

Reactienota vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) OPIP Opwaardering Maaslijn van de provincie Noord-Brabant

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

Tijdens deze periode zijn vooroverlegreacties ingediend door:

- Rijkswaterstaat;
- Boxmeer;
- Waterschap Rivierenland;
- Cuijk;
- Veiligheidsregio;
- Waterschap Aa en Maas;
- Cultureel erfgoed;
- Provincie Gelderland
- Gasunie;
- Tennet.

Wijziging in geluidregelgeving

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

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

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

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

Beantwoording vooroverlegreacties

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

Indiener	Overlegreactie (samengevat)	Antwoord	Wijzigingen in OPIP
Rijkswaterstaat	De realisatie van de constructie aan de maasbruggen bij Cuijk en Venlo (ipv een 10kV kabel onder de Maas door) is vergunningsplichtig i.h.k.v. de Waterwet. Ook de snoeiwerkzaamheden dienen aangemeld te worden. Er wordt verzocht om contact op te nemen met de intaker vergunningsverlener.	Deze vergunningen zijn opgenomen in de vergunningeninventarisatie welke aan de aannemer wordt meegegeven. De aannemer is bij de uitvoering verantwoordelijk voor het aanvragen van de vergunningen. Overigens is het voorontwerp PIP ook reeds toegezonden aan de betreffende intaker.	N.v.t.
	Toch is de keuze gemaakt om dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen, welke reeds in bestaande plannen zijn opgenomen, in het inpassingsplan op te nemen. Dit leidt tot verwarring. Zo is wel een gebiedsaanduiding voor de vaarweg opgenomen, maar niet voor de (rijks)weg. Verzocht wordt dit aan te passen.	Vrijwaringszone 'weg' is niet in het OPIP opgenomen. Deze regeling uit de vigerende bestemmingsplannen vormt voor de uitvoering van het project te veel belemmeringen, welke niet doelmatig zijn.. Het is echter niet de bedoeling de belangen die RWS met de vrijwaringszone wil beschermen aan te tasten. Werkzaamheden die dicht op de Rijksweg plaatsvinden worden daarom afgestemd met RWS en hiervoor worden uiteraard de benodigde vergunningen aangevraagd ten behoeve van de uitvoering.	N.v.t.
Boxmeer	Verkeer: Er ontstaat onduidelijkheid over de scope van het project 'Opwaardering Maaslijn' en roept tabel 7 vragen op over de NS Intercitytreinen.	De snelheid neemt toe, maar het aantal treinen niet. De vroege spitssprinter in de ochtend zal in de projectsituatie rijden vanaf Cuijk naar Nijmegen in plaats vanaf Boxmeer naar Nijmegen. Daarnaast is er een autonome groei wat betreft goederenverkeer, wat niet door het project wordt veroorzaakt. In het rapport Verkeer is dit verduidelijkt. Het klopt dat de intercitytreinen niet tussen Venray en Nijmegen rijden. Deze treinen rijden	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP en MER. Zie beantwoording.

