

Memo

Reg.nr.: Z/20/716332 - D/21/1030097 / RIS 2021-M-861

Aan : gemeenteraad
Van : college van burgemeester en wethouders
Kopie :
Datum : 08 juni 2021
Onderwerp : Inpassingsplan 'Opwaardering Maaslijn'
Bijlage(n) : N.v.t.

Geachte raad,

De spoorverbinding tussen Roermond, Venlo en Nijmegen (de Maaslijn) wordt op korte termijn aangepast. Er worden maatregelen uitgevoerd zodat in 2025 elektrische treinen beter op tijd en sneller over het spoor kunnen rijden.

Het project Maaslijn heeft als doel om op baanvak Nijmegen – Venlo – Roermond de dienstregeling te verbeteren. De Provincies Gelderland en Limburg zijn verantwoordelijk voor het verlenen van de treinconcessie op de Maaslijn. Met het oog op de in 2016 verleende concessie aan Arriva is vastgelegd de Maaslijn te elektrificeren. De provincie Noord-Brabant onderschrijft de projectdoelstelling en levert een financiële bijdrage aan het project. Het Rijk is als eigenaar verantwoordelijk voor de onderliggende infrastructuur van de Maaslijn, die deel uitmaakt van de Hoofdspoorweginfrastructuur.

Vanuit de gedeelde verantwoordelijkheid en een ambitie voor verbetering en verduurzaming van het personenvervoer op de Maaslijn is het project 'Opwaardering Maaslijn' gestart.

De ambities van provincies en Rijk zijn vertaald in de volgende hoofddoelstellingen voor de Maaslijn:

- De betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling verhogen.
- Het verkorten van de rij- en reistijden.
- Elektrificatie van de lijn.

Na uitvoering van de werkzaamheden kan hieraan worden voldaan.

Om de maatregelen ruimtelijk mogelijk te maken moeten de provincies een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) vaststellen. Dit geldt voor zowel de provincie Limburg als de provincie Noord-Brabant. Voor de realisatie van de maatregelen in de provincie Gelderland is dit niet nodig. Het opwaarderen van de Maaslijn is een provinciaal project met een provinciaal belang om de dienstverlening regionaal robuuster te maken. Het aanpassen van de Maaslijn vindt verspreid over het tracé plaats en doorkruist 10 gemeenten. Omdat sprake is van een provinciaal belang en een gemeenten overschrijdend plan, is gekozen het project middels een Provinciaal Inpassingsplan planologisch mogelijk te maken

Het Rijk en de provincies hebben op basis van de Wro de bevoegdheid om bestemmingsplannen te maken. In die situaties wordt in de Wro gesproken van inpassingsplannen. Met dit instrument kunnen de nationale en/of provinciale belangen ruimtelijk vastgelegd worden. Omdat de provincie met deze bevoegdheid een bestemmingsplan vaststelt binnen het grondgebied van de gemeente Boxmeer moet ingevolge artikel 3.26, lid 1 Wro de gemeenteraad voorafgaande aan de vaststelling van een PIP gehoord worden. Bij brief van 23 april 2021 bent u door de provincie geïnformeerd over de mogelijkheid om gehoord te worden over het PIP 'Opwaardering Maaslijn'. U kunt afzien van het horen als van mening bent is dat dit niet nodig is.

Om een goede afweging te kunnen maken om al dan niet gehoord te worden ontvangt u middels deze memo achtergrondinformatie over het PIP 'Opwaardering Maaslijn' aan de hand van de volgende punten:

1. Voorgeschiedenis.
2. Aanpassing spoor (verdubbeling spoor en elektrificeren).
3. Milieueffectrapportage.
4. Samenwerking Cuijk.

