

Bestemmingsplan Rijksweg 74

Gemeente Venlo

Vastgesteld

NL.IMRO.0983.BP201207A74-VA01



Bestemmingsplan Rijksweg 74

Gemeente Venlo

Vastgesteld

Rapportnummer:	211x04734
Datum:	7 Maart 2013
Contactpersoon opdrachtgever:	Mevr. K. Sprang - Cellissen
Projectteam BRO:	De heer N. Paree en de heer F. Janssen
Trefwoorden:	Rijksweg 74, Venlo, Buitengebied, Bestaande delen Rijksweg 73
Bron foto kaft:	Oranjewoud
Beknopte inhoud:	Voor de aanleg van de Rijksweg 74, als verbinding tussen de Rijksweg 73 en de Duitse Bundesautobahn 61, is een Tracébesluit genomen. Dit besluit is reeds onherroepelijk middels de uitspraak van de Raad van State met zaaknummer 201008134/1. Het tracébesluit dient nu te worden vertaald in een nieuw bestemmingsplan. Het bestemmingsplan 'Rijksweg 74' regelt de nieuwe gebruiks- en aanlegmogelijkheden voor de betreffende gronden, waardoor de aanleg van de Rijksweg 74 inclusief geluidwerende voorzieningen en kunstwerken juridisch-planologisch wordt verankerd.

BRO Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
F +31 (0)77 373 76 94
E tegelen@bro.nl

INHOUD

1. INLEIDING	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Plangebied	6
1.3 Doel	6
1.4 Geldende plannen	7
2. BESTAANDE SITUATIE	9
3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	11
3.1 Europees beleid	11
3.2 Rijksbeleid	12
3.3 Provinciaal beleid	17
3.4 Gemeentelijk beleid	26
4. ONDERZOEK	29
4.1 Geluid	29
4.1.1 Wet geluidhinder	29
4.1.2 Geluidsreducerende maatregelen	30
4.1.3 Vastgestelde hogere waarden	31
4.1.4 Binnenwaarden	31
4.1.5 Bovenwettelijke maatregelen	31
4.1.6 Natuur- en stiltegebieden	33
4.1.7 Conclusie	33
4.2 Luchtkwaliteit	33
4.3 Natuur- en landschapswaarden	34
4.3.1 Ecologische Hoofdstructuur	34
4.3.2 Natuurbeschermingswet 1998	35
4.3.3 Natura 2000	35
4.3.4 Natuurmonumenten	35
4.3.5 Natuurcompensatieplan	36
4.4 Flora en fauna	40
4.5 Externe veiligheid	41
4.6 Archeologie	45
4.7 Cultuurhistorie en monumenten	46

4.8 Bodem- en grondwaterkwaliteit	47
4.9 Milieuzonering	48
4.10 Waterparagraaf	48
4.11 Kabels, leidingen en andere belemmeringszones	52
5. PLANBESCHRIJVING	55
5.1 Tracé en ontwerp	55
5.2 Lengte- en dwarsprofielen	57
5.3 Kunstwerken	59
5.4 Verwijderde bebouwing en overige maatregelen	59
5.5 Landschappelijke inpassing	61
5.6 Geluidwerende voorzieningen	62
5.7 Toepassing rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat	63
6. JURIDISCHE ASPECTEN	65
6.1 Planstukken	65
6.2 Planvorm en plansystematiek	65
6.3 Toelichting op de verbeelding	66
6.4 Toelichting op de regels	66
7. UITVOERBAARHEID	74
8. INSpraak, OVERLEG EN PROCEDURE	77
8.1 Inspraak	77
8.2 Overleg	77
8.3 Procedure	77
8.4 Zienswijzen	78
8.5 Ambtshalve wijzigingen	78
Separate bijlagen	
1. De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Tracébesluit Rijksweg 74, augustus 2010;	
2. Toelichting Tracébesluit Rijksweg 74, augustus 2010;	
3. Oranjewoud bv, Tracébesluit Rijksweg 74, detailkaarten 15 juli 2010;	
4. Oranjewoud bv, Externe veiligheid Rijksweg A74, berekening en verantwoordingsplicht, 15 juli 2010;	

5. Oranjewoud bv, Geluidonderzoek Actualisatie bestemmingsplan(nen) n.a.v. bovenwettelijke maatregelen rijksweg A73 en rijksweg 74 Venlo, 27 april 2012;
6. Verslag vooroverleg.

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Voor u ligt het bestemmingsplan voor de Rijksweg 74. Binnen de gemeente Venlo gaat de Rijksweg 74 deel uitmaken van de achterlandverbinding tussen (het zuidelijke deel van) de Randstad en het Ruhr/Rhein-Main gebied. Met de aanleg van de Rijksweg 74 wordt de ontbrekende schakel van deze achterlandverbinding gerealiseerd. Het Tracébesluit beschrijft de aanleg van de Rijksweg 74 als autosnelweg met 2x2 rijstroken en vluchtstroken tussen de Rijksweg 73-Zuid in Venlo en de Duitse grens.

Vanwege deze aanleg voorziet het Tracébesluit tevens in de aanpassing van de Rijksweg 73 tussen de aansluiting Maasbree tot aan de verdiepte ligging van de Rijksweg 73 ter hoogte van de Kaldenkerkerweg te Tegelen.

Tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid worden weefvakken in beide richtingen op de Rijksweg 73 aangelegd. Ten oosten van de spoorlijn Venlo-Roermond sluit de Rijksweg 74 middels een te realiseren knooppunt op de Rijksweg 73 aan. Als gevolg van de aanleg van de Rijksweg 74 en de aanpassingen aan de Rijksweg 73 worden diverse mitigerende en compenserende maatregelen binnen het plangebied getroffen.

In de Nota Mobiliteit (2004) is de Rijksweg 74 opgenomen als ontbrekende schakel in het hoofdwegennet die het Nederlandse en het Duitse autosnelwegennet ter hoogte van Venlo met elkaar verbindt. De Rijksweg 74 maakt deel uit van een achterlandverbinding tussen de Randstad en het Ruhr/Rhein-Main gebied. Deze verbinding wordt momenteel via de onderliggende wegenstructuur van Venlo afgewikkeld (Klagenfurtlaan), hetgeen een onevenredige belasting van het gemeentelijke wegennet betekent.

Er zijn twee hoofdredenen om de Rijksweg 74 aan te leggen:

1. Als er geen ingrepen in de wegenstructuur van Venlo en omgeving plaatsvinden, zullen de problemen in de doorstroming van het verkeer op de achterlandverbinding verder toenemen. Door het ontbreken van een autosnelweg tussen de Rijksweg 67 en de Rijksweg 73 enerzijds en de Bundesautobahn 61 (verder: BAB61) anderzijds, dient het doorgaande (vracht)verkeer van en naar Duitsland te worden afgewikkeld over daarvoor niet geschikte wegen van lagere orde. Het doorgaande (vracht)verkeer ondervindt hierdoor overlast en economische schade.

2. Zonder ingrepen in de wegenstructuur zullen door het groeiende verkeersaanbod ook de gevolgen van de te grote verkeersbelasting op het onderliggende wegennet verder toenemen. De leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen langs de doorgaande routes in Venlo en Tegelen worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door het verkeer op de achterlandverbinding en zullen met de groei van het verkeer groter worden.

1.2 Plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bestaat in principe uit het gebied zoals aangegeven in het Tracébesluit. Het wegontwerp voor het Tracébesluit Rijksweg 74 bestaat uit de snelwegen (bestaande) Rijksweg 73 en de (nieuwe) Rijksweg 74. Het plangebied ligt globaal tussen de aansluiting Maasbree van de Rijksweg 73 tot ter hoogte van de Verlengde Kasteellaan in Tegelen. Aan de oostzijde eindigt het plangebied op de grens.

Daarnaast is in het kader van de actualisering van de bestemmingsplannen het gedeelte van de bestaande Rijksweg 73 tussen bestemmingsplan de Doolhof en bestemmingsplan Op de Heide meegenomen. Tenslotte zijn, om aansluitende plangrenzen te krijgen, de plangrenzen aangepast aan het omliggende recent vastgestelde bestemmingsplan kern Hout-Blerick en het vastgestelde bestemmingsplan Tegelen-Noord. De overige nog in voorbereiding zijnde omliggende bestemmingsplannen worden aangepast aan de plangrenzen van de Rijksweg 74. Het natuurcompensatieperceel aan de Kaldenkerkerweg is eveneens opgenomen in het plangebied, in afwijking van de begrenzing van het Tracébesluit.

Er is voor gekozen om de vrijwaringszone in het kader van het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat alleen op te nemen in dit bestemmingsplan voorzover deze binnen de begrenzing van het tracébesluit valt. De overige delen van de vrijwaringszone zullen worden opgenomen in de aangrenzende bestemmingsplannen langs het tracé van de Rijksweg 74. Dit zijn de bestemmingsplannen Stadsdeel Blerick, Maasveld, Tegelen Noord, Middengebied en Kaldenkerkerweg. Voor het stadsdeel Blerick en het buitengebied geldt dat de vrijwaringszone reeds is opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Hier aan wijzigt in het kader van de aanleg van de Rijksweg 74 niets, omdat de wegindeling ter plaatse niet verandert.

1.3 Doel

Voor de Rijksweg 74 is reeds een Tracébesluit genomen, dat per 27 april 2011 onherroepelijk is als gevolg van de uitspraak van de Raad van State. Tegen de delen van de aanleg van de Rijksweg 74 die in het Tracébesluit staan, kunnen geen zienswijzen worden ingediend. De Rijksweg 74 dient wel nog in een bestemmingsplan te wor-

den vastgelegd. Doel van dit bestemmingsplan is de juridisch-planologische verankering van het Tracébesluit voor de Rijksweg 74, inclusief de daarbij behorende geluidsschermen, waterbergingsvoorzieningen, landschappelijke inpassing en compensatiepercelen.



Afbeelding 1: topografische kaart plangebied en omgeving

1.4 Geldende plannen

In onderstaand overzicht zijn de geldende bestemmingsplannen langs het tracé aangegeven.

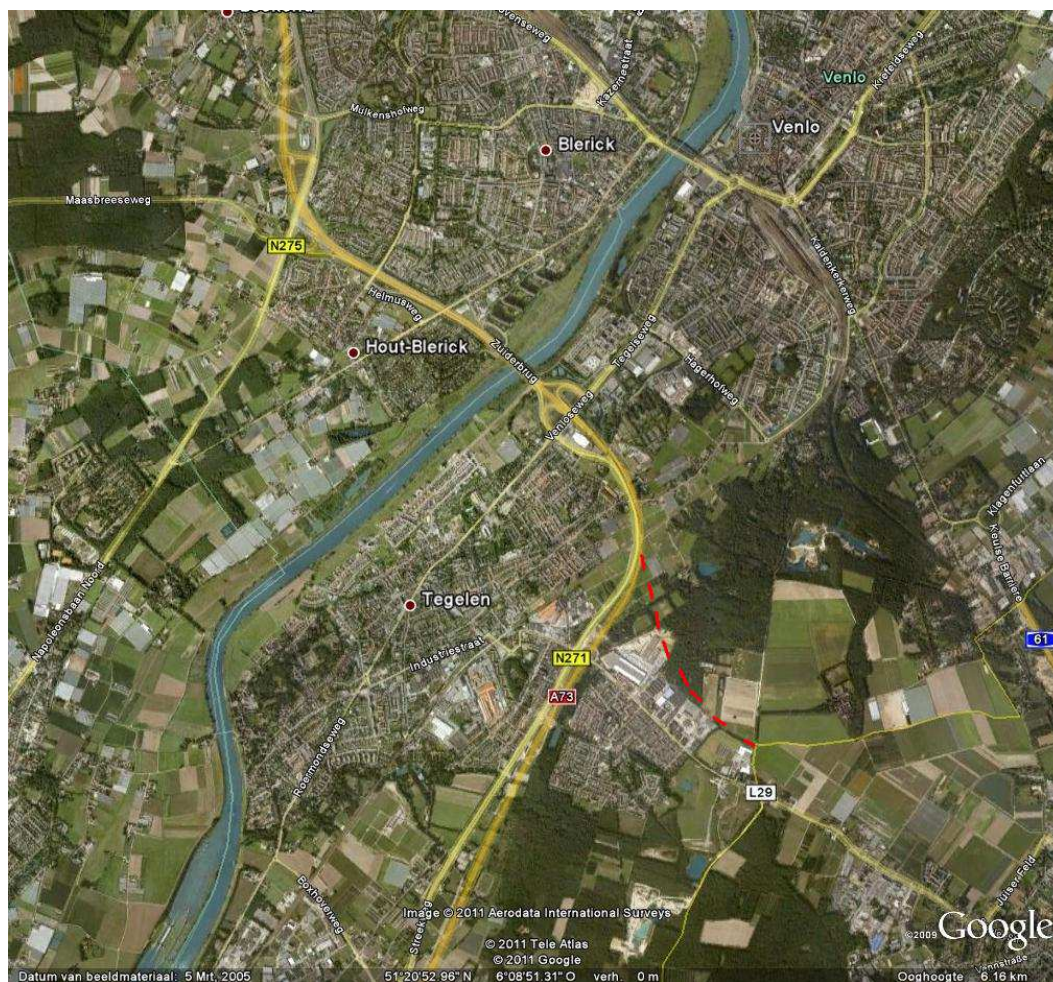
Naam van het bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Tracé Rijksweg A73-Deelplan II	18-02-1998	28-07-1998
Tracé Rijksweg A73, deelplan I	20-12-1989	10-07-1990
Zuiderbrug	23-11-1988	13-06-1989
Verbindingsweg Tegelen	27-04-1995	05-12-1995
Verbindingsweg	27-04-1995	05-12-1995
Rijksweg 73-Zuid, Tegelen (wegvak C)	18-02-2004	03-08-2004
Uitbreidingsplan in hoofdzaken	22-07-1959	23-07-1960
Buitengebied Venlo	30-03-2001	
Kern Hout-Blerick	26-05-2010	

Tabel 1. Geldende bestemmingsplannen

2. BESTAANDE SITUATIE

Het plangebied wordt deels gevormd door de bestaande delen van de Rijksweg 73. Deze doorsnijden het stedelijk gebied van Venlo, waarbij de Maas wordt overgestoken. Komend vanaf Blerick, zal ter hoogte van de versmalling bij de Zuiderbrug het tracé van de Rijksweg 74 zich afsplitsen van de Rijksweg 73, en in oostelijke richting afbuigen richting Duitsland. Hier zal het tracé lopen door agrarisch gebied, het bosgebied en speelpark Klein Zwitserland en vervolgens langs het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg. Daarna zal het tracé vervolgd worden door onder andere agrarisch gebied en langs een bedrijventerrein, naar de grens met Duitsland.

Langs het tracé lag een kas die reeds is gesloopt. Ook loopt het tracé in het buitengebied op enige afstand langs een aantal burgerwoningen.



Afbeelding 2: luchtfoto plangebied en omgeving. Geel: Rijksgrens

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

In dit bestemmingsplan worden de actuele beleidskaders die op de Rijksweg 74 van toepassing zijn weergegeven. Voor de Rijksweg 74 is reeds een Tracébesluit genomen, dat per 27 april 2011 onherroepelijk is als gevolg van de uitspraak van de Raad van State. Voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het tracébesluit kunnen zienswijzen geen betrekking hebben op dat deel van het ontwerpplan. In het bestemmingsplan dienen de actuele beleidskaders wel te worden opgenomen.

3.1 Europees beleid

Verdrag van Maastricht

In het Verdrag van Maastricht¹ heeft de Europese Unie haar doelstellingen ten aanzien van de hoofdinfrastructuur in Europa (de zogenaamde Trans Europese Netwerken) als volgt geformuleerd:

‘In het kader van een stelsel van open en concurrerende markten is het optreden van de Europese Gemeenschap gericht op de bevordering van de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale netwerken van verkeerswegen, alsmede van de gezamenlijke toegang tot deze netwerken. Daarbij wordt met name rekening gehouden met de noodzaak de insulaire, niet aan zee grenzende en perifere regio’s van de Gemeenschap te verbinden’.

De Europese Unie heeft de Trans Europese Netwerken opgesteld omdat de organisatie van het vervoer een belangrijk concurrentie- en integratiefactor vormt. De bereikbaarheid binnen Europa wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van de Trans Europese Netwerken.

Het aanleggen van de Rijksweg 74 versterkt het Trans Europese Netwerk voor het wegverkeer.

Europese kaderrichtlijn water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese ‘Kaderrichtlijn water’ in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

¹ Titel XV van het EG-Verdrag of titel XVI en XXI van het Verdrag van Lissabon, 13 december 2007

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoud en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en periodes van droogte.

De brochure 'Europese kaderrichtlijn water, een tussenstand' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat levert informatie over de gevolgen voor de Nederlandse wetgeving. Verschillende van de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de nota Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21). Ook in de Vierde nota Waterhuishouding (NW4) waren al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen.

3.2 Rijksbeleid

Tracébesluit Rijksweg 74

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 9 augustus 2010 een Tracébesluit genomen voor de Rijksweg 74. Tegen het besluit zijn beroepen ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beroepen zijn echter ongegrond verklaard door de Raad van State op 27 april 2011, zaaknummer 201008134/1. Het Tracébesluit is hiermee onherroepelijk. Het tracébesluit dient nu te worden vertaald in een bestemmingsplan ingevolge het bepaalde in artikel 15 lid 8 van de Tracéwet. Hiertoe dient het onderhavig bestemmingsplan 'Rijksweg 74'. Voor het Tracébesluit, alsmede de toelichting daarop wordt verwezen naar de separate bijlagen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze structuurvisie worden ambities voor Nederland gesteld voor de periode tot in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Deze doelen betreffen

nadere uitwerkingen van een aantal Rijksbelangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk beleid.

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hier onder vallen onderwerpen als het bereiken van een excellent vestigingsklimaat in de stedelijke regio's, ruimte maken voor duurzame energievoorziening en ruimte maken voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hier onder vallen onderwerpen als verbeteren van het hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen en een betere benutting van de capaciteit daarvan.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Hiertoe dient onder andere de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) te worden verbeterd, dienen mensen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's te worden beschermd. Ook is ruimte nodig voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

Het beleid van Rijkswaterstaat: 'Rooilijnen langs rijkswegen'

In verband met de verkeersbelangen dient een strook aan weerszijden van een autosnelweg vrij gehouden te worden van bebouwing. Hiervoor zijn verschillende redenen:

- mogelijke toekomstige reconstructies;
- de mogelijke aanleg van elektronische begeleiding van het wegverkeer;
- de aanwezigheid of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook;
- het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten;
- het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Deze overwegingen hebben geleid tot het vaststellen van een rooilijnenbeleid door Rijkswaterstaat, en wel in de nota 'Rooilijnen langs rijkswegen'².

Een praktische invulling van dit beleid houdt in dat in een zone van 50 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan van een autosnelweg een bouwverbod geldt (de 'bebouwingsvrije zone'). Tot de rijbanen worden ook gerekend toe- en afritten naar/van andere wegen. Voor een zone van 50 meter tot 100 meter uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan van een rijksweg geldt een bouwverbod met een afwijkingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders, na overleg met de wegbeheerder Rijkswaterstaat (de 'overlegzone'). In paragraaf 5.8 wordt aangegeven hoe met het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat in dit bestemmingsplan wordt om gegaan.

Beleidslijn Grote Rivieren [2006]

De overstromingen van de Maas, onder andere in december 1993 en januari 1995 hebben duidelijk gemaakt dat de Maas niet altijd binnen het winterbed blijft zoals dit in het Koninklijk Besluit uit 1916 (op basis van de Rivierenwet 1908) is vastgelegd. Bij (nieuwbouw)plannen in het rivierbed van de Maas dient daarom rekening gehouden te worden met hoge waterstanden.

Op 19 september 1997 werd de circulaire "Bouwen langs de Maas" vastgesteld door Provinciale Staten als provinciaal ruimtelijk beleid. Hierin werd vastgelegd hoe de ministeriële beleidslijn "Ruimte voor de rivier" (Staatscourant 12 mei 1997) in Limburg zijn doorwerking diende te krijgen, waarbij de bescherming van een deugdelijke stroomvoering en waterberging voorop stonden. Middels deze circulaire werd tevens invulling gegeven aan de afspraken die naar aanleiding van de beleidslijn "Ruimte voor de rivier" tussen Rijk, provincie en gemeente waren gemaakt.

Mede op basis van de resultaten van een in 2005 verrichte evaluatie en ervaringen in de praktijk is besloten om de beleidslijn "Ruimte voor de rivier" te herzien. De herziening van de beleidslijn draagt, mede als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied en de wens om verwarring met de Planologische Kernbeslissing (PKB) "Ruimte voor de Rivier" te voorkomen, de naam "Beleidslijn grote rivieren".

² Rijkswaterstaat, Rooilijnen langs rijkswegen, 1988, 28 blz.