		tussen Venlo en Eindhoven. Dit is in het MER aangepast.	
	Onduidelijk is, of er onderzoek is gedaan naar hop-over in de kern Boxmeer? In het rapport wordt hiervan geen melding gemaakt, terwijl er in Boxmeer bij Metameer een grote winterkolonie van vleermuizen binnen 100 meter van het spoor aanwezig is.	De desbetreffende hop-over is niet onderzocht. Op deze locatie zijn namelijk geen raakvlakken met vleermuizen. Er worden verder geen bomen gekapt. De hop-over blijft dus intact. Negatieve effecten op de grote winterkolonie zijn ook uitgesloten gezien de ruime afstand tot het spoor.	N.v.t.
	In paragraaf 3.15 'Onderzoeksmethode houtopstanden' is vermeld, dat van elke individuele boom de hoogte van de boom, de stamdiameter en de soortnaam is bepaald. De gemeente ziet graag de aantallen en de resultaten van dit onderzoek betreffende het grondgebied tegemoet. Dit in verband met de compensatieberekening.	In het deelrapport natuur is per gemeente aangegeven welke en hoeveel bomen er worden gekapt. Dit overzicht is te vinden in paragraaf 9.2 (tabel 9-2) van het deelrapport natuur. Soortnamen zijn niet opgenomen in de data en is daarom verwijderd uit de tekst in het achtergrondrapport Natuur. De GIS data van de bomeninventarisatie kan met de gemeente worden gedeeld.	N.v.t.
	Het tracé kenmerkt zich door een oneindige fascinatie voor het plaatsen van hekken in de meest opvallende kleur die we kunnen bedenken, rood-wit. Het is volstrekt onduidelijk waarom dit nodig is.	Dit betreffen tijdelijke hekken die door een ander project (vervangen van kabels langs het tracé) in het kader van veiligheid zijn neergezet. Deze hekken zijn tijdelijk en zullen na afronding van de werkzaamheden worden verwijderd. Vanwege veiligheidsredenen hebben deze tijdelijke hekken de betreffende kleuren.	N.v.t.
	Met enige verbazing wordt kennisgenomen van het feit dat er weinig ervaring is, in combinatie met harde resultaten, met toepassing van under sleeper pads. Terwijl ze wel voor de Maaslijn worden toegepast om trillinghinder te voorkomen. Wij verzoeken u in overleg te treden met MSD en in overleg met hun nader onderzoek naar trillingen uit te voeren.	Er zijn veel (buitenlandse) ervaringen met zachte (type A) under sleeper pads (die hier moeten worden toegepast voor voldoende effect tegen trillingen). Dat is echter voor andere bodemtypes, waardoor de trillingen en daarmee ook het effect anders kan zijn. In Nederland zijn deze zachte under sleeper pads toegepast bij derde spoor Zevenaar en bij een proef in Oisterwijk, van beide trajecten zijn nog geen evaluatieresultaten bekend. Er is contact geweest met MSD. MSD heeft aangegeven dat trillingen ten gevolge van de	N.v.t.

		Maaslijn geen invloed heeft op de bedrijfsprocessen.	
	Geluid: Het lijkt ons een vereiste dat onderzoek MJPJG en onderzoek Maaslijn op elkaar afgestemd worden. Nu spreken twee rapporten elkaar tegen en is het onduidelijk welke maatregel binnen dit cluster genomen gaat worden. Wordt er in het OPIP uitgegaan van categorie 8 of categorie 12?	Het geluidonderzoek is inmiddels geactualiseerd. In dit onderzoek wordt uitgegaan van materieel in categorie 12. In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen schermmaatregelen meer uitgevoerd hoeven te worden in Cuijk en Boxmeer.	Hoofdstuk 4.5 Geluid railverkeer is aangepast n.a.v. het nieuwe geluidsonderzoek.
	Nu spreken twee rapporten elkaar tegen en is het onduidelijk welke maatregel binnen dit cluster genomen gaat worden.	Op basis van het nieuwe geluidsonderzoek is dit niet meer aan de orde.	N.v.t.
	Vermeld is, dat het extra aan te leggen spoor start ter hoogte van de Lucas van Leydenlaan in Boxmeer. Dit moet de Lucas van Leydenstraat zijn.	Tekst is in de toelichting aangepast.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
	In het verleden is wat te doen geweest over het vinden van een locatie voor een onderstation in Boxmeer. Wij lezen dat die nu (toch) bij de overweg met de Stationsweg komt. Wij gaan er vanuit dat ProRail overeenstemming heeft met eigenaren en belanghebbenden	Er heeft nog geen overleg plaatsgevonden met de grondeigenaren. De benodigde gronden worden verworven in een apart grondverwervingsproces waarin dit overleg wordt opgestart.	N.v.t.
	Artikel 3.2.1. Boxmeer hanteert voor geluidsschermen een hoogte van 3 meter. Om in de toekomst ook geluidsschermen met deze hoogte te kunnen realiseren verzoeken wij u een hoogte van 3 meter op te nemen.	Voorgestelde tekst is opgenomen in de planregels. Op basis van het aangepaste akoestisch onderzoek zijn geen geluidsschermen meer nodig in de gemeente Boxmeer.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
	Voor de hoogspanningsverbinding Gennep-Haps geldt op basis van het bestemmingsplan 'Veegplan Buitengebied 2018' de bestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding 1' graag deze bestemming	Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van Tennet op het concept OPIP worden de planregels aangepast, conform de standaard regels die aangeleverd zijn door Tennet.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.