De provincie Noord-Brabant heeft inmiddels een ontwerp Provinciaal InpassingsPlan of PIP ter inzage gelegd van 29 april tot en met 9 juni 2021. Het ontwerp PIP is in te zien op ruimtelijkeplannen.nl en er ligt een fysiek exemplaar bij de Publieksbalie in het gemeentehuis. De

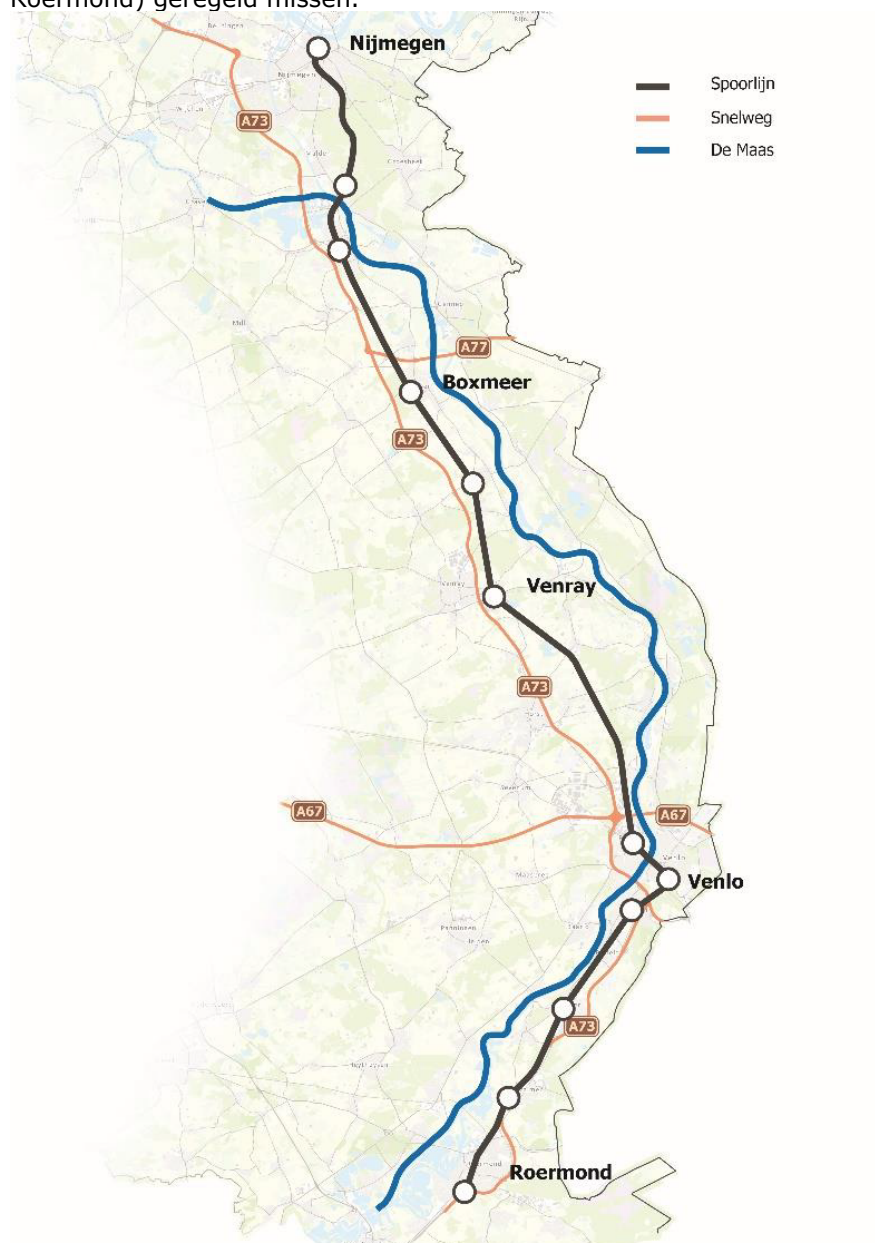
provincie heeft de bekendmaking van het ontwerp PIP geplaatst in de Staatscourant en in het Boxmeers Weekblad.

Vrijwel gelijktijdig heeft de provincie bij brief van 23 april 2021 u gevraagd of u van de mogelijkheid gebruik wilt maken om gehoord te worden, of te wel om een reactie te geven op het voorgestelde project 'Opwaardering Maaslijn'. Normaal gesproken wordt de wettelijke verplichting van horen al in een eerder stadium afgerond. Het is een gelegenheid voor de provincie om 'te polsen' hoe de gemeenteraad staat tegenover een provinciaal project. Nu is echter de situatie ontstaan dat de formele procedure voor het ontwerp PIP al gestart is en het college de mogelijkheid heeft een zienswijze in te dienen.