Met de herziening van de beleidslijn wordt meer ruimte geboden aan ontwikkelingsgerichte initiatieven. Zo ontstaan meer mogelijkheden voor ontwikkelingen die de ruimtelijke en economische kwaliteit van het betreffende gebied kunnen verbeteren. Doelstelling van de “Beleidslijn grote rivieren” is om de beschikbare bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden, ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken en het waarborgen van de afvoercapaciteit in het stroomvoerend rivierbed.

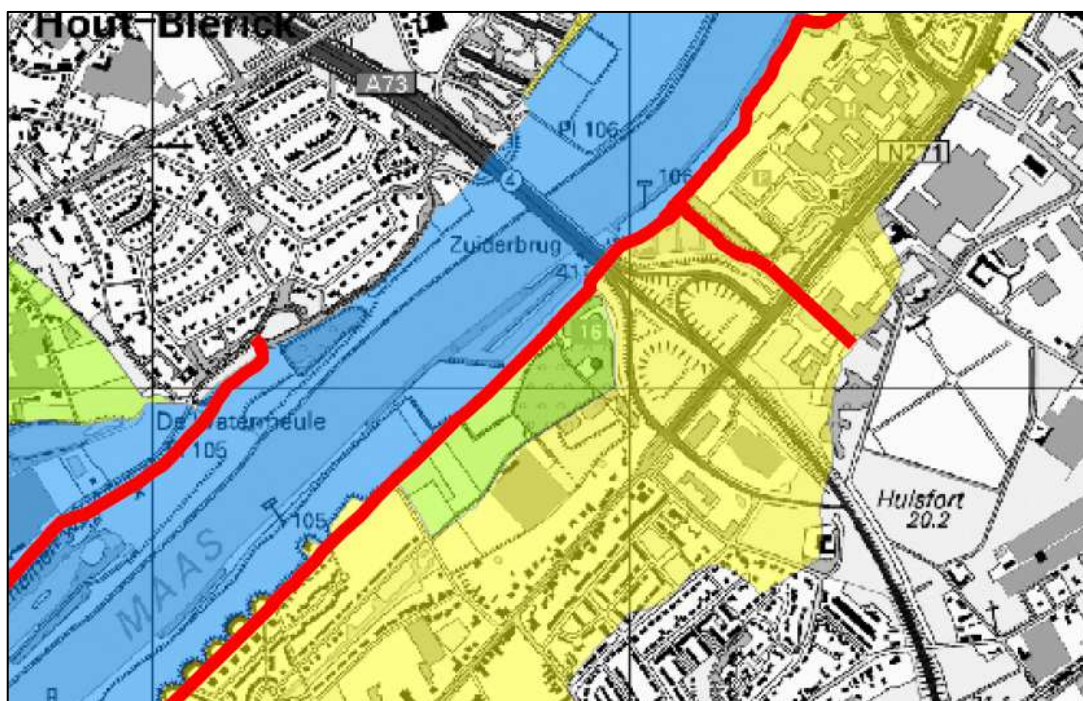
Ligging binnen stroomvoerend regime

Een deel van het plangebied, het deel direct op en aansluitend aan de Maas is volgens de kaartbladen ‘Besluit Rijkssrivieren (2009)’, gelegen binnen het stroomvoerend regime van de Maas. Onder het “stroomvoerend” regime zijn zogenaamde riviergebonden activiteiten toegestaan. De lijst met dit type activiteiten is beperkt en limitatief. Het betreft onder andere activiteiten zoals de aanleg van waterstaatkundige kunstwerken of de realisatie van voorzieningen voor een betere en veilige afwikkeling van de beroeps- en recreatievaart.

Niet-riviergebonden activiteiten die vallen onder het “stroomvoerend” regime zijn in principe niet toegestaan. Bij alle ontwikkelingen in het stroomvoerend rivierbed zal toestemming gekoppeld zijn aan een aantal rivierkundige voorwaarden.

Rivierkundige voorwaarden

- Er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van de rivier gewaarborgd blijft. De aanvraag voor het uitvoeren van de gewenste activiteiten moet ingaan op de gevolgen daarvan op het veilig functioneren van de rivier;
- Er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit. Hiertoe moet in de aanvraag een juiste rivierkundige onderbouwing worden gegeven;
- Er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is. Er dient eerst gezocht te worden naar een goede situering en uitvoering van het project, voordat gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden;
- Indien er toch sprake is van een (resterend) waterstandsverhogend effect of verlies aan bergend vermogen, is compensatie verplicht. Aangetoond dient te worden dat de financiering en de tijdige realisering van de maatregelen gezekerd zijn.



Afbeelding 3: uitsnede kaart Beleidslijn Grote Rivieren (actualisatie 2009). Blauw: stroomvoerend regime. Geel: art 2a WBr (oud). Rood: kaden. Groen: waterbergend regime.

Artikel 2a Wbr gebied

Een deel van het plangebied, het deel rond de op- en afritten van de Rijksweg 73 ter hoogte van de Tegelseweg is gelegen in het (voormalig) artikel 2a Wbr gebied.

De zogenaamde artikel 2a-gebieden zijn gedeelten van het rivierbed waar op basis van rivierkundige gronden en via een algemene maatregel van bestuur het vergunningenregime van de Waterwet niet van toepassing is. Deze aanduiding betekent dat de betreffende gebieden vanuit rivierkundig oogpunt (vanuit het rivier- en stroombelang) minder van belang wordt geacht. Bescherming van dat belang door middel van een vergunningstelsel is daarmee niet noodzakelijk.

Nota Belvedere

In de Nota Belvedere (1999) wordt een relatie gelegd tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. Centraal in de nota staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door een betere benutting van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke aanpassingen.

In de nota zijn de - in cultuurhistorisch opzicht - meest waardevolle gebieden en steden van Nederland geselecteerd. De regio Venlo is aangemerkt als deel van Bel-

vedere gebied Maasvallei. De cultuurhistorische waarden zijn meegenomen in het kader van het Tracébesluit.

3.3 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld. In 2008 is het POL2006 geactualiseerd aan de nieuwe ruimtelijke wetgeving. In 2010 is het POL2006 nogmaals geactualiseerd aan de hand van de POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering.

Het POL2006 is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 zelf kan eveneens beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) door provincies opgesteld moet worden. Hiertoe is de POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (vastgesteld op 17-18 december 2008) opgesteld. De POL-aanvulling heeft de juridische status van structuurvisie en vormt tevens de uitvoeringsparagraaf van het POL2006, zoals bedoeld in de Wro.

Naast beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en water, welzijn en economie, geeft het POL2006 de hoofdlijnen van het beleid voor economie en mobiliteit.

POL beleid (inter)nationale infrastructuur

De ambitie van de provincie Limburg is dat de bereikbaarheid van Limburg op de schaal van Europese regio moet worden gegarandeerd. Daarvoor is het nodig dat het (inter)nationale netwerk van wegen, railverbindingen, waterwegen en technische infrastructuur compleet wordt gemaakt en het vereiste niveau krijgt. Dit is nodig ter facilitering van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling en om de leefbaarheid en veiligheid te kunnen garanderen. De primaire verantwoordelijkheid voor realisatie en beheer van de (inter)nationale infrastructuur ligt bij de rijksoverheid.

Bij het (inter)nationale wegennet gaat het vooral om uitvoering van de afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en

Transport (MIT) van het Rijk (bijv. Rijksweg 73 zuid, Rijksweg 74 en Rijksweg 2 passage Maastricht) en het uitvoeren van enkele belangrijke regionale wegenwerken die hiermee samenhangen. Met deze projecten wordt niet alleen ingespeeld op de verwachte verkeersdrukke, maar zijn ook oplossingen gevonden voor de hiermee samenhangende verkeersonveiligheid, leefbaarheids- en milieuproblemen.

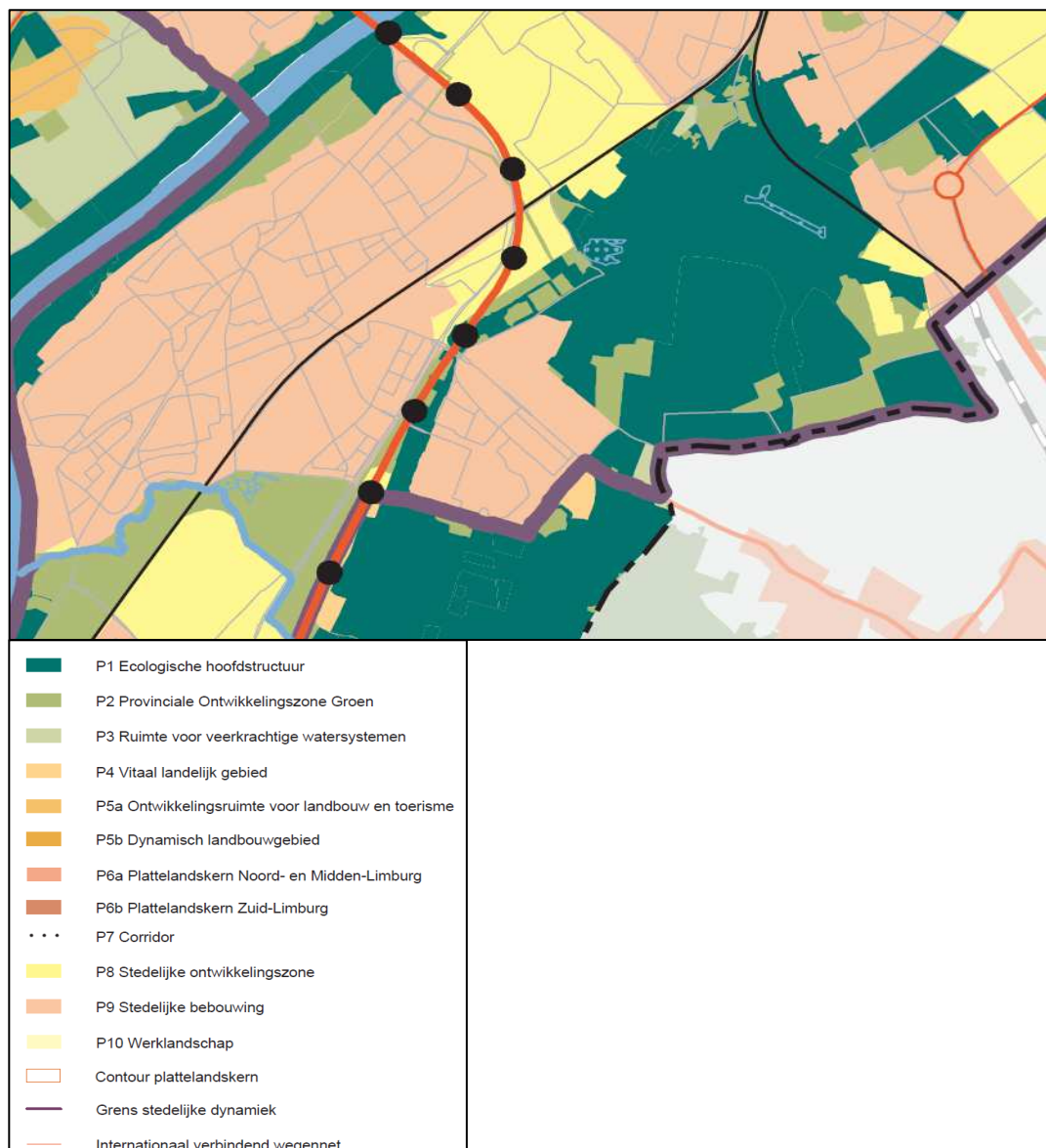
Stadsregio Venlo

De stadsregio Venlo vervult als logistiek-industrieel knooppunt een belangrijke functie op een van de belangrijkste corridors van Europa tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied. Versterking van dat knooppunt is een belangrijke opgave voor de regio. Venlo vervult een centrale functie voor het noordelijk deel van Limburg en een breder Duits achterland. Dat vereist het voortdurende werken aan een multimodale infrastructuur met het oog op een optimale bereikbaarheid van Venlo voor goederenvervoer. De realisatie van de Rijksweg 73-zuid en Rijksweg 74 dragen bij aan een betere bereikbaarheid over de weg. Aandachtspunt blijft de verwachte groei van het transitoverkeer en de gevolgen daarvan voor de Rijksweg 67, Rijksweg 73 en Rijksweg 74.

Perspectievenbeleid POL

in de gebiedsgerichte aanpak uit het POL2006 worden voor het Limburgs grondgebied twaalf perspectieven, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden onderscheiden.

Het tracé van de Rijksweg 74 loopt door een aantal perspectieven. Het bestaande wegdeel is aan te merken als perspectief 7, corridor, langs een internationaal verbindend wegennet. Waar de Rijksweg 74 zich afsplitst van de Rijksweg 73 loopt het tracé door perspectief 8 (Stedelijke ontwikkelingszone) door perspectief 2, (Provinciale Ontwikkelingszone Groen) en door perspectief 1, Ecologische hoofdstructuur. Het plangebied is geheel gelegen binnen de Grens Stedelijke Dynamiek. Hieronder zal worden ingegaan op het beleid voor deze perspectieven en voor de Grens Stedelijke Dynamiek.



Afbeelding 4: uitsnede POL2006 kaart 'Perspectieven' (actualisatie 2011).

- *Ecologische hoofdstructuur (EHS, P1)*: Centraal staat in dit perspectief het beschermen en realiseren van een samenhangende robuuste structuur van natuur- en bosgebieden en verbindingen daartussen. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het "nee, tenzij"-regime. Als dergelijke activiteiten toch toegestaan worden zal compensatie moeten plaatsvinden.
- *Provinciale ontwikkelingszone groen (POG, P2)*: Het beleid is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. De aanwezige waarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen op andere terreinen. Daar-

naast ligt de nadruk op het instandhouden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw.

- Perspectief 8, de stedelijke ontwikkelingszone, omvat landbouwgebieden tussen het bestaande stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek rondom iedere stadsregio. Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Als er nieuwe rode ontwikkelingen in stedelijke ontwikkelingszones nodig zijn, dan dienen deze bij voorkeur aansluitend aan de bestaande stedelijke bebouwing gerealiseerd te worden.
- Stadsregio's, worden begrensd door de 'grens Stedelijke Dynamiek'. Deze contour vormt de grens waarbinnen de bij de stadsregio behorende functies en ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijk samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen.

Ligging in de EHS

Het provinciaal beleid voor de EHS is gericht op het beschermen en realiseren van de samenhangende robuuste structuur van grotere natuur- en bosgebieden en verbindingen daartussen. Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkeling belemmeren geldt het 'nee, tenzij- regime'. Indien dergelijke activiteiten kunnen plaatsvinden moet compensatie plaatsvinden. Deze compensatie zal plaats moeten vinden in het kader van de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden.

De beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden is van toepassing nadat door onderzoek vooraf aan de ingreep is vastgesteld dat de wezenlijke kenmerken en waarden worden vernietigd en/of verstoord en/of versnipperd in een van de hierna te noemen gebiedscategorieën:

- EHS, voor de gehele EHS geldt het 'nee, tenzij' regime;
- bestaande en gerealiseerde bos-, natuur- en landschapswaarden in de POG; voor de gehele POG geldt de ontwikkelingsgerichte basisbescherming;
- bos, landschaps- en natuurelementen (o.a. houtwallen, poelen, solitaire bomen, waardevolle beplantingen) die in een vigerend bestemmingsplan reeds bescherming genieten of onder de werkingssfeer van de Boswet vallen;

Voor de EHS geldt het strengste afwegingskader. Vanuit het 'nee, tenzij' regime geldt dat voldaan moet worden aan alle drie volgende punten:

1. er is sprake van een groot openbaar belang;
2. er zijn redelijkerwijs geen alternatieven die minder schade toebrengen aan de natuur;

3. de verloren gegane natuurwaarden die niet kunnen worden voorkomen of gemitigeerd, dienen te worden gecompenseerd.

Op de mitigerende en compenserende maatregelen die zullen worden genomen in het kader van de aanleg van de Rijksweg 74 zal worden ingegaan in het onderzoekshoofdstuk (hoofdstuk 4). Hieruit blijkt dat de aantasting van de waarden in voldoende mate zullen worden gemitigeerd dan wel gecompenseerd.

Waardenkaarten POL2006

Groene waarden

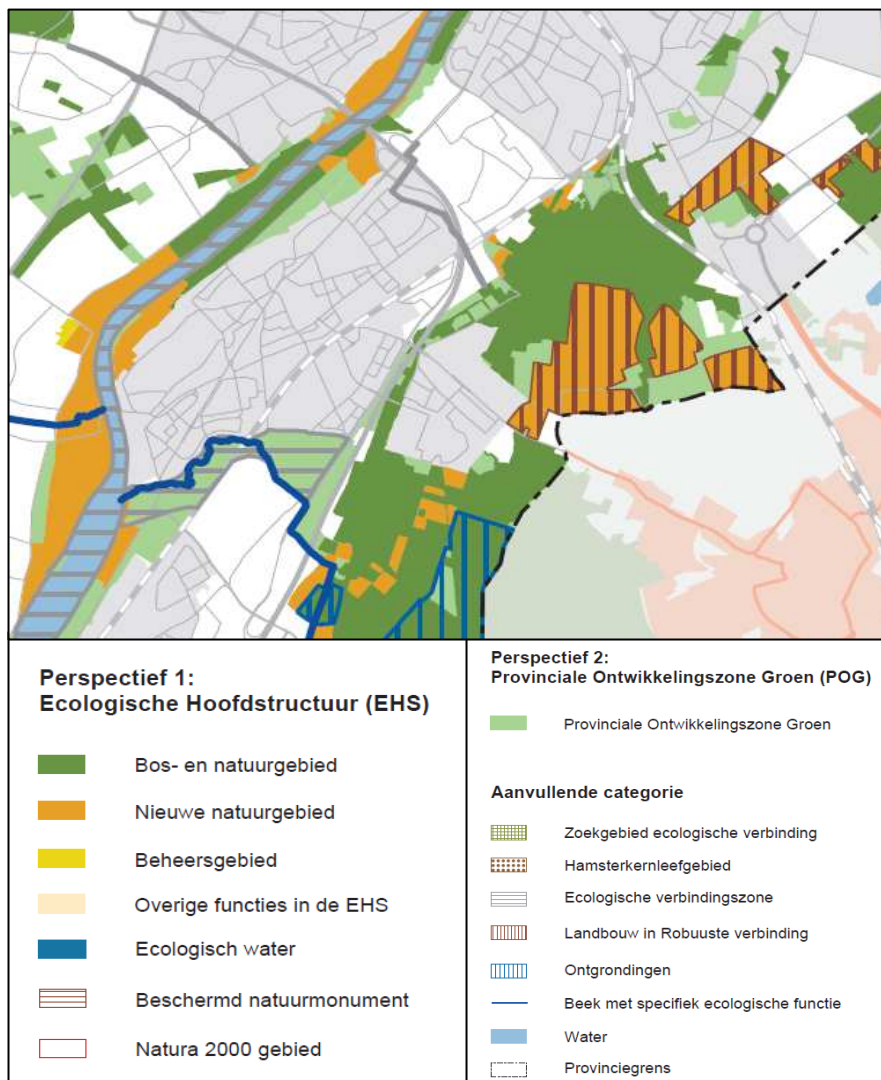
Volgens de POL-kaart 'Groene waarden' (actualisatie 2011) komt in het plangebied een aantal waardevolle groene elementen voor. Het gaat hierbij om de bestaande en nieuwe bos- en natuurgebieden en de landbouw in de Robuuste verbinding Schinveld – Mook. De natuurwaarden uit het plangebied liggen aan de zuidoostzijde van het plangebied. Bijzondere aandacht is vereist voor de (ontwikkeling van de) natuurwaarden in de Robuuste Verbinding Schinveld-Mook. In het onderzoekshoofdstuk (hoofdstuk 4) zal hier verder op worden ingegaan.