	en de regeling één op één overnemen aangezien deze zo met Tennet is overeengekomen naar aanleiding van eerder ingediende zienswijze en een lopend beroepschrift bij de Raad van State inzake het bestemmingsplan 'Buitengebied 2018'.		
	Voor het tracé van de Maaslijn geldt in Boxmeer ten aanzien van Archeologie de bestemmingen 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4'. De regeling voor deze bestemmingen wijken af dan die thans zijn opgenomen. Met name qua oppervlakte en diepte. De bestemmingen in het PIP zijn strenger. Graag geldende bestemming met bijbehorende regeling (opp. en diepte) opnemen.	Er is bewust voor gekozen om met twee archeologische bestemmingen te werken om zo een eenduidig archeologische regeling te krijgen. Hierbij zijn voor de gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde strengere eisen aangehouden om eventuele toeval vondsten in de uitvoering zoveel mogelijk te voorkomen. De gronden waarop deze regeling is opgenomen zijn gronden van ProRail of gronden die benodigd zijn voor het project en verworven dienen te worden. ProRail kan instemmen met deze regeling. In hoofdstuk 7 van de toelichting is hiervoor nadere motivering toegevoegd.	In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is een motivering toegevoegd over de toepassing van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen.
	In par.1.8 Planvormen en de vigerende bestemmingsplannen en in bijlage 1 het bestemmingsplan 'Veegplan Buitengebied 2018, geheel in werking, vastgesteld 30 april 2020' vermelden.	De opmerking is verwerkt in de toelichting en de regels.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
	Het bestemmingsplan 'Holthees 2019' is vastgesteld op 2 juli 2020 en is inmiddels geheel in werking.	De opmerking is verwerkt in de toelichting en de regels.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
Waterschap Rivierenland	Inhoudelijk wordt slechts opgemerkt dat de greppels die langs delen van het spoor worden gegraven <i>niet</i> de status van watergang zullen krijgen. Het rapport stelt dat in eerder vooroverleg de afspraak is gemaakt om de watergangen een C-status	Watergangen die onterecht een c- status hebben gekregen, zijn in het Waterrapport aangepast.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het achtergrondrapport. Zie beantwoording.

	toe te kennen. Wij kiezen echter voor een ander spoor. De greppels zijn slechts een infiltratievoorziening, bedoeld om het hemelwater goed te verwerken. Die voorzieningen staan los van ons watersysteem. Er is geen reden om ze te bestempelen als onderdeel van het watersysteem en als zodanig op onze legger te zetten.		
	U kunt deze reactie beschouwen als ons wateradvies in het kader van de watertoetsprocedure. In de verdere procedure is (behalve in het geval van water-relevante wijziging van de plannen) geen contact met het waterschap meer vereist.	Deze opmerking is ter kennisgeving aangenomen.	N.v.t.
Cuijk	Trillingen Uit de beoordeling van paragraaf 4.7 en het trillingrapport blijkt dat voor 9 woningclusters in Boxmeer en Cuijk een maatregel nodig is om te voldoen aan de streefwaarden. Voor 4 clusters is een maatregel zoals een sloot of under sleeper pads (USP) doelmatig. In de tabellen en conclusie wordt gesteld dat voor de overige 5 clusters geen doelmatige maatregelen mogelijk zijn. Uit het maatregelenonderzoek blijkt echter dat voor deze 5 clusters wel maatregelen mogelijk zijn.	Voor trillingen worden ter hoogte van Cuijk alleen de Under Sleeper Pads gerealiseerd. Deze maatregelen zijn doelmatig.	N.v.t.
	In een deel van Cuijk is als maatregel 'raildempers' opgenomen in combinatie met twee meter diepe spoorloten. Uit het rapport blijkt echter niet onomstotelijk dat beide maatregelen ook	Er zijn veel buitenlandse ervaringen met zachte (type A) under sleeper pads (die hier moeten worden toegepast voor voldoende effect tegen trillingen). Dat is echter voor andere bodemtypes, waardoor de trillingen en daarmee ook	