De brief aan de gemeenteraad om 'te horen' mag dan ook vooral gezien worden als het voldoen aan de wettelijke verplichting tot horen door de provincie.

1. Voorgeschiedenis

De Maaslijn is de (grotendeels) enkelsporige verbinding Nijmegen - Venlo - Roermond. De Maaslijn verbindt economische centra in het oosten en zuiden van Nederland. Deze verbinding ontsluit de stedelijke gebieden langs de lijn, Campus Nijmegen Heyendaal en Greenport Venlo. De Maaslijn is daarnaast één van de langste, drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Het aantal reizigers is de laatste jaren flink gegroeid. Treinen zitten vol en de dienstregeling is dusdanig dat reizigers hun aansluitingen op de knooppstations (Nijmegen, Venlo en Roermond) geregeld missen.



De onbetrouwbaarheid in de dienstregeling wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de enkelsporigheid en de snelheidsbeperkingen. Wanneer een trein vertraging oploopt moet deze bij enkelsporige trajecten wachten tot de tegemoetkomende trein is gepasseerd. Ook kan bij opgelopen vertraging de snelheid niet worden verhoogd om zo de vertraging te verminderen. Hierdoor kunnen opgelopen vertragingen of verstoringen in de dienstregeling onvoldoende of niet worden ingelopen.

De treinen op de Maaslijn rijden op diesel. Daarbij maakt het ontbreken van een bovenleiding het niet mogelijk dat elektrische treinen van het hoofdrailnet gebruikmaken van de Maaslijn. Het huidige materieel kent daarnaast een aantal beperkingen. Allereerst accelereert dieselmaterieel minder snel dan elektrisch materieel, wat resulteert in langere rijtijden. Het gebruik van dieselmaterieel leidt tot uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Dit past niet bij de duurzaamheidsambities van de Rijksoverheid waarbij Nederland in 2050 CO₂-neutraal moet zijn. Om deze redenen leeft de ambitie om de Maaslijn te elektrificeren zodat de exploitatiekosten verlaagd kunnen worden en een comfortabeler en milieuvriendelijker (schoner) ov-product aangeboden kan worden.

De provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant zijn sinds 2015 bezig om samen met ProRail tot een opwaardering van de Maaslijn te komen. Het opwaarderen is gericht op het verbeteren van de huidige dienstverlening met elektrisch materieel en meer gelegenheid om treinen op snelheid te laten passeren (spoorverdubbeling). Hierdoor kan een meer robuuste dienstverlening met modern materieel tot stand komen.

In de periode 2016-2017 is hard gewerkt aan het PIP tot financiële tegenslag een heroverweging noodzakelijk maakte. Het projectteam van ProRail heeft eind 2019 weer contact gezocht met de gemeente. Inhoudelijk is het project voor de gemeenten hetzelfde gebleven. De door de provincie en ProRail beschikbaar gestelde concept stukken zijn in 2020-2021 ambtelijk beoordeeld en van een reactie voorzien.

Vervolgens kwamen de berichten dat er weer financiële tegenslag was en de staatssecretaris eerst (financiële) orde op zaken wilde stellen met de provincie Limburg. Het ontwerp PIP zou in de tussentijd niet in procedure worden gebracht. De provincies Limburg en Noord-Brabant dachten daar anders over. De financiële belangen zijn te groot om verder uitstel te dulden: er zijn al afspraken en overeenkomsten gesloten met aannemers op basis van een strakke planning. Vandaar dat op 23 april 2021 de brief over het 'horen' van de gemeenteraad is ontvangen en vanaf 29 april het ontwerp PIP meteen ter inzage is gelegd.