Blauwe waarden

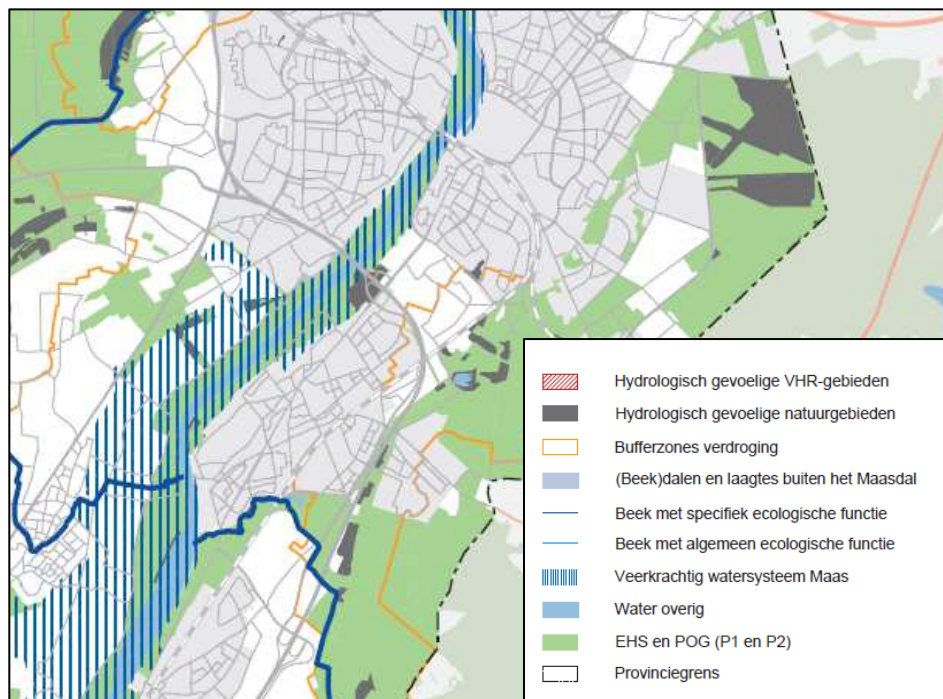
Uit de 'Blauwe waardenkaart' van het POL2006 (Actualisatie 2011) is af te lezen dat het plangebied voor een groot deel behoort tot een bufferzone verdroging. In en rondom de prioritaire en kansrijke verdroogde natuurgebieden ligt de nadruk op de uitvoering van hydrologische maatregelen en geldt regelgeving ten aanzien van grondwateronttrekkingen. Nabij het plangebied liggen enkele kleinere hydrologisch gevoelige natuurgebieden en de Jammerdaalse Heide. Hier ligt ook een zandafgraving met bijbehorend water. Hoewel deze op de onderstaande kaart niet zijn aangegeven, zijn in of nabij het plangebied de Wilderbeek en de Molenbeek gelegen. Dit zijn beken met een specifiek ecologische functie, waarvan de waarden dienen te worden behouden en ontwikkeld. In het onderzoekshoofdstuk (hoofdstuk 4) zal hier verder op worden ingegaan.

Kristallen waarden

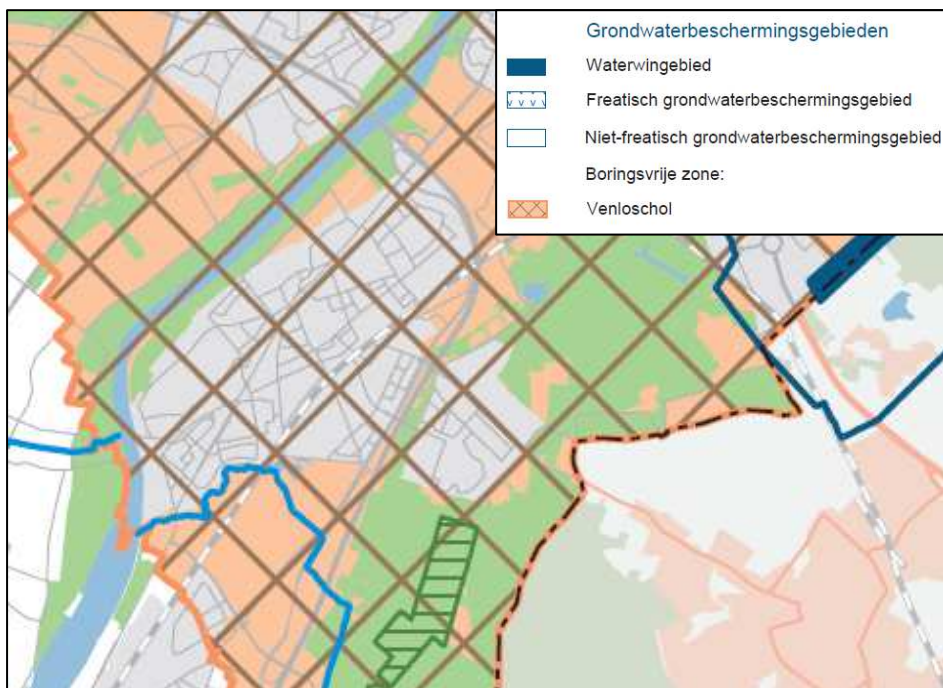
Blijkens de kaart 'Kristallen waarden' van het POL2006 (actualisatie 2011) komt in het plangebied alleen de boringsvrije zone de Venloschol voor. Voor dit gebied gelden beperkingen met betrekking tot de grondwaterwinning. De geologische bescherming van diepe grondwatervoorraden wordt geboden door van nature afschermende lagen (kleilagen) zo veel mogelijk in tact te laten. Ten behoeve van behoud van de geologische bescherming worden nieuwe diepe onttrekkingen in de Roerdalslenk en de Venloschol ten behoeve van beregening en geldt voor overige toepassingen in de Roerdalslenk en de Venloschol een vergunningplicht, waarbij als uitgangspunt geldt dat nieuwe diepe onttrekkingen niet worden vergund (Verordening Waterhuishouding Limburg 1997).



Afbeelding 5: uitsnede POL kaart 'Groene waarden' (Actualisatie 2011)



Afbeelding 6: uitsnede POL kaart 'Blauwe waarden' (Actualisatie 2011)



Afbeelding 7: uitsnede POL kaart 'Kristallen waarden' (Actualisatie 2011)

POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering (2010)

De POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering (VG en K) bevat een aantal beleidsaanpassingen dat zich concentreert rond drie nauw samenhangende thema's: verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering. Voor deze drie thema's wordt op onderdelen de formulering van het provinciaal belang aangescherpt. Dit is nodig om duidelijk te maken op welke wijze de provincie haar nieuwe bevoegdheden volgens de Wet ruimtelijke ordening zal inzetten.

De doelen van de POL-aanvulling zijn:

- Provinciale regie en sturing op woningvoorraadontwikkeling
- Provinciale regie en sturing op ontwikkeling werklocaties
- Selectieve provinciale sturing op verstedelijkingsprocessen
- Ruimte voor nieuwe clusters van bebouwing in landelijk gebied ('nee, tenzij')
- Het verbinden van nieuwbouw of uitleglocaties met revitalisering en/of herstructurering (woongebieden, werklocaties, glastuinbouw)
- Selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen
- Verankeren en overdragen van het Limburgs Kwaliteitsmenu.

Beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu (2010)

Het Limburg Kwaliteitsmenu is gebaseerd op het idee dat bebouwingsontwikkelingen in het buitengebied leiden tot verlies van omgevingskwaliteit en dat dit verlies op een kwalitatieve manier wordt gecompenseerd. De doelstelling is dan ook het combineren van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in Limburg. Op 12 januari 2010 hebben Gedeputeerde Staten de beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu vastgesteld.

In het Limburgs Kwaliteitsmenu zijn de bestaande provinciale instrumenten als VORM, Rood voor Groen, Ruimte voor Ruimte en BOM+, geïntegreerd en aangevuld met een aantal nieuwe instrumenten. Een belangrijke verandering hierbij is dat de verantwoordelijkheid en de uitvoering van het Kwaliteitsmenu waar mogelijk in handen van de gemeenten wordt gelegd.

De contouren blijven, ook met de introductie van het Limburgs Kwaliteitsmenu, van kracht. Binnen de grenzen van het stedelijk gebied is het Limburgs Kwaliteitsmenu van toepassing in de perspectieven P2 en P3.

Het kwaliteitsmenu is van toepassing op (niet onaanvaardbare) ontwikkelingen buiten de, rond de plattelandskernen getrokken, contour die middels een bestemmingsplanwijziging mogelijk worden gemaakt. Het kenmerkende voor de bedoelde ontwikkelingen is dat het (nieuwe) functies zijn die met bebouwing of verharding gepaard gaan en extra ruimtebeslag leggen op het buitengebied.

Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan Limburg

De provincie Limburg heeft in maart 2007 een Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan (PVVP) opgesteld. Het PVVP is een aanvulling op het POL. De hoofdfilosofie van het PVVP is het toewerken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven.

Om de mobiliteitsvraagstukken van het komende decennium aan te pakken handelt de provincie een drieslag:

- beschikbare mobiliteitsvoorzieningen allereerst optimaal benutten door een betere (technische) organisatie van het verkeer;
- zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzen;
- waar wordt voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, wordt ingezet op het bouwen van extra infrastructuur.

Alle drie de strategieën kunnen door maatwerk een gezamenlijke bijdrage leveren aan een betaalbare, slimme mobiliteit in en door Limburg.

Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economisch gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. De strategie is de verkeersafwikkelingskwaliteit te waarborgen vanuit een integrale netwerkstrategie en een multimodale benadering.

De netwerkvisie, die een integrale visie op hoofd- en regionaal verbindend wegennet in Limburg voor de komende jaren geeft, is in afstemming op het Rijksbeleid voor het hoofdwegennet ontwikkeld.

Door de realisatie van de Rijksweg 73-zuid en de Rijksweg 74 wordt de stadsregio Venlo niet langer ontsloten door een driesprong van hoofdwegen maar door een vijsprong. Bovendien ontstaat er een robuuster wegennet. De regio krijgt een aanmerkelijk groter internationaal achterland en de bereikbaarheid wordt vergroot. Dit is een gunstige conditie voor de uitbouw van de logistieke functie en de Greenport ontwikkelingen. Het gereedkomen van de Rijksweg 73-zuid leidt bovendien tot een duidelijke verbetering van de reistijden tussen de stadsregio's Nijmegen, Venlo, Roermond en het stedelijk netwerk Zuid-Limburg. De Rijksweg 74 zorgt als schakel tussen de A73 en de Duitse BAB61 voor een nieuwe internationale oost-west route.

3.4 Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015

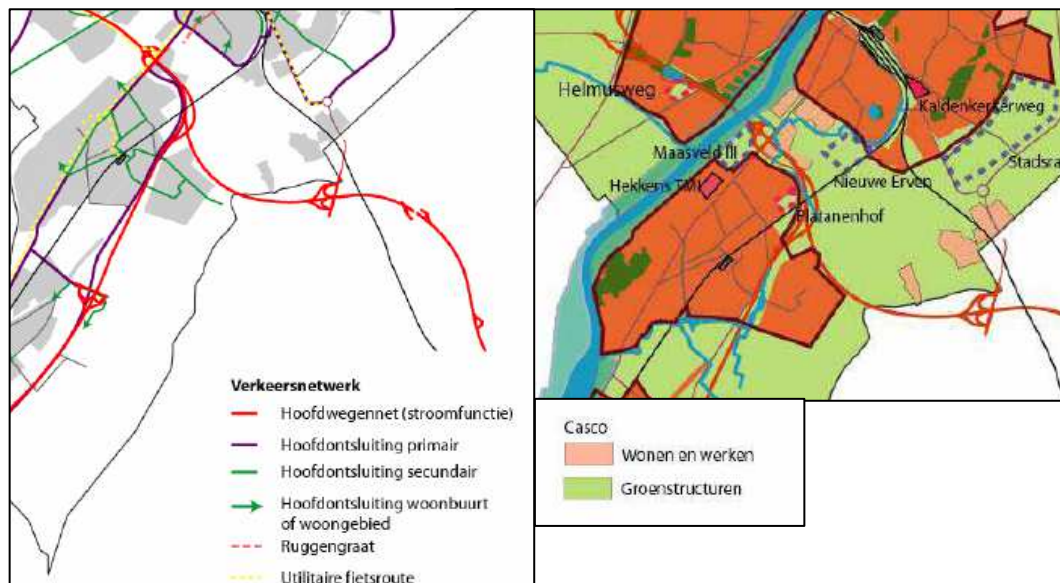
Door de gemeente Venlo is de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 opgesteld (vastgesteld 28 september 2005). Naar aanleiding van de Wet ruimtelijke ordening, welke per 1 juli 2008 in werking is getreden, heeft de gemeenteraad van Venlo op 25 maart 2009 de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 gewijzigd vastgesteld. De planperiode van de structuurvisie is hierbij niet gewijzigd en tevens zijn de wijzigingen beleidsneutraal.

De visie is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, op basis van een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal culturele waarden van de gemeente Venlo. De Structuurvisie is daarmee het functioneel en ruimtelijk toetsingskader voor het maken van keuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen in Venlo. De doelstellingen in de visie hebben betrekking op drie thema's, namelijk 'Centrumstad in een grenzenloze regio', 'Leefbare stad' en 'Stad in het Maasdal'. Om de gewenste doelstellingen te kunnen realiseren wordt in de Structuurvisie gekozen voor een structuurconcept dat uitgaat van het handhaven van de afzonderlijke woon- en werkkernen in een stedelijk netwerk, gescheiden door groene zones met een hoge ecologische en recreatieve waarde.

In de Ruimtelijke Structuurvisie wordt uitgebreid in gegaan op de wenselijkheid van de aanleg van de Rijksweg 74, en op de doelen waar de nieuwe rijksweg aan bijdraagt.

Kaart 'Verkeersnetwerk'

Op de kaart 'Verkeersnetwerk' is de Rijksweg 74 ingetekend als deel van het hoofdwegennet binnen de gemeente Venlo. De Rijksweg 74 completeert met de bestaande Rijksweg 73 en de Rijksweg 67 het hoofdwegennet in de vorm van een 'open' lus rondom Venlo. Via dit netwerk van snelwegen zal zowel het doorgaand verkeer als een deel van het stedelijk verkeer verwerkt worden. Na het gereedkomen van de Rijksweg 73-Zuid en Rijksweg 74 vervalt voor met name de Klagenfurtlaan de functie als doorgaande route voor (vracht)verkeer. Door de aanleg van de Rijksweg 74 wordt doorgaand verkeer 'om' Venlo heen geleid, wat de doorstroming ten goede komt. De bereikbaarheid vanuit de stad en regio verbetert door de aanleg van de Rijksweg 74.



Afbeelding 8 en 9: uitsneden kaartbeelden 'verkeersnetwerk' (links) en 'contouren' (rechts)

Strategische visie Venlo 2030

In maart 2010 heeft de gemeenteraad van Venlo de Strategische visie Venlo 2030 vastgesteld.

Deze visie vormt het kompas voor de koers die uitgezet wordt voor de middellange en lange termijn. Rode draad in de visie vormen vijf wensbeelden: aspecten die van strategisch belang zijn voor de toekomst en die richting geven aan de ontwikkeling van beleid en programma's. De vijf wensbeelden zijn de volgende:

- Stad van actieve mensen
- Innovatieve en excellente stad
- Venlo Internationaal
- Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart
- Veelzijdige stad in het groen

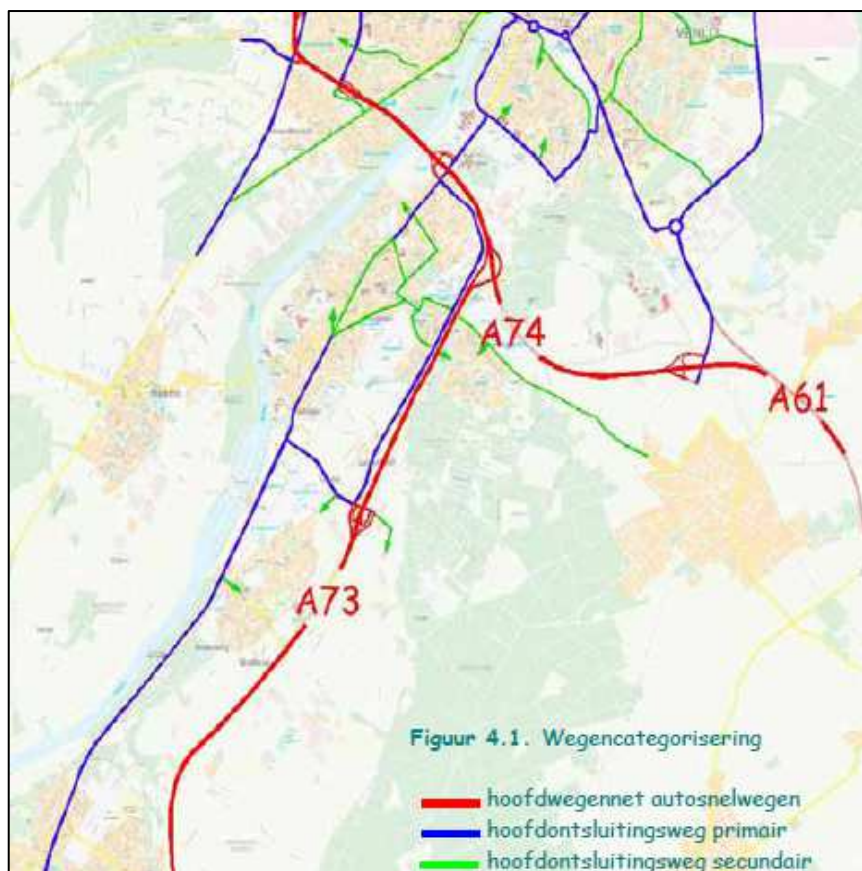
Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2005-2015

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 2005-2015, is door de gemeenteraad van Venlo vastgesteld in juli 2005. Het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan heeft als motto 'VENLO: leefbaar en bereikbaar' meegekregen en sluit daarmee aan op de beleidsrichting van de 'Visie Venlo 2030'.

Een van de doelen uit het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan is de *verbetering van de doorstroming* van het verkeer van en naar Venlo, door dat verkeer zo lang mogelijk gebruik te laten maken van de (nieuwe) autosnelwegen. Doorgaand verkeer, dat geen bestemming heeft in de stad, moet voorkomen worden op de hoofd-ontsluitingswegen. Verplaatsingen binnen de stadsdelen moeten afgewikkeld wor-

den op de hoofdontsluitingswegen. Verplaatsingen tussen de stadsdelen ten slotte moeten afgewikkeld worden op het hoofdwegennet. De wijken en buurten dienen gevrijwaard te worden van niet wijkgebonden verkeer. Een uitgebalanceerd wegennet is daarbij cruciaal. Dit moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het verkeer over de autosnelwegen en de hoofdontsluitingswegen.

Daarnaast dient het goederenvervoer verder te worden gefaciliteerd door de bereikbaarheid van de Trade Ports en de doorstroming op de autosnelwegen te verzekeren. Ook op termijn dient een goede kwaliteit van de doorstroming te worden behouden.



Afbeelding 10: uitsnede kaartbeeld Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan

4. ONDERZOEK

In dit bestemmingsplan worden de voor het bestemmingsplan van toepassing zijnde onderzoeksaspecten weergegeven. Voor de Rijksweg 74 is reeds een Tracébesluit genomen, dat per 27 april 2011 onherroepelijk is als gevolg van de uitspraak van de Raad van State. Voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het tracébesluit kunnen zienswijzen geen betrekking hebben op dat deel van het ontwerpplan. In het bestemmingsplan dienen de onderzoeksaspecten van het Tracébesluit wel te worden beschreven.

De opgenomen teksten in dit hoofdstuk zijn afkomstig uit de diverse, in het kader van het Tracébesluit uitgevoerde onderzoeken.

4.1 Geluid

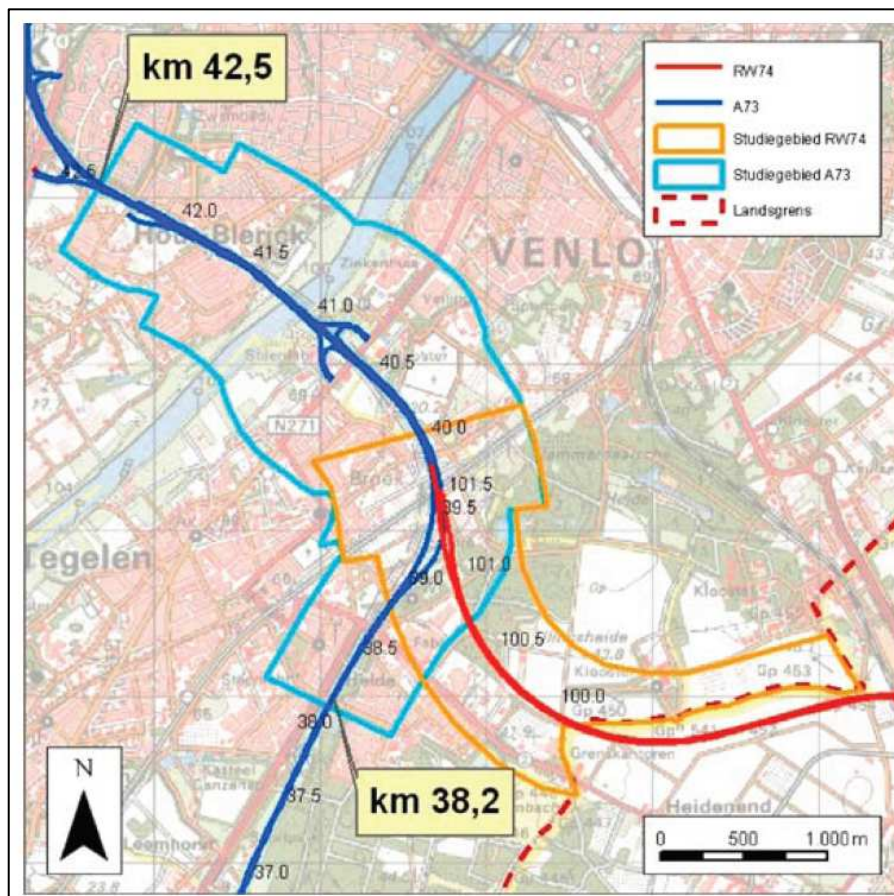
In het kader van het Tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het voor het bestemmingsplan relevante akoestisch onderzoek bestaat uit 3 deelrapporten.

