

Tracébesluit Rijksweg 74

III Toelichting

augustus 2010

Inhoud

1	Inleiding — 7
1.1	Voorgeschiedenis — 7
1.1.1	Aanleiding tot het project — 7
1.1.2	Startnotitie en Trajectnota/MER RW74/BAB61 — 8
1.1.3	Standpunt — 9
1.1.4	OTB 2004 en wijzigingen in OTB 2009 — 9
1.2	TN/MER RW74/BAB61 en Validatie alternatievenvergelijking — 9
1.3	Weefvakken Zuiderbrug A73: aanvulling Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 — 10
1.4	Wijzigingen Ontwerp Tracébesluit - Tracébesluit — 11
1.5	Relatie met andere projecten — 13
1.6	Leeswijzer Toelichting — 14
2	Uitgangspunten en beschrijving van de infrastructurele maatregelen — 15
2.1	Verkeersprognoses — 15
2.1.1	Uitgangspunten — 15
2.1.2	Verkeersprognoses 2020 — 15
2.1.3	Verkeerseffecten van de RW74 — 16
2.1.4	Prijsbeleid: gevoeligheidsanalyse — 18
2.2	Uitgangspunten wegontwerp — 18
2.3	Beschrijving van het project — 19
2.3.1	Tracering — 19
2.3.2	Opstelplaats en controlelocatie Koninklijke Marechaussee — 21
2.3.3	Kunstwerken — 21
2.3.4	Te verwijderen opstallen — 23
2.3.5	Te verwijderen weggedeeltes — 23
2.3.6	Nieuw te realiseren verbindingen — 23
2.3.7	Overige maatregelen — 24
2.4	Ruimtebeslag — 24
2.5	Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling — 25
2.6	Duurzaam bouwen — 25
2.7	Maatregelen tijdens de uitvoeringsfase — 25
2.7.1	Hinder voor omwonenden — 26
2.7.2	Hinder voor de weggebruiker — 26
2.7.3	Werkterreinen — 26
2.8	Gebruiksfasen — 26
3	Verkeersveiligheid — 27
3.1	Onderzoek — 27
3.2	Resultaten — 27
3.3	Maatregelen — 28
4	Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid — 29
4.1	Geluidhinder — 29
4.1.1	Wet Geluidhinder — 29
4.1.2	Akoestisch onderzoek — 33
4.1.3	Resultaten akoestisch onderzoek — 34
4.1.4	Geluidsreducerende maatregelen — 36
4.1.5	Vast te stellen hogere waarden — 38
4.2	Luchtkwaliteit — 39
4.3	Vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) — 41

4.3.1	Beleid — 41
4.3.2	Resultaten — 42
4.3.3	Verantwoordingsplicht — 42
5	Landschap, natuur en recreatie — 43
5.1	Landschappelijke inpassing — 43
5.1.1	Landschapsbeschrijving — 43
5.1.2	Landschappelijke Inpassing RW74/A73 — 43
5.2	Soorten- en gebiedsbescherming — 44
5.2.1	Inleiding — 44
5.2.2	Soortenbescherming: Flora- en faunawet — 44
5.2.3	Gebiedsbescherming: Ecologische hoofdstructuur — 46
5.2.4	Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998 — 47
5.2.5	Natuurcompensatieplan — 59
5.2.6	Compensatie Boswet/kapverordening — 66
5.3	Recreatie — 66
6	Archeologie en Cultuurhistorie — 67
6.1	Archeologie — 67
6.1.1	Wettelijk kader — 67
6.1.2	Onderzoek en maatregelen — 67
6.2	Cultuurhistorie — 68
6.2.1	Onderzoek — 68
6.2.2	Maatregelen — 69
7	Bodem en water — 71
7.1	Bodem — 71
7.1.1	Beleid en regelgeving — 71
7.1.2	Onderzoek — 71
7.1.3	Maatregelen — 71
7.2	Water (waterparagraaf) — 71
7.2.1	Beleidskader — 71
7.2.2	Waterhuishoudkundige situatie — 71
7.2.3	Waterhuishoudkundige maatregelen — 72
8	Verdere procedure — 73
8.1	Nog te nemen stappen in de Tracéwetprocedure — 73
8.2	Bestemmingsplan en vergunningverlening — 74
8.3	(Grond)verwerving en onteigening — 74
8.4	Schadevergoeding — 75
8.4.1	Nadeelcompensatieregeling — 75
8.4.2	Bouw- en gewassenschade — 75
8.5	Evaluatie milieueffectrapportage — 75
8.6	Duitsland — 77
	Begrippenlijst en Afkortingen — 79

Bijlagen	
<i>Bijlage nr</i>	<i>Omschrijving</i>
1	TN/MER RW74/BAB61 inclusief toetsingsadvies over het milieueffectrapport Rijksweg 74/BAB61
2	Inspiraakreactie T Inspiraakreactie Trajectnota/MER Rijksweg74/BAB61
3	Standpunt A74 Venlo
4	Voorgeschiedenis Ontwerp Tracébesluit Rijksweg 74
5	Detaileffecten optimalisatie knooppunt RW74/A73
6	Aanvulling Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61, weefvakken A73
7	Validatie alternatieven vergelijking Rijksweg 74
8	Uitgangspunten van de verkeersberekening
9	Landschapsplan
10	Akoestisch onderzoek
11	Rapport Externe Veiligheid inclusief Verantwoordingsplicht notitie Externe veiligheid
12	Natuurcompensatieplan
13	Toetsen Natuurbeschermingswet
14	Inventariserend Archeologisch onderzoek
15	Waterbeheerplan
16	Nota van Antwoord
17	Aanvullende analyse Rijksweg 74 Venlo NSL-systematiek; actualisatie tbv Tracébesluit

1 Inleiding

Voor u ligt het Tracébesluit (verder: TB) voor de rijksweg 74 (verder RW74). Binnen de gemeente Venlo gaat de RW74 deel uitmaken van de achterland-verbinding tussen (het zuidelijke deel van) de Randstad en het Ruhr/Rhein-Main gebied. Met de aanleg van de RW74 wordt de ontbrekende schakel van deze achterlandverbinding gerealiseerd. Het TB beschrijft de aanleg van de RW74 als autosnelweg met 2x2 rijstroken en vluchtstroken tussen de A73-Zuid en de Duitse grens. Vanwege deze aanleg voorziet het TB tevens in de aanpassing van de A73 tussen de aansluiting Maasbree tot aan de verdiepte ligging van de A73 ter hoogte van de Kaldenkerkerweg te Tegelen. Tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid worden weefvakken in beide richtingen op de A73 aangelegd. Ten oosten van de spoorlijn Venlo-Roermond sluit RW74 middels een te realiseren knooppunt op de A73 aan. Als gevolg van de aanleg van RW74 en de aanpassingen aan de A73 worden diverse mitigerende¹ en compenserende² maatregelen binnen het plangebied getroffen.

Het TB RW74 bestaat uit een besluittekst inclusief de lijst met vastgestelde hogere waarden (hierna: het Besluit (I)), de overzichtskaart, legenda en tien detailkaart (hierna: de kaarten (II)). Bij het TB behoort tevens deze toelichting (III) met bijlagen (IV). De toelichting en bijlagen maken geen deel uit van het TB, doch hebben slechts de functie om een toelichting op het TB te geven tenzij -bij specifieke onderdelen- uitdrukkelijk aan is gegeven dat zij wel onderdeel uitmaken van het Tracébesluit. Aan dit Tracébesluit is een Ontwerp-Tracébesluit (verder OTB) voorafgegaan. In december 2009 is het Ontwerp-Tracébesluit RW74 vastgesteld en op 22 december 2009 ter inzage gelegd. Gedurende de periode van terinzagelegging (6 weken) is aan betrokken overheden, omwonenden en anderen de mogelijkheid geboden hun zienswijzen kenbaar te maken. Hierop zijn 126 verschillende inspraakreacties gekomen. Deze inspraakreacties zijn allen beantwoord en opgenomen in een nota van antwoord, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Aan de hand hiervan is een aantal wijzigingen doorgevoerd in het Tracébesluit. Daarnaast is een aantal ambtshalve wijzingen (beperkte wijzigingen) doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn weergegeven in paragraaf 1.4.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet (Chw) in werking getreden. Deze wet heeft tot doel besluitvormingsprocedures van infrastructurele projecten en van bouwprojecten te versnellen en te vereenvoudigen. Het door de Minister van V en W (in overeenstemming met de Ministers van VROM en LNV) vastgestelde tracébesluit is bekendgemaakt na de inwerkingtreding van de Chw. Hoofdstuk 1 van de Chw is dan ook van toepassing op dit tracébesluit.

1.1 Voorgeschiedenis
De planstudie voor de RW74 kent een lange voorgeschiedenis. Deze wordt hieronder voor de goede orde kort samengevat.

1.1.1 Aanleiding tot het project
In de Nota Mobiliteit is de RW74 (2004) opgenomen als ontbrekende schakel in het

¹ Onder mitigatie wordt verstaan het voorkomen of reduceren van de negatieve effecten van een besluit of door het treffen van maatregelen.
² Onder compensatie wordt verstaan het creëren van nieuwe waarden die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden.

hoofdwegennet die het Nederlandse en het Duitse autosnelwegennet ter hoogte van Venlo met elkaar verbindt. De RW74 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).

Er zijn twee hoofdredenen om de RW74 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 achterland-verbinding verder toenemen. Door het ontbreken van een autosnelweg tussen de A67 en de A73 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.

1.1.2 *Startnotitie en Trajectnota/MER RW74/BAB61*

Met het uitbrengen van de Startnotitie in september 1995 en de openbaarmaking van het voornemen door het bevoegd gezag is de procedure voor de aanleg van de RW74 gestart. Vervolgens is een TN/MER RW74/BAB61 opgesteld voor de RW74 en de BAB61. Deze TN/MER gaat in op nut en noodzaak van het voornemen, de mogelijke alternatieven, de milieueffecten en de bijbehorende kosten. De TN/MER is op 28 mei 2001 ter visie gelegd. De TN/MER is opgenomen in bijlage 1.

De TN/MER is opgesteld voor zowel de Nederlandse als Duitse procedure. De definitieve TN/MER is, gezien het grensoverschrijdende karakter van het project, niet alleen gebaseerd op de Nederlandse richtlijnen, maar ook op de criteria die Duitsland hierbij als uitgangspunt hanteert. Er zijn verschillende alternatieven ontwikkeld in het studiegebied, met als resultaat de bepaling van twee 'relativ Konfliktarme Korridore'. Deze twee corridors liggen ten zuiden en ten oosten van Venlo, waarbinnen 19 alternatieven (inclusief het Meest Milieuvriendelijk Alternatief, het Nulplusalternatief en 4 basisalternatieven), verder zijn uitgewerkt. Voor het project is in 1998 een taakstellend budget vastgesteld. Op basis hiervan zijn vier nieuwe basisalternatieven ontwikkeld, die uitvoerbaar zijn binnen de gestelde financiële randvoorwaarden.

In totaal zijn 110 verschillende inspraakreacties op de TN/MER ontvangen. Deze inspraakreacties zijn voorzien van een antwoord van de Minister van Verkeer en Waterstaat en gebundeld in de Inspraakreactie TN/MER RW74/BAB61. Bij deze zienswijzen is tevens aangegeven op welke wijze hiermee rekening gehouden is in dit TB. (zie voor de beantwoording inspraak MER bijlage 2). De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft op 21 maart 2002 een positief toetsingsadvies over de TN/MER en de aanvulling daarop uitgebracht. Tevens is de TN/MER voor advies verzonden aan de wettelijke adviseurs, alsmede de betrokken gemeenten, de provincie Limburg en het waterschap Peel en Maasvallei. Ook het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is om een rapport van bevindingen gevraagd. Tot slot zijn de betrokken instanties in Duitsland om een reactie gevraagd.

1.1.3

Standpunt

Op basis van de TN/MER RW74/BAB61 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op 7 november 2002 een Standpunt over de RW74 ingenomen. Bij het bepalen van het Standpunt is rekening gehouden met de adviezen en de inspraakreacties op de TN/MER.

In de afweging voor het Standpunt zijn de volgende vier basisalternatieven, betrokken:

- twee alternatieven ten zuiden van Venlo, (verdiept en onverdiept **P**(lateau)alternatief);
- twee alternatieven ten oosten van Venlo, (verdiept en onverdiept **K**(lagenfurt)alternatief).

Het Bevoegd Gezag heeft aangegeven dat de Plateaualternatieven de problemen met verkeersdoorstroming, en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Venlo, het beste oplossen. In het Standpunt is bepaald dat het verdiepte Plateaualternatief in het TB uitgewerkt wordt.

Voor de volledige inhoud van het Standpunt wordt verwezen naar bijlage 3.

1.1.4

OTB 2004 en wijzigingen in OTB 2009

Het Standpunt is uitgewerkt tot het OTB 2004. In het OTB 2004 is een aantal optimalisaties meegenomen ten opzichte van de TN/MER. Voor meer informatie, zie bijlage 4. Het OTB heeft van 3 maart 2004 tot en met 28 april 2004 ter inzage gelegen. Daarop zijn inspraakreacties ingediend. Een aantal van de ontvangen inspraakreacties en adviezen is voor de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, aanleiding geweest om onderdelen van het OTB 2004 aan te passen. Verder is sinds 2004 een aantal wijzigingen in wet- en regelgeving doorgevoerd. Tevens zijn de verkeersprognoses geactualiseerd en hebben optimalisaties aan het wegontwerp plaatsgevonden waaronder de optimalisatie van het knooppunt A73/RW74, zie bijlage 5. In het OTB 2009 heeft een aantal optimalisaties ten opzichte van het OTB 2004 plaatsgevonden. Deze optimalisaties zijn tevens in bijlage 4 opgenomen. Tenslotte zijn de weefvakken op de A73, gelegen tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid, toegevoegd aan het project RW74. Voor die weefvakken is een aanvullend MER opgesteld, zie paragraaf 1.3 en bijlage 6.

De in 2004 ingediende zienswijzen zijn betrokken bij het opstellen van het OTB 2009. De ingediende zienswijzen op het TB 2004 bieden echter geen grondslag voor het instellen van beroep tegen dit TB, omdat het OTB 2004 door de Minister is ingetrokken.

1.2

TN/MER RW74/BAB61 en Validatie alternatievenvergelijking

Tussen de publicatie van de TN/MER RW74/BAB61 in 2001 en de vaststelling van dit TB is ruim acht jaar verstreken. In de tussen gelegen jaren heeft een aantal ontwikkelingen en wijzigingen op diverse gebieden plaatsgevonden met raakvlakken met de TN/MER RW74/BAB61. Dit betreft onder andere het beschikbaar komen van meer actuele en betrouwbare verkeersgegevens, waaruit blijkt dat de verkeers-intensiteiten fors hoger zijn dan ten tijde van de TN/MER RW74/BAB61 werd geprognoseerd. Dat komt met name doordat de verkeersintensiteiten uit de TN/MER RW74/BAB61 zijn gebaseerd op het beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Dit beleid was onder andere gericht op het beperken van de groei van de automobilititeit.

De ontwikkelingen en wijzigingen van de afgelopen jaren en het feit dat er sprake is van nieuwe aanleg waarbij de alternatieven P en K in de afweging van de TN/MER RW74/BAB61 dicht bij elkaar zaten, leiden tot de vraag wat de uitkomsten voor de vergelijking van P en K zijn op basis van de nu beschikbare informatie. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is er een onderzoek (validatie) uitgevoerd voor de alternatieven P en K. In dit onderzoek zijn de effecten op verkeer en vervoer en de milieueffecten van de alternatieven P en K, rekening houdend met de ontwikkelingen en wijzigingen van de afgelopen jaren, opnieuw in beeld gebracht. Om inzicht te verkrijgen in de robuustheid/toekomstvastheid van deze alternatieven zijn de verkeers- en milieueffecten ook voor het jaar 2020 in beeld gebracht.

Het uitgevoerde onderzoek 'Validatie alternatievenvergelijking RW74' is als bijlage 7 opgenomen.

Op grond van de nieuwe informatie en de herbeoordeling van de alternatieven kan worden geconcludeerd dat de destijds uitgesproken voorkeur voor het alternatief P nog steeds valide is. Deze beoordeling is gerelateerd aan het functioneren van de alternatieven als achterlandverbinding (de effectiviteit voor het grensoverschrijdend verkeer, de verkeersprestatie en de verkeersafwikkeling) en de mate waarin het onderliggend wegennet wordt ontlast. In de beoordeling zijn tevens de milieubelangen betrokken.

In een aantal zienswijzen wordt ingegaan op de TN/MER RW74/BAB61 en op de validatie van de alternatievenvergelijking. Deze zienswijzen, waarop in de Nota van antwoord wordt ingegaan, geven geen aanleiding tot wijzigingen.

1.3

Weefvakken Zuiderbrug A73: aanvulling Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61

In het TB is de aanleg van weefvakken tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid (Zuiderbrug) in beide richtingen met bijbehorende geluidsschermen opgenomen. De volgende redenen liggen hieraan ten grondslag:

- op de TN/MER RW74/BAB61 uit 2001 en het OTB2004 zijn zienswijzen ingediend waarin aandacht werd gevraagd voor de verkeerseffecten en de geluidhinder van aanleg van Rijksweg 74 op de A73 ter hoogte van de Zuiderbrug;
- het verzoek van de Tweede Kamer van 6 september 2007 om weefvakken tussen de genoemde aansluitingen aan te leggen teneinde het juridisch mogelijk te maken hier ook geluidwerende voorzieningen aan te leggen;
- een hoger verkeersaanbod na aanleg van Rijksweg 74 waardoor weefvakken nodig zijn voor een goede afwikkeling van het verkeer op dit deel van de A73.