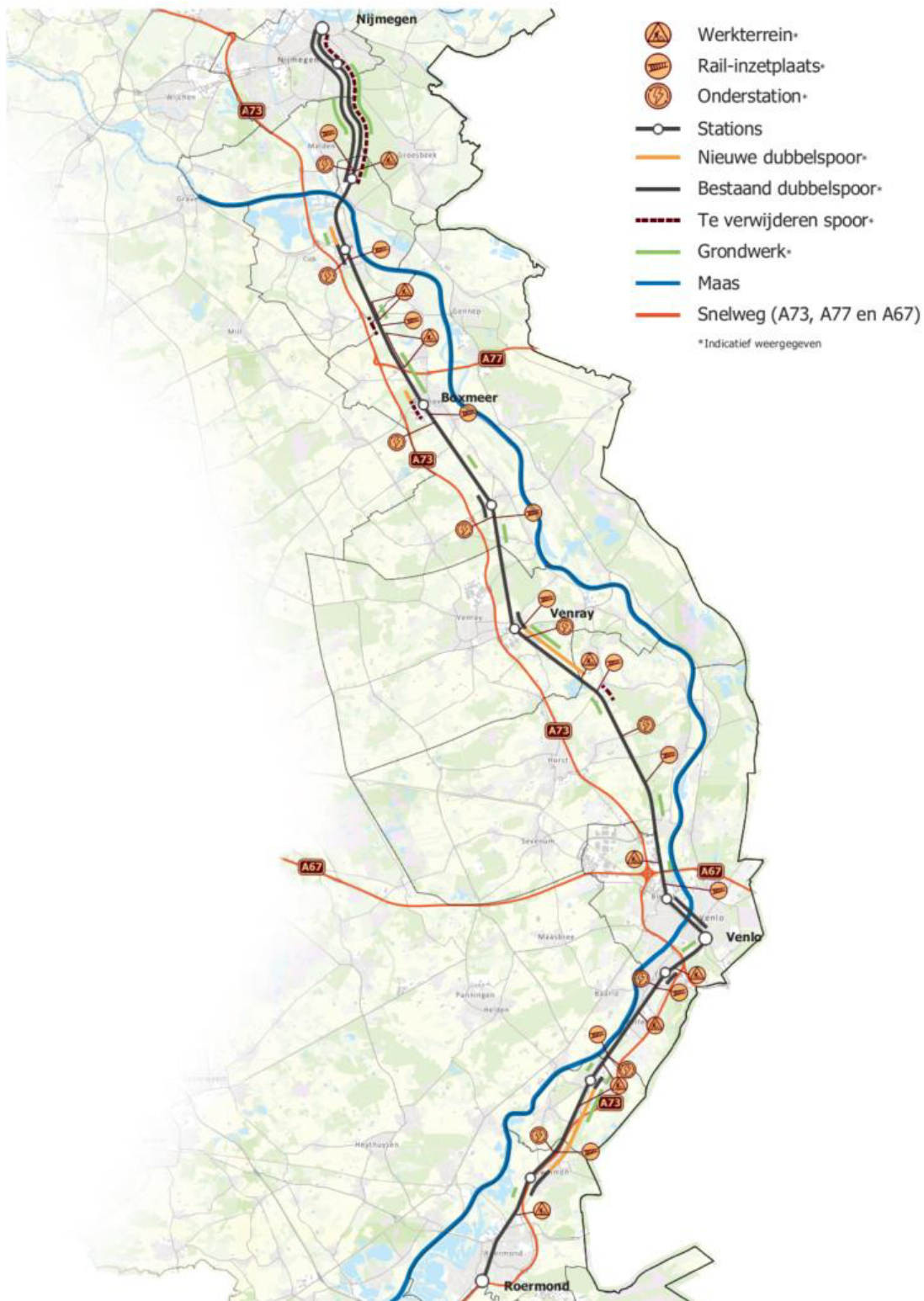
De betrokken gemeenten van de Maaslijn leveren geen financiële bijdrage aan het opwaarderen van de Maaslijn. De inbreng van de gemeenten hebben uitsluitend betrekking op personele inbreng voor overleg met ProRail en provincie, het beoordelen van het PIP en bijbehorende onderzoeken en het ter inzage leggen van het PIP 'Opwaardering Maaslijn'.

2. Aanpassing spoor

Om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen, wordt op een aantal locaties het huidige enkelspoor verdubbeld. Spoorverdubbeling maakt het mogelijk dat treinen elkaar kunnen passeren en tegemoetkomende treinen niet meer op elkaar hoeven te wachten. Spoorverdubbeling betekent ook de aanleg of verplaatsing van wissels, waarbij met het type wissel rekening wordt gehouden met de voorziene snelheden. Ook wordt op een aantal plaatsen het huidige spoor beperkt opgeschoven om een snelheidsverhoging mogelijk te kunnen maken. Dit laatste geldt vooral bij de spoorbogen.