4.1.1 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder geeft de ten hoogste toelaatbare waarden aan voor de door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting. Het gaat hier om de waarden op de gevel van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg, die binnen de zogenaamde geluidzone liggen. Deze geluidzone begrenst het studiegebied van het akoestische onderzoek. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en bedraagt voor dit project 400 dan wel 600 meter aan weerszijden van de rijkswegen. De omvang van het studiegebied wordt voor dit project bepaald door de volgende ontwikkelingen:

- aanleg Rijksweg 74;
- aanpassing van de Rijksweg 73;
- verhoging van de maximumsnelheden op de Rijksweg 73.

In afbeelding 11 is de ligging van het akoestisch studiegebied weergegeven.



Afbeelding 11: ligging akoestisch studiegebied.

4.1.2 Geluidsreducerende maatregelen

Maatregelen aan de bron

Op de Rijksweg 73 is tweelaags ZOAB in de huidige en toekomstige situatie aanwezig op alle hoofdrijbanen binnen het studiegebied van het akoestische onderzoek. Conform het standpunt zal op de gehele Rijksweg 74 tweelaags ZOAB worden toegepast, dan wel een materiaal dat tenminste dezelfde geluidsreducerende kwaliteiten heeft.

Schermen

Op basis van het onderzoek worden geluidsmaatregelen gerealiseerd om de toekomstige geluidsbelasting van deze geluidsgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk terug te brengen tot de geldende grenswaarde. Op een aantal locaties is het doelmatig en kosteneffectief om schermen te plaatsen of te verplaatsen. In hoofdstuk 5 en in bijlage 1 wordt ingegaan op de geluidsschermen die zullen worden geplaatst langs de Rijksweg 74 en de bestaande delen van de Rijksweg 73.

4.1.3 Vastgestelde hogere waarden

Na het treffen van de maatregelen zoals die hiervoor zijn opgesomd, blijft er bij 46 van de 57 geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Voor deze 46 geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen is in het kader van het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld.

Na het treffen van de geluidsreducerende maatregelen, blijft er bij de Rijksweg 73 van de 2213 geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen bij 851 bestemmingen of gebouwen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Voor deze 851 geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen is in het kader van het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld. Alle overschrijdingen van de grenswaarden met meer dan de wettelijk toegestane 5 dB zijn teruggebracht tot onder de 5 dB.

Vanwege de aanpassing van Rijksweg 73 en de aanleg van Rijksweg 74 zijn bij het nemen van het Trajectbesluit voor 897 geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen hogere waarden vastgesteld. Voor deze geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen is ook berekend wat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de Rijksweg 73, Rijksweg 74 en andere gezoneerde bronnen zal zijn. Deze gecumuleerde geluidsbelastingen geven geen aanleiding tot het plaatsen van extra geluidsbeperkende maatregelen aan de Rijksweg 73 en Rijksweg 74.

4.1.4 Binnenwaarden

De Wet geluidhinder stelt in art. 111a tevens grenswaarden aan de geluidsbelasting in geluidsgevoelige vertrekken van geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, moet een gevelgeluidweringsonderzoek worden uitgevoerd bij alle geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor in het Tracébesluit een hogere waarde is vastgesteld. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de grenswaarde voor het geluidniveau in de gebouwen in de toekomstige situatie wordt overschreden, zullen zodanige voorzieningen aan de gevel moeten worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan. De kosten van deze voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer, het Rijk. Burgemeester en wethouders van de gemeente Venlo, zijn formeel verantwoordelijk voor het treffen van de gevelgeluidwerende maatregelen.

Het onderzoek naar de geluidwering van de gevels wordt momenteel (2011) uitgevoerd. Naar verwachting is voor circa 600 woningen de bestaande geluidwering voldoende. Voor de overige woningen worden aanvullende maatregelen aan de gevel voorgesteld om te voldoen aan het wettelijke binnenniveau. Het binnenniveau is vermeld op de lijst met vastgestelde hogere waarden.

4.1.5 Bovenwettelijke maatregelen

Op initiatief van de provincie Limburg en de gemeente Venlo is bekeken of er aanvullend op de maatregelen uit het Tracébesluit extra mitigerende, akoestische maat-

regelen in het effect- en plangebied genomen kunnen worden. De gemeente Venlo wil dat met deze bovenwettelijke maatregelen de geluidbelasting op tuinniveau bij de woningen niet boven de 48 dB uit komt. Dit geldt voor alle woningen, ook de woningen waarvoor geen hogere waarde dient te worden vastgesteld.

Op 3 juni 2010 is tussen het Ministerie en het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg een convenant gesloten met onder andere een pakket van aanvullende mitigerende voorzieningen in het effect- en plangebied van de Rijksweg 74. Het maatregelenpakket omvat 15 - 20 miljoen euro aan extra mitigerende voorzieningen. De gemeente Venlo draagt zorg voor de planning en realisatie van de aanvullende mitigerende voorzieningen.

De gemeente streeft ernaar om de geluidsbelasting op tuinniveau vanwege de aanleg van RW74 en de aanpassing van RW73 te beperken tot 48 dB. Op basis van een afweging van kosten en effectiviteit zijn in het plangebied van dit bestemmingsplan een drietal locaties geselecteerd waar de schermen uit het Tracébesluit verder worden verhoogd in het kader van deze doelstelling.

Van	Tot	Positie tov RW 73	Extra maatregel
Baarlosestraat	Zuiderbrug	Zuidwest	TB scherm ophogen met 1 meter
Begin afrit no 15.	Einde afrit ter hoogte van viaduct Shake-spearelaan	Noordoost	TB scherm ophogen met 3 meter
Viaduct Baarlosestraat-	Rw73 tot km 42	Noordoost	TB scherm ophogen met 3 meter

Tabel 2. Bovenwettelijke maatregelen

De akoestische consequenties van het uitvoeren van de bovenwettelijke maatregelen zijn uitgewerkt in een nadere akoestische onderbouwing³. In het rapport wordt geconcludeerd dat de voorgestelde bovenwettelijke maatregelen effectief zijn. De geluidbelasting op tuinniveau in de dichter bebouwde gebieden van het wettelijk onderzoeksgebied waar bovenwettelijke maatregelen effectief zijn, is overal afgenomen. De doelstelling van de gemeente om de geluidbelasting van maximaal 48 dB op tuinniveau te realiseren bij woningen wordt met de bovenwettelijke maatregelen niet overal gehaald. De gemeente Venlo is opdrachtgever voor het uitvoeren van de bovenwettelijke maatregelen

³ Oranjewoud bv, Geluidonderzoek Actualisatie bestemmingsplan(nen) n.a.v. bovenwettelijke maatregelen rijksweg A73 en rijksweg 74 Venlo, 27 april 2012.

4.1.6 Natuur- en stiltegebieden

Voor de in het plangebied gelegen compensatieplichtige natuurgebieden is de verstoring van broedvogelterritoria bepaald. Dit resulteert in een compensatieverplichting van 11,41 Ha. Vanwege de aanleg van de Rijksweg 74 is nagegaan of er sprake is van een overschrijding van 40 dB(A) (24 uurgemiddelde) op de grens van het stiltegebied. Deze grenswaarde wordt vanwege de realisatie van de Rijksweg 74 niet overschreden.

4.1.7 Conclusie

Als gevolg van de aanleg van de Rijksweg 74 zal de geluidbelasting op omliggende woningen toenemen. Om de geluidbelasting te beperken zal dubbellaags ZOAB of akoestisch vergelijkbaar asfalt worden gebruikt, en er zullen schermen worden geplaatst of verhoogd, daar waar dat doelmatig en / of wettelijk noodzakelijk is. Ook worden door het College van Burgemeester en wethouders enkele maatregelen uitgevoerd die niet wettelijk verplicht zijn, maar die wel leiden tot een beter woon- en leefklimaat voor omliggende woningen. Dit neemt niet weg dat voor een aantal woningen de geluidbelasting zal stijgen. Dit blijft echter binnen de wettelijke normen. Er dient voor deze woningen wel een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Dit is reeds gedaan in het kader van het Tracébesluit. Tot slot zal worden onderzocht of de binnenwaarden in de woningen van aanvaardbaar niveau zijn. Daar waar noodzakelijk zullen maatregelen worden genomen aan de woning om de geluidbelasting binnen terug te dringen tot een goed woon- en leefklimaat. Hiermee is de aanleg van de Rijksweg 74 niet bezwaarlijk in de zin van de Wet geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek in het studiegebied van de Rijksweg 74 zijn conform de Wet geluidhinder de potentiële bouwlocaties meegenomen.

Tevens wordt vermeld dat binnen het plangebied geen inrichtingen (meer) liggen die in het kader van industrielawaai van belang zijn.

4.2 Luchtkwaliteit

Op grond van art. 5.16 eerste lid, onder d, juncto tweede lid, onder d van de Wet milieubeheer kan een Tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat Tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van art. 5.12, eerste lid, of art. 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor de regio waarbinnen dit project valt, heeft de Europese Commissie op basis van het ontwerp NSL op 7 april 2009 aan Nederland uitstel verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is vervol-

gens door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het project 'Rijksweg 74 Venlo' is opgenomen in het NSL. Met het vaststellen van het Tracébesluit kan het project wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit worden gerealiseerd op de grondslag van art.5.16, eerste lid onder d, juncto tweede onder d van de Wet milieubeheer, zijnde een project dat past binnen het NSL.

Met behulp van de monitoringstool (het NSL rekeninstrument) zijn de gevolgen van de aanleg van de Rijksweg 74 voor de luchtkwaliteit berekend. De berekening is uitgevoerd voor de projectsituatie in de NSL zichtjaren 2015 en 2020. In deze analyse werden voor 2015 en 2020 geen overschrijdingen van de normen (PM_{10} en NO_2) berekend.

Met de jaarlijkse NSL monitoring zullen de feitelijke ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersaantallen en de luchtkwaliteit worden gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat ergens sprake is van een situatie waarbij grenswaarden worden overschreden, worden vanuit het NSL extra maatregelen genomen om deze overschrijding te voorkomen, dan wel alsnog ongedaan te maken. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 wordt voldaan.

4.3 Natuur- en landschapswaarden

4.3.1 Ecologische Hoofdstructuur

In de Nota Ruimte is een nationaal netwerk van waardevolle kerngebieden, ecologische verbindingen en natuurontwikkelingsgebieden opgenomen, die dienen te worden beschermd, de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) uit 2006 en voor het laatst geactualiseerd in 2011 worden gebieden begrensd in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor zover deze gebieden niet op elkaar aansluiten wordt voorzien in ecologische verbindingzones of de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Op het beleid voor de EHS en de POG is reeds in gegaan in hoofdstuk 3.

De belangrijkste EHS gebieden in en rond het plangebied zijn: de Groote heide/Venloerheide, de Jammerdaalse heide, de uiterwaarden van de Maas en de Holtmühle. De effecten op de EHS zijn uitgewerkt in het natuurcompensatieplan. Zie hiervoor verderop in deze paragraaf. Het natuurcompensatieplan maakt deel uit van het Tracébesluit.

4.3.2 Natuurbeschermingswet 1998

De aanleg en het gebruik van de Rijksweg 74 zal leiden tot veranderingen in het verkeerspatroon in Zuidoost Nederland: ook op de Rijkswegen 2, 67 en 73 veranderen de verkeersintensiteiten. De invloedssfeer van de Rijksweg 74 reikt daarmee verder dan de directe omgeving van Venlo. In het geval van rijkswegen met een verkeerstoename, respectievelijk delen van de Rijksweg 67 en de Rijksweg 73, zal in het bijzonder sprake zijn van een toename van geluid en uitstoot van stikstof.

De toename van uitstoot van stikstof en geluid op die wegen kan mogelijk leiden tot negatieve effecten op natuurgebieden in de directe omgeving van deze wegen.

4.3.3 Natura 2000

Binnen de directe en indirecte invloedssfeer van de Rijksweg 74 liggen verschillende natuurgebieden die deel uitmaken van Natura 2000, waaronder ook een drietal gebieden in Duitsland. Natura 2000 betreft het Europees netwerk van beschermde natuurgebieden ter uitvoering van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. In Nederland is het regime voor bescherming van Natura 2000-gebieden omgezet in de Natuurbeschermingswet 1998. Op grond daarvan zijn of worden de relevante gebieden door het ministerie van LNV als Vogelrichtlijngebied, dan wel Habitatrichtlijngebied aangewezen. De gebieden in Duitsland zijn op grond van de aldaar van toepassing zijnde regelgeving aangewezen.

De betrokken Natura2000 gebieden zijn de volgende gebieden:

- Leenderbos, Groote heide en De Plateaux;
- Strabrechtse Heide en Beuven;
- Deurnsche Peel en Mariapeel;
- Boschhuizerbergen;
- Duitse gebieden: Krickenbecker Seen - Kleiner De Witt-See, Wälder und Heiden bei Brüggem-Bracht, Schalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg.

Voor de beoordeling van de negatieve effecten op de Nederlandse Natura2000 gebieden is per gebied een passende beoordeling uitgevoerd. Voor de beoordeling van de effecten op de Duitse Natura2000 gebieden is aangesloten bij de Duitse toetsingscriteria.

Op grond van de beoordeling van de negatieve effecten tengevolge van toename aan het verkeer door openstelling van de RW 74 is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van de Nederlandse alsmede Duitse Natura 2000 gebieden niet zullen worden aangetast. Om dit te verzekeren zijn voor het aspect stikstof voor 3 Natura 2000 gebieden maatregelen in artikel 9, lid 12 van het Tracébesluit vastgelegd.

4.3.4 Natuurmonumenten

Binnen de invloedssfeer van de Rijksweg 74 en binnen de grenzen van een aantal Natura 2000-gebieden bevindt zich daarnaast (voormalige) Beschermde Natuurmo-

numenten. Voor deze natuurgebieden geldt een nationaal regime dat tevens is opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998.

Met inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet (31 maart 2010) kan toetsing aan de voor de Rijksweg 74 relevante Beschermde Natuurmonumenten achterwege blijven. Op grond van de Tracéwet is er geen sprake van externe werking. In verband met de kans op effecten op een aantal Natura 2000-gebieden is het project Rijksweg 74 getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 in samenhang met de Tracéwet.

Voor zover binnen de Natura 2000 gebieden sprake is van een (voormalig) Beschermde Natuurmonument kan toetsing op grond van de Tracéwet achterwege blijven. De reeds uitgevoerde toetsingen hebben bovendien uitgewezen dat geen sprake is van effecten die schadelijk kunnen zijn voor de beschermde waarden.

4.3.5 Natuurcompensatieplan

In het kader van artikel 15 van de Tracéwet dienen de effecten op de beschermde soorten en gebieden gemitigeerd en/of gecompenseerd te worden. In het natuurcompensatieplan, dat deel uitmaakt van het Tracébesluit, is vanwege de vernietiging, (tijdelijke) verstoring en versnippering van soorten en/of gebieden een voorstel uitgewerkt voor een aantal mitigerende en compenserende maatregelen. Dit plan bevat maatregelen voor mitigatie en kwalitatieve compensatie, die behalve de soort (in het kader van de Flora en faunawet) tevens de beschermde habitattypen (in het kader van de EHS) versterken.

Het plan geeft inzicht in de effecten van de aanleg van de Rijksweg 74 op de natuurlijke (leef)omgeving. Niet te vermijden en te verzachten nadelige effecten als gevolg van vernietiging, versnippering en verstoring moeten worden gecompenseerd conform de vigerende natuurwetgeving.

Vermijding

Vermijding of het voorkomen van negatieve effecten, is op diverse niveaus aan de orde. In de Trajectnota/MER is reeds gewerkt met 'conflictarme corridors' om gebieden met zeer hoge natuurwaarden te ontzien. Uiteindelijk is een keuze gemaakt voor het plateau-alternatief. Waardevolle gebieden, zoals het noordelijk deel van de Jammerdaalsche heide en de Groote Heide, worden daardoor ontzien.

Mitigatie

Door aanleg van de Rijksweg 74 ontstaan barrières voor de fauna. Verspreiding en uitwisseling worden hierdoor sterk belemmerd, wat een nadelig effect kan hebben op de instandhouding van populaties. Door mitigatie wordt de barrièrewerking van de weg (gedeeltelijk) opgeheven en worden negatieve effecten verzacht. Niet te mitigeren effecten worden gecompenseerd. In de tabel op de volgende pagina zijn de mitigerende maatregelen weergegeven.

Compensatie

Resterende schade voor de natuur als gevolg van de ingreep wordt gecompenseerd. Nadelige effecten bestaan uit vernietiging, versnippering en verstoring. Voor de vereiste compensatie wordt onderscheid gemaakt in deze effecten, evenals compensatie voor beschermde soorten (in het kader van de Flora- en faunawet) en gebieden (Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelingszone Groen).

Voorziening	Locatie	Doelsoort	Wettelijk kader
Ecoduct Wambach	Over RW74	Edelhert, kleinwild, das, vleermuizen, amfibieën en reptielen	FFwet en EHS
Kunstwerk steilrand	Onder RW74	Vleermuizen, das, kleine zoogdieren en marterachtigen, amfibieën en reptielen	FFwet
Hopover fietsbrug Egypte	Over RW74	Vleermuizen	FFwet
Vier duikers met droge loopstrook	Onder Geldersebaan/ Pastoor Lemmensstraat (1x), Broekweg (1x) en fietspad gemeentewerf (2x)	Amfibieën, kleine zoogdieren en marterachtigen, watervleermuis	FFwet en EHS
Vijf roostertunnels	Onder Geldersebaan /Pastoor Lemmensstraat (1x), fietspad gemeentewerf (2x) en de weg Ulingsheide nabij ecoduct Wambach (2x)	Amfibieën	FFwet en EHS
Ecoduiker	Onder spoorlijn	Vissen, amfibieën, kleine zoogdieren en marterachtigen, watervleermuis	FFwet en EHS
Faunatunnel	Onder Broekweg	Amfibieën, kleine zoogdieren en marterachtigen.	FFwet en EHS
Parallel verbinding	Weerszijden RW74	vleermuizen	FFwet
Optimalisatie bestaande passages	locatie	doelsoorten	Wettelijk kader
Viaduct Venloseweg	Onder RW74	Vleermuizen	FFwet
Hopover Hulsterweg	Onder RW74	Vleermuizen	FFwet
Viaduct spoor/broekweg	Onder RW74	Vleermuizen	FFwet
Fietstunnel Geldersebaan	Onder RW74	Vleermuizen	FFwet

Tabel 3. Mitigerende maatregelen.

Compensatie beschermde soorten

Door aanleg van de Rijksweg 74 is sprake van vernietiging, versnippering en verstoring van leefgebieden van beschermde soorten. Deze nadelige effecten dienen voor een aantal soorten gecompenseerd te worden conform de Flora- en faunawet.

De schade aan leefgebieden van beschermde soorten door de vernietiging van de groeiplaatsen van beschermde flora (0,35 ha) en vernietiging van vaste rust of ver-

blijfplaats van vogels (1,58 ha) en de verstoring van de broedvogelterritoria (11,41 ha) moet worden gecompenseerd. De totale compensatie voor de schade aan leefgebieden van beschermde soorten bedraagt 13,34 ha, waarvan 11,24 ha gelegen binnen de EHS en 0,4 ha in de POG.

Compensatie beschermde gebieden

Door aanleg van de Rijksweg 74 is sprake van vernietiging, versnippering en verstoring in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Aantasting van natuurwaarden in de EHS en de POG wordt gecompenseerd conform de provinciale Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden. Binnen de EHS wordt 5,74 ha vernietigd en 3,7 ha versnipperd, daarnaast is over een oppervlak van 31,55 ha sprake van geluidsverstoring. In de POG wordt 3,84 ha bestaande natuurwaarden vernietigd en 0,21 ha versnipperd. In de POG is tevens sprake van verstoring, hiervoor vindt echter geen compensatie plaats, conform de provinciale Beleidsregel 'mitigatie en compensatie natuurwaarden'.

Vernietigde en versnipperde natuurwaarden worden volledig gecompenseerd. De compensatie voor geluidsverstoring in de EHS is afhankelijk van de mate van geluidsbelasting en betreft 20% of 50% van het verstoorde oppervlak. Daarnaast geldt een toeslag wanneer sprake is van aantasting waarbij het nettoverlies van natuurwaarden moeilijk of slechts na zeer lange ontwikkelingstijd te realiseren.

