich te zijner tijd niettemin een schadegeval voordoet dat onder de werkingssfeer valt van een van de nadeelcompensatieregelen, dan kan de benadeelde bij de betreffende provincie of Prorail een verzoek om schadevergoeding indienen. Het gaat daarbij om schade die redelijkerwijs niet (geheel) ten laste van benadeelde behoort te blijven. Bij de beoordeling van het schadeverzoek wordt tevens gekeken naar aspecten als normaal maatschappelijk of ondernemersrisico en de voorzienbaarheid van de schade. Het gaat daarbij dus om andere schade dan planschade.

Voor zover de vrees bestaat voor directe schade aan een pand als gevolg van het treinverkeer wordt opgemerkt dat in de praktijk trillingsniveaus door een spoorlijn in exploitatie te laag zijn om te kunnen spreken van risico op schade. De toename van de trillingsniveaus worden getoetst aan zowel normen voor trillingshinder als ook normen voor schade aan gebouwen.

Bijlage 1 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Bijlage 2 Advies Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg

Bijlage 3 Lijst indieners zienswijzen

volgnummer	naam
1000-1999	overheden
1001	RMO Noord-Limburg
1002	Gemeente Venlo
1003	Gemeente Venray
1004	Gemeente Mook en Middelaar
1005	Gemeente Boxmeer
2000-2999	belangenorganisaties/adviesorganen
2001	Wijkraad Cuijk Centrum
2002	natuur en milieufederatie Limburg
2003	Veiligheidsregio Limburg Noord
2004	PCOL
3000-3999	bedrijven, burgers enz
3001	Jurgen van de Peppel
3001	Jurgen van de Peppel aanvulling
3002	Jacq Cremers
3003	Obster-Keusters
3004	Carina Engelen-Claessen
3005	Erwin Wiegerinck
3006	Frank Peters-Sengers
3007	Janine Cinque
3008	van den Beucken, Linssen en Dings
3009	Lydwien Steegh
3010	Familie Utens-Oostdam
3011	Pim Jacobs
3012	Familie Geurts-Wijnands
3013	Peter Bisschop
3014	M. Bisschop Rainbow Nature Zorg en Welzijn
3015	Arag namens Hegelsom en Verhaegh
3016	Krebbeks
3017	Simons