De weefvakken worden aangelegd binnen het bestaande wegprofiel van de A73. Volgens het Besluit Milieueffectrapportage is de aanleg van weefvakken een m.e.r.-plichtige activiteit. De weefvakken zijn niet in het kader van de TN/MER RW74/BAB61 onderzocht. Voor de weefvakken tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid (Zuiderbrug) is een aanvullend MER opgesteld (zie bijlage 6). In het aanvullend MER zijn de milieugevolgen van de weefvakken beschreven. Uit het aanvullend MER blijkt dat de (milieu)effecten neutraal tot licht positief zijn.

Mede naar aanleiding van ingekomen zienswijzen is het rapport over de weefvakken op onderdelen aangepast. Het rapport is als bijlage 6 bij dit Tracébesluit gevoegd. De aanpassingen bestaan uit enkele verduidelijkingen en aanvullingen, die geen effect hebben op de conclusies van het rapport.

Een van de conclusies in het rapport is dat de weefvakken een gunstige uitwerking hebben op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op het betreffende wegvak, maar niet leiden tot relevante verschillen van de verkeersbelasting op de

lange-afstandsverbinding. In het rapport wordt geconcludeerd dat de weefvakken geen invloed hebben op de vergelijking tussen de alternatieven P en K.

1.4

Wijzigingen Ontwerp Tracébesluit - Tracébesluit

Van 22 december 2009 t/m 1 februari 2010 is het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegd. Onder andere als gevolg van de zienswijzen is een aantal ondergeschikte wijzigingen doorgevoerd in het Tracébesluit ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Daarnaast zijn er ambtshalve wijzigingen (verbeteringen) doorgevoerd en zijn diverse onderzoeken geactualiseerd. Dit betreft onder andere een nieuw akoestisch onderzoek, naar aanleiding van geactualiseerde verkeerscijfers. Tevens zijn vanwege de inwerkingtreding van de Chw in de toelichting een aantal aanpassingen doorgevoerd.

Hieronder volgt een overzicht van de wijzigingen gevolgd door een korte uitleg per wijziging.

1. Actualisatie van de verkeerscijfers.
2. Actualisatie Archeologisch onderzoek op basis van nieuwe wetgeving.
3. Toevoegen opstelplaats en controleplaats Koninklijke Marechaussee (hierna KMAR).
4. Optimalisatie aansluiting A73 op de Venloseweg.
5. Aanpassing Ecopassage Broekweg.
6. Verlegde ontsluitingsweg Klein Zwitserland.
7. Aanpassing ontwerp Wilderbeek.
8. Aanpassing plangrens aansluitend bij een aantal ontwikkelingen.
9. Aanpassing waterbuffer bij de Ariënstraat.
10. Nieuwe geluidsschermen en schermafwerking.
11. Verplaatsing geluidsscherm op de Zuiderbrug.
12. Wijzigingen inrichting rond het ecoduct Ulingsheide;
13. Vervangen Broekbos;
14. Nadere uitwerking toets Natuurbeschermingswet.

Ad 1. Een aantal onderzoeken uit het OTB is gebaseerd op verkeerscijfers. Inmiddels zijn op basis van de actualisatie van het NRM, actuele verkeerscijfers bekend. Gebleken is dat in het NRM, in het onderliggende groeimodel, een rekentabel omtrent vrachtverkeer deels is verwisseld (zie ook MIRT 2010, p. 340). In het algemeen kan gesteld worden dat deze cijfers licht lager uitvallen dan de cijfers die in het OTB zijn gebruikt. In dit TB zijn de resultaten van de aangepaste verkeerscijfers opgenomen. (zie onder andere hoofdstuk 2)

De actuele cijfers zijn gebruikt om het akoestisch onderzoek te actualiseren. Deze berekeningen hebben geleid tot aanpassingen van een aantal hogere waarden. (zie onder andere hoofdstuk 4)

De actuele verkeerscijfers zijn ook gebruikt ten behoeve van de actualisatie van de aanvullende analyse over luchtkwaliteit. (zie onder andere hoofdstuk 4)

De actuele verkeerscijfers zijn ook gebruikt in het onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De effecten nemen hierdoor af. Echter, bij het opnieuw berekenen van de depositie is tevens gebruik gemaakt van geactualiseerde emissiefactoren (VROM, 2010), waardoor een verhoging van de stikstofdepositie optreedt. Voor de exacte effecten wordt verwezen naar de rapporten in bijlage 13.

De geluidsbelasting op natuurwaarden is niet opnieuw berekend. De gehanteerde hogere cijfers uit het OTB worden gezien als een 'worst case'. De compensatie-opgave uit het OTB vanuit geluidsverstoring blijft daarmee overeind.

Ad 2. Het destijds door RAAP uitgevoerde archeologisch 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 ander of meer specifiek verwachtingsmodel zou kunnen opleveren. Daarnaast is met een actualisatie het (bureau)onderzoek in overeenstemming gebracht met de in de KNA 3.1 gestelde eisen en met de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart. Bovendien 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. De actualisatie heeft geen nieuwe inzichten ten aanzien van de archeologische verwachting binnen het plangebied opgeleverd. (zie hoofdstuk 6)

Ad 3. Ten behoeve van controles door de Koninklijke Marechaussee (KMAR) wordt langs de RW74 ter hoogte van km 100.4 in westelijke richting een opstelplaats voor motoren en ter hoogte van Egypte (tussen km 101,0 en 100,9) een controleplaats gerealiseerd. De opstelplaats en de controleplaats worden verhard. De extra verharding is opgenomen in de waterbergingsopgaaf in het waterbeheerplan. De controleplaats heeft een ruimtebeslag van 0.09 ha in de EHS. Hiervoor wordt (inclusief toeslag voor het biotoop) 0.15 ha extra gecompenseerd. De compensatie-opgave voor de KMAR-controleplaats is meegenomen in het natuurcompensatieplan. (zie hoofdstuk 2 en 5)

Ad 4. De aansluiting van de A73 op de Venloseweg wordt geoptimaliseerd. Door deze optimalisatie wordt verkeer uit de richting van Duitsland dat richting Maastricht rijdt en vice versa gefaciliteerd. Daarmee worden de effecten op het onderliggend wegennet geminimaliseerd. (zie hoofdstuk 2)

Ad 5. De in het OTB opgenomen ecoduike onder de Broekweg is technisch niet realiseerbaar. Als gevolg hiervan is deze vervangen door twee losse voorzieningen. Het gaat om een natte duiker met een droge loopstrook en een faunatunnel. (zie hoofdstuk 5)

Ad 6. Aansluitend op ontwikkelingen van speeltuin Klein Zwitserland is de geplande ontsluitingsweg verplaatst. Een deel van de route is een stukje oostelijker komen te liggen. Als gevolg van deze verplaatsing wordt bovendien de EHS minder aangetast en hoeft ook minder verlies aan EHS gecompenseerd te worden. (zie hoofdstuk 5)

Ad 7. Vanwege de aanleg van de RW74 moet de huidige Wilderbeek worden verlegd. Hiertoe is (onder de bevoegdheid van Waterschap Peel en Maasvallei) het Herinrichtingsplan Wilderbeek opgesteld. Het waterschap, de gemeente Venlo en Rijkswaterstaat hebben gezamenlijk een licht gewijzigd plan voor de Wilderbeek uitgewerkt. Dit heeft geleid tot een aangepaste beekloop, wijziging van beplanting en een andere uitvoering van de ecologische verbinding onder Broekweg (Ad 5). Ter hoogte van de gemeentewerf heeft de beek meer ruimte gekregen. Als gevolg hiervan is de plangrens aangepast. (zie hoofdstuk 7)

Ad 8. Op enkele locaties zijn de plangrenzen aangepast waaronder:

- Plangrens Pastoor Lemmensstraat en Egypte (aangepast aan terreinsituatie);
- Plangrens waterbuffer aan de Ariënstraat (zie ad. 9);
- Plangrens rotonde Ariënstraat (zie ad.9);
- Plangrens aansluitend bij een aantal gewijzigde geluidsschermen (zie ad.10);
- Plangrens bij de gemeentewerf aansluitend bij nieuwe plannen rond de Wilderbeek (ad.7);
- Plangrens bij het Ecoduct Wambach (zie ad.12).

Ad 9. Aansluitend bij een aantal ruimtelijke ontwikkelingen bij de waterbuffer aan de Ariënstraat is deze buffer en de inrichting in de omgeving enigszins aangepast. (zie hoofdstuk 7)

Ad 10. Op een aantal plaatsen zijn gewijzigde geluidsschermen opgenomen. Deze wijzigingen komen voort uit (zie hoofdstuk 4):

- Het nieuwe akoestisch onderzoek gebaseerd op nieuwe verkeerscijfers
- De technische realiseerbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Vormgeving door middel van afbouw van schermen

Ad 11. Het geluidsschermbaan dat in het OTB aan de noordkant van de Zuiderbrug is opgenomen blijkt constructietechnisch niet te realiseren op de aangegeven locatie (tussen rijbaan en fietspad). Daarom wordt het scherm aan de buitenzijde van de brug gerealiseerd (zie hoofdstuk 4).

Ad 12. Ten zuiden van het Wambach ecoduct wordt langs de RW74 een ecologische verbinding naar Duitsland gerealiseerd. De toeloop naar het ecoduct is aangepast en het natuurcompensatiegebied is vergroot. (zie hoofdstuk 5).

Ad 13. Het geplande Broekbos ten zuiden van de knoop van de rijbanen van de A73 en de RW74 wordt vervangen door ruigte omdat dit beter te onderhouden en te beheren is.

Ad 14. De beoordeling van effecten van de RW74 op Natura 2000-gebieden is nader uitgewerkt. Allereerst is gebruik gemaakt van meer gedetailleerde informatie omtrent de ligging van habitattypen binnen de onderzochte gebieden, onder andere vanuit het proces van het opstellen van de beheerplannen voor de Natura 2000-gebieden. Op basis van een landgebruikkaart (LGN 6, Alterra) is de depositie nauwkeuriger berekend en de effecten zijn op basis van de beschikbare informatie over de ligging van habitattypen per habitatype in beeld gebracht.

De aanpassingen in het onderzoek naar effecten van de RW74 op Natura 2000-gebieden hebben geleid tot de conclusie dat significante effecten niet overal zijn uit te sluiten en mitigerende maatregelen voor drie Nederlandse Natura 2000-gebieden noodzakelijk zijn. Per gebied zijn hiervoor specifieke maatregelen opgenomen in het TB. Het gaat daarbij om bedrijfsverplaatsingen van agrarische bedrijven.

De toetsing aan de Natuurbeschermingswet is voor het TB uitgebreid met een onderzoek naar effecten op Duitse Natura 2000-gebieden in de omgeving van de RW74. In overleg met de Duitse autoriteiten zijn de effecten op deze gebieden beoordeeld. (zie hoofdstuk 5).

1.5

Relatie met andere projecten

Het TB RW74 sluit fysiek en/of verkeerskundig aan op de volgende projecten:

- Verlegging BAB61
- Via Limburg-pakket (aanleg RW73-zuid, RW74, N280-oost, Oosttangente Roermond)
- Gebiedsplan Ulingsheide
- Inrichtingsplan Wilderbeek
- Floriade 2012
- Greenport Venlo / Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (noord-west kwadrant A67 – A73, knooppunt Zaarderheiken)
- Greenportlane: ontsluitingsweg tussen A73 en A67 t.b.v. Floriade en Greenpark Venlo (door Provincie Limburg)

1.6

Leeswijzer Toelichting

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten die gehanteerd zijn voor het TB beschreven. In hoofdstuk 2 wordt eveneens het infrastructurele ontwerp beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 wordt vervolgens expliciet ingegaan op de uitgangspunten en maatregelen die ten grondslag liggen aan en behoren bij de inpassing van de aanleg van de RW74 in haar omgeving. Hierbij gaat het in hoofdstuk 4 over geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid, in hoofdstuk 5 over natuur, landschap en recreatie, in hoofdstuk 6 over archeologie en cultuurhistorie en in hoofdstuk 7 over bodem en water. In hoofdstuk 8 wordt de verdere procedure behandeld. Na hoofdstuk 8 volgt de begrippenlijst en een verklaring van de afkortingen.

2

Uitgangspunten en beschrijving van de infrastructurele maatregelen

2.1

Verkeersprognoses

Bij het opstellen van het TB voor de RW74 is uitgegaan van de meest recente inzichten in de verkeersbelasting in 2020. De verkeersprognoses voor 2020 zijn gemaakt met behulp van het NRM voor Limburg. In bijlage 8 is een nadere toelichting op de uitgangspunten opgenomen, die in het verkeersmodel zijn gehanteerd.

Voor de RW74 is een herberekening van de verkeerscijfers uitgevoerd. Gebleken is dat in het verkeersmodel (NRM) Limburg in 2003, in het onderliggende groeimodel, een rekentabel omtrent vrachtverkeer deels is verwisseld. (zie ook MIRT 2010, p. 340). De modelberekeningen gaven hierdoor voor de toekomst een kleine overschatting van het aantal vrachtauto's. In dit TB zijn de resultaten van de aangepaste verkeerscijfers opgenomen.

2.1.1

Uitgangspunten

Op basis van de resultaten uit de TN/MER uit 2001 is het Standpunt voor het Plateau-alternatief ingenomen, hetgeen nu uitgewerkt is in het TB. Door het opnemen van recente ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en recente uitgangspunten en modeltechnieken zijn de prognoses voor de verkeersbelastingen gewijzigd ten opzichte van de in de TN/MER opgenomen waarden.

- De belangrijkste gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van de TN/MER zijn:
- Toekomstjaar: 2020 i.p.v. 2010;
 - Gewijzigd overheidsbeleid: SVVII is vervangen door Nota Mobiliteit;
 - Verfijndere modeltechniek;
 - Recenter EC-scenario (inclusief uitbreiding EU);
 - Recente ontwikkelingen zoals Greenpark Venlo;
 - Weefvakken Zuiderbrug.

2.1.2

Verkeersprognoses 2020

In tabel 2.1, zijn de verkeersprognoses voor 2020 weergegeven voor de RW74 en direct aanliggende wegvakken op het hoofdwegennet.

Tabel 2.1: verkeersprognoses 2020 en percentages vrachtverkeer

Wegvak	Werkdag etmaalintensiteit	
	Motorvoertuigen in 2020 (afgerond op duizendtallen)	Percentage vrachtverkeer
RW74 ten oosten van de verknoping met de A73	52.000	48%
Zuiderbrug	118.000	40%
A73 ten zuiden van de verknoping met de RW74	67.000	35%

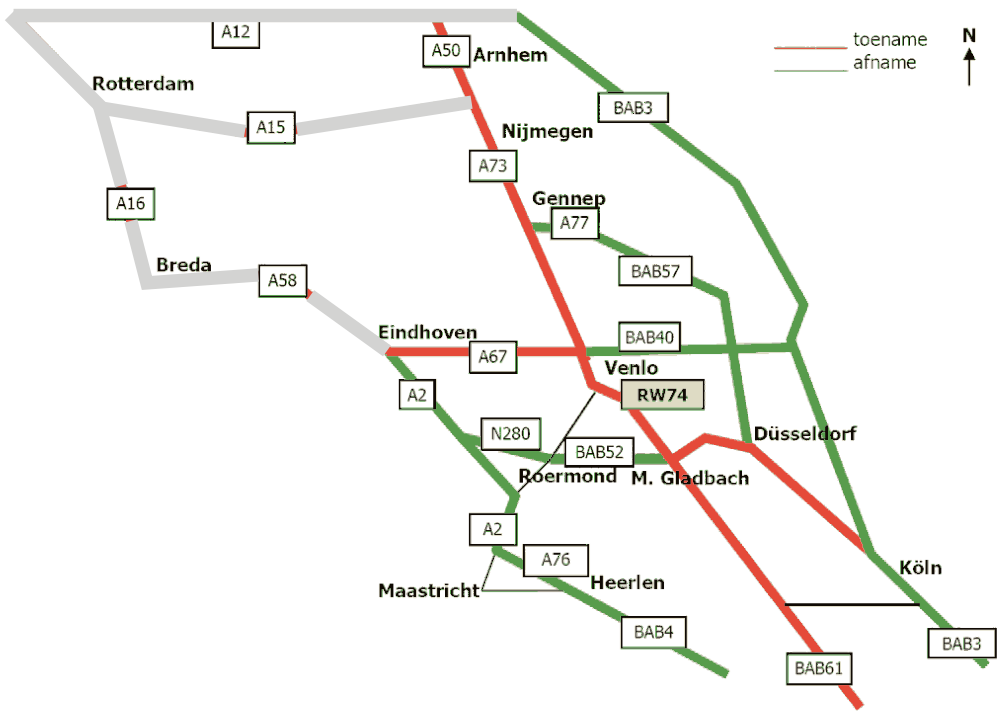
2.1.3

Verkeerseffecten van de RW74

Deze paragraaf gaat in op de verkeerseffecten als gevolg van aanleg van de RW74 voortvloeiend uit de verkeersprognoses van het NRM Limburg.