Nadelige effecten op leefgebieden van beschermde soorten in de EHS, wordt gecompenseerd in het kader van de Flora- en faunawet. Deze compensatie dient verrekend te worden met de compensatie voor de EHS.

Daarnaast geldt voor enkele gronden in de POG (akkers en voormalige sportvelden) een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. In het geval van nadelige effecten is compensatie niet aan de orde, wel dient een voorstel gedaan te worden om natuur- en landschapswaarden in de POG te versterken.

De totale compensatie voor schade aan natuurwaarden door de aanleg van de Rijksweg 74 in de EHS bedraagt 12,36 ha en voor de POG is dit 4,64 ha. Voor een overzicht van de ligging van de compensatiepercelen, zie de afbeeldingen op de vorige pagina.

Totale compensatie

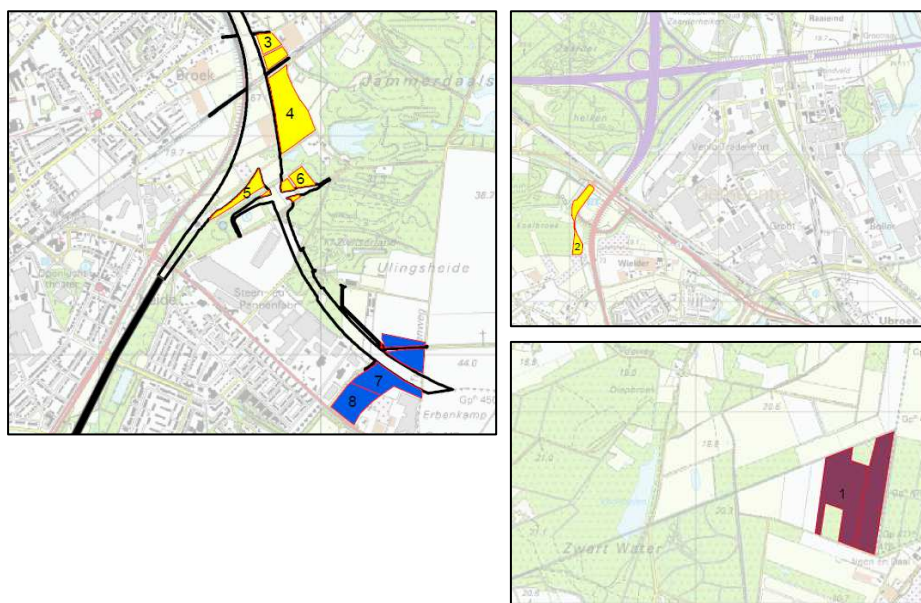
De totale compensatie voor vernietiging, versnippering en verstoring van beschermde natuurwaarden door aanleg van de Rijksweg 74 (inclusief de verbindingsweg Rijksweg 73) bedraagt 30,34 ha na aftrek van dubbeltellingen.

Realisatie en zoekgebieden compensatie

De locaties waar natuurcompensatie gerealiseerd is, of wordt, en die binnen de grens van het Tracébesluit vallen, (Egypte, Broekweg, Julianastraat, Uhlingsheide en

gedeelte Kaldenkerkerweg), zijn meegenomen in het bestemmingsplan Rijksweg 74. Deze hebben in dit bestemmingsplan een Bos- Water- of Natuurbestemming gekregen. Het compensatieperceel Kaldenkerkerweg valt voor een gedeelte buiten de grens van het Tracébesluit. Omdat het perceel inmiddels is verworven, is het perceel opgenomen in het bestemmingsplan voor de Rijksweg 74.

In de onderstaande afbeeldingen wordt weergegeven waar de compensatiepercelen zijn gesitueerd. De percelen 3 tot en met 8 zijn in het plangebied gelegen en hebben met uitzondering van perceel 6 een natuurbestemming gekregen. Perceel 6 heeft een Bosbestemming gekregen. De compensatiepercelen Zwartewater (perceel 1) en Koelbroek (perceel 2) liggen in respectievelijk bestemmingsplan Buitengebied en Stadsdeel Blerick. Beide percelen hebben in deze bestemmingsplannen een natuurbestemming.



Afbeelding 12, 13 en 14, ligging compensatiepercelen

De gronden nabij Zwartewater zijn inmiddels ingericht en overgedragen aan het Limburgs Landschap. De inrichting en het beheer van de compensatiegronden is gericht op het ontwikkelen van loofbos, landschapselementen, halfnatuurlijk (schraal)grasland, beek en oevers, verlandingszone⁴ en open water. Ter hoogte van Ulingsheide en de Kaldenkerkerweg dienen de gronden ter geleiding naar het toekomstige ecoduct Wambach en ter verbinding met de natuurgebieden ten zuiden van het ecoduct. De resterende hoeveelheid compensatie die nog ingevuld moet worden, bestaat uit compensatie voor beschermde soorten. Hiervoor is het zoekgebied de Jammerdaalscheheide aangewezen. Deze gronden zullen voor de opening

⁴ gebied waar water via natuurlijke processen (opslibbing en ophoping van organisch materiaal) wordt omgezet in land.

van de Rijksweg verworven zijn. Het nog in te vullen compensatiedeel bedraagt 0,52 ha.

4.4 Flora en fauna

Gebiedsbescherming

De bescherming van natuur laat zich opsplitsen in soortenbescherming en gebiedsbescherming. De bescherming van soorten is geregeld in de Flora- en faunawet. De bescherming van gebieden is in Nederland op twee niveaus geregeld. De bescherming van beschermde natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden door de Natuurbeschermingswet 1998 en de veiligstelling van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de Nota Ruimte, de structuurvisies en bestemmingsplannen. Hiernaast speelt ook nog de bescherming van bosopstanden in het kader van de Boswet. De effecten, mitigerende- en compenserende maatregelen voor natuur die voortvloeien uit de Flora- en faunawet en de EHS zijn uitgewerkt in het natuurcompensatieplan dat deel uitmaakt van het Tracébesluit en dat is toegelicht in paragraaf 4.3.

Soortenbescherming: Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van dier- en plantensoorten. Het uitgangspunt hierbij is dat bij werkzaamheden de duurzame instandhouding van een beschermde soort niet in het geding komt. Hierbij wordt gesteld dat er geen schade aan beschermde planten of dieren mag worden toegebracht, tenzij er een vrijstelling geldt of dit uitdrukkelijk is toegestaan door een ontheffing.

Conform de Flora- en faunawet is, aanvullend op de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van de TN/MER, in 2003/2004 en 2008/2009 veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van bedreigde en beschermde plant- en diersoorten⁵. Uit deze onderzoeken is gebleken dat langs het gehele tracé beschermde diersoorten voorkomen.

Ondanks een zorgvuldige werkwijze in combinatie met de beste perioden van uitvoeringen en het treffen van mitigerende maatregelen, zal er ruimtebeslag, versnippering en/of verstoring optreden in het leefgebied/territorium van beschermde soorten. Beschermde soorten ondervinden nadelige effecten als gevolg van de werkzaamheden en ingebruikname van de Rijksweg 74.

Derhalve is voor de start van de werkzaamheden een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en fauna noodzakelijk. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is ontheffing van de Flora en Faunawet aangevraagd en verkregen. Deze ontheffing maakt deel uit van het Tracébesluit.

⁵ Zie toelichting Tracébesluit Rijksweg 74, p44

De effecten op de beschermde soorten dienen te worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. De effecten en de mitigerende en compenserende maatregelen die hieruit voortkomen zijn opgenomen in het natuurcompensatieplan. Zie ook paragraaf 4.3.

Voor meer informatie over het natuurcompensatieplan en de ligging van de compensatiepercelen, zie paragraaf 4.3.5.

4.5 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen⁶ (deze wordt op termijn vervangen door het 'Besluit transportroutes externe veiligheid'), vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt sinds jaar en dag plaats via het spoor, over de weg en het water. Knelpunt hierbij is dat er geen plafond bestaat voor de omvang en samenstelling van dit vervoer. Theoretisch kan het vervoer ongelimiteerd toenemen, met dan eveneens ongelimiteerde gevolgen voor de ruimtelijke ordening. De overheid is voornemens een zogeheten Basisnet vast te stellen met routes die worden aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het beleid achter het landelijke Basisnet is dat een plafond vastgesteld wordt voor dit vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld. Het Basisnet voor weg is definitief aangeboden in de kamer en daarom deels gepubliceerd in de Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen. De wetgeving rond het Basisnet treedt naar verwachting in 2012 in werking. Het besluit tot wijziging van de circulaire risicovol transport van gevaarlijke stoffen is reeds van kracht.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoor-

⁶ Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi. Op 1 augustus 2008 is het besluit tot wijziging en verlenging van de Circulaire RNVGS in werking getreden.

lijn etc.), waarbij de 10^6 contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

In het Bevi is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Er is sprake van een groepsrisico zodra het plan in het invloedsgebied⁷ ligt van een risicovolle activiteit. Vanuit de circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt deze verantwoordingsplicht alleen bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde of bij een toename van het groepsrisico. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren die bijdragen aan de hoogte van het groepsrisico (waaronder zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid) zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Een belangrijk onderdeel van de verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan of wanneer als gevolg van een ontwikkeling risico's kunnen ontstaan voor omliggende kwetsbare objecten. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants⁸ en musea.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het Tracébesluit is een onderzoek uitgevoerd inzake externe veiligheid. Dit onderzoek maakt deel uit van het Tracébesluit.

Resultaten vervoer gevaarlijke stoffen Rijksweg 73/ Rijksweg 74

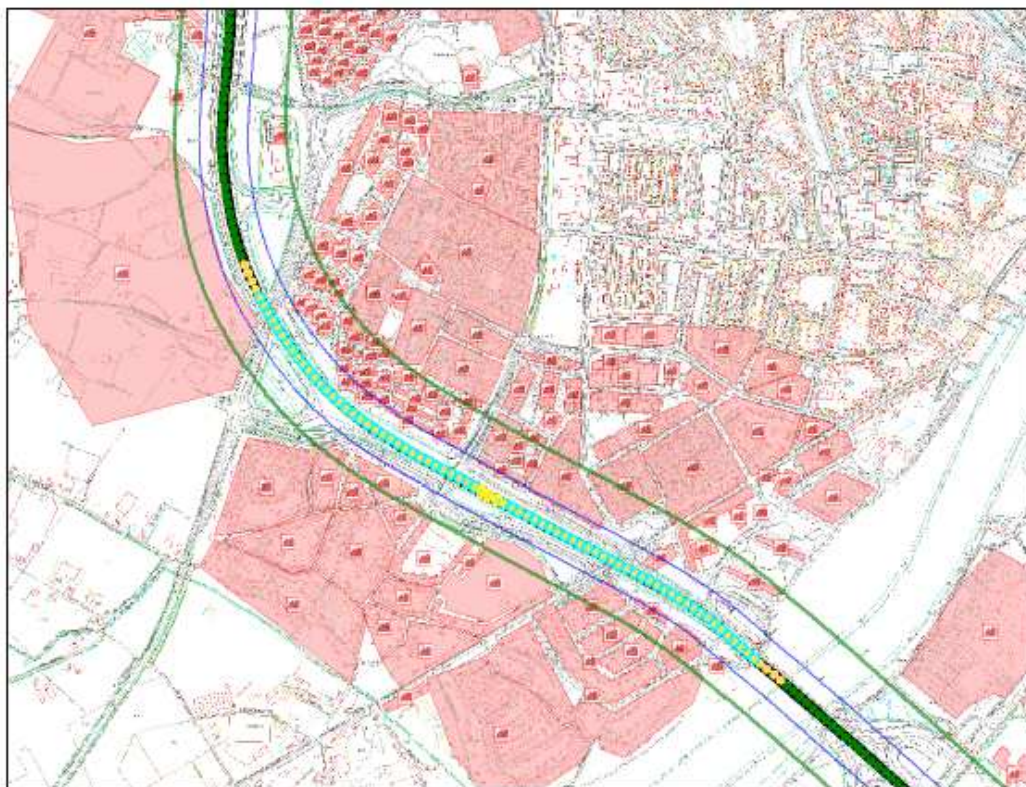
⁷ **Invloedsgebied:**

Bevi: gebied waarin volgens bij regeling van Onze Minister gestelde regels personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

cRNVGS: dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.

⁸ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen

Uit de berekeningen blijkt dat aan de normen voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Verder blijkt dat geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig is. Ten aanzien van het groepsrisico wordt nergens de oriëntatiewaarde overschreden.



Afbeelding 15: plaats van het hoogste groepsrisico (geel: hoogste groepsrisico, blauw: kilometer met hoogste groepsrisico, groen: laag groepsrisico).

Rijksweg 73, ten zuiden van Rijksweg 74 inclusief tunnelbak

Uit de berekeningen blijkt dat aan de normen voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Verder blijkt dat geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig is. Na de realisatie van de Rijksweg 74 is zelfs sprake van een afname van het groepsrisico bij het begin van de tunnelbak van de Rijksweg 73, ter hoogte van de Kaldenkerkerweg. Deze afname wordt veroorzaakt door het openstellen van de Rijksweg 74. Hierdoor zal een deel van het verkeer over de Rijksweg 74 worden afgewikkeld en niet, zoals in de huidige situatie, langs Tegelen over de Rijksweg 73 rijden.

BRZO bedrijven

Naast het onderzoek naar de externe veiligheid ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen is nagegaan of er Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO)-bedrijven in de nabijheid van de Rijksweg 74 aanwezig zijn. Dit is niet het geval.

Mochten er zich in de toekomst BRZO-bedrijven in de nabije omgeving zich gaan vestigen dan moeten die voldoen aan de geldende wet- en regelgeving.



Afbeelding 16: plaats van het hoogste groepsrisico rond de tunnelbak (geel: hoogste groepsrisico, blauw: kilometer met hoogste groepsrisico, groen: laag groepsrisico).

Verantwoordingsplicht

Ten aanzien van het groepsrisico dient bij een vervoersbesluit de verantwoordingsplicht te worden ingevuld. Als eerste stap hierbij moet het groepsrisico voor de huidige en nieuwe situatie worden berekend. Als het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of als het groepsrisico ten gevolge van de ingreep toeneemt, worden maatregelen voorgesteld die kunnen worden genomen. Uit het onderzoek blijkt dat het Groepsrisico over het gehele traject ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat sprake is van een nieuwe weg, is echter sprake van een toename van het Groepsrisico. Ten aanzien van de invulling van de verantwoordingsplicht is vooral relevant dat:

- de bestaande stedelijke infrastructuur wordt ontlast van het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg;
- het vervoer zal plaatsvinden over hoogwaardiger en structureel veiliger verkeersinfrastructuur;
- de normen voor het groepsrisico niet worden niet overschreden, met andere woorden het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

De verantwoording van het groepsrisico, nodig op grond van de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, heeft plaatsgevonden in het kader van het Tracébesluit, door de Minister van Verkeer en Waterstaat⁹.

4.6 Archeologie

Wettelijk kader

In 1992 hebben de Europese Ministers van cultuur het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Het verdrag heeft tot doel het archeologisch erfgoed te beschermen als bron van het Europees gemeenschappelijk geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Grondgedachte is dat er wordt gestreefd naar het behoud van archeologische waarden in situ. Als behoud niet mogelijk is, moet ervoor worden gezorgd dat het bodemarchief (de informatie die in de bodem zit), niet verloren gaat. Dit houdt een onderzoeksverplichting in, die kan leiden tot een volledige, wetenschappelijke opgraving van de aanwezige resten.

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg, die 1 september 2007 in werking is getreden, is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta.

Onderzoek en maatregelen

Er heeft in het kader van de aanleg van de Rijksweg 74 een bureauonderzoek en een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) door RAAP archeologisch adviesbureau plaatsgevonden. Dit onderzoek is later geactualiseerd door Oranjewoud bv. Het geactualiseerde onderzoek maakt deel uit van het Tracébesluit.

In het onderzoek zijn door boringen en oppervlaktekartering eventuele archeologische vindplaatsen binnen het ruimtebeslag van het Tracébesluit opgespoord. Resultaat van deze onderzoeken is dat nader inzicht is verkregen in de ontstaansgeschiedenis van het onderzoeksgebied. De bij aanvang van het onderzoek bekende oppervlaktevindplaatsen blijken deels verstoord te zijn. Ook is een nieuwe vindplaats (Vindplaats 1) ontdekt, die echter (mogelijk gedeeltelijk) verstoord is.

Op basis van de resultaten van het onderzoek van RAAP is reeds in 2003 door de toenmalige Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB, tegenwoordig Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: RCE) een selectiebesluit genomen. Dit selectiebesluit voorzag in een archeologische begeleiding van de werkzaamheden binnen een groot deel van het tracé. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen een pro-actieve en actieve begeleiding. Voor de uitvoering van deze begeleiding is in 2009 een Programma van Eisen (PvE) opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (Rensink 2009).

Een pro-actieve vorm van begeleiding houdt in dat direct voorafgaande en/of tijdens de uitvoeringsfase archeologische waarnemingen worden gedaan, waarbij de mogelijkheid bestaat tot het verrichten van nader onderzoek. Eventueel uit te voeren

⁹ Oranjewoud bv, Externe veiligheid Rijksweg A74, berekening en verantwoordingsplicht, 15 juli 2010

nader onderzoek vindt plaats op basis van een selectiebesluit van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed binnen de werkgrenzen van het toekomstige tracé en conform de KNA-specificaties opgraven. De pro-actieve begeleiding is voorgeschreven ter hoogte van Vindplaats 1 en omgeving en het deel van de weg dat verdiept wordt aangelegd (maximale diepte van ontgraving circa 6,5 m beneden het huidige maaiveld). Bij dit laatste deel biedt het laagsgewijs afgraven van de grond een uitgelezen mogelijkheid om de dieper gelegen bodemlagen te bestuderen. Hierbij zal onder andere paleontologisch onderzoek worden verricht in de zogenaamde Tegelen-kleilagen voor zover die tijdens de aanleg worden blootgelegd.

De zones waar een actieve uitvoeringsbegeleiding zal worden gehanteerd, worden op bepaalde, nader te bepalen momenten (zie onder) tijdens de civiele graafwerkzaamheden, door een archeologisch waarnemer geïnspecteerd.

Het destijds door RAAP uitgevoerde onderzoek is mede op verzoek van de gemeente Venlo geactualiseerd. In de eerste plaats omdat nieuw onderzoek in de directe omgeving van het tracé mogelijk een andere of meer specifiek verwachtingsmodel zou kunnen opleveren. Daarnaast zou met een actualisatie het (bureau)onderzoek in overeenstemming worden gebracht met de in de KNA 3.1 gestelde eisen en met de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart. Tot slot is de begrenzing van het plangebied enigszins gewijzigd, omdat de hermeandering van de Wilderbeek ten noorden van het tracé nu eveneens deel uitmaakt van het plangebied. Deze actualisatie is in april 2010 uitgevoerd. De actualisatie heeft geen nieuwe inzichten ten aanzien van de archeologische verwachting binnen het plangebied opgeleverd.

Door de gemeente Venlo is geadviseerd de pro-actieve begeleiding ook van toepassing te laten zijn op de uitbreiding van het plangebied ter plaatse van de hermeandering van de Wilderbeek. In de directe nabijheid ligt namelijk een beschermd archeologisch monument: een pannenvan uit de Romeinse tijd. Een aanpassing van het PvE werd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed niet noodzakelijk geacht.

4.7 Cultuurhistorie en monumenten

Onderzoek

In het kader van de aanleg van de Rijksweg 74 is cultuurhistorisch onderzoek verricht. In het landschapsplan is het aspect cultuurhistorie nader bekeken. In het plangebied is onderzocht welke elementen met een cultuurhistorische waarde aanwezig zijn en eventueel worden aangetast. Het onderzoek heeft de volgende resultaten opgeleverd:

- Er zijn drie Rijksmonumenten aanwezig. Dit betreft de schoorsteen van Canoy-Herfkens aan de Venloseweg, de boerderij Hulsterhof aan de Ariënsstraat en de watertoren op de Steilrand in Egypte.

- Op het plateau zijn drie elementen aanwezig met een cultuurhistorische waarde. Dit zijn de Theresiakapel, het oorlogsmonument en de abdij Ulingsheide. Vanwege een betere bereikbaarheid, is de Theresiakapel in overleg met stichting Kruisen en Kapellen verplaatst naar een locatie langs de nieuwe ontsluitingsweg voor speelpark Klein Zwitserland. Het oorlogsmonument is in overleg met het Tegels comité Herdenking Gevallen verplaatst naar een locatie aan de Raadhuislaan in Tegelen.
- Er is één archeologisch monument gelegen in het plangebied. Dit betreft een terrein met resten van een pannoven uit de Romeinse tijd.
- van de oude grenzen zijn sommige nog zichtbaar in het landschap. Een restant van een oude landweer (grenswal) nabij de Hulsterweg is al grotendeels verdwenen bij de aanleg van de verbindingsweg tussen de Zuiderbrug en de Rijksweg 73. Dit element zal door de aanleg van de Rijksweg 74 geheel verdwijnen. verder ligt er een aantal oude wegen. Vlakbij de Duitse grens wordt er één doorsneden.
- Het weer laten meanderen van de Wilderbeek ten noorden van de Rijksweg 74, ten oosten van de Pastoor Lemmensstraat zorgt aldaar voor het verdwijnen van de 19^e eeuwse ontginningsstructuur in het Tegels Broek

Maatregelen

De aanleg van de Rijksweg 74 is van invloed op een aantal cultuurhistorische elementen. Aantasting van een aantal elementen, zoals de doorsnijding van de oude weg en het verdwijnen van oude ontginningsstructuren valt niet te vermijden. De aantasting voor een aantal objecten wordt verzacht door verplaatsing.