Om het spoor robuuster te maken wordt de baanvaknelheid zo veel mogelijk verhoogd naar 140 km/u. Hiermee worden onlogische snelheidsvariëaties opgeheven. Om sneller over het spoor te kunnen rijden moet op een aantal locaties de spoorbaan worden verbeterd. Dit om de stabiliteit van de spoorbaan te kunnen garanderen. Deze spoorbaanverbetering wordt gerealiseerd door op een aantal plaatsen het spoortalud te verflauwen en te voorzien van steunbermen en door spoorsloten aan te leggen om de afwatering te verbeteren.

Omdat de treinen sneller gaan rijden dienen aan een groot aantal overwegen aanpassingen doorgevoerd te worden om de veiligheid op deze overwegen te garanderen.



De maatregelen voor het opwaarderen en elektrificeren van de Maaslijn heeft als gevolg dat er ruimtebeslag plaats vindt op aangrenzende (groen) gebieden en bomen. Natuur dat door het project wordt geraakt dient te worden gecompenseerd. Daarnaast zullen er op een aantal plaatsen watergangen verlegd moeten worden en zal er extra waterberging worden aangebracht omdat met de bouw van onderstations, railinzetplaatsen en toegangswegen het oppervlak aan verharding toeneemt. Door de snelheidsverhoging op de Maaslijn moeten er tevens op een aantal locaties geluidsmaatregelen worden genomen in de vorm van geluidschermen en/of raildempers.

Maatregelen in Boxmeer

Het gehele traject in onze gemeente is nu enkelspoor, met uitzondering van de stations Boxmeer en Vierlingsbeek waar dubbelspoor ligt ter hoogte van de perrons. Ten noorden van station Boxmeer wordt de dubbelsporigheid in noordelijke richting met circa 500 meter verlengd. Het aan te leggen extra spoor bevindt zich aan de westzijde van het bestaande spoor en start ter hoogte van de Lucas van Leydenlaan en takt uiteindelijk aan op het bestaande dubbele spoor ter hoogte van het station Boxmeer. Om dit extra spoor aan te kunnen leggen en te kunnen voorzien van bovenleiding dient de bestaande spoorbaan in westelijke richting te worden verbreed. Daarnaast wordt aan de westzijde tevens een greppel gegraven voor de afwatering van het spoor. Het derde spoor aan de westzijde van het station Boxmeer zal worden verwijderd. Ter hoogte van de kruising Stationsweg en Dokter Peelenstraat wordt aan de oostzijde van het spoor een railinzetplaats gerealiseerd. Een railinzetplaats is noodzakelijk voor het onderhoud van het spoor en de bovenleiding. Op deze plek kan de onderhoudsaannemer materieel op het spoor plaatsen. Tevens wordt ter hoogte van de spoorwegovergang met de Stationsweg aan de westzijde een onderstation t.b.v. de elektriciteitsvoorziening, met toegangsweg en parkeerplaatsen, gerealiseerd. Ter hoogte van Vierlingsbeek wordt, tussen het spoor en de Parallelweg aan de westzijde van het spoor nog een onderstation met railinzetplaats gerealiseerd. Op een aantal plaatsen tussen Boxmeer en Vierlingsbeek vinden grondverbeteringen plaats aan de spoorbaan.

Overwegmaatregelen

Binnen onze gemeente vinden de volgende maatregelen en aanpassingen plaats aan de overwegen:

- overweg Hapseweg / Heideveldstraat Beugen: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Voordstraat Beugen: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Floralaan Boxmeer: bij deze overweg worden signaleringslichten toegevoegd en wachtplanken geplaatst;
- overweg St Anthonisweg / Spoorstraat Boxmeer: De dichtligtijden worden op deze overweg verbeterd;
- overweg Carmelietenstraat / Raamstraat Boxmeer: Bij deze overweg wordt een voetpad AHOB aan de noordwestzijde geplaatst;
- overweg Zandsteeg Boxmeer: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Radioweg Sambeek: bij de overweg wordt de middenberm verwijderd en worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Heiweg Vortum-Mullem: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Voortweg Vierlingsbeek: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst;
- overweg Overloonseweg/Spoorstraat Vierlingsbeek: bij deze overweg wordt een hekwerk in de berm tussen het fietspad en de rijbaan geplaatst en worden wachtplanken aangebracht;
- overweg Loonseweg Vierlingsbeek: bij deze overweg worden wachtplanken geplaatst.