	daadwerkelijk het gewenste effect zullen hebben. Daarom het verzoek om praktijkproef uit te voeren.	het effect anders kan zijn. In Nederland zijn deze zachte under sleeper pads toegepast bij derde spoor Zevenaar en bij een proef in Oisterwijk, van beide trajecten zijn nog geen evaluatieresultaten bekend.	
	Het is eveneens gewenst om de verwachte locaties van de spoorloten (als trillingsmaatregel) in een vroegtijdig stadium in beeld te brengen, om eventuele problemen bij de praktische uitvoering voor te zijn (eigendom, ruimtebeslag, veiligheid).	Het realiseren van de spoorloten als trillingsmaatregel is niet mogelijk. De sloten zijn, gezien de locaties en omvang, lastig in te passen in de bestaande omgeving.	N.v.t.
	Uit de beoordeling van paragraaf 4.5 en het geluidrapport blijkt dat voor 20 woningclusters in Boxmeer en Cuijk een geluidmaatregel nodig is om te voldoen aan de vigerende wetgeving. Onduidelijk is of deze maatregelen ook nodig zijn als uitgegaan wordt van spoorvoertuigcategorie 12 (ipv 8).	Het geluidonderzoek is inmiddels geactualiseerd. In dit onderzoek wordt uitgegaan van materieel in categorie 12. In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen schermmaatregelen meer uitgevoerd hoeven te worden in Cuijk en Boxmeer. Bij de gemeente Cuijk is dan nog steeds een GPP-overschrijding geconstateerd. De verwachting is dat dit knelpunt kan worden opgelost met het aanleggen van een bronmaatregel (raildemper).	De paragraaf 'Geluidshinder' is op basis van het nieuwe akoestisch onderzoek gewijzigd.
	Op twee locaties in Cuijk zijn geluidschermen ingetekend in de Maaslijn Viewer. Ondanks de beperkte hoogte van de schermen van 1 meter zien we graag een uitvoering als 'levende muur', bijvoorbeeld begroeiing met klimop. Het verzoek is om een concept uitvoering van de geluidschermen op te nemen in de toelichting.	Uit het aangepast geluidonderzoek is gebleken dat er bij Cuijk geen geluidschermen meer noodzakelijk zijn. Deze geluidschermen zijn dan ook uit het ontwerp verwijderd.	De toelichting van het PIP is aangepast.
	Achtergrondrapport geluid: Op het moment van dit schrijven is voor de adressen aan de Lange Oijen een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor een tijdelijk complex waar flexibel wonen en logies mogelijk wordt gemaakt voor arbeidsmigranten en	Dit betreft een aanvraag voor omgevingsvergunning. Nader overleg heeft uitgewezen dat deze omgevingsvergunning is ingetrokken. Deze ontwikkeling kan dan ook niet meegenomen worden als autonome ontwikkeling in het PIP. Indien er ontwikkelingen of veranderende omstandigheden	N.v.t.