Hoewel er vanuit het aspect 'cultuurhistorie en monumenten' sprake is van aantasting, worden deze gevolgen zoveel mogelijk beperkt door verplaatsing of een nieuwe (cultuurhistorische)landschappelijk inrichting.

4.8 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Voor de aanleg van de Rijksweg 74 zelf is geen specifieke bodemkwaliteit noodzakelijk. Als gevolg van de aanleg van de leiding mogen bestaande verontreinigingen echter niet geroerd of verplaatst worden.

In het gebied waarin ten behoeve van de aanleg Rijksweg 74 en de aanpassing van de Rijksweg 73 grondverzet plaatsvindt heeft daarom milieukundig bodemonderzoek plaatsgevonden¹⁰. In eerste instantie heeft dit onderzoek in 2003 en 2006 plaatsgevonden. Naar aanleiding van de gewijzigde regelgeving en overschrijding van de levensduur (max. 5 jaar) is dit onderzoek aangevuld met een geactualiseerd bodemonderzoek, een bodemonderzoek voor nog niet onderzochte percelen, her-

¹⁰ Zie toelichting Tracébesluit Rijksweg 74, p 71.

toetsing van de parameters en nieuwe stoffen (inclusief asbestonderzoek), nader bodemonderzoek en in verband met het Besluit Uniforme Sanering (BUS)-meldingen. Het BUS voorziet in een eenvoudige meldingsprocedure voor kleinschalige bodemsaneringen.

Uit het nader bodemonderzoek waarbij 5 locaties zijn onderzocht, is gebleken dat een locatie deels moet worden gesaneerd voorzover verontreinigd materiaal dat als gevolg van grondwerkzaamheden voor de Rijksweg 74 vrijkomt en het overige deel wordt geïsoleerd. De sanering heeft reeds plaatsgevonden

4.9 Milieuzonering

De (indicatieve) lijst “Bedrijven en Milieuzonering 2009”, uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse gemeenten, geeft weer wat de richtafstanden zijn voor milieubelastende activiteiten. In deze publicatie worden de richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. De gegeven richtafstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in de lokale situatie mogelijk zijn. Deze afwijkingen dienen dan te worden benoemd en gemotiveerd. In gebieden met een gemengde functie kan op basis van de VNG normen een afstandsstap lager worden gedaan.

Een snelweg komt niet voor in de VNG brochure ‘Bedrijven en Milieuzonering’. Ten aanzien van de aan te houden afstanden voor omliggende woningen zijn voldoende waarborgen ingebouwd in de Wet geluidhinder, het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

4.10 Waterparagraaf

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in voorliggend plan rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Beschrijving van waterrelevant beleid

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Waterbeheerplan 2010-2015 van het waterschap Peel en Maasvallei, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006), het Provinciaal Waterplan van de provincie Limburg, het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de driestapsstrategieën. De meest relevante beleidsstukken zijn hieronder verder toegelicht.

Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

Het waterbeleid in het POL2006 sluit aan op de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water. Het provinciaal waterbeleid omvat de volgende strategische doelen:

- herstel sponswerking: het voorkomen van wateroverlast en watertekort in het regionale watersysteem, anticiperend op veranderde klimatologische omstandigheden;
- herstel van de natte natuur: het bereiken van ecologisch gezonde watersystemen en grondwaterafhankelijk natuur;
- schoon water: het bereiken van een goede chemische kwaliteit voor water en sediment;
- duurzame watervoorziening: het beschermen van water voor menselijke consumptie, zodanig dat voldoende water van de vereiste kwaliteit via eenvoudige zuiveringstechnieken beschikbaar is;
- een veilige Maas: het streven naar een acceptabel risico voor overstromingen in het rivierbed van de Maas.

Waterschap Peel en Maasvallei

Het Waterbeheersplan 2010-2015 'Orde in water, Water in orde' van Waterschap Peel en Maasvallei beschrijft de uitwerking van het provinciale (oppervlakte)waterbeleid door het waterschap, zoals is vastgelegd in het POL2006. Het plan is richtinggevend voor het te voeren beleid en beheer van het waterschap gedurende de planperiode 2010-2015. Het waterbeheer wordt in al zijn samenhangen bekeken met als belangrijke uitgangspunten de watersysteembenadering en de waterketenbenadering. Bij de integrale afwegingen zijn er een aantal leidende principes: veiligheid, integraal waterbeheer, duurzaamheid, water als medeordenend principe,

niet afwentelen op anderen, omgevingsgericht werken, geen verslechtering en doelmatig en effectief.

Extra inspanningen worden geleverd op het realiseren van duurzaam stedelijk waterbeheer waaronder het nadrukkelijk beïnvloeden van de ruimtelijke ordening vanuit waterhuishoudkundige principes in samenwerking met de gemeentes. Ook het samenwerken in de waterketen met de gemeentes en de verdere sanering van schadelijke rioolwateroverstorten staan hoog op de agenda. Bij nieuwbouwlocaties wordt gestreefd naar 100% afkoppeling van het afkoppelbaar verhard oppervlak van het riool.

Kenmerken van het watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het plangebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater, oppervlaktewater, hemelwater en ecosysteem

Bodem

De deklaag bestaat uit matig fijn, lemig zand.

Grondwater

Op het plateau is een grondwaterstand waargenomen tussen de 7,5 meter en 12,50 meter – mv. Aan de basis van de steilrand (de kwelzone) komen nattere bodems voor. De grondwaterstand is hier 0 tot 1,2 m – mv.

Drinkwaterwinning Tegelen

De drinkwaterwinning Tegelen is al enkele jaren niet meer in bedrijf.

Verdrogingsgevoelige natuur

Uit de 'Blauwe waardenkaart' van het POL2006 (actualisatie 2011) is af te lezen dat het plangebied voor een groot deel behoort tot een bufferzone verdroging. Nabij het plangebied liggen enkele kleinere hydrologisch gevoelige natuurgebieden.

Kristallen waarden

Blijkens de kaart 'Kristallen waarden' van het POL2006 (actualisatie 2011) komt in het plangebied alleen de boringsvrije zone de Venloschol voor.

Oppervlaktewater

In het watersysteem van het plangebied is de Wilderbeek en de Molenbeek gelegen, beken met een Specifiek Ecologische Functie (SEF beek)

Waterkering

De in het plangebied gelegen waterkeringen aan de Maas inclusief de gronden gelegen binnen 20 meter van de teen van de waterkering hebben de dubbelbestem-

ming 'Waterstaat- Waterkering gekregen. Er zijn regels gesteld voor het grondgebruik en het bouwen ten aanzien van het veilig stellen van de waterstaatkundige werking van de waterkering. Er geldt een omgevingsvergunningvereiste voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Ecosystemen

In en om het projectgebied liggen waardevolle droge en natte ecosystemen.

Afvoer hemelwater: waterbeheersplan

In het kader van het watertoetsproces is een waterbeheersplan opgesteld. Het waterbeheersplan maakt deel uit van het Tracébesluit. In het waterbeheersplan is een beschrijving is gegeven van de waterhuishoudkundige situatie in het plangebied. Tevens zijn de waterhuishoudkundige consequenties van het project Rijksweg 74 inzichtelijk gemaakt en is indicatief aangegeven welke compenserende maatregelen getroffen kunnen worden.

Het projectgebied ligt in het stroomgebied van de Maas. De Wilderbeek is de hoofdafwatering in het gebied. Deze beek heeft potenties voor de ontwikkeling van hoge natuurwaarden, waardoor aan de beek een 'specifiek ecologische functie' is toegekend. Dit betekent dat het afstromende wegwater van de Rijksweg 74 niet direct naar de Wilderbeek mag worden afgevoerd.

Geohydrologisch kan het projectgebied in tweeën worden gedeeld: een kwelzone en een hoog gelegen plateau. Op de overgang van de kwelzone naar het plateau en op het plateau zelf is in het gebied Holtmühle aanwezig. Dit gebied is door de provincie aangewezen als prioritair voor het herstel van verdroging.

Waterhuishoudkundige maatregelen

Ter voorkoming van piekafvoeren naar en verontreiniging van het oppervlaktewater wordt het afstromende wegwater opgevangen in afwateringsvoorzieningen, die zijn voorzien van een bodemfilter. Vanuit de afwateringsvoorzieningen zakt het water in de grond (infiltreren) of wordt het vertraagd afgevoerd naar oppervlaktewater. Afvoervoorzieningen lozen in principe niet op de Wilderbeek. Door de bodemfilter treedt geen verontreiniging op van de (grond)waterkwaliteit en het infiltreren dient ter bestrijding van verdroging. De afwateringsvoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen die door Waterschap Peel en Maasvallei zijn gesteld en het benodigde ruimtebeslag hiervan wordt binnen de plangrenzen van het Tracébesluit ingevuld.

Vanwege de aanleg van de Rijksweg 74 moet de huidige Wilderbeek worden verlegd. De verlegde beek wordt daarbij zoveel mogelijk als natuurlijke beek aangelegd, waarbij voldoende ruimte is voor natuurlijke processen. De potentiële natuurwaarden van de Wilderbeek worden versterkt door het laten kronkelen (meanderen) van de beekloop en het natuurvriendelijk inrichten van de oevers. Om een

goede waterkwaliteit te waarborgen wordt het schone kwelwater afgevoerd naar de beek en het verontreinigde wegwater opgevangen in de afwateringsvoorzieningen. Pas als de afwateringsvoorzieningen volledig zijn gevuld, mag lozing naar de Wilderbeek plaatsvinden mits een zuivering wordt toegepast. Deze situatie treedt statistisch maximaal eenmaal per honderd jaar op. Op plaatsen waar de Wilderbeek en infrastructuur elkaar kruisen, worden maatregelen getroffen om een doorgaande faunaverbinding te handhaven. Bestaande watersysteemverbindingen tussen de Wilderbeek en omringende oppervlaktewateren blijven gehandhaafd, tenzij anders is aangegeven door de beheerder, het waterschap.

De Wilderbeek is conform het 'Inrichtingsplan Wilderbeek van het Waterschap Peel en Maasvallei opgenomen in het Tracébesluit. Op de detailkaart is hiervoor een zone landschappelijke doeleinden gereserveerd ten noordoosten van het knooppunt Rijksweg 73/Rijksweg 74.

In het onderhavig bestemmingsplan voor de Rijksweg 74 hebben deze gronden de bestemming 'Water' gekregen, met een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de beek.

Om beschadiging van de aan te leggen Rijksweg 74 en onveilige verkeerssituaties te voorkomen dient een minimale ontwateringsdiepte aanwezig te zijn. De ontwateringsdiepte is de afstand van de wegverharding tot aan de grondwaterstand. In het project Rijksweg 74 wordt de minimale ontwateringsdiepte overal behaald. Hierdoor zijn geen grondwaterstandverlagingen nodig die een verdrogend effect hebben op de omgeving.

Overleg waterbeheerder

Voorafgaand aan de totstandkoming van het tracébesluit is een watertoets uitgevoerd, waarbij alle vijf de waterbeheerders zijn betrokken (Gemeente Venlo, Provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Waterschap Peel & Maasvallei en Waterschapsbedrijf Limburg). De resultaten van het overleg zijn opgenomen in deze paragraaf en in het Tracébesluit.

4.11 Kabels, leidingen en andere belemmeringszones

Het tracé van de Rijksweg 74 kruist met een brandstofleiding en een pekelleiding, aan de oostzijde van het buitengebied van Venlo. Deze leidingen hebben een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. Ter plaatse van de kruising van het tracé met de brandstofleiding is de leiding echter verwijderd. De brandstofleiding is dan ook niet langer relevant voor dit bestemmingsplan en is daarom niet in dit bestemmingsplan opgenomen..

Aan de uiterste westgrens van het plangebied zijn twee aardgastransportleidingen gelegen. Eén daarvan is een buiten bedrijf gestelde leiding. Deze is dan ook niet op de verbeelding opgenomen. Ook langs de Maas en onder de weg Egypte zijn aardgastransportleidingen gelegen. Ten noorden van de Kaldenkerkerweg kruist een aardgastransportleiding de A73. Parallel aan de A73, aan de oostzijde van de snelweg ligt eveneens een aardgastransportleiding. Deze eindigt ter hoogte van de Galzenapstraat. Alle aardgastransportleidingen in het plangebied hebben een ontwerpdruk van 40 bar. De beschermingszone is dan ook 4 meter van weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Voorts zijn in het plangebied twee hoofdtransportriolen gelegen van het Waterschapsbedrijf Limburg. De leidingen en de beschermingszone van deze leidingen zijn opgenomen op de verbeelding en in de regels. De beschermingszone van de hoofdtransportriolen is 2,5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leidingen.

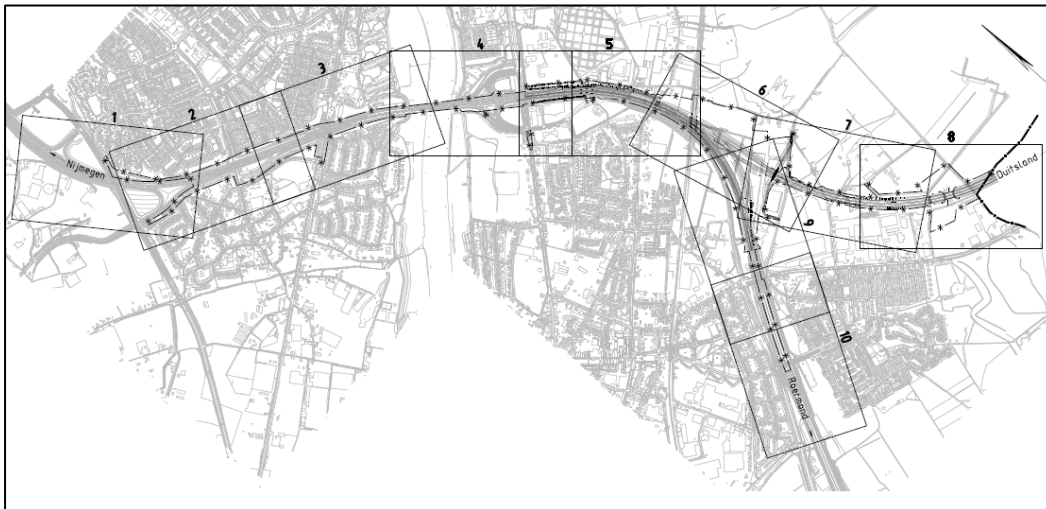
Naar verwachting zullen er nog diverse andere kabels / en of leidingen in het plangebied zijn gelegen, die geen planologische beschermingszone behoeven. Voordat grondwerkzaamheden zijn verricht is hiervoor een melding gedaan bij het Kabels en Leidingen Informatie Centrum (Klic).

5. PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt het tracé van de Rijksweg 74 binnen de gemeente Venlo beschreven. Tevens worden de aansluitingen van de bestaande infrastructuur op de Rijksweg 74 beschreven.

5.1 Tracé en ontwerp

Het wegontwerp voor de Rijksweg 74 bestaat uit de snelwegen (bestaande) Rijksweg 73 en (nieuwe) Rijksweg 74. Het plangebied ligt globaal tussen de aansluiting Maasbree van de Rijksweg 73 tot aan de verdiepte ligging van de Rijksweg 73 ter hoogte van de kruising met de Kaldenkerkerweg te Tegelen. Aan de oostzijde eindigt het plangebied op de grens met Duitsland.



Afbeelding 19: verkleinde weergave overzichtskaart tracé

Rijksweg 74

De Rijksweg 74 begint in verdiepte ligging op de rijksgrens met Duitsland waar de Rijksweg 74 aansluit op de nieuw aan te leggen BAB61. De Rijksweg 74 kruist het gebied Ulingsheide en loopt vervolgens tussen het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg oost en speeltuin Klein Zwitserland nog steeds in verdiepte ligging. Daarna loopt de Rijksweg 74 door de zuidrand van de Jammerdaalsche Heide en over de voormalige sportvelden in Tegelen.

De Rijksweg 74 kruist de Wilderbeek en doorsnijdt tevens op maaiveldniveau de steilrand. Ten slotte gaat de Rijksweg 74 over in het knooppunt Rijksweg 73/ Rijksweg 74. De rijbanen van de Rijksweg 74 bestaan uit 2x2 rijstroken met vluchtstroken

en een verhardingsbreedte van 12,0 m per rijbaan. De ontwerpsnelheid van de Rijksweg 74 is 120 km/u.



Afbeelding 20: Aanzicht vanaf de zuidelijke rijbaan richting de steilrand.

Bestaande delen Rijksweg 73

Vanaf de aansluiting Maasbree loopt het tracé, in oostelijke richting over de Zuiderbrug tot aan de verdiepte ligging ter hoogte van de Kaldenkerkerweg. Ten oosten van de Rijksweg 73 vanaf de spoorlijn Venlo-Roermond begint de verknoping tussen de Rijksweg 73 en de Rijksweg 74. Tussen de aansluiting Blerick en de aansluiting Venlo-Zuid is de belijning van de weg gewijzigd van 2x2 rijstroken met vluchtstrook in 2x2 rijstroken met weefvakken en vluchtstroken. De verhardingsbreedte neemt dus niet toe. Ook de as van de weg is niet verschoven. De ontwerpsnelheid van de Rijksweg 73 is 100 km/u. Ter hoogte van het ziekenhuis Viecuri is op de Venloseweg de aansluiting geoptimaliseerd. Op de kruising zijn verkeerslichten geplaatst en is een extra opstelstrook vanuit de richting Tegelen, rechtdoor richting Venlo gerealiseerd.

Knooppunt Rijksweg 73/ Rijksweg 74

Komende vanuit het noorden begint vanaf de kruising met de spoorlijn de verbindingsboog van het knooppunt Rijksweg 73/ Rijksweg 74. Komend vanuit het noorden is de Rijksweg 74 (Nijmegen-Duitsland) de doorgaande verbinding. Het verkeer op de Rijksweg 73 richting Roermond voegt uit.

In het knooppunt gaat de Rijksweg 73 (Roermond-Nijmegen) onder de Rijksweg 74 / (Nijmegen-Duitsland) door. De Rijksweg 73 (Roermond-Nijmegen) vormt de doorgaande verbinding. Het verkeer op de Rijksweg 74 (Duitsland-Nijmegen) voegt in op de Rijksweg 73 ten noorden van de spoorlijn. Komende vanuit de richting Roer-

mond-Nijmegen gaat de Rijksweg 73 over in de verbindingsboog vanaf de verdiepte ligging ter hoogte van de kruising met de Kaldenkerkerweg. De ontwerpsnelheid van de verknoping is 100 km/u.



Afbeelding 21: Aanzicht van de knoop van de A73 / A74

Opstelplaats en controlelocatie Koninklijke Marechaussee

Direct langs de Rijksweg 74 is een opstelplaats ter hoogte van km 100,4 in westelijke richting gerealiseerd. Op deze locatie kan de Koninklijke Marechaussee (KMAR) zich opstellen ten behoeve van het uitvoeren van controles op de Rijksweg 74. Vanuit veiligheidsoverwegingen begeleidt de KMAR de voertuigen vervolgens naar de controleplaats die is gerealiseerd ter hoogte van Egypte (tussen km 101,0 en 100,9 in westelijke richting).

5.2 Lengte- en dwarsprofielen

Op de bij het Tracébesluit behorende overzichtskaart¹¹ (zie de separate bijlagen) is een overzicht van het tracé weergegeven op een schaal van 1: 15000 en is het lengteprofiel weergegeven. Een verkleinde overzichtskaart is in paragraaf 5.1 reeds weergegeven.