3. Milieueffectrapportage

Voor het project 'Opwaardering Maaslijn' is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Deze MER-procedure is gestart met het ter inzage leggen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau welke in januari 2016 ter inzage heeft gelegen. In februari 2016 heeft de commissie MER een advies uitgebracht over deze notitie NRD. Dit advies is, indien noodzakelijk, verwerkt in het MER. Het MER voor het project Opwaardering Maaslijn is gekoppeld aan het opstellen en vaststellen van de beide provinciale inpassingsplannen. Dit omdat er sprake van m.e.r.-plichtige besluiten in het kader van het besluit-m.e.r. Omdat alle voor de opwaardering benodigde maatregelen moeten worden gezien als één samenhangend project, wordt één MER opgesteld voor het gehele traject van Nijmegen tot Roermond. Het MER is gelijktijdig het PIP ter inzage gelegd. Het MER heeft onder andere geresulteerd in maatregelen die nodig zijn om milieueffecten te mitigeren of compenseren. Deze maatregelen worden in het PIP planologisch mogelijk gemaakt.

Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste effecten en maatregelen

Landschappelijk effect

Er zijn aantastingen voor het aspect Landschap en Cultuurhistorie, over de gehele lijn bezien is er sprake van een negatief effect. De elektrificatie maakt de lijn op veel plaatsen meer zichtbaar. Toch kan niet worden gesteld dat het landschap daardoor ingrijpend verandert. Daar waar je ooit onbelemmerd de andere kant van het spoor kon zien, kan dat nu nog steeds. Daar waar struweel en lage /verspreide bomen de baan uit zicht namen, steken nu de bovenkanten van de masten boven het groen uit. De aanleg van dubbelspoor kan bijna overal gebeuren op het bestaande baanlichaam dat bij aanleg van de lijn ooit voor dubbelspoor was voorbereid. Waar de ruimte net te krap is, zal de verbreding beperkt zijn tot hooguit enkele meters. Op lokaal niveau zijn

aantastingen soms ernstig. Er is daarom een landschapsplan opgesteld. Dit plan zet in op het opheffen van de negatieve effecten. Dat lukt echter slechts gedeeltelijk. De effecten van de aantastingen van beplantingen (door ruimtebeslag) kunnen gecompenseerd worden. Door de compensatie opgave ook te gebruiken voor het versterken van karakteristieken worden ook andere effecten verzacht. Voor het criterium landschappelijke en cultuurhistorische waarde worden de aantasting wel verzacht maar blijft de beoordeling negatief. Daar waar fysieke compensatie niet lukt zijn wij als betrokken gemeenten samen met Prorail en de provincie op zoek naar kwaliteitsverbetering of compensatie elders.

Verkeer

Uit het onderzoek naar de mogelijke verkeerseffecten wordt geconcludeerd dat voor de overwegen binnen de gemeente Boxmeer de benodigde overwegmaatregelen niet leiden tot verkeerseffecten. De overwegmaatregelen dragen voornamelijk bij aan een verkeersveiligere situatie ter plaatse van de betreffende overwegen.

Geluid railverkeer

Om de effecten van het spoorweglawaaï in de projectsituatie in beeld te brengen is een geluidonderzoek uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat ten gevolge van de plansituatie op 186 referentiepunten wordt overschreden. Dit betreft overschrijdingen tussen 0,1 en 2,2 dB. Om de geluidsbelasting naar beneden te brengen worden er maatregelen genomen (raildempers, schermen of brugmaatregelen). Na het nemen van deze maatregelen zijn er in Boxmeer geen overschrijdingen meer van de geluidswaarden.

Natuur

Voor het realiseren van het spoorontwerp en de inpassing daarvan dienen bomen te worden gekapt. Tijdens het ontwerpproces is zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van bomen. Hiervoor hebben ontwerptimalisaties plaatsgevonden. Er kan echter niet worden voorkomen dat bomen worden geraakt. Voor het realiseren van de Maaslijn dient dan ook in het totaal 697 bomen gekapt te worden. In Boxmeer betreft het 64 bomen die gekapt moeten worden.