RW74 functioneert als achterlandverbinding tussen de Randstad en de belangrijkste industriegebieden in (Zuid-) Duitsland.

In figuur 2.1 zijn schematisch de toe- en afnames op de lange afstandroutes weergegeven.



Figuur 2.1: schematische weergave toe- en afnames lange afstandsroutes

Uit de weergave in figuur 2.1 komt naar voren dat de aanleg van RW74 invloed heeft op andere autosnelwegen tussen de Randstad en de belangrijkste industriegebieden in (Zuid-) Duitsland.

Er is sprake van een afname van het verkeer op de routes:

- A12-BAB3 (Randstad, via Arnhem, naar Keulen en verder)
- A77-BAB57 (via Gennep naar Düsseldorf-Keulen)
- A67-BAB40 (ten noorden van Venlo richting Düsseldorf-Keulen)
- A2-N280-BAB52 (via Roermond naar Mönchen-Gladbach)
- A2-A76-BAB4 (via Eindhoven naar Heerlen/Bocholtz richting Aken-Keulen)

De toenames van het verkeer zijn te vinden op de routes vanuit de Randstad (A15, A16, A50, A58) richting de A67 respectievelijk A73 en verder via RW74-BAB61 bij Venlo de grens over.

Tabel 2.2 geeft inzicht in de procentuele afname van het verkeer bij de diverse grensovergangen.

Tabel 2.2: percentage afname motorvoertuigen voor diverse grensovergangen na openstelling RW74 in 2020

Grensovergang	Percentage afname motorvoertuigen
A67 grensovergang bij Venlo	10%
A12 grensovergang bij Arnhem	4%
A77 grensovergang bij Gennep	5%
N280 grensovergang bij Roermond	28%
A76 grensovergang bij Bocholtz	1%

De procentuele afname bij de grensovergangen op de A67 bij Venlo en N280 bij Roermond in de nabije omgeving van RW74 het grootst. De procentuele afname bij de verder weg gelegen grensovergangen is beperkter.

RW74 leidt ook tot een verschuiving van het verkeer over de diverse typen wegen. In tabel 2.3 is het effect van aanleg RW74 is af te lezen voor het aandeel vrachtverkeer en personenauto's en de verschillende typen wegen. De percentages in de tabel zijn gebaseerd op de hoeveelheid voertuigkilometers in het gebied rond Venlo en Tegelen.

Tabel 2.3: Verdeling van het vrachtverkeer over verschillende wegtypes zonder en met de aanleg van de RW74 in 2020

Type weg	Zonder RW74		Met RW74	
	Aandeel vrachtverkeer	Aandeel personenauto's	Aandeel vrachtverkeer	Aandeel personenauto's
Rijk	78%	50%	91%	58%
Regionaal	14%	23%	5%	18%
Lokaal	8%	27%	4%	24%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Uit tabel 2.3. kan worden afgeleid dat na aanleg van RW74 een groter aandeel personen- en vrachtverkeer van het hoofdwegennet gebruik maakt. Ook is te zien dat het aandeel personen- en vrachtverkeer op het lokale en regionale wegennet als gevolg van aanleg RW74 afneemt.

In tabel 2.4 is voor een aantal wegvakken op het onderliggende wegennet aangegeven waar er afnames zijn.

Tabel 2.4: percentage afname motorvoertuigen diverse locaties onderliggend wegennet

Wegvak	Percentage afname motorvoertuigen
Klagenfurtlaan	84%
Stadsbrug	10%
Kaldenkerkerweg	31%

Als gevolg van aanleg van RW74 ontstaan de voornaamste afnames op de Klagenfurtlaan, de Kaldenkerkerweg en de Stadsbrug.

In het kort kan worden geconcludeerd dat aanleg van RW74 tot gevolg heeft dat enerzijds het lange afstandsverkeer tussen de Randstad en (Zuid-)Duitsland een andere route (via RW74) kiest en anderzijds meer lange afstandsverkeer van het hoofdwegennet rond Venlo aansluitend op de RW74 gebruik maakt. RW74 heeft een belangrijke functie als achterlandverbinding tussen de Randstad en de belangrijkste industriegebieden in (Zuid-) Duitsland.

RW74 ontlast het onderliggende wegennet van Venlo en Tegelen van doorgaand (vracht-)verkeer. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Venlo en Tegelen wordt hierdoor verbeterd (zie ook bijlage 7 over validatie alternatievenvergelijking).

2.1.4 Prijsbeleid: gevoeligheidsanalyse

Gestreefd wordt op termijn een systeem van prijsbeleid in te voeren, waarbij naar rato van het autogebruik betaald moet worden. De invoering van prijsbeleid bevat momenteel nog onzekerheden, maar geeft wel voldoende aanleiding om prijsbeleid mee te nemen in onderzoek en besluitvorming rond infrastructuurprojecten. In bijlage 8 'uitgangspunten van de verkeersberekening' is hierom een gevoeligheidsanalyse voor prijsbeleid opgenomen voor de autonome situatie (zonder RW74) en het projectalternatief. Dit is gebeurd voor de aspecten verkeer en geluid (de andere aspecten hebben een minder directe samenhang met prijsbeleid).

In de autonome situatie, zonder RW74, zorgt prijsbeleid voor 12% lagere verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet in 2020 in en om Venlo. De problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid in Venlo blijven evenwel groot. Prijsbeleid is tevens gunstig voor het project RW74. De intensiteiten op de Zuiderbrug worden lager, hetgeen gunstiger is voor de verkeersdoorstroming. Maatregelen in de vorm van extra infrastructuur zijn ook met beprijzen nodig. De effecten van de kilometerprijs op geluid zijn niet significant. Het effect van prijsbeleid leidt niet tot een andere beoordeling.

2.2 Uitgangspunten wegontwerp

Het ontwerp van RW74 is gebaseerd op de ontwerprichtlijnen autosnelwegen van Rijkswaterstaat. Het ontwerp is verder gebaseerd op de handleiding Veilige inrichting van wegbermen van het CROW. De kruisende en overige wegen die binnen het plangebied van RW74 moeten worden aangepast zijn ontworpen volgens het Handboek Wegontwerp (CROW publicatie 164d Erftoegangswegen).

De ontwerpsnelheid van de RW74 is 120 km/u. De ontwerpsnelheid van het knooppunt A73/RW74 en de A73 is 100 km/u.

De openbare verlichting wordt gerealiseerd conform het Uitvoeringskader Verlichting en de Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden. Op het onderliggende wegennetwerk wordt voor de weggebruiker oriëntatie verlichting toegepast. De verlichting op het onderliggende wegennetwerk wordt verstrooiingsarm en dus vleermuisvriendelijk, volgens de richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden.

Uitgangspunten voor de kunstwerken is een vrije doorrijhoogte van minimaal 4,6 m gemeten vanaf de rijksweg. Daar waar de autosnelweg de spoorweg kruist, is als doorrijhoogte ten opzichte van bovenkant spoor minimaal 6,0 m gehanteerd. Daar waar de autosnelweg de fietsverbinding Geldersebaan kruist is een vrije doorrijhoogte van minimaal 2,5 m voorzien.

2.3 Beschrijving van het project

2.3.1

Tracering
Het wegontwerp voor het TB RW74 bestaat uit de snelwegen (bestaande) A73 en (nieuwe) RW74. Het plangebied ligt globaal tussen de aansluiting Maasbree van de A73 tot aan de verdiepte ligging van de A73 ter hoogte van de kruising met de Kaldenkerkerweg te Tegelen. Aan de oostzijde eindigt het plangebied op de grens



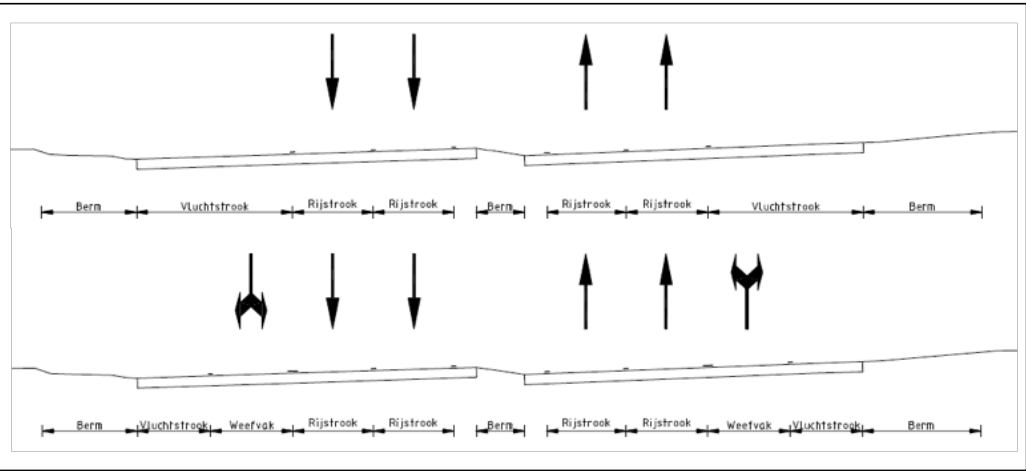
Figuur 2.2. Toekomstig tracé Rijksweg 74

RW74
De RW74 begint in verdiepte ligging op de rijksgrens met Duitsland waar de RW74 aansluit op de nieuw aan te leggen BAB61. De RW74 kruist het gebied Ulingsheide en loopt vervolgens tussen het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg oost en speeltuin Klein Zwitserland nog steeds in verdiepte ligging, Daarna loopt de RW74 door de zuidrand van de Jammerdaalsche Heide en over de voormalige sportvelden 'Irene'.

De RW74 kruist de Wilderbeek en doorsnijdt tevens op maaiveldniveau de steilrand. Ten slotte gaat de RW74 over in het knooppunt A73/RW74. De rijbanen van de RW74 bestaan uit 2x2 rijstroken met vluchtstroken en een verhardingsbreedte van 12,0 m per rijbaan. De ontwerpsnelheid van de RW74 is 120 km/u.

A73

- 1. 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 A73 vanaf de spoorlijn Venlo-Roermond begint de verknoping tussen de A73 en de RW74. Tussen de aansluiting Blerick en de aansluiting Venlo-Zuid wordt 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 verschuift niet. Het huidige profiel en het nieuwe profiel zijn weergegeven in figuur 2.3. De ontwerpsnelheid van de A73 is 100 km/u. Ter hoogte van de aansluiting Venlo-Zuid (A73) wordt op de Venloseweg de aansluiting geoptimaliseerd. Op de kruising) worden verkeerslichten geplaatst en wordt een opstelstrook vanuit de richting Tegelen, rechtdoor richting Venlo gerealiseerd.

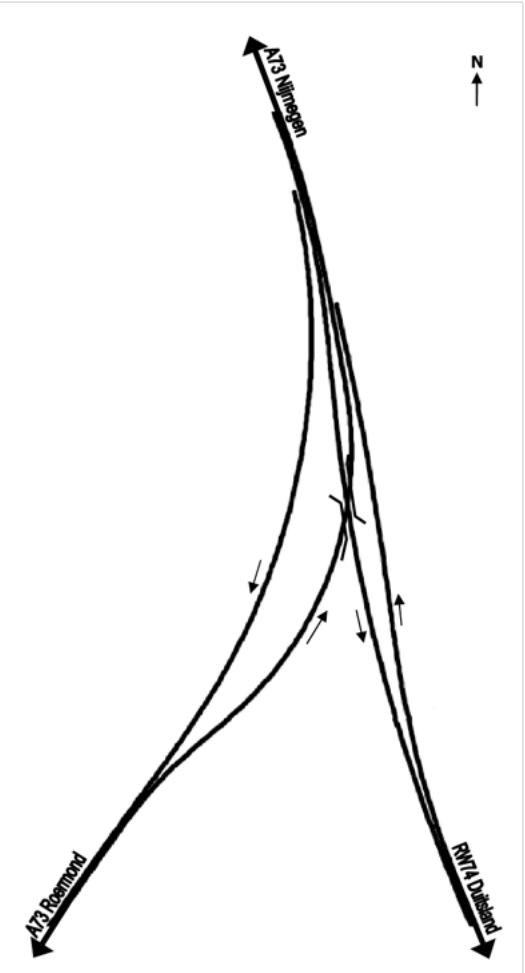


Figuur 2.3: Huidige profiel (boven) en nieuwe profiel (onder) tussen de huidige in- en uitvoegstroken

Knooppunt A73/RW74

Komende vanuit het noorden begint vanaf de kruising met de spoorlijn de verbidingsboog van het knooppunt A73/RW74. In figuur 2.4 is een schematische weergave van het knooppunt gegeven. Komend vanuit het noorden is de RW74 (Nijmegen-Duitsland) de doorgaande verbinding. Het verkeer op de A73 richting Roermond voegt uit. In het knooppunt gaat de A73 (Roermond-Nijmegen) onder de RW74 / (Nijmegen-Duitsland) door. De A73 (Roermond-Nijmegen) vormt de doorgaande verbinding. Het verkeer op de RW74 (Duitsland-Nijmegen) voegt in op de A73 ten noorden van de spoorlijn. Komende vanuit de richting Roermond-Nijmegen gaat de A73 over in de verbidingsboog vanaf de verdiepte ligging ter hoogte van de kruising met de Kaldenkerkerweg.

De ontwerpsnelheid van de verknoping is 100 km/u.



Figuur 2.4: Schematische weergave knooppunt A73/RW74

Op de bij het TB behorende overzichtskaart (kaartblad A) is een overzicht van het tracé weergegeven op een schaal van 1: 15000 en het lengteprofiel weergegeven. De bij het TB behorende detailkaarten (nrs. 1 t/m 10) geven een totaaloverzicht van het uitgewerkte tracé met bijkomende infrastructurele maatregelen op een schaal van 1:2500. Op deze kaarten is het maximale ruimtebeslag aangegeven dat nodig is voor de realisatie van alle wegbouwkundige werken en bijbehorende voorzieningen als omschreven in het TB. Op de detailkaarten zijn ook de dwarsprofielen weergegeven.

2.3.2

Opstelplaats en controlelocatie Koninklijke Marechaussee

Direct langs de RW74 wordt 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 RW74. Vanuit veiligheidsoverwegingen begeleidt de KMAR de voertuigen vervolgens naar de controleplaats die wordt gerealiseerd ter hoogte van Egypte (tussen km 101,0 en 100,9 in westelijke richting).

2.3.3

Kunstwerken

Binnen het plangebied waarop het TB betrekking heeft (hierna het plangebied) worden vijf nieuwe kunstwerken gerealiseerd en twee bestaande kunstwerken,

Fietstunnel Wylrebeek en Viaduct Grooten Broch, aangepast. De kunstwerken worden hieronder van west naar oost omschreven. In het landschapsplan, bijlage 9, zijn impressies van de kunstwerken opgenomen.

- **Fietstunnel Wylrebeek**
De fietstunnel is gelegen tussen de aansluiting Venlo-Zuid en de spoorweg Venlo-Roermond. De bestaande tunnel die is gerealiseerd ten behoeve van de A73 wordt in oostelijke richting verlengd vanwege de verknoping van de A73 en de RW74.
- **Viaduct Grooten Broch**
De A73 kruist de spoorlijn Venlo-Roermond en de Broekveldweg die overgaat in de Broekweg door middel van dit viaduct. Naast het spoor, gescheiden door een zaksloot, loopt de Broekveldweg/Broekweg onder dit viaduct door. Het kunstwerk wordt uitgebreid ten behoeve van de realisatie van de RW74. Het viaduct is toekomstvast ontworpen. Hierdoor is een uitbreiding van de spoorlijn naar een dubbel spoor in de toekomst mogelijk en daarnaast is rekening gehouden met een ruimtereservering voor de toekomstige Gulicksebaan met een breedte van circa 6,0 m.
- **Viaduct 't Brook**
Het viaduct 't Brook is gelegen in de verbindingsboog van het knooppunt A73/RW74. De A73 verbinding Roermond-Nijmegen kruist de RW74 verbinding Nederland-Duitsland onderlangs. Deze constructie maakt het mogelijk om een optimale verkeerssituatie en een minimale doorsnijding van de RW74 in de steilrand te realiseren.
- **Ecopassage Steilrand**
De ecopassage steilrand is gelegen ter hoogte van de steilrand. De RW74 kruist de Wilderbeek door middel van dit kunstwerk. Naast de Wilderbeek maakt fauna zoals vleermuizen en kleine landzoogdieren gebruik van deze onderdoorgang. De twee rijbanen van de RW74 gaan door middel van twee individuele overspanningen over de steilrand en de Wilderbeek.
- **Fietsbrug Egypte**
Het fietsviaduct Egypte ligt circa 50,0 m ten oosten van de ecopassage steilrand. Dit viaduct leidt de fiets- en voetgangersverbinding Egypte over de RW74. Bij het ontwerp is rekening houden met de passage van vleermuizen.
- **Viaduct Ulingsheide**
Het viaduct Ulingsheide is gelegen ten noordoosten van het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg Oost. Het viaduct kruist de RW74 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 gelegen tussen viaduct Ulingsheide en de grensovergang met Duitsland. Het ecoduct kruist de RW74. Het ecoduct is een belangrijke schakel binnen de robuuste verbindingszone Schinveld-Reichswald. Robuuste verbindingen moeten ecosystemen aan elkaar koppelen. Deze robuuste verbinding moet in de toekomst functioneren voor de doelsoort Edelhert. Hiervoor moet het ecoduct een ecologisch functionele breedte krijgen van minimaal 50,0 meter. De gronden ten zuiden van het ecoduct worden zodanig ingericht dat de ecologische verbinding ook van uit Duitsland te bereiken is.