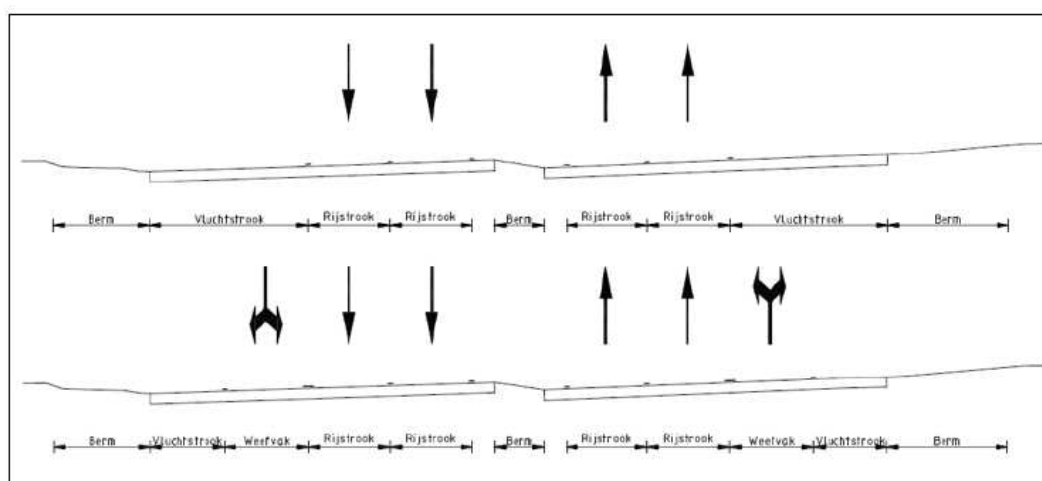
De bij het tracébesluit behorende detailkaarten¹² (zie de separate bijlagen) geven een totaaloverzicht van het uitgewerkte tracé met bijkomende infrastructurele maatregelen op een schaal van 1:2500. Op deze kaarten is het maximale ruimtebe-

¹¹ Oranjewoud bv, Tracébesluit Rijksweg 74, detailkaarten, 15 juli 2010.

¹² Oranjewoud bv, Tracébesluit Rijksweg 74, detailkaarten, 15 juli 2010

[illegible]

Het oude profiel en het nieuwe profiel van de Rijksweg 73 zijn weergegeven in onderstaande figuur.



В|ЯО 58

5.3 Kunstwerken

Binnen het plangebied zijn vijf nieuwe kunstwerken gerealiseerd en zijn twee bestaande kunstwerken, Fietstunnel Wylrebeek en Viaduct Grooten Broch, aangepast. De kunstwerken worden hieronder van west naar oost omschreven. In het landschapsplan dat bij het Tracébesluit hoort, zijn impressies van de kunstwerken opgenomen.

- Fietstunnel Wylrebeek: De bestaande tunnel die is gerealiseerd ten behoeve van de Rijksweg 73 is in oostelijke richting verlengd.
- Viaduct Grooten Broch: Het kunstwerk is uitgebreid ten behoeve van de realisatie van de Rijksweg 74.
- Viaduct 't Brook: De Rijksweg 73 verbinding Roermond-Nijmegen kruist de Rijksweg 74 verbinding Nederland-Duitsland onderlangs.
- Ecopassage Steilrand: Naast de Wilderbeek maakt fauna zoals vleermuizen en kleine landzoogdieren gebruik van deze onderdoorgang.
- Fietsbrug Egypte: Dit viaduct leidt de fiets- en voetgangersverbinding Egypte over de Rijksweg 74.
- Viaduct Ulingsheide: Het viaduct kruist de Rijksweg 74 en vormt de ontsluiting voor de recreatieve bestemmingen waaronder speeltuin Klein Zwitserland en de abdij Ulingsheide. Dit viaduct maakt onderdeel uit van de nationale wandelroute Pieterpad.
- Ecoduct Wambach: Het ecoduct is een belangrijke schakel binnen de robuuste verbindingszone Schinveld-Reichswald.

De fietstunnel Wylrebeek, viaduct Grooten Broch en de fietsbrug Egypte dienen tevens als ecologische verbinding of passage voor vleermuizen.

5.4 Verwijderde bebouwing en overige maatregelen

Verwijderde opstallen

Binnen het plangebied is een tweetal gebouwen verwijderd ten behoeve van de realisatie van de Rijksweg 74. Het betreft:

- een scoutinggebouw aan de Trappistenweg. Dit gebouw is gelegen in de bebos-
sing tussen de huidige Trappistenweg en het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg
Oost.
- een kas, gelegen aan de Broekveldweg. Dit gebouw is gelegen tussen de huidige
Broekveldweg en de Rijksweg 73.

Verwijderde weggedeeltes

Binnen het plangebied is een zevental weggedeeltes verwijderd ten behoeve van de realisatie van de Rijksweg 74. Het betreft:

- Hulsterweg: Het deel van de Hulsterweg dat parallel loopt aan de noordzijde van de Rijksweg 73 (Roermond-Nijmegen) en de Hulsforthofweg en Vrijenbroekweg is verwijderd.
- Plataanstraat: Het deel van de Plataanstraat dat is gelegen tussen de noordzijde van de Rijksweg 73 (Roermond-Nijmegen) en de weg Egypte is verwijderd.
- Broekweg/Broekveldweg/Broekzijweg en Julianastraat: Het deel van de Broekweg die in zuidelijk richting loopt vanaf de overgang van de Broekveldweg in de Broekweg onder het viaduct Grooten Broch is verwijderd. Daarnaast zijn de Broekveldweg, Broekzijweg en een deel van de Julianastraat verwijderd. Deze wegen sluiten aan op het te verwijderen deel van de Broekweg.
- Egypte: Het gedeelte van de weg Egypte dat is gelegen ter hoogte van de sportvelden van het voormalige sportsterrein 'Irene' is verwijderd.
- Bospad: Het gedeelte van het bospad dat is gelegen tussen de weg Egypte en de Trappistenweg is verwijderd voorzover dit gelegen is ter hoogte van de Rijksweg 74.
- Trappistenweg: De noord zuid verbinding van de Trappistenweg is verwijderd. Het betreft het gedeelte van de Trappistenweg vanaf de bocht in de Trappistenweg tot de ontsluiting van het scoutinggebouw voor zover dit gelegen is ter hoogte van de Rijksweg 74.:
- Ulingsheide: Het gedeelte van de weg Ulingsheide ter hoogte van het bedrijf dat is gelegen op het adres Kaldenkerkerweg 137 tot aan de Tegelse Grensweg is verwijderd.

Nieuw gerealiseerde verbindingen

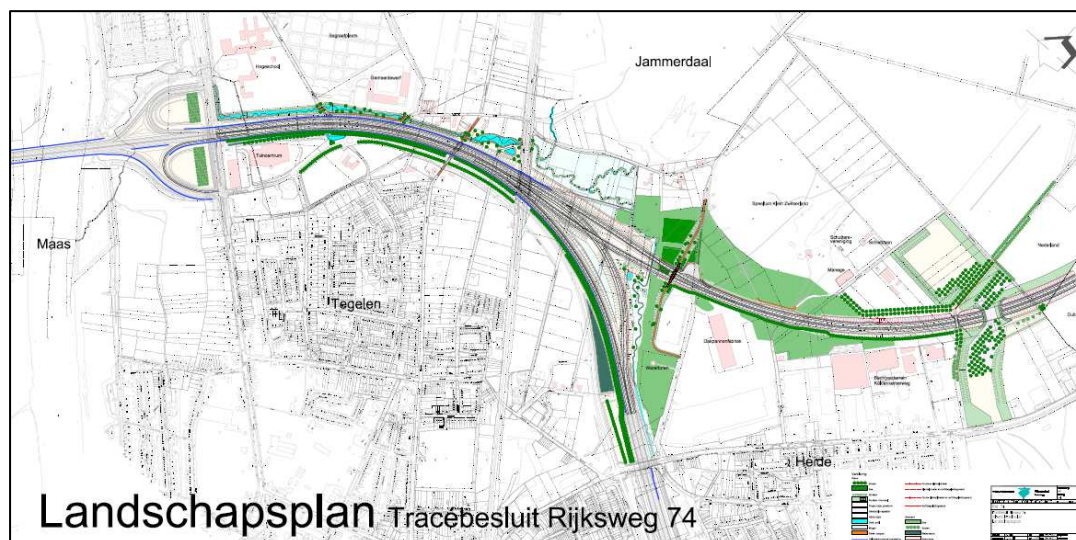
- Fietsverbinding Hulsterweg: Aan de noordzijde van de Rijksweg 73 (Roermond-Nijmegen) vormt een fietspad de verbinding tussen de Hulsterweg en de Geldersebaan. Het fietspad is verlegd langs de Rijksweg 73 door nieuwe verharding aan te leggen.
- Fiets- en voetgangersverbinding Egypte: Door wegverharding aan te leggen om het westelijk gelegen voormalige sportveld heen en schuin door de overige voormalige sportvelden is een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding gecreëerd. De fiets- en voetgangersverbinding ter plaatse is via een nieuw te bouwen viaduct, Fietsbrug Egypte, over de Rijksweg 74 heen geleid.
- Bospad: Het bestaande onverharde bospad ten noorden van de Rijksweg 74 (Duitsland- Nijmegen) is aangesloten op het resterende deel van de Trappistenweg. Het (onverharde) bospad ligt tussen de Trappistenweg en Ulingsheide en loopt parallel aan de Rijksweg 74 (DuitslandNijmegen).
- Ontsluitingsweg Klein Zwitserland: Een nieuwe ontsluitingsweg is aangelegd tussen de bestaande Trappistenweg en het nieuw aan te leggen deel van de weg Ulingsheide. Via deze nieuwe weg blijft (onder andere) de speeltuin Klein Zwitserland bereikbaar vanuit het zuiden.
- Ulingsheide: Het nieuwe deel van de weg Ulingsheide sluit naar het westen aan op de ontsluitingsweg Klein Zwitserland en naar het oosten op het bestaande

deel van de weg die de ontsluiting van de abdij Ulingsheide vormt. Ten behoeve van deze ontsluiting is het viaduct Ulingsheide gerealiseerd. De weg Ulingsheide is over de Rijksweg 74 heen geleid. In de berm van deze weg is een semi verhard pad ten behoeve van het Pieterpad aangelegd.

5.5 Landschappelijke inpassing

De Rijksweg 74 is aangelegd in een gebied waar natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waarden aanwezig zijn. De wijze waarop met deze waarden wordt omgegaan is weergegeven in het landschapsplan, het natuurcompensatieplan en in verschillende deelrapporten voor Natura 2000. Deze documenten maken deel uit van het Tracébesluit. Zie hiervoor ook de betrokken paragrafen in hoofdstuk 4.

In het landschapsplan en op de bijbehorende kaart, die deel uitmaken van het Tracébesluit, is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen zijn genomen en op welke wijze de landschappelijke inpassing is vormgegeven. Het doel hiervan is om de nieuwe Rijksweg 74 op een verantwoorde wijze in te passen in de landschappelijke omgeving. Hierbij is rekening gehouden met eisen vanuit verkeersveiligheid en natuur, een verantwoorde inpassing in het bestaande landschapspatroon en de beleving van het landschap door omwonenden, recreanten en weggebruikers.



Afbeelding 24: verkleinde weergave landschapsplan Rijksweg 74

Op de Zuiderbrug en aan de westzijde van de Maas (Rijksweg 73) zijn omvangrijke geluidsmaatregelen getroffen. De maatregelen zijn dusdanig in het bestaande landschapsbeeld verwerkt dat er een minimale belemmering van het zicht vanuit de bestaande leefomgeving optreedt, rekening houdend met de verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast is bij de vormgeving rekening gehouden met de omgeving

en de beleving van omwonenden en weggebruikers. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente en bewoners.

Geluidsschermen zijn boven een hoogte van 5 meter transparant uitgevoerd. Het gedeelte waar de Rijksweg 74 en Rijksweg 73 samenvallen, tussen de aansluiting Venlo-Zuid en de spoorlijn Venlo-Roermond, is ingepast door middel van een meervoudige bomenrij aan de zijde van Tegelen. De Wilderbeek gaat tussen de Rijksweg 73 en de steilrand onder de Rijksweg 74 door. De Rijksweg 74 ligt hier verhoogd en heeft een faunapassage gekregen. De Wilderbeek stroomt ten noordoosten van de verknoping meanderend richting de rivier de Maas. De steilrand blijft behouden.

Vanaf de kruising met het spoor buigt de Rijksweg 73 af in zuidelijke richting. De vormgeving sluit hier aan op de rest van de Rijksweg 73. Tussen de verhoogd gelegen verbindingswegen van de Rijksweg 73 is ruimte voor de opvang van wegwater. Vanaf de steilrand verandert de maaiveldligging van Rijksweg 74 geleidelijk in een verdiepte ligging en loopt door het beboste gedeelte van het hoogterras. De inpassing van de weg is hier gericht op herstel van het bestaande boskarakter. De taluds zijn relatief steil uit oogpunt van minimaal ruimtebeslag en minimale verstoring van het aanwezige bos.

Verder richting Duitsland wordt het ruimtelijk beeld van het open gedeelte van het plateau bepaald door relatief grootschalige ruimten met een licht glooiend maaiveld en begrensd door bosranden. Door de verdiepte ligging van de weg wordt deze, vanuit de omgeving gezien, ter plaatse aan het oog onttrokken. Het ecoduct kruist de Rijksweg 74 min of meer op maaiveldniveau. De aansluiting van Ulingsheide en de situering van het ecoduct zijn zodanig gekozen dat een ruime aanloop voor de fauna mogelijk is. De inrichting van de gebieden op het plateau is onderdeel van een groter plan, namelijk de Inrichtingsvisie (Verbindingszone) Ulingsheide, waarin ook andere overheden taken hebben met betrekking tot de landschappelijke inrichting.

5.6 Geluidwerende voorzieningen

Geluidwerende voorzieningen zijn van invloed op de geluidhinder, de luchtkwaliteit en op het landschap. In deze paragraaf zullen met name de landschappelijke aspecten van de geluidwerende voorzieningen worden beschreven (de vorm en de maat). De hinderaspecten (milieuhygiënische aspecten) worden beschreven in hoofdstuk 4.

Geluidwerende voorzieningen zijn aangebracht daar waar dat, na een integrale afweging tussen met name akoestiek, landschappelijke inpassing, verkeer en economisch rendement, als zinvol en haalbaar is ervaren en daar waar in geluidswering voorzien dient te worden, op grond van de Wet geluidhinder.

Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek (zie de paragraaf wegverkeerslawaai in hoofdstuk 4) zijn geluidsschermen gerealiseerd om de geluidsbelasting van deze geluidsgevoelige bestemmingen zoveel mogelijk terug te brengen tot de geldende grenswaarde. Zie voor een kort overzicht hiervan bijlage 1 en bijlage 2 voor een nadere uitwerking hiervan.

Daarnaast heeft het College van Burgemeester en wethouders besloten op een aantal plaatsen hogere schermen te laten plaatsen dan formeel gezien strikt noodzakelijk is. Dit om de geluidbelasting voor omwonenden nog verder terug te dringen, en zo een nog beter woon- en leefklimaat te realiseren. De gemeente Venlo heeft zich tot doel gesteld dat alle woningen op tuinniveau de geluidbelasting de 48 dB niet overschrijdt.

5.7 Toepassing rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat

Algemeen

In het bestemmingsplan voor de Rijksweg 74 zijn de rooilijnen (daar waar van toepassing) verwerkt op de verbeelding en in de regels. Op de verbeelding zijn middels een gebiedsaanduiding twee rooilijnen aangegeven die van belang zijn voor de bouw mogelijkheden die de diverse in het plan voorkomende bestemmingen bieden. Dit is een lijn gelegen op 50 meter van de as van de dichtstbij gelegen rijbaan van De Rijksweg 74 en een lijn die 100 meter van die as ligt. Ook de betreffende assen zelf zijn weergegeven.

De beperkingen/bouwverboden zijn zwaarder naarmate het perceel waarop gebouwd gaat worden, dichterbij de weg ligt. In de eerste zone van 50 meter geldt een bouwverbod en in de tweede zone mag men alleen met een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan bouwen (zie hiervoor). Het gaat dan vanzelfsprekend alleen om die bouwwerken die binnen de desbetreffende bestemmingen zijn toegelaten.

Het beslissende criterium voor het verlenen van een omgevingsvergunning zijn de verkeersbelangen; wanneer deze onevenredig worden geschaad in verhouding tot het met de bouw gediende belang, zal geen omgevingsvergunning worden verleend.

De verkeersbelangen zijn onderhoud, toekomstige uitbreidingen, calamiteiten, verkeersveiligheid, afleiding van verkeersdeelnemers, en dergelijke. Bouwwerken ten dienste van de wegbestemming zijn binnen beide zones wel mogelijk.

Bij de vormgeving van het beleid in het bestemmingsplan bij de aanleg van nieuwe infrastructuur komt het voor dat bestaande bebouwing, die na aanleg van de voorziening binnen de rooilijnen gelegen is, gehandhaafd kan of moet blijven.

Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt in aanwezige *incidentele* en *aaneengesloten* bebouwing. Indien sprake is van incidentele bebouwing, worden in principe de normale rooilijnen gehandhaafd, volgens het hiervoor vermelde beleid. Zo nodig kan, in overleg met Rijkswaterstaat, in het bestemmingsplan uitbreiding van de bestaande bebouwing worden toegestaan binnen een bouwvlak, indien deze uitbreiding niet dichter naar de weg is gelegen dan het huidige bouwwerk. Zodoende kan bij of aan de bestaande bebouwing van de weg, parallel aan de weg of naar achteren, worden bijgebouwd. Indien dit van toepassing is, is dit door de situering van de rooilijn op de verbeelding aangeduid.

Het rooilijnenbeleid in het bestemmingsplan Rijksweg 74

Het plangebied van het bestemmingsplan bestaat uit de begrenzing van het Tracébesluit. De 50 meter en 100 meter vrijwaringszone in het kader van het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat worden middels een gebiedsaanduiding geregeld in de aangrenzende bestemmingsplannen, tenzij deze zone binnen het plangebied van het bestemmingsplan voor de Rijksweg 74 (en dus binnen het Tracébesluit) valt. Voor het gedeelte van de rooilijnen in Hout-Blerick is het rooilijnenbeleid reeds afdoende geregeld in het reeds vastgestelde bestemmingsplan voor Hout-Blerick. Hier verandert enkel de wegingdeling en niet het ruimtebeslag, en daarmee de ligging van de rooilijnen niet.

Voor de goede orde wordt vermeld dat tevens het rooilijnenbeleid (25 meter zone) van de provincie op de verbeelding en in de regels is opgenomen.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Planstukken

Het bestemmingsplan 'Rijksweg 74' is vervat in de planstukken bestaande uit:

- de verbeelding, schaal 1: 2500
- de planregels
- de toelichting

Het juridisch deel van een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en (plan)regels.

Het belangrijkste doel van de regels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding (schaal 1: PM) vormt samen met de regels het voor de burgers bindende karakter van het bestemmingsplan. De verbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond.

De toelichting heeft geen bindende werking en maakt juridisch gezien geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel heeft de toelichting een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

6.2 Planvorm en plansystematiek

Bij het opstellen van de planregels is gebruik gemaakt van het Handboek ruimtelijke plannen (versie 2010) van de gemeente Venlo en is aangesloten bij de systematiek van het recentelijk vastgestelde bestemmingsplan buitengebied. Omdat het plan voor de aanleg van de Rijksweg 74 reeds is uitgewerkt en dus tot in detail bekend is waar welke functies zullen komen is gekozen voor een gedetailleerd bestemmingsplan. Het plan is de juridisch-planologische vertaling van het Tracébesluit voor de aanleg van de Rijksweg 74.

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het

bouwen heeft verleend. Een omgevingsvergunning wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

6.3 Toelichting op de verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen onderscheiden en zijn waarden aangegeven door middel van een gebiedsaanduiding (Bufferzone verdroging). Activiteiten (werken of werkzaamheden) die een aantasting kunnen betekenen van de waarden die deze aanduiding beoogt te beschermen zijn omgevingsvergunningplichtig gesteld.

Op de verbeelding zijn ook dubbelbestemmingen opgenomen. Er is sprake van een dubbelbestemming als op een stuk grond twee of meer afhankelijk van elkaar voorkomende bestemmingen voorkomen, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de dubbelbestemming en de daarmee samenvallende bestemming. In de regels die horen bij de dubbelbestemming wordt de verhouding tussen de doelen/functies van de bestemmingen aangegeven. De specifieke kenmerken van een dubbelbestemming brengen met zich mee dat deze bestemmingen doorgaans een relatief groot gebied beslaan en/of veelal op meerdere bestemmingen betrekking hebben.

In de volgende paragrafen wordt de systematiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven. De regels van het bestemmingsplan 'Rijksweg 74' bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen (paragraaf 6.2, 6.3 en 6.4). In paragraaf 6.5 wordt ingegaan op het aspect 'handhaving'.

6.4 Toelichting op de regels

De regels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

- | | |
|--------------|---|
| Hoofdstuk 1: | Inleidende regels met daarin de begripsomschrijvingen en de wijze van meten; |
| Hoofdstuk 2: | Bestemmingsregels. Hiermee worden de op de verbeelding opgenomen bestemmingen geregeld; |
| Hoofdstuk 3: | Algemene regels, waaronder zijn opgenomen de algemene bepalingen, bepalingen over het gebruik van gronden en gebouwen, afwijkingen; |
| Hoofdstuk 4: | Overgangs- en slotregels. Hierin zijn de overgangsregels en de slotregel opgenomen. |

6.4.1 Inleidende regels.

Begripsomschrijvingen (artikel 1)

In dit artikel zijn regels opgenomen (begrippen). Dit dient om begrippen die in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen nader uit te leggen, zodat er geen verschillen in interpretatie bij toepassing van de regels mogelijk zijn.