Gemeente	Totaal aantal te kappen bomen binnen gemeentegrens (ca.)	Aantal te kappen bomen met vergunningsplicht APV / Bomenverordening (ca.)	Aantal te kappen met vergunningsplicht bestemmingsplan (ca.)	Totaal aantal te kappen bomen met vergunningsplicht (ca.)	Totaal aantal te compenseren bomen (ca.)
Nijmegen	6	5	2	5	5
Heumen	86	0	86	86	86
Mook en Middelaar	6	0	0	0	0
Cuijk	98	7	26	28	28
Boxmeer	64	2	13	13	13
Venray	92	0	2	2	2
Horst aan de Maas	38	5	4	7	7
Venlo	26	4	2	5	5
Beesel	176	26	25	46	46
Roermond	105	43	13	53	53
Totaal	697	92	173	245	245

Over de te kappen bomen en de herplantplicht en compensatie vindt afstemming met Prorail plaats.

Dassenleefgebieden

Voor de Brabantse ecologische verbindingzones (EVZ) die de spoorlijn kruisen is als gevolg van de hogere treinsnelheden een negatief effect op het functioneren van de verbindingzone voor de doelsoort das. Dit geldt voor de vier EVZ's in de omgeving van Cuijk en Boxmeer. Gezien de hoge dassenactiviteit in de omgeving van de EVZ's, de huidige aantallen verkeersslachtoffers en de relatie met treinsnelheden, kunnen negatieve effecten als gevolg van de snelheidsverhoging op het functioneren van de EVZ's voor doelsoort das niet worden uitgesloten.

Op een aantal locaties liggen bewoonde burchten weliswaar niet binnen het ruimtebeslag maar wel op korte afstand van het spoor. Uit de effectbeoordeling blijkt dat deze burchten in de aanlegfase kunnen worden verstoord door aanwezigheid van mensen (optische verstoring), geluid en trillingen. Dit betreft de onderzoekslocaties railinzet Vierlingsbeek, Boxmeer-zuid, Holthees, spoorverdubbeling Venray en spoorverdubbeling Reuver-Swalmen. De volgende maatregelen worden genomen om deze verstoring te beperken:

- Werken buiten de kwetsbare perioden van das;
- Geen nachtelijke werkzaamheden ter hoogte van de burchten;
- Geen inzet zwaar materieel dat veel geluid en trillingen veroorzaakt ter hoogte van de burchten.

Door het nemen van deze maatregelen worden negatieve effecten door verstoring in de aanlegfase voorkomen. Daarnaast worden bestaande faunapassages/dassentunnels verlengd dan wel vervangen en worden nieuwe faunapassages/dassentunnels aangelegd.

Externe veiligheid

Het vervoer van gevaarlijke stoffen wijzigt niet ten gevolge van het plan. De ongevalsfrequentie (bepaald op basis van de snelheid - hoog of laag - en de aanwezigheid van wissels) wijzigt enkel lokaal ter plaatse van de locaties waar wissels worden verwijderd of worden toegevoegd. De snelheidswijzigingen hebben geen invloed op de ongevalsfrequentie, omdat alle baanvakken binnen het onderzoeksgebied met de snelheid hoog zijn geclassificeerd. Vanuit externe veiligheid zijn er derhalve geen belemmeringen.

4. Samenwerking Cuijk

In het gehele traject is samengewerkt met de gemeente Cuijk. Bij overleggen is zoveel als mogelijk gezamenlijk opgetrokken door gezamenlijk standpunten in te nemen ten aanzien van o.a. te nemen maatregelen. Ook bij het beoordelen van onderzoeken en het concept PIP zijn opmerkingen en aanvullingen ambtelijk uitgewisseld.

De gemeente Cuijk gaat een zienswijze indienen omdat de regels van het ontwerp PIP 'Opwaardering Maaslijn' op enkele onderdelen niet aansluit bij hun geldende bestemmingsplanregels (o.a. hoogte geluidswerende voorzieningen).

Omdat de regels van het PIP wel aansluit op de bestemmingsplanregels zoals die in Boxmeer worden gehanteerd geeft het PIP voor het college geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Het college.