- 2.3.4 *Te verwijderen opstallen*
Binnen het plangebied wordt een tweetal gebouwen verwijderd ten behoeve van de realisatie van de RW74. Het betreft:
 - een scoutinggebouw, Trappistenweg
Dit gebouw is gelegen in de bebossing tussen de huidige Trappistenweg en het bedrijventerrein Kaldenkerkerweg Oost.
 - een kas, Broekveldweg
Dit gebouw is gelegen tussen de huidige Broekveldweg en de A73.
- 2.3.5 *Te verwijderen weggedeeltes*
Binnen het plangebied wordt een zevental weggedeeltes verwijderd ten behoeve van de realisatie van het project. Het betreft:
 - **Hulsterweg**
Het deel van de Hulsterweg dat parallel loopt aan de noordzijde van de A73 (Roermond-Nijmegen) en de Hulsforthofweg en Vrijenbroekweg wordt verwijderd.
 - **Plataanstraat**
Het deel van de Plataanstraat dat is gelegen tussen de noordzijde van de A73 (Roermond-Nijmegen) en de weg Egypte wordt 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 wordt verwijderd. Daarnaast worden 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' wordt verwijderd.
 - **Bospad**
Het gedeelte van het bospad dat is gelegen tussen de weg Egypte en de Trappistenweg wordt verwijderd voorzover dit gelegen is ter hoogte van de RW74.
 - **Trappistenweg**
De noord zuid verbinding van Trappistenweg wordt 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 RW74.
 - **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.
- 2.3.6 *Nieuw te realiseren verbindingen*
 - **Fietsverbinding Hulsterweg**
Aan de noordzijde van de A73 (Roermond-Nijmegen) vormt een fietspad de verbinding tussen de Hulsterweg en de Geldersebaan. Het fietspad wordt verlegd langs de A73 door nieuwe verharding aan te leggen. Omwille van de sociale veiligheid wordt het fietspad aangesloten op de bestaande Vrijenbroekweg. De bestaande verlichting die loopt langs het fietspad wordt verplaatst langs het nieuwe fietspad. Het fietspad kruist de Wilderbeek tweemaal. De verharding van het fietspad wordt ca. 3,00 m breed.

- **Fiets- en voetgangersverbinding Egypte**
Door wegverharding aan te leggen om het westelijk gelegen voormalige sportveld heen en schuin door de overige voormalige sportvelden wordt een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding gecreëerd. De fiets- en voetgangersverbinding ter plaatse wordt via een nieuw te bouwen viaduct, Fietsbrug Egypte, over de RW74 heen geleid. Buurtschap Egypte is vanuit het zuiden ontsloten via de Broekweg/ Broekveldweg en vanuit het noorden via de Hulsterweg.
- **Bospad**
Het bestaande onverharde bospad ten noorden van de RW74 (Duitsland-Nijmegen) wordt aangesloten op het resterende deel van de Trappistenweg. Het (onverharde) bospad is geprojecteerd tussen de Trappistenweg en Ulingsheide en loopt parallel aan de RW74 (DuitslandNijmegen).
- **Ontsluitingsweg Klein Zwitserland**
Een nieuwe ontsluitingsweg wordt 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 wordt het viaduct Ulingsheide gerealiseerd. De weg Ulingsheide wordt over de RW74 heen geleid. In de berm van deze weg komt een semi verhard pad ten behoeve van het Pieterpad.

2.3.7

Overige maatregelen

Dynamische verlichting wordt gerealiseerd op de A73 en het knooppunt A73/RW74 tussen de steilrand en de aansluiting Venlo-Zuid. De intensiteit van de verlichting wordt dynamisch aangepast aan de actuele en locale omstandigheden zoals verkeersintensiteit, weersomstandigheden, werk in uitvoering en calamiteiten. Ook op het onderliggende wegennet wordt op diverse locaties verlichting gerealiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de vliegroutes van vleermuizen en verkeersveiligheid. Op RW74 wordt,afgezien van de verlichting die nodig is tijdens de controles op de controle plaats van de KMAR, geen verlichting aangelegd.

Om het project te realiseren, worden kabels en leidingen verlegd of aangepast. Hierbij moet gedacht worden aan kruisende en langsliggende leidingen voor onder meer elektriciteit, water, gas en telecomunicatie. De benodigde aanpassingen worden in overleg met de eigenaren en beheerders van kabels en leidingen uitgewerkt en vastgesteld. Hierbij worden kabels en leidingen waar mogelijk gebundeld.

2.4

Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag en de ligging van het tracé in de omgeving zijn op de detailkaarten van het TB aangegeven. Op deze kaarten zijn eveneens de grenzen van het TB aangegeven.

Binnen het ruimtebeslag van het TB worden de volgende aanduidingen op de detailkaarten aangegeven:

- **Verkeersdoeleinden**
De als zodanig aangeduide gronden zijn bestemd voor de aanleg van wegverhardingen, groenvoorzieningen, bermen, weggebonden water(gangen),

geluidwerende voorzieningen, kunstwerken, duikers, damwanden, onderliggend wegennet inclusief fietspaden, onderhoudsstroken, kabels en leidingen etc.

- **Landschappelijke doeleinden**
Dit deel van het plangebied is benodigd voor landschappelijke inrichting, natuurcompensatie en/of waterhuishoudkundige doeleinden.
- **Kunstwerken**
Deze aanduiding binnen verkeersdoeleinden geeft een bouwvlak aan waarbinnen een kunstwerk gebouwd wordt. Een kunstwerk zal in praktijk een kleiner ruimtebeslag hebben. De ruime begrenzing is aangehouden om voldoende optimalisatiemogelijkheden bij de aanleg te hebben.

2.5

Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Artikel 11 van de besluittekst bevat een uitmeet- en flexibiliteitsbepaling. Het eerste lid van dit artikel betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de detailkaarten hebben een schaal van 1:2500) kan voor of tijdens de uitvoering van de maatregelen in het kader van de verbreding blijken dat de maatvoering zoals opgenomen in het TB in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Dan kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits is voldaan aan de randvoorwaarden zoals opgenomen in het derde lid.

Het tweede lid van dit artikel betreft een flexibiliteitsbepaling. Afgezien van de uitmeetbepaling kan het voorkomen dat er in de tijd tussen het TB en de daadwerkelijke realisatie daarvan zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een kleine afwijking wenselijk maken. Hierbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld innovatieve uitvoering(swijzen) en nadere afspraken met de (bestuurlijke) omgeving. In dit geval kan er met een extra marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden van het derde lid is voldaan.

In het derde lid zijn de randvoorwaarden voor de wijzigingen opgenomen. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor belanghebbenden ten aanzien van het genomen besluit wordt gewaarborgd. Ook is de formulering van het derde lid zodanig dat van de lengte en de hoogte van de geluidsafschermende voorzieningen niet mag worden afgeweken.

2.6

Duurzaam bouwen

De aanleg van de RW74 zal volgens de principes van Duurzaam Bouwen plaatsvinden. Bij Duurzaam Bouwen wordt tijdens het ontwerp bewust gekeken of onderdelen van het project op een milieubewuste manier kunnen worden gerealiseerd. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen die leiden tot:

- het bevorderen van hergebruik en beperken van materiaalgebruik;
- het beperken van emissies;
- het zuinig omgaan met ruimte en energie;
- het bevorderen van de leefkwaliteit van de omgeving;
- een goede inpassing in de omgeving;
- beperking van hinder, voor zover dat mogelijk is (geluid, trillingen)
- externe veiligheid.

2.7

Maatregelen tijdens de uitvoeringsfase

De aanleg van de RW74 en de wijzigingen aan de A73 zullen hinder tot gevolg kunnen hebben voor omwonenden (bijvoorbeeld trillingen, geluid, stof en beperkte

bereikbaarheid) en in beperkte mate voor weggebruikers (bijvoorbeeld door verlaagde snelheden aan de A73 vanwege bouwwerkzaamheden).

2.7.1

Hinder voor omwonenden

De mogelijke vormen van tijdelijke hinder waar het hier om gaat zijn:

- geluidshinder;
- trillinghinder;
- (verkeers) onveiligheid;
- verminderde bereikbaarheid;
- overlast van bouwverkeer;
- tijdelijke afsluiting nutsvoorzieningen.

Vanzelfsprekend moet deze hinder zoveel mogelijk beperkt worden. Bij dit soort projecten is hinder echter onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de besluitvorming rondom vergunningsprocedures aan de orde. Er zal tijdens de uitvoeringsfase actief worden gecommuniceerd met omwonenden.

2.7.2

Hinder voor de weggebruiker

De hinder voor de weggebruiker zal beperkt zijn omdat het project hoofdzakelijk voorziet in nieuwe aanleg waardoor de bestaande verkeersstromen nauwelijks worden verstoord. Tijdens de laatste fase van de bouw wordt de bestaande verbindingsweg A73 tijdelijk vrijgemaakt van verkeer. Het verkeer wordt verplaatst naar de nieuw aan te leggen verbindingsweg van de A73 in een 4-0 systeem zoals in de huidige situatie. De realisatie van de geluidsschermen langs de bestaande A73 veroorzaakt eveneens weinig hinder voor de weggebruiker. Deze kunnen namelijk worden gerealiseerd door onder andere de vluchtstroken af te zetten.

2.7.3

Werkterreinen

Naast de ruimte die permanent wordt ingenomen door de realisatie van de RW74 is tijdens de bouw op verschillende plaatsen, ten behoeve van werkterreinen, tijdelijk ruimte nodig. Werkterreinen dienen zo veel mogelijk binnen de bestaande grenzen van rijkseigendom te liggen. Over de plaats van werkterreinen vindt overleg tussen de aannemer en Rijkswaterstaat plaats.

De werkterreinen worden hoofdzakelijk gebruikt voor twee functies, te weten:

- Gebruik door de aannemer voor opslag van materiaal en materieel, voor werkplaatsen, voor bouwketen en voor parkeerplaatsen ten behoeve van personeel en bezoekers;
- Gebruik door de aannemer als laad- en losplaats en voor de opslag van zand en grond.

Gronddepots

Tijdens de uitvoering van de aanleg van de RW74 zal de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie worden gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen en kunnen ook als werkterrein worden gebruikt. De ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

2.8

Gebruiksfase

Volgens de planning zal de aanleg van de RW74 in 2012 gereed zijn.

3

Verkeersveiligheid

3.1

Onderzoek

In de Nota Mobiliteit wordt het uitgangspunt van een verbeterde verkeersveiligheid gehanteerd. Dit betekent dat het huidige verkeersveiligheidsniveau minimaal gehandhaafd dient te blijven en dat waar mogelijk wordt gestreefd naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

Ten behoeve van het project is een Integrale Ontwerpnota RW74 opgesteld, deze nota is bijgevoegd als bijlage 8. Als doorvertaling naar projecten wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het aantal slachtoffers als gevolg van de aanleg van een project niet mag toenemen.

Voor de RW74 geldt dat in de huidige situatie vanwege het ontbreken van een achterlandverbinding op hoofdwegennetniveau, het grensoverschrijdende verkeer tussen de Randstad en het Ruhr/Rhein-Main gebied op de onderliggende wegen-structuur wordt afgewikkeld. Als gevolg hiervan maakt een grote verkeersstroom met een hoog aandeel vrachtverkeer gebruik van wegen van lagere orde die niet geschikt zijn voor dergelijke grote stromen. Deze situatie is uit een oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst.

Voor het aspect verkeersveiligheid is de werkwijze voor de beschrijving van effecten in TN/MER beschreven in de 'Handleiding verkeersveiligheid in TN/MER' (Rijkswaterstaat, DVS). In het kader van dit TB is deze werkwijze overgenomen. Hierbij is de situatie in 2020 met RW74 vergeleken met de autonome situatie, zonder RW74. In deze werkwijze worden de verkeersveiligheideffecten meegenomen in het invloedsgebied van RW74; het gebied waar de verkeersintensiteiten significant wijzigen als gevolg van de realisatie van RW74.

3.2

Resultaten

Het aantal ongevallen is bepaald voor het invloedsgebied van RW74. Het invloeds-gebied bestaat uit een gebied waarin de intensiteiten met tenminste 10% wijzigen als gevolg van de aanleg van RW74. Daarbinnen zijn wegen opgenomen met een etmaalintensiteit van tenminste 2.500 mvt/etmaal. Dit is conform de voorgeschreven 'Handleiding verkeersveiligheid in TN/MER'. Het gebied dat hieruit resulteert, strekt zich globaal uit van Nijmegen tot Roermond en van Eindhoven tot aan Venlo. In tabel 3.1 en tabel 3.2 zijn de prognoses (ernstige ongevallen) van de situatie met RW74 weergegeven ten opzichte van de situatie zonder RW74.

Tabel 3.1: prognoses ernstige ongevallen autonome ontwikkeling en situatie met RW74

Criterium	Ernstige ongevallen	
	2020 zonder RW74	2020 met RW74
Ernstige ongevallen hoofdwegennet	82,2	88,3
↳ waarvan op RW74	0,0	0,8
Ernstige ongevallen onderliggend wegennet	392,5	382,3
Totaal	474,8	470,6

Tabel 3.2: effectscore RW74

Criterium	Ernstige ongevallen	
	2020 zonder RW74	2020 met RW74
Ernstige ongevallen hoofdwegennet	0	-
Ernstige ongevallen onderliggend wegennet	0	++

RW74 heeft voor het totaal een neutraal effect op het aantal ernstige ongevallen (-4,2; een afname tussen 0 en 5 wordt als neutraal beoordeeld). Voor de ernstige ongevallen op het onderliggend wegennet is het effect van RW74 positief (10,2.; een afname tussen 10 en 20 wordt als positief beoordeeld). Voor het hoofdwegennet is er een stijging van 6.1 ongevallen wat zorgt voor een licht negatief effect.

De realisatie van RW74 zorgt voor een grote verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Hierdoor neemt de verkeers-prestatie op het hoofdwegennet toe en op het onderliggend wegennet af. Omdat er meer verkeer over een relatief veiliger wegtype (een autosnelweg) gaat rijden, neemt per saldo het aantal ernstige ongevallen af.

3.3

Maatregelen

Als onderdeel van de Handleiding verkeersveiligheid in TN/MER is gekeken naar de risicobeïnvloedende factoren van het ontwerp van RW74. Om de kans op en de ernst van ongevallen te beperken, worden de volgende ontwerpelementen en maatregelen toegepast:

- RW74 is op alle wegvakken voorzien van vluchtstroken;
- Om de veiligheid van het in- en uitvoegen bij duisternis te vergroten, wordt in het knooppunt A73/RW74 verlichting aangebracht;
- Gezien de ruimtelijke beperkingen en de plangrenzen is het niet mogelijk obstakelvrije bermen toe te passen; de bermen zijn daarom voorzien van afschermingvoorzieningen (geleiderails of barriers);
- De snelheid op de A73 worden gehomogeniseerd (naar 100 km/uur). Het ontwerp van de verbindingen is afgestemd op een maximumsnelheid van 100 km/uur en sluit daarmee goed aan op het snelheidsregime van aangrenzende wegvakken; er zijn geen grote overgangen in snelheid.
- De configuratie van de splitsing en de samenvoeging van RW74 en de A73 worden met bebording en bewegwijzering duidelijk aangegeven. Om de overgangen in het knooppunt voor weggebruikers veilig te laten verlopen, worden attentieverhogende maatregelen toegepast: onder meer bebording, bebakening, verlichting en beplanting.
- Om ongewenste rijstrookwisselingen te voorkomen wordt ter hoogte van de splitsing en de samenvoeging van de rijbanen, doorgetrokken markering aangebracht;
- De groei van het verkeer zal na openstelling van RW74 worden gemonitord, conform landelijke richtlijnen. Als na verloop van tijd blijkt dat filevorming dreigt te gaan optreden, dan kan filedetectie worden aangebracht (zie evaluatieprogramma).

4

Geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid

4.1

Geluidhinder

Een TB moet op grond van artikel 15 van de Tracéwet de resultaten van een akoestisch onderzoek bevatten en de beslissing tot het vaststellen van hogere grenswaarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en een aanduiding van de te treffen geluidsreducerende maatregelen. Voor het TB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek bestaat uit 5 deelrapporten:

- Hoofdrapport studiegebied;
- Bijlagenrapport studiegebied 'specifieke uitgangspunten en resultaten studiegebied TB Rijksweg 74';
- Algemeen Bijlagenrapport 'studiegebied TB Rijksweg 74';
- Hoofdrapport effectgebied, 'TB Rijksweg 74 effect op andere wegvakken';
- Bijlagenrapport effectgebied 'specifieke uitgangspunten en resultaten effectgebied TB Rijksweg 74'.

Het akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 10.