Wijze van meten (artikel 2)

Hierin wordt aangegeven op welke wijze hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken / percelen gemeten moeten worden.

De diverse in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen worden hieronder nader toegelicht.

6.4.2 Bestemmingsregels.

Hier worden de regels van de opgenomen bestemmingen nader toegelicht.

Bos (artikel 3)

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor het beschermen en instandhouden van het bos, voor extensief recreatief medegebruik en voor waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op gronden met deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering van beperkte voorzieningen ten behoeve van de extensieve dagrecreatie, zoals zitbanken.

In deze bestemming komt de gebiedsaanduiding 'bufferzone verdroging' voor. Binnen deze aanduiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden, zoals afgraven, ophogen en egaliseren, draineren en verharderen van oppervlakte.

Natuur (artikel 4)

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor de instandhouding en versterking van de aanwezige natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische en abiotische waarden, met een zo sterk mogelijk ecologisch en ruimtelijk-structurele samenhang. Daarnaast zijn de gronden bestemd voor extensief recreatief medegebruik en voor waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op gronden met deze bestemming mag niet worden gebouwd, met uitzondering van beperkte voorzieningen ten behoeve van de extensieve dagrecreatie, zoals zitbanken.

In deze bestemming komt de gebiedsaanduiding 'bufferzone verdroging' voor. Binnen deze aanduiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden, zoals afgraven, ophogen en egaliseren, draineren en verharderen van oppervlakte.

Verkeer (artikel 5)

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen en parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming wordt gestreefd naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van ondergrondse waterlopen.

Op de gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbaar nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – railverkeer' zijn de gronden mede bestemd door spoorwegdoeleinden. Hier gaan de A74 en de A73-Zuid met een viaduct over de spoorlijn Venlo-Roermond. Ter plaatse van de aanduiding 'water' zijn de gronden tevens bestemd voor de Maas, die onder de brug stroomt en voor de overkluizing van de Wilderbeek onder het ecoduct. Tevens is een aanduiding 'natuur' opgenomen voor de uiterwaarden van de Maas, die tot onder de brug door lopen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ecologische voorziening' zijn de gronden tevens bestemd voor de realisering van een ecoduct en voor een faunapassage. Ter plaatse van de aanduiding specifieke vorm van bedrijf - gasontvangststation, zijn de gronden tevens bestemd voor het aanwezige gasontvangststation van NV Gasunie.

Verkeer – Railverkeer (artikel 6)

Deze bestemming is opgenomen voor het deel van de spoorlijn Venlo – Roermond dat ligt binnen het plangebied. Op deze gronden mogen alleen gebouwen worden gebouwd voor voorzieningen van algemeen nut.

Water (artikel 7)

De Wilderbeek die in het plangebied ligt heeft de bestemming 'Water' gekregen. Hier mag alleen worden gebouwd ten behoeve van het beheer en onderhoud van de beek. Ook heeft een waterbuffer de bestemming 'Water' gekregen

Leiding – Brandstof (dubbelbestemming) (artikel 8)

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een brandstofleiding van Defensie. Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming.

Leiding-Gas (dubbelbestemming) (artikel 9)

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een gasleiding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming.

Ter bescherming van de gasleiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Leiding-Pekel (dubbelbestemming) (artikel 10)

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een pekelleiding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming.

Ter bescherming van de pekelleiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Leiding – Riool (dubbelbestemming) (artikel 11)

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een hoofdrioolwatertransportleiding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming.

Ter bescherming van de pekelleiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waarde- Archeologie (dubbelbestemming) (artikel 12)

In delen van het plangebied kunnen archeologische resten worden aangetroffen. Middels dit artikel worden deze waarden beschermd. Er mag pas worden gebouwd als is gebleken dat er geen archeologische resten verloren gaan. Ter bescherming van de archeologische waarden is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat – Beschermingszone watergang (artikel 13)

De Wilderbeek en de gronden binnen 5 meter van de Wilderbeek hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat – Beschermingszone watergang' gekregen. Er zijn regels gesteld voor het grondgebruik en het bouwen ten aanzien van het veilig stellen van

de waterstaatkundige werking van de watergang. Er geldt een omgevingsvergunningvereiste voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat- Stroomvoerend rivierbed van de Maas (dubbelbestemming) (artikel 14)

Het deel van de Rijksweg 74 voor zover gelegen op de Zuiderbrug is gelegen boven het Stroomvoerend rivierbed van de Maas. Voor activiteiten in het Stroomvoerend rivierbed is toestemming van Rijkswaterstaat vereist.

Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming) (artikel 15)

De in het plangebied gelegen waterkeringen aan de Maas inclusief de gronden gelegen binnen 20 meter van de teen van de waterkering hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat- Waterkering' gekregen. Er zijn regels gesteld voor het grondgebruik en het bouwen ten aanzien van het veilig stellen van de waterstaatkundige werking van de waterkering. Er geldt een omgevingsvergunningvereiste voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

6.4.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 16)

Deze regels zijn opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels (artikel 17)

Doordat deels is gekozen voor een standaardregeling voor de gemeente Venlo, kunnen zich situaties voordoen, waarbij bestaande bebouwing in strijd is met de regels. Zo kan de specifieke bouwhoogte van een woning hoger zijn dan de toegestane hoogte van bebouwing (een algemene maat). Deze strijdigheid is niet gewenst. Het is immers niet de bedoeling, dat deze woning moet worden aangepast aan de nieuwe maatvoering. Daarom is de algemene bepaling opgenomen, dat bij afwijkingen de maatvoering mag worden aangehouden, zoals die bestond op het moment van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden gelden geen beperkingen (met uitzondering van de in de regels opgenomen afwijkingen). Voor het overige zijn er geen algemene bepalingen met betrekking tot ondergronds bouwen opgenomen, en zijn de bepalingen in de betreffende artikelen van toepassing.

Algemene aanduidingsregels (artikel 18)

In deze bepalingen worden regels gesteld voor de aanduidingen die op de verbeelding zijn opgenomen die verwijzen naar een gebied waarvoor bij de toepassing van

het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. In dit bestemmingsplan zijn gebiedsaanduidingen opgenomen voor het 'grondwaterbeschermingsgebied-venlo schol' en voor vrijwaringszones langs wegen.

Algemene afwijkingsregels (artikel 19)

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om middels een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsmogelijkheden die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.

De criteria, die bij toepassing van de afwijkingbevoegdheid in acht moeten worden genomen, worden aangegeven.

Algemene wijzigingsregels (artikel 20)

In deze bepaling wordt aan Burgemeester en Wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te wijzigen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven

Algemene procedureregels (artikel 21)

In deze regels staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij de voorbereiding van een besluit tot het stellen van nadere eisen.

6.4.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 22)

In deze bepalingen wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht.

Slotregel (artikel 23)

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn afkomstig uit het Bro. De slotregel is overgenomen uit de SVBP2008.

7. UITVOERBAARHEID

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie in werking getreden. In afdeling 6.4 van de Wro is bepaald dat de gemeente verplicht is bij het vaststellen van een planologische maatregel die mogelijkheden schept voor een bouwplan zoals bepaald in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Dit betekent dat er voor de gemeente een verplichting bestaat om de kosten, die gepaard gaan met een bouwplan, te verhalen op de initiatiefnemer middels een exploitatieplan of anterieure overeenkomst.

De gemeenteraad van Venlo neemt, noch behoeft te nemen, een besluit ingevolge artikel 6.12 Wro (een besluit tot het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan), aangezien het bestemmingsplan geen zelfstandige bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk maakt. Noch zijn aspecten van fasering of andere locatie-eisen zoals genoemd in artikel 6.12 lid 2 sub a tot en met c Wro aan de orde.

De aanleg van de Rijksweg 74 is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport (MIRT) 2011. Het taakstellend budget is € 132 mln (incl. BLD-bijdrage á € 6,5 mln en incl. bijdragen aan Duitsland).

De kosten voor de aanleg van de mitigerende maatregelen zijn geraamd op € 15 mln. Deze kosten worden gedekt door een bijdrage van € 10 mln van de rijksoverheid en € 2,5 mln van de provincie Limburg. De gemeente Venlo staat zelf garant voor de resterende kosten, ad € 2,5 mln.

8. INSPRAAK, OVERLEG EN PROCEDURE

Voordat het plan op grond van artikel 3.8 Wro in procedure wordt gebracht, kan een inspraakprocedure worden doorlopen en dient het plan ter advies aan verschillende instanties aangeboden te worden (vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro).

8.1 Inspraak

Aangezien voor de aanleg van de Rijksweg 74 reeds een Tracébesluit is genomen, waarbij de ligging van de weg en van de te realiseren geluidwerende voorzieningen reeds zijn vastgelegd, is het voeren van een inspraakprocedure niet doelmatig.

8.2 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan de wettelijke vooroverlegpartners. Voor het verslag van het vooroverleg wordt verwezen naar de separate bijlagen. De hieruit voortvloeiende aanpassingen zijn verwerkt in dit bestemmingsplan.

8.3 Procedure

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in werking getreden met ingang van 1 juli 2008. De wettelijke procedure is gestart met de kennisgeving ex artikel 1.3.1 van het Bro.

De volledige bestemmingsplanprocedure ziet er als volgt uit:

- **Openbare kennisgeving** van het ontwerp bestemmingsplan;
- **Terinzagelegging** van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan gedeputeerde staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling **zienswijzen** worden ingebracht;
- **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken;
- Algemene **bekendmaking** van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen twee weken na de vaststelling. Burgemeester en wethouders plaatsen de kennisgeving van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan tevens in de Staatscourant en voorts geschiedt deze langs elektronische weg. Gelijktijdig verzenden zij de kennisgeving, zoals bedoeld in de vorige

volzin, langs elektronische weg aan de diensten en bestuursorganen als bedoeld in artikel 3.8 , lid 1 sub b Wro, en stellen zij het besluit met de hierbij behorende stukken langs elektronische weg beschikbaar;

- Mogelijkheid tot **beroep** bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 13 september 2012 gedurende een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. In deze periode is één zienswijze ingediend. De zienswijze wordt hier onder uiteengezet en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Zienswijze Ministerie van Defensie

Bij brief van 22 oktober 2012 heeft het Ministerie van defensie een schriftelijke zienswijze ingediend. De zienswijze is ontvangen binnen de 6 weken termijn en is daarmee ontvankelijk. Het Ministerie verzoekt een buiten bedrijf gestelde brandstofleiding die in het plangebied ligt op de verbeelding en in de regels op te nemen.

Standpunt gemeente:

Aan het verzoek is voldaan. De brandstofleiding is opgenomen op de verbeelding en in de regels.

8.5 Ambtshalve wijzigingen

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan hebben in het vastgestelde bestemmingsplan de volgende ambtelijke aanpassingen van het bestemmingsplan plaatsgevonden:

1. **Gasontvangstation:** bedrijf gasontvangstation is als aanduiding opgenomen binnen de verkeersbestemming met groter aanduidingsvlak als in het ontwerp op de verbeelding namelijk tot aan het hekwerk.
2. Nagekomen opmerkingen van het **waterschap** zijn alsnog verwerkt in het definitieve plan. Opgenomen is een dubbelbestemming voor beschermingszone voor de relevante kruisingen en een aanduiding of waterbestemming voor de zijtak Wijlrebeek.

3. Economische uitvoerbaarheid

Tekst toegevoegd in de economische uitvoerbaarheidsparagraaf in de toelichting van het plan

4. Archeologie

Er is een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor zowel de noord- als zuidzijde van de compensatiepercelen. De noordzijde is vrijgegeven voor ingrepen zoals die in dit plan zijn voorzien. De archeologische waarde is er echter op blijven zitten, aangezien er bij mogelijke toekomstige diepere of omvangrijkere ingrepen eerst een archeologisch veldonderzoek nodig is. Bij de zuidzijde is dit onderzoek reeds uitgevoerd, vandaar dat de zuidzijde is vrijgegeven voor wat betreft archeologie. Op de verbeelding van het ontwerpplan van de Rijksweg 74 is op het compensatieperceel aan de zuidzijde de aanduiding WR-A gelegen. Deze aanduiding WR-A is voor dit perceel van de verbeelding geschrapt.

5. Legenda

Het overzichtskaartje bij de legenda is aangepast. Er was een te groot gebied meegenomen als plangebied van de Rijksweg 74.

6. Ecologische Hoofdstructuur

De aanduiding ecologische hoofdstructuur is omwille van de signaleringsfunctie op de verbeelding en de regels daar waar van toepassing verwerkt.

7. Vrijwaringszone 1

In de toelichting van het plan is een stukje tekst opgenomen over het provinciaal rooilijnenbeleid en is een kleine redactionele aanpassing doorgevoerd in de planregels.

Bijlage 1: overzicht te realiseren geluidsschermen

Wegvak	Beginpunt	Eindpunt	Oriëntatie	Hoogte	Omschrijving
N273	--	--	OOST	10,0 m / 9,0 m*	absorberend scherm
A73	42,27	42,96	NOORD	9,0 m*	absorberend scherm
A73	41,90	42,25	NOORD	9,0 m*	absorberend scherm
A73	41,75	42,01	NOORD	9,0 m*	absorberend scherm
A73	41,29	41,73	NOORD	9,0 m*	absorberend scherm
A73	40,97	41,33	NOORD	8,0 m***	absorberend scherm
A73	40,68	40,73	NOORDOOST	3,0 m*	absorberend scherm
A73	40,60	40,68	NOORDOOST	1,0 m*	absorberend scherm
A73	40,20	40,60	NOORDOOST	3,0 m*	absorberend scherm
A73	39,91	40,20	NOORDOOST	7,0 m*	absorberend scherm
A73	39,87	39,91	NOORDOOST	6,0 m*	absorberend scherm
A73	39,60	39,87	NOORDOOST	3,0 m*	absorberend scherm
A73	42,29	42,84	ZUID	6,0 m**	absorberend scherm
Groetweg	--	--	WEST	6,0 m**	absorberend scherm

Groetweg	--	--	OOST	4,0 m**	absorberend scherm
A73	41,80	42,25	ZUID	4,0 m**	absorberend scherm
Baarlosestraat	--	--	WEST	4,0 m**	absorberend scherm
Baarlosestraat	--	--	OOST	3,0 m**	absorberend
scherm	41,41	41,75	ZUID	9,0 m**	absorberend scherm
A73	41,41	41,75	ZUID	9,0 m**	absorberend scherm
A73	41,30	41,41	ZUID	9,0 m*	absorberend scherm
A73	40,97	41,30	ZUID	2,0 m***	absorberend scherm
A73	40,80	40,97	ZUIDWEST	4,0 m*	absorberend scherm
A73	40,77	40,88	ZUIDWEST	6,0 m*	absorberend scherm
A73	39,68	40,79	ZUIDWEST	6,0 m*	absorberend scherm
A73	38,62	38,72	OOST	2,0 m****	absorberend scherm

* hoogte ten opzichte van rand van de A73 (op een afstand van 3,25 m van de rand van de verharding)

** hoogte ten opzichte van kruin van de geluidswal

*** hoogte ten opzichte van rand van de A73 (schermen worden op de rand van de brug geplaatst)

**** hoogte ten opzichte van de rand van de verdiepte ligging (scherm wordt achter de rand geplaatst)

Bijlage 2: beschrijving geluidwerende voorzieningen

Schermen noordzijde tussen N273 en Zuiderbrug

Tussen de N273 en de Zuiderbrug, (km 42,27 en km 41,73) worden de geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde vervangen door hogere schermen die op een aantal plaatsen dichter op de weg geplaatst worden om de effectiviteit te vergroten.

- Tussen de N273 en de Shakespearelaan wordt een nieuw scherm geplaatst.
- In het gebied tussen de Shakespearelaan en de Baarlosestraat worden geluidwerende voorzieningen geplaatst voor de huidige Terre Armé wanden langs de hoofdrijbaan van de Rijksweg 73 en de afrit.
- Tussen de Baarlosestraat en de Zuiderbrug worden de huidige schermen geheel vervangen door hogere schermen.

Schermen zuidzijde tussen N273 en Shakespearelaan

Aan de zuidzijde tussen de N273 en de Shakespearelaan staan in de huidige situatie schermen op een aarden wal. Deze worden vervangen door hogere schermen die op de bestaande wal geplaatst worden.

Schermen zuidzijde tussen Shakespearelaan en Baarlosestraat

Achter de huidige aarden wal tussen de Shakespearelaan en de Baarlosestraat wordt aan de zuidzijde (Hout-Blerick) een woningbouwplan ontwikkeld. In het kader van dit woningbouwplan heeft de gemeente toegezegd om de bestaande geluidswal langs de Rijksweg 73 te verhogen met een hoogte variërend tussen de 2 en 3 meter. In het kader van het tracébesluit wordt op de verhoogde wal een scherm van 4 m geplaatst.

Schermen zuidzijde tussen Baarlosestraat en Zuiderbrug

Aan de Baarlosestraat en Zuiderbrug staan in de huidige situatie schermen op een aarden wal en langs de weg op kantverharding. Deze worden vervangen door hogere schermen op de bestaande wal en door hogere schermen langs de weg op kantverharding.

Schermen op Zuiderbrug

Voor de Zuiderbrug is zowel aan de noord- als aan de zuidzijde constructietechnisch onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om geluidsschermen te plaatsen op de brug. Aan de noordzijde van de brug is vastgesteld dat het plaatsen van een 8 meter hoog scherm constructief mogelijk is. Voor de zuidzijde is vastgesteld dat een substantiële schermverhoging niet mogelijk is en dat er maximaal een scherm van 2 meter kan worden geplaatst.

Het verschil is het gevolg van het feit dat de verkeersbelasting aan de noordzijde kleiner is omdat een deel van de brug hier in gebruik is als fiets en wandelpad.

Voor het plaatsen van het scherm aan de noordzijde tussen fietspad en de Rijksweg zou het fiets- en wandelpad met ongeveer een meter moeten worden versmald,

hetgeen niet wenselijk is. Daarom wordt het scherm aan de buitenzijde van de Zuiderbrug gemaakt.

Schermdoostzijde op viaduct van de Venloseweg

Aan de doostzijde een scherm geplaatst op het viaduct van de Venloseweg. In verband met constructieve beperkingen kan op dit viaduct een scherm van maximaal 1 m hoogte worden geplaatst.

Schermen doostzijde tussen viaduct Venloseweg

Het huidige scherm aan de doostzijde van de huidige Rijksweg 73 wordt na het viaduct

met de Venloseweg gesloopt omdat hier ruimte nodig is voor de realisatie van het knooppunt Rijksweg 73/ Rijksweg 74. In plaats hiervan wordt een nieuw scherm geplaatst tussen km 40,20 en 39,60. Het nieuwe scherm loopt aan de zuidzijde iets verder door dan het huidige scherm.

Schermdaan de zuidwestzijde van Rijksweg 73 tussen Zuiderbrug en viaduct Venloseweg

Tussen de Zuiderbrug en bestaande scherm langs afrit Venloseweg wordt een nieuw scherm geplaatst. Eveneens wordt een nieuw scherm geplaatst tussen de af- en oprit van de Venloseweg, het zogenaamde Okselschermd.

Schermdaan de zuidwestzijde van Rijksweg 73 tussen viaduct venloseweg en spoorlijn

Een gedeelte van het huidige scherm dat ten zuidwesten van de Rijksweg 73 ligt, dient om ontwerptechnische redenen te worden verplaatst. Het huidige scherm wordt over een afstand van ca 550 meter verwijderd en vervangen door een nieuw scherm. Waar de huidige schermen gehandhaafd blijven, worden deze opgehoogd naar de vereiste hoogte.

Schermdlangs Baarlosestraat, Groetweg en N273

In enkele gevallen worden de schermen doorgetrokken langs de kruisende wegen om de effectiviteit van de afscherming vanwege de Rijksweg 73 te verbeteren.

Huidige schermen en wallen waarvoor geen wijzigingen zijn beschreven in het Tracébesluit

Op de locaties in het studiegebied, waar de schermen en wallen niet worden verhoogd, verplaatst of anderszins aangepast, blijven de huidige voorzieningen ongewijzigd gehandhaafd.

Brachterweg

Bij één geluidgevoelige bestemming (Nieuwbouwlocatie aan de Brachterweg) is sprake van een overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde van 58 dB. De

maximale waarde wordt overschreden op een hoogte van 7,5 meter. Ter plaatse van de Brachterweg van 38,62 km tot 38,72 km wordt daarvoor een scherm gerealiseerd met een hoogte van 2,0 meter ten opzichte van de tunnelbakrand, waardoor de geluidbelasting wordt terug gebracht tot 58 dB.