	spoedzoekers op de woningmarkt. De aanvraag betreft de bestaande bebouwing en de realisatie van diverse chalets om in totaal 236 mensen logies/flexibel wonen te kunnen bieden.	zijn, zijn wij bereid tot nader overleg, echter vooralsnog kan deze ontwikkeling niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling in het PIP	
	In paragraaf 4.8 zijn de minimale afstanden van het geplande onderstation tot de geluidgevoelige bestemmingen bepaald. Bij het onderstation Cuijk is als minimale afstand 60 meter bepaald (woningen), waar een richtafstand van 30 meter voldoende is om hinder te voorkomen. Er komt een praktijkschool. Het is een punt van blijvende aandacht om ruimtelijke en procedurele frictie te voorkomen.	Van dit voornemen is nog geen ontwerp besluit beschikbaar. Binnen het OPIP wordt dit dan ook niet meegenomen als autonome ontwikkeling. Bij het realiseren van de praktijkschool zal rekening gehouden moeten worden met de richtafstanden van het onderstation.	N.v.t.
	In de toelichting wordt niet ingegaan op de regionale afspraken omtrent kwaliteitsverbetering. Een nadere motivering (onderscheid wat is landschappelijke inpassing en wat wordt extra aan kwaliteit toegevoegd) zou gezien de zienswijzen die de gemeente zelf regelmatig van de provincie krijgt wel op zijn plaats zijn. Onderhavige ruimtelijke ontwikkeling moet, conform deze regeling, gelijk gesteld worden met een categorie 3 ontwikkeling. We kunnen ons niet vereenzelvigen met de tekst in de toelichting van het CO-PIP, blz 30 paragraaf 3.3.3 over de toepassing van artikel 3.9 van de IOV. Het verzoek is om in het kader van kwaliteitsverbetering landschap een meerwaardeberekening uit	In de provinciale verordening is met het oog op het bereiken van een goede omgevingskwaliteit een regeling Kwaliteitsverbetering landschap opgenomen. Een bestemmingsplan dat een ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk gebied voorziet daartoe in een bijdrage. Het achterliggende idee is dat ontwikkelingen actief bijdragen aan versterking van het landschap. De verankering in de provinciale Verordening betekent dat gemeenten bij de vaststelling van hun bestemmingsplannen en andere ruimtelijke besluiten hieraan verplicht invulling moeten geven. In regionaal verband zijn daarover afspraken gemaakt, ook over de wijze van berekenen. Veelal wordt daarbij toepassing gegeven aan de methode van een berekening van de bestemmingswinst (meerwaardeberekening), waaraan in de reactie wordt gerefereerd.	n.v.t.

	te voeren en de resultaten in de toelichting op te nemen.	De opwaardering van de Maaslijn betreft maatregelen aan een bestaande spoorlijn. De maatregelen zijn gericht op een veiliger, duurzamer en efficiënter vervoer. Het betreft een openbaar lichaam waarbij de ontwikkeling is gericht op het algemeen nut en waarmee geen financieel profijt is gemoeid. Een spoorlijn brengt daarnaast kosten in beheer en onderhoud met zich mee. Een spoorlijn vertegenwoordigd derhalve geen waarde en kent in grondtransacties een formele waarde van slechts €1,- /m². Het maken van een meerwaardeberekening op basis van grondwaardes leidt in dit geval nimmer tot een bijdrage en heeft in dit geval geen nut. In het kader van het PIP wordt het wel van belang geacht ook een bijdrage te leveren aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. Te meer daar het landschapsplan en het MER aantonen dat de opwaardering en de daarbij behorende maatregelen enige impact hebben op het landschap. Er wordt maatwerk toegepast. Om te zorgen dat de ontwikkeling gepaard gaat met een kwaliteitsverbetering van het landschap worden in het landschapsplan enkele aanbevelingen voor landschappelijke inpassing gedaan, welke via de aanbesteding worden doorgelegd aan de aannemer. Daarnaast worden enkele extra mitigerende en compenserende maatregelen overwogen. Een uitgebreide toelichting is opgenomen in H3.3 van de toelichting van het OPIP.	
--	--	--	--