4.1.1

Wet Geluidhinder

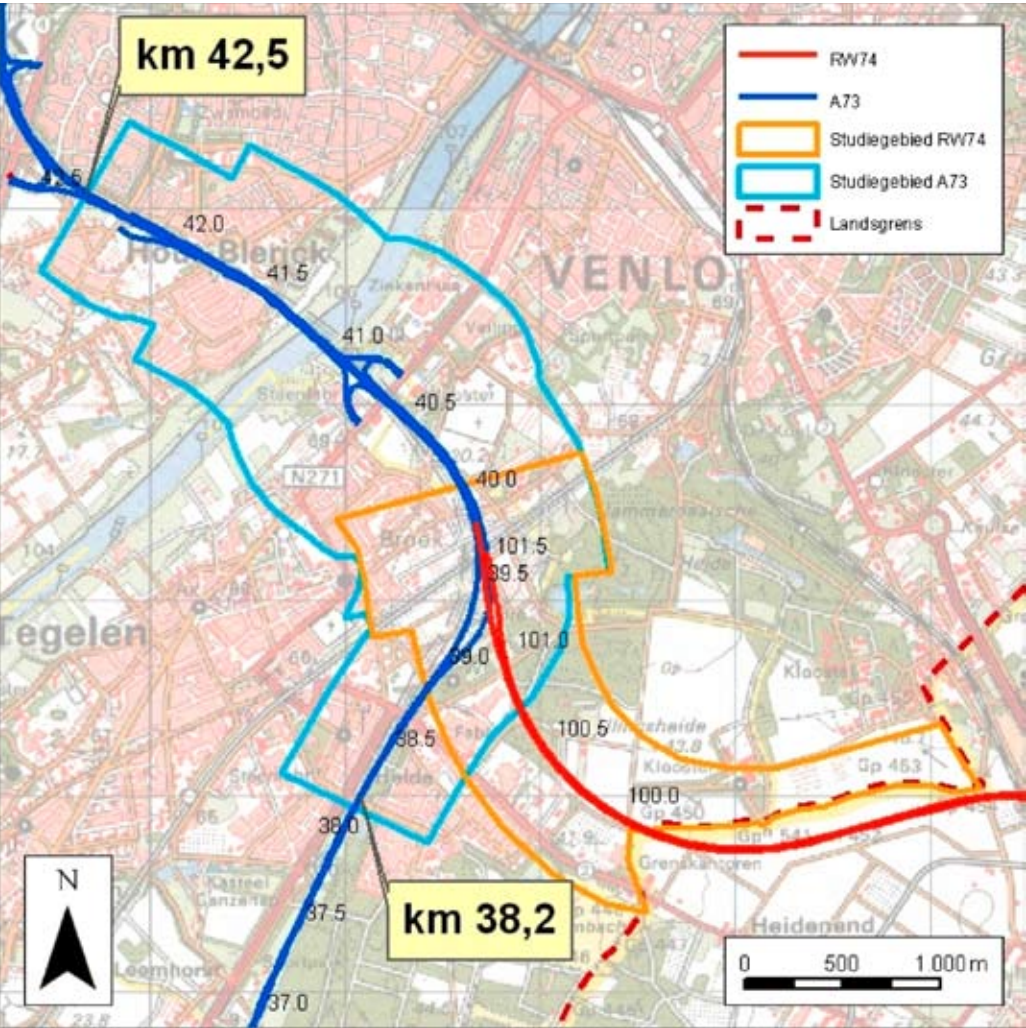
De Wet geluidhinder geeft de ten hoogste toelaatbare waarden aan voor de door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting. Het gaat hier om de waarden op de gevel van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg, die binnen de zogenaamde geluidzone liggen. Deze geluidzone begrenst 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 geluid wordt voor dit project bepaald door de volgende ontwikkelingen:

- aanleg RW74;
- aanpassing van de A73;
- verhoging van de maximumsnelheden op de A73.

Het onderzoeksgebied voor RW74 begint hierdoor bij km 99,8 (1/3 zone-doortrekking hier niet van toepassing i.v.m. landsgrens) en eindigt voorbij het knooppunt op de rijksweg A73 bij km 40,0. Het onderzoeksgebied voor de rijksweg A73 begint bij km 38,2 en eindigt bij km 42,5.

Voor de bovengenoemde wegvakken is de geluidsbelasting binnen de geluidzone onderzocht. In figuur 4.1 is de ligging van het akoestisch studiegebied weergegeven.



Figuur 4.1: Ligging van het akoestisch studiegebied van de RW74 en de A73

Nieuwe aanleg

De aanleg van RW74 valt onder het beoordelingsregime nieuwe aanleg. Dit weggedeelte loopt vanaf het knooppunt A73/RW74 tot aan de Duitse grens. Bij de aanleg van een nieuwe weg geldt de in onderstaande tabel, tabel 4.1, opgenomen normering.

Tabel 4.1 grenswaarden Wgh (in dB) bij aanleg nieuwe weg

	Grenswaarde
Grenswaarde voor woningen, ziekenhuizen en scholen (=toetswaarde)	48
Maximaal toelaatbaar	58

Aanpassing

Bij de aanleg van RW74 vinden er aanpassingen plaats op de A73. Er wordt een knooppuntaansluiting A73 /Rijksweg 74 gerealiseerd, er worden weefvakken aangelegd en de maximale rijsnelheid wordt verhoogd. Op basis van een akoestisch onderzoek is vastgesteld of er sprake is van een relevante geluidstoename als gevolg van deze wijzigingen. Voor elke geluidsgevoelige bestemming is op grond van de wet eerst de geldende grenswaarde bepaald. Deze grenswaarde is de laagste van de heersende geluidsbelasting in het jaar voor aanvang van de werkzaamheden

(in dit geval 2009) of een eerder vastgestelde hogere waarde, met een minimum van 48 dB. Vervolgens is onderzocht of deze grenswaarde na openstelling van de gewijzigde weg in de toekomstige situatie, met ten minste 2 dB (afgerond) wordt overschreden. Voor de toekomstige situatie is 2025 als zichtjaar gehanteerd. Wanneer dit het geval is, dan is volgens de Wet geluidhinder sprake van 'aanpassing van een weg' en moeten geluidsmaatregelen worden overwogen om de toekomstige geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bij aanpassing bedraagt 68 dB dan wel 5 dB toename. Bij de maatregelafweging wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Afhankelijk van de uitkomst van een doelmatigheidsafweging (zie hierna) zijn maatregelen in het TB opgenomen. De realisatie van de weefvakken, en de snelheidsverhoging op de A73 vallen onder het beoordelingsregime aanpassing. Het knooppunt A73/RW74 valt voor een deel onder het beoordelingsregime 'aanleg' en voor een deel onder het regime 'aanpassing'.

Sanering

Omdat de A73 na 1986 is aangelegd is er geen sprake van een saneringssituatie vanwege de A73. Dit geldt ook voor de RW74.

Effect op andere wegvakken

Op basis van de bepaling in art. 87d, derde lid van de Wet geluidhinder is nagegaan of de aanleg van de RW74 en de aanpassing van de A73 op de aansluitende weggedeelten van de A73 en/of op aansluitende delen van het onderliggend wegennet leidt tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de autonome verkeersgroei op deze wegvakken. In het geval dat de toename door het project meer dan 2 dB bedraagt moet het akoestisch onderzoek zich ook uitstrekken tot deze wegen of weggedeelten. Vanuit het MER was al duidelijk dat dergelijke effecten zich wel op aansluitende weggedeelten van de A73 voordoen maar niet op aansluitende delen van het onderliggende wegennet.

Tussen de grens van het studiegebied geluid (km 42,5) en het Knooppunt Zaarderheiken blijkt als gevolg van het project de geluidsbelasting van de A73 in de geluidszone van dit weggedeelte met meer dan 2 dB toe te nemen als gevolg van de fysieke wijzigingen aan de A73 en de aanleg van RW74. De geluidszone die bij dit weggedeelte hoort is omschreven als het 'effectgebied TB RW74'. Voor dit weggedeelte is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat in methodische zin vergelijkbaar is met het onderzoek dat voor het studiegebied is uitgevoerd. In het onderzoek wordt de toename van de geluidbelasting beoordeeld op een vergelijkbare wijze als in het studiegebied. Een formele geluidtoets vindt niet plaats. In het kader van het TB Rijksweg 74 worden geen hogere waarden vastgesteld voor het effectgebied. In het onderzoek wordt een doelmatigheidsafweging uitgevoerd voor geluidwerende voorzieningen. Vanuit de wet is er geen plicht tot het treffen van maatregelen in het effectgebied, in tegenstelling tot het studiegebied. De resultaten van het onderzoek moeten wel in de besluitvorming van het project worden betrokken. Het akoestisch onderzoek voor het effect op andere wegvakken, 'Tracébesluit Rijksweg 74, Effect op andere wegvakken' is als bijlage bijgevoegd bij het hoofdrapport studiegebied TB Rijksweg 74. Daarnaast is het bijlagenrapport, 'Tracébesluit rijksweg 74, Effect op andere wegvakken' (bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten)' bijgevoegd bij het bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten Studiegebied TB Rijksweg 74.

Natuur- en stiltegebieden

In het studiegebied zijn geen stiltegebieden en Natura 2000-gebieden aanwezig. Wel bevinden zich in het studiegebied meerdere (kleine) compensatieplichtige EHS-gebieden (Ecologische Hoofdstructuur). Voor deze gebieden is de verstoring van broedvogelterritoria bepaald.

Op enige afstand ten zuidoosten van de RW74 ligt een stiltegebied waarvoor is nagegaan of er sprake is van een relevante geluidsinvloed vanwege de aanleg van RW74. Geconcludeerd is dat er geen relevante geluidsinvloed is vanwege de aanleg van de RW74.

Hogere waarde

Indien het voor aanpassingssituaties en nieuwe aanleg niet mogelijk blijkt om met doelmatige maatregelen de geluidsbelasting tot de voorkeurswaarde of tot de grenswaarde terug te brengen, dan dient de toekomstige geluidsbelasting van de desbetreffende geluidsgevoelige bestemming in het TB te worden vastgesteld. In de Wet geluidhinder heet dit een "hogere waarde". In het vervolg van deze toelichting wordt van een 'hogere waarde' gesproken als een vast te stellen geluidsbelasting wordt bedoeld.

Vanaf januari 2007 is de eenheid waarin de geluidsbelasting wordt bepaald gewijzigd en wordt gewerkt met het 'dag-avond-nacht-gemiddelde van het equivalente geluidsniveau'(Lden). Deze geluidsbelasting wordt uitgedrukt in dB en valt voor hoofdwegen 1 à 2 dB lager uit dan de etmaalwaarde (Letm) die vóór 2007 werd berekend in dB(A). Hogere waarden die vóór 2007 zijn afgegeven, en zijn uitgedrukt en vastgesteld in dB(A), zijn ten behoeve van dit besluit omgerekend naar hogere waarden in dB (Lden). De verschillen tussen Lden en Letm zijn uitgebreid beschreven in het algemeen bijlagenrapport bij het akoestisch onderzoek.

Doelmatigheidsafweging

Uit de artikelen 87e (aanleg) en 87f (aanpassing) van de Wet geluidhinder volgt dat een hogere waarde slechts kan worden vastgesteld als het toepassen van maatregelen onvoldoende doeltreffend is, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Artikel 87b, vierde lid van de Wet geluidhinder biedt een nadere uitwerking van hetgeen moet worden verstaan onder 'overwegende bezwaren van financiële aard'. Kort gezegd komt het erop neer dat maatregelen worden toegepast mits de kosten ervan in redelijke verhouding staan tot:

- de kwaliteit, aard en het gebruik van de woning of andere geluidsgevoelige bestemming,
- de doeltreffendheid van de maatregelen.

De toename van de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige gebouwen, die door de vaststelling van een (nieuwe) hogere waarde mogelijk wordt gemaakt, mag niet groter zijn dan 5 dB ten opzichte van de grenswaarde. Bovendien mag een vast te stellen hogere waarde een bepaald maximum niet overschrijden. Dit maximum is o.a. afhankelijk van de soort geluidsgevoelige bestemming en de situatie (huidige geluidsbelasting, wel of niet eerder een hogere waarde vastgesteld). In het akoestisch onderzoeksrapport wordt uitgebreid ingegaan op de bepaling van de grenswaarden en deze normstelling van de Wet geluidhinder.

Binnenwaarde

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 TB onherroepelijk is geworden, moet een

gevelgeluidweringsonderzoek worden uitgevoerd bij alle geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor in het TB 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. Burgemeester en wethouders van de gemeente waarin het betreffende geluidsgevoelige gebouw is gelegen, zijn formeel verantwoordelijk voor het treffen van de gevelgeluidwerende maatregelen.

4.1.2

Akoestisch onderzoek

Algemeen

Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 (bijlage III Wegverkeerslawaaï), afgekort RMG2006. Om te kunnen bepalen of er sprake is van een 'aanpassing' is binnen de wettelijke zone van 400 dan wel 600 meter aan weerszijden van de rijksweg de geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen onderzocht voor de situaties:

- minimaal 1 jaar voor de wijziging of verbreding van de weg, hiervoor is het jaar 2009 gekozen, opdat de grenswaarden voor het bepalen van 'aanpassing' kunnen worden bepaald;
- minimaal 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg, hiervoor is het jaar 2025 gekozen, opdat geconstateerd kan worden of sprake is van 'aanpassing' in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen die onder het regime 'nieuwe aanleg' vallen, wordt alleen de toekomstige geluidsbelasting bepaald. Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen, die binnen de geluidszone van RW74 liggen, wordt de geluidsbelasting getoetst aan de grenswaarde van 48 dB.

Hieronder is samengevat welke uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd en wat de uitkomsten van het onderzoek zijn.

Verkeer

In paragraaf 2.1 van deze toelichting is ingegaan op de verkeersprognoses. Deze vormen de basis voor de geluidsberekeningen. In het akoestisch onderzoek is overigens conform het RMG2006 van weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten uitgegaan. Deze liggen doorgaans enkele procenten lager dan de werkdag-gemiddelde intensiteiten die in paragraaf 2.1 zijn opgesomd.

Op basis van actuele verkeerscijfers is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. Deze berekeningen hebben geleid tot aanpassingen van een aantal hogere waarden.

Wegdekverharding

Een belangrijk uitgangspunt voor de geluidsberekeningen is de wegdek-verharding die op de A73 en de toekomstige RW74 aanwezig is. Voor de huidige situatie (2009) is uitgegaan van tweelaags zeer open asfalt beton (tweelaags-ZOAB) op de hoofdrijbanen van de A73. Voor de toekomstige situatie wordt op de hoofdrijbanen van A73 en RW74 uitgegaan van tweelaags ZOAB. De verhardingen per wegvak en per rijlijn zoals deze per onderzoeksjaar in het geluidsmodel zijn opgenomen, zijn in detail vermeld in het akoestisch onderzoek.

Onderzoek maatregelen en doelmatigheidsafweging

Indien sprake is van overschrijding van de voorkeurswaarden of ‘aanpassing’ is onderzocht of maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen tot de (voorkeursgrens)waarde doelmatig zijn. De baten van een geluidsmaatregel wegen eerder op tegen de kosten, wanneer deze voor veel woningen dicht bij elkaar een grotere overschrijding van de grenswaarde vermindert dan voor zeer verspreid liggende woningen met een kleine overschrijding. Om objectief de kosten en baten (= geluidsreductie) van een maatregel te kunnen afwegen en te bepalen of een maatregel doelmatig is, wordt gebruik gemaakt van een maatregelen criterium.

Maatregelen criterium

Voor ‘nieuwe aanleg’ en ‘aanpassing’ bestaat een criterium voor het afwegen van geluidsmaatregelen. Het criterium is door Verkeer en Waterstaat in samenspraak met het ministerie van VROM ontwikkeld. De aanleiding voor het ontwikkelen van een criterium voor ‘nieuwe aanleg’ en ‘aanpassing’ is de behoefte om een geobjectiverde en onderbouwde keuze te kunnen maken in het toepassen van geluidsmaatregelen. In dit criterium wordt eerst gekeken naar maatregelen aan of bij de bron (stiller asfalt) en wanneer die niet afdoende of doelmatig blijkt, wordt gekeken naar (aanvullende) afschermende maatregelen. Een maatregel of combinatie van maatregelen is doelmatig als het geluidsreducerend effect van de maatregel vermenigvuldigd met een normbedrag per eenheid geluidsreductie lager is dan de normkosten van de maatregel. Bij nieuwe aanleg wordt de doelmatigheid beoordeeld voor alle gevoelige bestemmingen waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB. Bij aanpassing wordt de doelmatigheid van maatregelen beoordeeld voor de gevoelige bestemmingen waar sprake is van het aanpassingseffect (toename vanwege het project van 2 dB of meer).

De kosten van gevelgeluidwerende maatregelen zijn niet opgenomen in de maatregelenafweging voor geluidsmaatregelen. Een besparing op de gevelgeluidwerende kosten kan daarom een reden zijn om te kiezen voor een variant die niet doelmatig is. Voorwaarde is dat de totale kosten voor geluidsmaatregelen en gevelisolatie lager zijn dan de totale kosten van de doelmatige variant (geluidsmaatregelen en gevelisolatiekosten).

Overige overwegingen

Bij de beslissing om een maatregel te treffen, spelen ook andere overwegingen een rol. Rijkswaterstaat kan een nadere beoordeling maken aan de hand van verkeerskundige, landschappelijke, stedenbouwkundige en bestuurlijke aspecten. Dit kan leiden tot een bijstelling van het maatregelenpakket.

4.1.3 Resultaten akoestisch onderzoek

Nieuwe aanleg RW74

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie bij 57 geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB door de aanleg van RW74. Overeenkomstig artikel 87d van de Wet geluidhinder is voor deze geluidsgevoelige bestemmingen onderzocht of met geluidsreducerende maatregelen deze toename ten opzichte van de grenswaarde van 48 dB ongedaan gemaakt kan worden. Indien het niet doelmatig is, of om andere redenen niet mogelijk/wenselijk is om zodanige geluidsreducerende maatregelen te treffen dat de toekomstige geluidsbelastingen niet hoger zijn dan deze voorkeursgrenswaarde, wordt in het Tracébesluit voor deze woningen een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld.

Aanpassing A73

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie bij 2213 geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van ‘aanpassing van de weg’ als bedoeld in afdeling 2A van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. Dat wil zeggen dat als gevolg van de realisatie van het Tracébesluit vanwege de toename van de verkeersintensiteit tussen 2009 en 2025, de geluidsbelasting op deze geluidsgevoelige bestemmingen ten opzichte van de grenswaarde zal toenemen.

De maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt bij 352 geluidgevoelige bestemmingen overschreden. Deze overschrijdingen worden veroorzaakt door:

- Een toename van meer dan 5 dB. Dit geldt voor 288 geluidgevoelige bestemmingen;
- Eerder verleende hogere waarde (volgens art 83 of 84 Wgh) waardoor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op die bestemming 58 dB bedraagt (art 87f lid 5 Wgh) ondanks toename kleiner dan 5 dB. Dit geldt voor 64 geluidgevoelige bestemmingen.

Overeenkomstig artikel 87f van de Wet geluidhinder is voor deze woningen onderzocht of met geluidsreducerende maatregelen deze toename ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde ongedaan gemaakt kan worden. Indien het niet doelmatig is, of om andere redenen niet mogelijk/wenselijk is om zodanige geluidsreducerende maatregelen te treffen dat de toekomstige geluidsbelastingen niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde, wordt in het TB voor deze woningen een hogere waarde vastgesteld. Overschrijdingen van de grenswaarden met meer dan 5 dB moeten door het treffen van geluidsmaatregelen teruggebracht worden tot maximaal 5 dB, ongeacht de vraag of deze maatregelen doelmatig zijn.

Effect op andere wegvakken vanwege TB RW74

In het effectgebied tussen km 42,5 en het knooppunt Zaarderheiken blijken de geluidsbelastingen door de fysieke wijzigingen aan de A73 en de aanleg van RW74 met meer dan 2 dB toe te nemen. De conclusie is dat het niet doelmatig blijkt om maatregelen te treffen in het effectgebied. In het effectgebied zijn bij de aanleg van de A73 reeds maatregelen toegepast zoals tweelaags ZOAB, een verdiepte ligging en schermen en wallen. Bij de toetsing aan de eerder verleende hogere waarden blijkt dat voor één woning de eerder afgegeven hogere waarde met meer dan 5 dB wordt overschreden. Om dit weg te nemen is een scherm nodig met een lengte van 170 m en een hoogte van 3m. Hiervoor geldt geen wettelijke noodzaak..

Op initiatief van de provincie Limburg en de gemeente Venlo is bekeken of er aanvullend op de maatregelen uit het TB RW74 extra mitigerende, akoestische maatregelen in het effect- en plangebied genomen kunnen worden. Op 3 juni 2010 is een convenant gesloten met het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg (hierna: Het College) over onder andere een pakket van aanvullende mitigerende voorzieningen in het effect- en plangebied van de RW74. 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. In het TB RW74 worden deze maatregelen niet meegenomen.

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 RW74 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.

4.1.4 Geluidsreducerende maatregelen

Maatregelen aan de bron

Op de A73 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 RW74 tweelaags ZOAB worden toegepast, dan wel een materiaal dat tenminste dezelfde geluidsreducerende kwaliteiten heeft.

Schermen

Op basis van het onderzoek worden de volgende 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. Dit leidt vanuit het maatregelencriterium tot het pakket aan maatregelen dat in onderstaande tabel is weergegeven:

Tabel 4.2 Voorgestelde geluidschermen als gevolg van de aanleg van de rijksweg 74 en de aanpassingen aan de rijksweg A73

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	41,30	41,41	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)

Hieronder wordt een toelichting gegeven op de schermmaatregelen zoals weergegeven in tabel 4.2.

Schermen noordzijde tussen N273 en Zuiderbrug

Tussen km 42,27 en km 41,73 worden de geluidwerende voorzieningen aan de noordzijde vervangen door hogere schermen die op een aantal plaatsen dichters 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 A73 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 km 42,29 en km 42,84 tussen de Shakespearelaan en de N273 staan in de huidige situatie schermen op een aarden wal. Deze worden vervangen door hogere schermen op de bestaande wal geplaatst.

Schermen zuidzijde tussen Shakespearelaan en Baarlosestraat

Achter de huidige aarden wal tussen km 41,80 en km 42,25 wordt aan de zuidzijde (Hout-Blerick) een woningbouwplan voorbereid. De gemeente heeft de planologische procedure voor dit plan gestart en het woningbouwplan is als autonome ontwikkeling in het akoestische onderzoek van het TB RW74 meegenomen. In het kader van dit woningbouwplan heeft de gemeente toegezegd om de bestaande geluidswal langs de A73 te verhogen met een hoogte variërend tussen de 2 en 3 meter. In het akoestisch onderzoek is voor het zichtjaar 2025 rekening gehouden met deze verhoging. In het kader van het TB RW74 wordt op de verhoogde wal tussen km 41,80 en km 42,25 een scherm van 4 m geplaatst.

Schermen zuidzijde tussen Baarlosestraat en Zuiderbrug

Aan de zuidzijde tussen km 41,75 en km 41,30 tussen de Baarlosestraat en de Zuiderbrug staan in de huidige situatie schermen tot km 41,41 op een aarden wal en vanaf km 41,41 langs de weg op kantverharding tot 41,30. Deze worden vervangen door hogere schermen op de bestaande wal tot km 41,41 en hogere schermen langs de weg op kantverharding tot km 41,30.

Schermen op Zuiderbrug tussen km 40,97 en km 41,30

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.

Scherm noordoostzijde op viaduct van de Venloseweg

Tussen km 40,68 en km 40,60 wordt aan de noordoostzijde 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 noordoostzijde tussen km 40,20 en km 39,60

Het huidige scherm aan de noordoostzijde van de huidige A73 wordt na het viaduct met de Venloseweg gesloopt omdat hier ruimte nodig is voor de realisatie van het knooppunt A73/RW74. 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.

Schermbaan de zuidwestzijde van A73 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 Okselschermbaan.

Schermbaan de zuidwestzijde van A73 tussen viaduct venloseweg en spoorlijn

Een gedeelte van het huidige scherm dat ten zuidwesten van de A73 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.

Schermbaan langs Baarloosestraat, Groetweg en N273

In enkele gevallen worden de schermen doorgetrokken langs de kruisende wegen om de effectiviteit van de afscherming vanwege de A73 te verbeteren.

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

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

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.

4.1.5

Vast te stellen hogere waarden

Na het treffen van de maatregelen zoals die in paragraaf 4.1.4 zijn opgesomd, blijft er bij de aanleg van RW74 voor 46 (na maatregelen) van de 57 woningen (zonder maatregelen) sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Voor deze 46 woningen is in het TB een hogere waarde vastgesteld.

Na het treffen van de maatregelen zoals die in paragraaf 4.1.4 zijn opgesomd, blijft er bij de A73 voor 851 (na maatregelen) van de 2213 (zonder maatregelen) aanpassingswoningen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Voor deze 851 woningen is in het TB een hogere waarde vastgesteld. Alle overschrijdingen van de grenswaarden met meer dan 5 dB zijn teruggebracht tot onder de 5 dB.

Vanwege de aanpassing van A73 en de aanleg van RW74 worden voor 897 woningen hogere waarden vastgesteld. Voor deze woningen is ook berekend wat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de A73, RW74 en andere gezoneerde bronnen zal zijn indien de hogere waarden worden vastgesteld. Deze gecumuleerde geluidsbelastingen geven geen aanleiding tot het plaatsen van extra geluidsbeperkende maatregelen aan de A73 en RW74.

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 derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Het NSL is vervolgens door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het project 'Rijksweg 74 Venlo' is met de volgende projectkenmerken opgenomen in het NSL:

- Wegnummer en projectnaam: A74 Venlo, MIRT project;
- Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- Ligging: Oostzijde Maas tot aan Duitse grens aansluiting BAB61; vanaf Zaarderheiken knooppunt A67/A73 tot aan westzijde Maas A74 samen met A73.
- Type: 3 (infrastructuur);
- Omvang: Voor groot deel nieuw aan te leggen snelweg; totale lengte ca. 3 km; maximum-snelheid deels 100 km/u, deels 120 km/u;
- Datum toonaangevend besluit: 2010;
- Oplevering : 2012;
- Knelpunten: geen.

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit TB, komen aldus overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken. Op het moment dat het TB wordt vastgesteld, 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.

Bijzondere situatie

In het kader van het NSL programma zijn landsdekkende luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd met de saneringstool. De saneringstool is een erkend rekenprogramma voor het berekenen van de luchtkwaliteit.

Voor het NSL (een landelijk programma) wordt gebruik gemaakt van verkeersprognoses afkomstig uit het Landelijk Modellsysteem (LMS). Dit verkeersmodel levert de best mogelijke landsdekkende en consistente prognoses. Deze prognoses zijn als invoersgegevens gebruikt voor de luchtkwaliteitberekeningen welke met de saneringstool worden uitgevoerd.

In alle V&W wegprojecten, waaronder ook het TB RW74, wordt voor het maken van verkeersprognoses gebruik gemaakt van regionale projectmodellen (NRM's). Dit model geeft de best mogelijke regionale prognose, maar kan geen landsdekkende berekeningen genereren.

Door de verschillende karakteristieken van deze modellen wijken de verkeersgegevens van het NSL per definitie af van de gegevens uit de projectspecifieke NRM modellen. Voor het project 'Rijksweg Venlo' vallen de met het LMS gegenereerde NSL prognoses voor met name het vrachtverkeer een stuk lager uit dan de NRM-prognoses die zijn gehanteerd in het TB RW74. Het grootste verschil zit op de RW74 zelf waar het NRM voor 2020 een prognose oplevert van circa 25.000 vrachtwagens

(werkdagintensiteit) en de saneringstool (op basis van het LMS) een prognose van 4.172 (werkdagintensiteit) dat overeenkomt met circa 5.000 vrachtwagens als werkdagintensiteit. Dit grote verschil is erg ongebruikelijk vergeleken met andere situaties in het land. Deze bijzondere situatie bij Venlo komt doordat er een nieuwe schakel op internationale routes gerealiseerd wordt en door de ligging van de landsgrens (op de grens van twee netwerken). Hierdoor werken de gebruikelijke verschillen tussen de best beschikbare modellen nabij Venlo sterk door in de uitkomsten van de modellen. De gebruikelijke verschillen tussen de modellen zijn als volgt te duiden:

- **Verskil in rekenmethodiek;**
Het LMS kent een grovere structuur dan het NRM, waardoor specifieke ontwikkelingen niet zijn meegenomen. Het verkeer in het NRM wordt op een andere wijze toegedeeld aan het wegennet dan in het LMS. Enerzijds wordt in het LMS het verkeer 'fijner' verdeeld over verschillende route-keuze-alternatieven dan in het NRM, doordat rekening wordt gehouden met reistijdveranderingen als gevolg van congestie. Anderzijds ligt in het NRM het detailniveau voor wat betreft de netwerken en daarmee de reistijden hoger.
- **Verschillende omgevingsscenario's;**
Belangrijk input voor een verkeersberekening is het economische scenario. Het LMS (verkeersmodel van het NSL) en het NRM (verkeersmodel van het TB RW74) zijn gebaseerd op verschillende economische ontwikkelingen in de toekomst:
 - Het LMS is gebaseerd op de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) uit 2006. Dit is de meest recente studie. In die studie worden verschillende toekomstbeelden geschetst. Het zogenaamde Global Economy-scenario (GE-scenario) vormt de basis van de input van het LMS.
 - Het NRM gaat van de studie Economie en Fysieke Omgeving (EFO) uit 1997. Ook in deze studie worden verschillende toekomstbeelden geschetst. Het European Coordination-scenario (EC-scenario) vormt de basis voor de input van het NRM. Het NRM kan nog niet rekenen met de cijfers uit het recentere WLO-studie, aangezien deze cijfers nog niet zijn uitgewerkt voor de NRM-modellen. Hier wordt wel aan gewerkt en de verwachting is dat de groei van het vrachtverkeer in het NRM model lager uitvalt. Het gebruikte NRM model is op dit moment het best beschikbare instrument voor het berekenen van regionale prognoses.
- **Verschillende beleidsuitgangspunten;**
Het voornaamste verschil op dit punt is dat in het LMS wordt gerekend met prijsbeleid. Dit heeft in eerste instantie vooral gevolgen voor het personenautoverkeer. Maar voor het vrachtverkeer kunnen in de NSL-berekeningen routewijzigingen optreden als gevolg van de vermindering van congestie op bepaalde trajecten.

De verschillen maken duidelijk dat de prognoses voor de ontwikkeling van het vrachtverkeer op de RW74 grote onzekerheden kent. Vanwege die onzekerheden is in dit specifieke geval voor het OTB een aanvullende analyse gemaakt aan de hand van de NSL-systematiek. De 'Aanvullende analyse Rijksweg 74 Venlo, NSL-systematiek' is gebaseerd op de hogere NRM-cijfers en is gebaseerd op de projectsituatie 2015. Uit de analyse is gebleken dat ook met die hogere cijfers (dit zou de worst-case situatie genoemd kunnen worden) in het plangebied geen overschrijdingen van de grenswaarden optreden.

In de 'Validatie van de alternatieven overweging', is in het kader van de alternatievenvergelijking de luchtkwaliteit op een aantal maatgevende doorsnedes berekend. Hierbij is uitgegaan van de NRM prognoses. Ook hierin blijken voor de basisjaren 2010 en 2020 in het plangebied geen overschrijdingen van de grenswaarden op te treden.

Naar aanleiding van de wijziging van de verkeerscijfers, emissiefactoren en achtergrondconcentraties tussen Ontwerp tracébesluit en Tracébesluit, is de aanvullende analyse luchtkwaliteit geactualiseerd ('Aanvullende analyse Rijksweg 74 Venlo, NSL-systematiek; Actualisatie tbv Tracébesluit'). Ten behoeve van deze actualisatie is met behulp van de monitoringstool (het NSL rekensinstrument) de luchtkwaliteit berekend op basis van de in het project gehanteerde actuele NRM prognoses. 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 (PM₁₀ en NO₂) berekend.

Op basis van de actualisatie blijkt dat ook met circa 25.000 vrachtwagens op de Rijksweg 74, de actuele achtergrondconcentraties en emissiecijfers, het project zonder aanvullende maatregelen past in het NSL en gebaseerd kan worden op art.5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub d van de Wet milieu-beheer. Daarmee kan worden geconcludeerd dat het NSL als grondslag voor het Tracébesluit RW74 robuust is. De 'Aanvullende analyse Rijksweg 74 Venlo, NSL-systematiek; Actualisatie tbv Tracébesluit' is als bijlage aan het Tracébesluit toegevoegd).

Tot slot zal een jaar na openstelling (vermoedelijk 2013) op basis van werkelijke telcijfers blijken hoeveel (vracht)verkeer over de RW74 rijdt. Met de jaarlijkse NSL monitoring zullen de feitelijke ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersaantallen en de luchtkwaliteit worden gemonitord. Met deze monitoring kent het NSL nog een extra waarborg. 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 PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan.

4.3 Vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)

4.3.1

Beleid
Het beleid voor externe veiligheid staat verwoord in de nota Risico Normering vervoer gevaarlijke Stoffen (RNVGS) en in de circulaire RNVGS. Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden van een weg. In het beleid voor externe veiligheid worden twee risicobegrippen gebruikt met corresponderende normen. Het gaat om het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)
Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met gelijk risico kunnen door zogenaamde risico-contouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen de route en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken. De norm voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen voor een nieuwe situatie bedraagt 10-6 (1 op 1 miljoen) per jaar.

Groepsrisico (GR)
Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de

cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot. De oriënterende waarde voor het GR is vastgesteld op:

- 10-4 per jaar en per kilometer route voor 10 dodelijke slachtoffers;
- 10-6 per jaar per kilometer voor 100 dodelijke slachtoffers, en
- 10-8 per jaar per kilometer voor 1000 dodelijke slachtoffers, etc. (bij een factor N toename van het aantal slachtoffers hoort een N2 lagere kans).

Het risiconiveau van de A73/RW74 is getoetst aan de hiervoor geldende waarden.

4.3.2 Resultaten

In het kader van de TN/MER RW74/BAB61 is onderzoek verricht naar het risico verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de verschillende alternatieven voor de aanleg van de RW74. Conclusie is dat bij geen van de alternatieven de grenswaarde van het PR en de oriënterende waarde van het GR wordt overschreden. Bij dat onderzoek zijn de toen beschikbare gegevens gebruikt (tellingen gevaarlijke stoffen, prognoses vervoer gevaarlijke stoffen etc.). In het kader van het TB is een nieuw onderzoek uitgevoerd inzake externe veiligheid (bijlage 11). Uit de berekeningen blijkt dat aan de normen voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Verder blijkt dat geen 10-6-contour aanwezig is. Ten aanzien van het groepsrisico wordt nergens de oriëntatiewaarde overschreden. Na de realisatie van de RW74 is zelfs sprake van een afname van het groepsrisico bij het begin van de tunnelbak van de A73, ter hoogte van de Kaldenkerkerweg. Deze afname wordt veroorzaakt door het openstellen van de RW74. Hierdoor zal een deel van het verkeer over de RW74 worden afgewikkeld en niet, zoals in de huidige situatie, langs Tegelen over de A73 rijden.