	Verzocht wordt om in Hoofdstuk 7 van de toelichting aan te geven waarom bepaalde dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen uit de geldende bestemmingsplannen niet zijn opgenomen in het OPIP	Het OPIP bevindt zich in 9 gemeenten. Binnen deze gemeenten is sprake van vele verschillende gebiedsaanduidingen en dubbelbestemmingen. In het OPIP is ervoor gekozen om een zo eenduidig mogelijke regeling op te nemen. Daarnaast is er begrip voor de wens van de gemeente om enkele lokale beschermingszones niet te onderbreken. Er is voor gekozen om gebiedsaanduidingen waarvan de regeling voor het OPIP niet relevant is weg te laten of op een andere wijze te formuleren in de regeling. De informatie over de keuzes die hiervoor zijn gemaakt is met de gemeenten gedeeld (tabel gebiedsaanduidingen). In hoofdstuk 7 van de toelichting is hiervoor nadere motivering toegevoegd.	In hoofdstuk 7 van de toelichting van het OPIP is een motivering toegevoegd over de toepassing van dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen in relatie tot de vigerende bestemmingsplannen.
	Verzocht wordt de volgende gebiedsaanduidingen op te nemen in de planregels: - natuurwaarden. - veiligheidszone – bevi. - geluidzone industrie. Ter plaatse van het Industrierrein Haven - Karakteristiek (Maasbrug). - funnel.	Natuur: natuurwaarden die relevant zijn, zijn opgenomen in het OPIP. Bevi: Veiligheidszone is niet opgenomen in het OPIP, omdat binnen de bestemming het niet mogelijk is om kwetsbare objecten te realiseren. En daarnaast heeft de Veiligheidsregio hier geen bezwaar op gemaakt. Geluidzone industrie is opgenomen in de planverbeelding en regels. Karakteristiek voor de maasbrug: deze aanduiding is toegevoegd aan de planregels. Funnel: regeling radarverstoringgebied heeft een gelijke strekking met die van funnel. Voor de leesbaarheid is er één bestemming opgenomen. Tevens is hierover geen reactie ingediend door het ministerie.	De relevante gebiedsaanduidingen zijn opgenomen in het OPIP.

	Vigerende planologische regelingen. Ter plaatse van het plangebied zijn de volgende planologische regelingen van kracht geworden: 1.Voorbereidingsbesluit Omzetten woningen (i.w.t. 30-09-2020) 2.Paraplubestemmingsplan Parkeren(i.w.t. 26-03-2020)	Het voorbereidingsbesluit is geen vigerend bestemmingsplan en is daarom niet opgenomen. Het paraplubestemmingsplan Parkeren is wel opgenomen.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
Veiligheidsregio	Verzocht wordt om in het spoorontwerp rekening te houden met de uitgangspunten uit het document (Kenmerk: EDMS -3845032 d.d. 28-12-2015 W. de Visser Prorail).	De genoemde ontwerpregels met betrekking tot (brand)veiligheid zijn onderdeel van de OVS (ontwerp voorschriften spoor). Het spoorontwerp voldoet grotendeels aan de OVS en daarmee aan de veiligheidseisen. Naar aanleiding van deze opmerking wordt het spoorontwerp nagelopen op plaatsen waar niet aan de OVS wordt voldaan. Indien noodzakelijk wordt het ontwerp hierop bijgesteld.	N.v.t.
Waterschap Aa en Maas	Waterschap ontvangt graag een kaartbeeld waarop zowel planvoornemen en riooltransportleidingen zijn aangegeven.	Er worden wel riooltransportleidingen gekruist door dit project, echter vormen deze geen knelpunten met het spoorontwerp. Deze leidingen behoeven dan ook niet aangepast te worden. Tekeningen van deze kruisingen worden met de leidingbeheerder gedeeld.	N.v.t.
	Waterschap wil graag een tekening (incl. dwarsprofielen) van de locaties waar onderstations worden aangelegd, spoor wordt verbreed of kruisingen tracé met transportleiding.	Deze tekeningen worden aangeleverd op het moment dat afstemming (of vergunningverlening) noodzakelijk is.	N.v.t.
	Toelichting: Welke duiker wordt er bedoeld met de tweede duiker? Staat niet duidelijk genoeg aangegeven.	Dit betreft de duiker bij de Sint Jansbeek. Dit is in de toelichting verduidelijkt.	De opmerking geeft aanleiding tot aanpassingen in het ontwerp PIP. Zie beantwoording.
	Kunnen de werkzaamheden bij spoorbrug	Dit betrof een brugmaatregel om geluidhinder te beperken. Inmiddels is het	Hoofdstuk 4.5 Geluid railverkeer is aangepast n.a.v. het