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 RW74 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.

4.3.3 Verantwoordingsplicht

Ten aanzien van het groepsrisico dient bij een vervoersbesluit de verantwoordingsplicht te worden ingevuld, zie eveneens bijlage 11. 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 GR over het gehele traject ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Omdat sprake is van een nieuwe weg, is echter sprake van een toename van het GR. 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.

Om de verantwoordingsplicht in te vullen is het onderzoeksrapport voorgelegd aan de regionale brandweer met het verzoek om advies. Dit advies vormt de basis van de verantwoordingsnotitie die is bijgevoegd als bijlage 11.

5 Landschap, natuur en recreatie

RW74 wordt 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 verschillende deelrapporten voor Natura 2000. Deze documenten zijn opgenomen in respectievelijk bijlage 9, 12 en 13.

Hieronder wordt eerst ingegaan op de landschappelijk inpassing. Vervolgens komt natuur aan de orde waarin onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Er wordt afgesloten met een paragraaf over recreatie.

5.1 Landschappelijke inpassing

In het landschapsplan (bijlage 9) is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen worden genomen en op welke wijze de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven. Het doel hiervan is om de nieuwe RW74 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.

5.1.1 Landschapsbeschrijving

Het landschap rondom Tegelen en Venlo wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan landschappelijke eenheden op relatief korte afstand van elkaar:

- Maasdal;
- Midenterras met hoge en lage zandgronden en kwelzone;
- Hoogterras (beboste steilrand en open plateau).

De rivier de Maas, die van zuid naar noord stroomt, is bepalend voor de richting van het landschap. De overgang van het maasdal en het midenterras naar het hoogterras wordt gevormd door de steilrand. De steilrand is bebost, loopt parallel aan de maas en is beeldbepalend. De aansnijding daarvan is een bijzonder punt. De steilrand is de definitieve overgang tussen de A73 en de RW74 uit landschappelijk oogpunt.

5.1.2 Landschappelijke Inpassing RW74/A73

Op de Zuiderbrug en aan de westzijde van de Maas (A73) worden omvangrijke geluidsmaatregelen getroffen. De maatregelen worden 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 wordt bij de vormgeving rekening gehouden met de omgeving en de beleving van omwonenden en weggebruikers. Hierover vindt nog overleg plaats met de gemeente en omwonenden. Geluidsschermen worden boven een hoogte van 5 meter transparant uitgevoerd.

Het gedeelte waar de RW74 en A73 samenvallen, tussen de aansluiting Venlo-Zuid en de spoorlijn Venlo-Roermond, wordt ingepast door middel van een meervoudige bomenrij aan de zijde van Tegelen.

De Wilderbeek gaat tussen de A73 en de steilrand onder de RW74 door. De RW74 ligt hier verhoogd en krijgt een faunapassage. 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 A73 af in zuidelijke richting. De vormgeving sluit hier aan op de rest van de A73. Tussen de verhoogd gelegen verbindingswegen van de A73 is ruimte voor de opvang van wegwater.

Vanaf de steilrand verandert de maaiveldligging van RW74 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 RW74 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.

5.2 Soorten- en gebiedsbescherming

5.2.1 Inleiding

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, zie bijlage 12. De toets aan de Natuurbeschermingswet 1998 is opgenomen in bijlage 13. Deze toets is tevens omschreven in paragraaf 5.3.

5.2.2 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 diersoorten. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd binnen het plangebied en binnen een zone van 50 meter in 2003/2004 en een zone van 250 meter in 2008/2009 rondom dit plangebied. Voor dassen, vogels en vleermuizen is in een ruimer gebied gekeken. Het onderzocht gebied is afhankelijk van de ecologische vereisten van de soort. Uit deze onderzoeken is gebleken dat er langs het gehele tracé beschermde diersoorten voorkomen. Het gaat hierbij om vogels, zoogdieren, reptielen en vissen.

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 in gebruikname van de RW74. 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. Deze ontheffing is in 2004 in ontwerp ter inzage gelegd. In 2009 is voor het OTB een wijzigingsverzoek op dit ontwerpbesluit bij de Minister van LNV ingediend. Het gewijzigde ontwerpbesluit is tegelijkertijd met het OTB ter visie gelegd. De definitieve ontheffing wordt met het TB ter inzage gelegd.

In tabel 5.1 is een overzicht weergegeven van de soorten en de verbodsbepalingen waarvoor ontheffing ex. artikel 75 van de Flora- en faunawet is aangevraagd.

Tabel 5.1 aanvraag ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en faunawet

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	Tabel 2	Tabel 3	Artikel			
				8	9	11	13
Flora							
Prachtklokje	Campanula persicifolia	x		x			X
Waterdrieblad	Menyanthes trifoliata	x		x			
Vogels							
Buizerd	Buteo buteo					x	
Havik	Accipiter gentilis					x	
Huismus	Passer domesticus					x	
Steenuil	Athene noctua					x	
Amfibieën							
Alpenwater-salamander	Triturus alpestris	x			x	x	X
Vissen							
Bermpje	Noemacheilus barbatulus	x			x	x	X
Zoogdieren							
Eekhoorn	Sciurus vulgaris	x				X	
Steenmarter	Martes foina	X				X	
Bosvleermuis	Nyctalus leisleri		X			X	
Franjestaart	Myotis auritus		X			X	
Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus		X			X	
Gewone grootoorvleermuis	Plecotus auritus		X			X	
Grijze Grootoorvleermuis	Plecotus austriacus		x			X	
Laatvlieger	Eptesicus serotinus		x			X	
Rosse vleermuis	Nyctalus noctula		x			X	
Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus nathusii		x			X	
Watervleermuis	Myotis daubentonii		x			x	

Verboden handelingen met betrekking tot beschermde planten:

Artikel 8: het plukken, verzamelen, afsnijden, vernielen, beschadigen, ontwortelen of om een andere manier van de groeiplaats verwijderen van planten.
Artikel 13: het vervoeren en onder zich hebben (in verband met verplaatsen) van planten.

Verboden handelingen met betrekking tot beschermde dieren.

Artikel 9: het doden, verwonden, vangen of bemachtigen van dieren. Het met het oog op bovenstaande doelen opsporen van dieren.
Artikel 10: het opzettelijk verontrusten van dieren.
Artikel 11: het beschadigen, vernielen, uithalen wegnemen, verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren.
Artikel 12: het zoeken, rapen, uit nesten nemen, beschadigen of vernielen van eieren.
Artikel 13: het vervoeren en onder zich hebben (in verband met verplaatsen) van dieren.

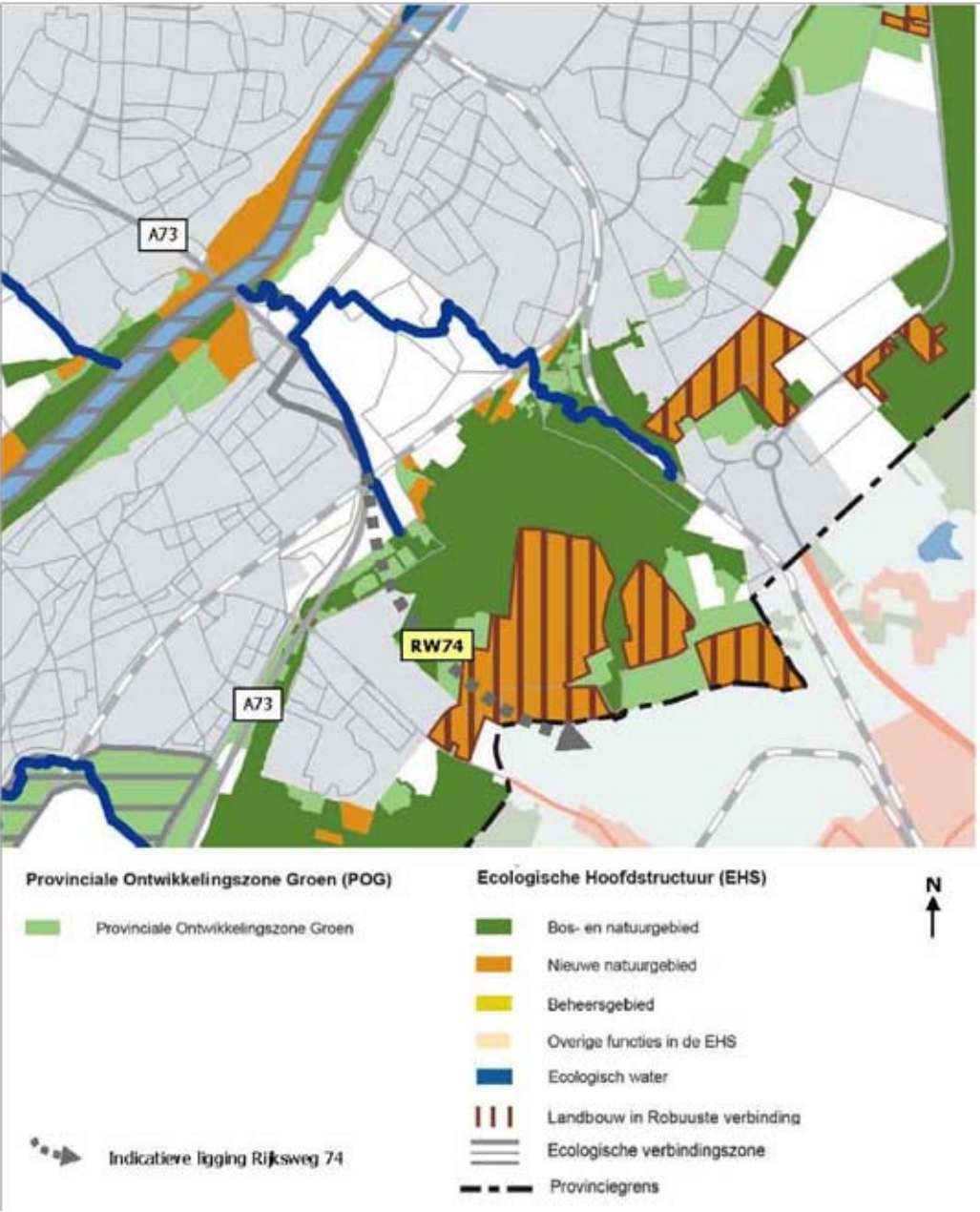
Naar aanleiding van een wijziging van de Flora- en faunawet in 2009 is het vangen en verplaatsen van dieren als mitigerende maatregel geen overtreding van de artikelen 9 en 13 lid 1 van de Flora- en faunawet meer. Aangezien de ontheffingsaanvraag is ingediend vóór deze wijziging openbaar is gemaakt (25 augustus 2009) is voor het vangen en verplaatsen van de alpenwatersalamander en het bermpje nog wel voor deze verbodsbepalingen ontheffing aangevraagd.

In het kader van artikel 11, tweede lid, onder b van de Tracéwet dienen de effecten op de beschermde soorten gemitigeerd en/of gecompenseerd te worden. De effecten en de mitigerende en compenserende maatregelen die hieruit voortkomen zijn opgenomen in paragraaf 5.2.5.

5.2.3

Gebiedsbescherming: 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 geactualiseerd in 2008 worden gebieden begrensd in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor zover deze gebieden niet op elkaar aansluiten wordt voorzien in ecologische verbindingzones of ecologische ontwikkelingszones (provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG)). De EHS en POG zijn weergegeven in figuur 5.1.
De belangrijkste EHS gebieden 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 (bijlage 12). In paragraaf 5.2.5 zijn de te nemen maatregelen opgenomen.



Figuur 5.1 Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) in de omgeving van de RW74. (Bron: Provinciaal omgevingsplan Limburg, actualisatie 2010, Kaart 4b Groene Waarden (Uitsnede))

5.2.4

Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998

De aanleg en het gebruik van deze rijksweg RW74 zal leiden tot veranderingen in het verkeerspatroon in Zuidoost Nederland: ook op de rijkswegen A2, A67 en A73 veranderen de verkeersintensiteiten. De invloedssfeer van de RW74 reikt daarmee verder dan de directe omgeving van Venlo. In het geval van rijkswegen met een verkeerstoename, respectievelijk delen van de A67 en de A73, 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.

Binnen de directe en indirecte invloedssfeer van de RW74 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.

Binnen de invloedssfeer van de RW74 en binnen de grenzen van een aantal Natura 2000-gebieden bevinden zich daarnaast (voormalige) Beschermde Natuurmonumenten. Voor deze natuurgebieden geldt een nationaal regime dat tevens is opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hieronder zal worden toegelicht dat met inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet toetsing aan de voor de RW74 relevante Beschermde Natuurmonumenten achterwege kan 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 zal het project RW74 moeten worden getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 in samenhang met de Tracéwet.

Voor de Duitse Natura 2000-gebieden waren in aanvulling op het MER ten behoeve van vaststelling van het OTB in de validatie van de alternatievenvergelijking de effecten op deze gebieden globaal in beeld gebracht. Naar aanleiding daarvan is in afstemming met het ministerie van LNV contact opgenomen met Duitsland. Op basis van de aard en omvang van de globaal inzichtelijk gemaakte effecten op de Duitse gebieden werd daarbij duidelijk dat beoordeling daarvan door Duitsland noodzakelijk was. De daarvoor opgestelde (passende) beoordeling, in Duitsland FFH Prüfung genoemd, is ter toetsing en instemming aan het Duitse bevoegd gezag voorgelegd. In deze (passende) beoordeling worden de effecten van de RW 74 in cumulatie gezien met de (nog aan te leggen) Duitse BAB 61.

Wettelijk kader

Per 31 maart 2010 is de Crisis- en Herstelwet (hierna: CHW) in werking getreden, waarmee onder andere een aantal wijzigingen in de Natuurbeschermingswet 1998 en in samenhang daarmee de Tracéwet is doorgevoerd. Om die reden is de beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 voor rijkswegprojecten zoals de RW74 geïntegreerd in de besluitvorming tot vaststelling van een Tracébesluit. Hierdoor is in vergelijking met het OTB niet langer sprake van een (separate) vergunningplicht ter beoordeling van de effecten op Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten. Voor de beoordeling in het kader van de Tracéwet is voor Natura 2000-gebieden artikel 19j (toetsingskader voor plannen) van overeenkomstige toepassing verklaard.

Voor Beschermde Natuurmonumenten is in de Tracéwet zelf bepaald dat bij de besluitvorming over het Tracébesluit het belang van bescherming van de waarden van het Beschermde Natuurmonument wordt betrokken. Inhoudelijk gelden daarmee in principe dezelfde eisen en normen voor de toetsing als ten tijde van vaststelling van het OTB, inclusief voor Natura 2000 de getrapte aanpak van een Voortoets en eventuele vervolgttoetsing. Belangrijk verschil is dat het kader voor Beschermde Natuurmonumenten op grond van de Tracéwet geen toetsing vergt van activiteiten / projecten die zich buiten de begrenzing van die (voormalige) Monumenten bevinden, tenzij dit uit het relevante aanwijzingsbesluit volgt.

De CHW brengt daarnaast met zich mee dat de op basis van de toetsing noodzakelijk gebleken (mitigerende) maatregelen in de besluittekst (artikel 9, lid 12) van het

Tracébesluit zijn opgenomen. Het Tracébesluit is in overeenstemming met de minister van LNV vastgesteld.

Voor de beoordeling van de Duitse gebieden valt uit de Tracéwet in combinatie met de Natuurbeschermingswet 1998 niet eenduidig op te maken of toetsing op basis daarvan moet plaatsvinden. Hierbij moet worden bedacht dat Duitsland verantwoordelijk is voor de bescherming van de betreffende Duitse Natura 2000 gebieden en toetsing aan het Duitse wettelijke kader om die reden ook meer voor de hand ligt. Duitsland beschikt evenwel nog niet over een expliciet wettelijk kader, waardoor toetsing op basis van de Habitatrichtlijn zelf heeft plaatsgevonden. Voor zover ter uitvoering daarvan Duitsland beschikt over een toetsnorm heeft de toetsing daaraan plaatsgevonden.

Toetsing

Toetsing vindt primair plaats aan de instandhoudingsdoelstellingen, zoals deze zijn opgenomen in de voor betreffende gebieden relevante aanwijzingsbesluiten. Voor zover nog geen sprake is van een definitieve aanwijzing als Natura 2000 gebied, heeft toetsing op basis van het ontwerp aanwijzingsbesluit plaatsgevonden. Hierin zijn tevens de doelen, dan wel te beschermen waarden uit de nog van kracht zijnde aanwijzingsbesluiten als Vogelrichtlijngebied, dan wel beschermd natuurmonument opgenomen. In de aanwijzingsbesluiten voor de Duitse gebieden is naast de instandhoudingsdoelen ook beschreven welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze doelen (op termijn) te realiseren.