	Afleidingskanaal nader toegelicht worden?	geluidonderzoek geactualiseerd en is bij deze brug geen 'brugmaatregel' voor het verminderen van geluid noodzakelijk. Er zullen aan deze brug dan ook geen werkzaamheden plaatsvinden.	nieuwe geluidsonderzoek.
	In de plantoelichting wordt gesproken over het dempen/graven/verleggen van B-watgangen. Voor deze ingrepen in het watersysteem geldt een vergunningsplicht.	In de vergunning inventarisatie die aan de aannemer wordt meegegeven is de waterwetvergunning voor het verleggen/ graven/ dempen opgenomen. In de uitvoeringsfase wordt deze vergunning door de aannemer zelf aangevraagd.	N.v.t.
	Er dient rekening gehouden te worden met de beschermingszone die rondom A-watgangen geldt. Deze beschermingszone geldt van 5m aan weerszijde van de watergang en dient vrijgehouden te worden van obstakels.	Er worden geen primaire (A)-watgangen gedempt of gegraven. Er zijn ook geen raakvlakken met belemmeringszones rond deze watergangen.	N.v.t.
	Als laatste is het van belang om het profiel van vrije ruimte in acht te nemen. Dit is een zone die gereserveerd is voor het behoud en toekomstig herstel aan het watersysteem.	In het project worden kunstwerken niet dusdanig aangepast dat dit wijzigingen van het profiel van vrije ruimte met zich meebrengt. De te verlengen kunstwerken moeten voldoen aan de eisen die vanuit het waterschap gelden. Dit wordt als eis aan de aannemer meegegeven.	N.v.t.
Cultureel Erfgoed	Cultuurhistorie, cultuurlandschap, de rijksmonumenten en archeologie zijn goed onderbouwd meegenomen in de stukken.	Ter kennisgeving aangenomen.	N.v.t.
	Indien er compensatie tbv waterberging en bos/boomaanplant plaatsvindt, dient ook rekening gehouden te worden met archeologie. Het kan dus handig zijn die locaties direct mee te nemen in het vervolgonderzoek.	Ter kennisgeving aangenomen. In het nader onderzoek wordt dit meegenomen op locaties waar het aanplanten van bomen definitief bekend is.	N.v.t.
	Wordt er rekening gehouden met de effecten van het plaatsen van damwanden of graafwerk nabij rijksmonumenten?	Dit wordt als contracteis richting de aannemer meegegeven.	N.v.t.

Provincie Gelderland	Op Gelders grondgebied is geen inpassingsplan noodzakelijk, omdat de maatregelen in Heumen en Nijmegen passen binnen de geldende bestemmingsplannen. Wij hebben dan ook geen nader advies voor u.	Ter kennisgeving aangekomen.	N.v.t.
Gasunie	De bestemmingenstrook van de Gasleidingen is in sommige gevallen niet correct ingetekend op de verbeelding. Voor de regionale leidingen (RTL) gaat het dan om 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de gasleiding en voor hoofd transportleidingen (HTL) dient dit 5 meter ter weerszijden van de hartlijn te zijn. Verzocht wordt de kruisende leidingen hierop te controleren.	De kruisende leidingen zijn gecontroleerd en aangepast waar nodig.	De volgende leidingen (allen HTL) zijn aangepast van in de verbeelding naar 5 meter aan weerszijden: - Gemeente Roermond (naast de Loijveldweg) - Gemeente Roermond (nabij Swalmen, Holleestraat) - Gemeente Roermond (nabij Swalmen, schoolbroekdwarsweg) - Gemeente Venlo (tussen de Maas en de venrayseweg) - Gemeente Venlo (vlak onder de A67).
	Verzocht wordt om het standaard artikel voor de bestemming Leiding-Gas van de Gasunie op te nemen in de planregels.	Het aangeleverde standaard artikel is in de regels opgenomen.	Artikel 5 van de planregels is aangepast.
TenneT	Graag nog een check op de belemmeringszones van de hoogspanningsleidingen.	De opgenomen belemmeringszones zijn juist weergegeven op de planverbeelding.	N.v.t.
	Verzocht wordt om in artikel 7 van de planregels de belemmeringszone en andere verbeteringen aan te passen en indien noodzakelijk op de planverbeelding aan te passen	De belemmeringzones op de planverbeelding zijn nagelopen en correct. In de regels is de regeling zoals deze door Tennet is aangeleverd opgenomen.	Artikel 7 van de planregels is aangepast.