Voor alle gebieden geldt dat er nog geen vastgestelde beheerplannen zijn. De beheerplannen voorzien ter uitvoering van de Natuurbeschermingswet 1998 onder meer in uitwerking van de instandhoudingsdoelstellingen in ruimte en tijd. Voor zover reeds conceptversies beschikbaar zijn, is voor zover mogelijk van de daaraan ten grondslag liggende (feitelijke) informatie gebruik gemaakt.

De op basis van de Tracéwet (en Natuurbeschermingswet 1998) uitgevoerde toets kent een gefaseerde aanpak bestaande uit:

1. voortoets: hierin wordt bepaald of er kans is op een significant negatief effect;
2. verslechteringstoets: als er wel verslechtering van de kwaliteit van habitattypen op kan treden, maar deze zeker niet significant zal zijn. Hierin wordt de mate van verslechtering bepaald en gezien of eventueel maatregelen noodzakelijk zijn;
3. passende beoordeling: indien op voorhand afzonderlijk of in combinatie met andere projecten - zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen - significante gevolgen niet zijn uit te sluiten, dan dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd. Hierin wordt bepaald of het project, afzonderlijk of in combinatie met andere projecten en handelingen, daadwerkelijk een significant effect kan hebben. Indien dit wel het geval is, dient vervolgens te worden gezien of de significante gevolgen door het nemen van zgn. mitigerende maatregelen kan worden voorkomen. Mocht dit mogelijk zijn, dan kan verdere toetsing achterwege blijven en tot besluitvorming worden overgegaan.
4. toets op ADC-criteria (Alternatieven + Dwingende reden van groot openbaar belang + Compensatie): indien op basis van de passende beoordeling significante gevolgen ook na het nemen van mitigerende maatregelen niet zijn uit te sluiten, dan dient de zgn. ADC-toets te worden doorlopen. ;

In het kader van de toets Natuurbeschermingswet 1998 voor de RW74 zijn de stappen 1 en 3 van toepassing. De verslechteringstoets is niet van toepassing omdat of geen sprake was van negatieve effecten of op voorhand duidelijk was dat de geconstateerde negatieve effecten op habitats mogelijk significant waren en in het

kader van een passende beoordeling zijn beoordeeld. De ADC toets kon achterwege blijven, omdat de voor sommige gebieden geconstateerde significante gevolgen door middel van het nemen van mitigerende maatregelen kunnen worden uitgesloten.

Onderzoek

Als gevolg van verkeerstoename kunnen zich in beginsel diverse vormen van negatieve effecten voordoen, zoals onder meer licht, geluid en waterhuishouding.

De hiertoe uitgevoerde Voortoets heeft uitgewezen dat voor de verkeerstoename tengevolge van de A74 de navolgende negatieve effecten op de natuurgebieden een nadere beoordeling vergden:

- toename van stikstofdepositie: toename van stikstofemissies leidt tot een hogere stikstofdepositie met negatieve effecten op de staat van instandhouding van stikstofgevoelige habitats. In mindere mate en indirect, via aantasting van de kwaliteit van biotopen, kunnen ook effecten optreden op vogelsoorten;
- verstoring door geluid: toename van geluid heeft een negatieve invloed op de kwaliteit van vogel(broed)gebieden en daarmee op de staat van instandhouding van geluidgevoelige (broed)vogelsoorten.

Naast de aspecten stikstof en geluid zijn er geen andere aspecten relevant in verband met de toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998.

De Nederlandse Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten in de omgeving van de RW74, alsmede de A67 en A73 liggen allen op een afstand van 10 - 45 km afstand van het feitelijke tracé van de RW74. Effecten als gevolg van bijvoorbeeld ruimtebeslag en beïnvloeding van het grondwater spelen in dit geval dan ook geen rol. Andersoortige effecten op Natura 2000-gebieden treden niet op, aangezien de effecten uitsluitend verlopen via veranderingen in verkeersstromen, en aangezien deze veranderingen slechts het effect van geluid en luchtkwaliteit met zich mee brengen. Ook de factor licht speelt geen rol van betekenis als het gaat om mogelijke negatieve effecten van een veranderende verkeersintensiteit op Natura 2000-gebieden. Er is immers naast het bestaande verkeer geen sprake van een nieuwe lichtbron op de snelwegen langs de natuurgebieden.

Bovendien ligt de RW74 als nieuwe weg op geruime afstand (> 10 km) van de Nederlandse Natura 2000-gebieden.

De Duitse Natura 2000-gebieden liggen op een afstand van 150 m – 1500 m van het tracé van de RW74 gelegen. De directe effecten van de aanleg van de nieuwe snelweg op natuur, waaronder Natura 2000-gebieden, zijn besproken in het Natuurcompensatieplan (Oranjewoud, 2010 Bijlage 12). Op basis daarvan is geconcludeerd dat effecten van de RW74 als gevolg van ruimtebeslag, licht en verdroging als potentiële verstoringsfactoren op Natura 2000-gebieden niet aan de orde zijn. Wat betreft lichthinder kan worden gesteld dat deze vorm van verstoring niet optreedt, aangezien de weg onverlicht wordt aangelegd. Bovendien wordt de weg voor een groot deel verdiept aangelegd, zodat ook verstoring door licht van wegverkeer geen wezenlijke rol speelt.

Wat betreft de waterhuishouding kan in relatie tot de Duitse Natura 2000 gebieden op grond van het onderzoek in het kader van het Tracébesluit (Oranjewoud, 2010 Bijlage 12 en 15) worden gesteld dat er geen verdroging of vernatting optreedt in de omgeving door aanleg van de RW74. In het ontwerp van de weg wordt rekening gehouden met infiltratievoorzieningen voor water afkomstig van het wegdek of verhard oppervlak. De verdiepte ligging van de weg heeft geen effect op

grondwaterstanden- of stromingen, aangezien huidige grondwaterstanden dieper zijn gelegen. Voor een volledige beschrijving van eventuele wijzigingen in de waterhuishouding door aanleg van de RW74, wordt verwezen naar het Waterbeheerplan RW74 (Oranjewoud, 2010 Bijlage 15).

Gebiedsafbakening

Om te bepalen of een gebied mogelijk effecten ondervindt van de RW74, is een plangebied afgebakend waar buiten geen sprake is van negatieve effecten door zowel stikstofdepositie als verstoring door geluid.

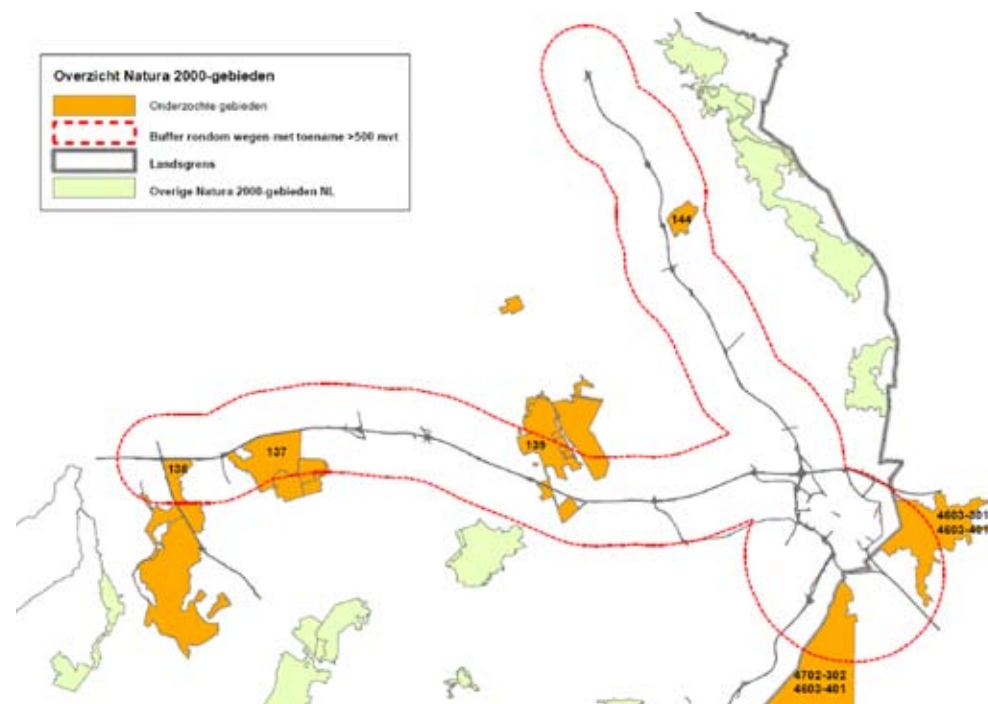
Dit heeft plaatsgevonden op grond van:

1. selectie van wegen met een verkeerstoename van meer dan 500 mvt/etmaal als gevolg van de aanleg van de RW74. Buiten deze selectie van wegen is geen sprake meer van een effect op natuurgebieden dat herleidbaar is tot de ingebruikname van de RW74;
2. selectie van Natura 2000-gebieden in een zone van 3 km rond bestaande wegvakken van rijkswegen. Buiten deze zone zijn negatieve effecten ten gevolge van het project, zowel wat betreft geluid als stikstofdepositie uit te sluiten. Rond de A74 is in afstemming met Duitsland een ruimere zone genomen omdat daar sprake is van nieuwe aanleg.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de natuurgebieden die op grond van deze afbakening relevant zijn voor toetsing van het project A74. Daarbij is voor Natura 2000 aangegeven in hoeverre delen van de gebieden zijn of waren aangewezen als Vogelrichtlijn gebied (VRL), dan wel zijn of worden aangewezen als Habitatrichtlijn gebied (HRL). Tevens is aangegeven in hoeverre een passende beoordeling is uitgevoerd, doordat op voorhand significant negatieve gevolgen niet waren uit te sluiten. Ten slotte is aangegeven of binnen die Natura 2000 gebieden sprake is van een (voormalig) Beschermde Natuurmonument (BN). Onder de tabel is een kaart opgenomen waarop de ligging van de gebieden ten opzichte van de A74, A73 en A67 is weergegeven.

Tabel 5.2 ligging Natura 2000 gebieden.

Gebied	Naam	Rijksweg	HRL	VRL	BN	Voortoets	PB
136	Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux	A67/A2	x	x		x	x
137	Strabrechtse Heide en Beuven	A67	x	x	x	x	x
139	Deurnsche Peel en Mariapeel	A67	x	x	x	x	x
144	Boschhuizerbergen	A73	x			x	x
4603-401	Vogelschützgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg	RW74/A73		x		x	x
4603-301	Krickenbecker Seen - Kleiner De Witt-See	RW74	x			x	x
4702-302	Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht	RW74/A73	x			x	X



Figuur 5.2: Overzicht geselecteerde Natura 2000-gebieden

Effecten Stikstofdepositie

De verandering van de stikstofdepositie in de geselecteerde Natura 2000-gebieden is berekend met behulp van de D+-module in Geo Stacks. Het model berekent op basis van verkeersgegevens (personen- en vrachtverkeer) van autosnelwegen de stikstofdepositie in de omgeving als gevolg van emissie door wegverkeer. Bij het berekenen van de depositie op basis van de emissie is rekening gehouden met de landgebruiktypen in het natuurgebied (LGN 6). Berekeningen hebben plaatsgevonden voor de referentiesituatie (2010), de situatie 1 jaar na openstelling van de RW74 (2013) en de lange termijn (2020). Hierbij is steeds gekeken naar de gevolgen die het project RW74 heeft voor de uitstoot van stikstof door het verkeer op de betreffende wegen ten opzichte van het referentiejaar 2010. Deze gevolgen zijn het grootst in 2013, een jaar na openstelling.

In de daaropvolgende jaren zal de depositie continu afnemen als gevolg van schonere verbrandingsmotoren. Deze ontwikkeling is in de berekening verwerkt aan de hand van de meest recent vastgestelde emissiefactoren (VROM, 2010).

De beoordeling van de effecten van stikstofdepositie op habitattypen is mede gebaseerd op de kritische depositiewaarden van habitattypen (volgens Dobben, H. van & A. van Hinsberg, 2008. Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Wageningen, Alterra, Alterrapport 1654). Voor zover de kritische depositiewaarde van de habitattypen reeds door de aanwezige achtergronddepositie wordt overschreden, zijn significante gevolgen vanwege een depositietoename als gevolg van het project niet op voorhand uit te sluiten. Een passende beoordeling dient dan te worden uitgevoerd. Voor de gebieden waarvoor een passende beoordeling nodig is, is in de deelrapportages 'Toets aan de natuurbeschermingswet' een passende beoordeling uitgevoerd. Uit de voor RW74 uitgevoerde passende beoordelingen komt naar voren dat voor een aantal gebieden er een toename is in depositie door het project t.o.v. de referentiesituatie, met niet uit te sluiten significante effecten, waardoor maatregelen noodzakelijk zijn om de toename van stikstofdepositie te mitigeren.

De verandering in stikstofdepositie is voor de Duitse gebieden op basis van dezelfde methodiek vastgesteld. Voor zover beschikbaar is hierbij gebruik gemaakt van de door Duitsland aangeleverde gegevens. De beoordeling van de effecten heeft op basis van de door Duitsland gehanteerde toetsnormen plaatsgevonden. Op basis van de daarbij gehanteerde 'critical loads' is geconcludeerd dat vanwege de hoge achtergronddepositie een passende beoordeling noodzakelijk is.

De passende beoordelingen voor de Nederlandse en Duitse gebieden zijn als Bijlage 13 bij dit Tracébesluit opgenomen. Voor een nadere beschrijving van de toegepaste methodiek wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de passende beoordelingen.

Programmatische aanpak stikstof

Met inwerkingtreding van de Crisis en Herstelwet voorziet de Natuurbeschermingswet 1998 in een specifieke paragraaf met 'Nadere regels met betrekking tot stikstofdepositie'. Voor de problematiek van stikstof in en rond Natura 2000-gebieden zal de Nederlandse regering ter uitvoering van deze paragraaf een Programmatische Aanpak Stikstof (hierna: PAS) opstellen. Met dit, wettelijk voorgeschreven PAS wordt een belangrijke stap gezet om de huidige hoge achtergronddeposities tengevolge van een verscheidenheid aan bestaande bronnen te verminderen, zodanig dat de relevante instandhoudingsdoelstellingen op termijn worden gerealiseerd. De CHW voorziet daarbij in de mogelijkheid om specifieke projecten in het PAS op te nemen en daarbij - voor zover nodig - in de noodzakelijke zgn. ontwikkelruimte voorzien. Na vaststelling van het PAS zijn de daarin opgenomen projecten uitgezonderd van de vergunningplicht, dan wel kan voor rijkswegprojecten de toetsing aan artikel 19j, Natuurbeschermingswet 1998 achterwege blijven. Het nemen van maatregelen op projectniveau is dan niet langer noodzakelijk. In het voorlopig PAS (1 juli 2010 aangeboden aan de Tweede Kamer) is opgenomen dat alle projecten vanuit de sector verkeer en vervoer in principe in het definitief PAS opgenomen zullen worden. Dit is mogelijk omdat vanuit deze sectoren door bronbeleid de stikstofuitstoot, ook bij een hoge economische groei en uitvoering van alle projecten die zijn opgenomen in het NSL, sterk daalt. Deze maatregelen zijn opgenomen in het NSL en worden opgenomen in de PAS. In het algemeen wordt maar een zeer beperkt deel van deze daling ingevuld door nieuwe projecten en handelingen binnen deze sectoren. Als regel kan er daarom van worden uitgegaan dat projecten die in het NSL zijn opgenomen ook in het PAS een plaats hebben.

Aangezien besluitvorming voor de RW74 voor vaststelling van het definitieve PAS is voorzien, kan in dit project echter nog geen beroep worden gedaan op het PAS. Waar een toename plaatsvindt van de stikstofdepositie t.o.v. de referentiesituatie, met niet uit te sluiten significante effecten. Om die reden is het noodzakelijk om vooruitlopend op het PAS binnen het Tracébesluit RW74 mitigerende maatregelen te nemen in de agrarische sector. Deze mitigerende maatregelen realiseren veelal een (veel) ruimere afname aan depositie dan vanwege openstelling van de RW74 dient te worden gerealiseerd. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de met het PAS beoogde vermindering van de stikstofdepositie voor gebieden waar op dit moment sprake is van een te hoge achtergronddepositie. De mitigerende maatregelen zullen in het PAS worden ingebracht voor de te realiseren ontwikkelruimte.

Conclusies beoordeling effecten stikstof

Hieronder zijn per gebied de belangrijkste conclusies weergegeven van de passende beoordelingen die voor de Natura 2000 gebieden zijn uitgevoerd.

Leenderbos, Groote heide en De Plateaux (136)

De conclusie van de passende beoordeling voor toetsing van het project RW74 aan

de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux luidt dat significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Als gevolg van veranderende verdeling van het verkeer tussen de A2 en A67 treedt na openstelling van de RW74 op de A2 een zodanige daling van de verkeersintensiteit op dat dit leidt tot een aanmerkelijke vermindering van de stikstofdepositie op de voor stikstof gevoelige habitats in Leenderbos.

Strabrechtse Heide en Beuven (137)

De conclusie van de passende beoordeling voor toetsing van het project RW74 aan de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied Strabrechtse Heide en Beuven luidt dat significante gevolgen kunnen worden uitgesloten.

Weliswaar zou vanwege de toename aan verkeer op A73 sprake zijn van een tijdelijke toename van stikstofdepositie in het gebied, maar wordt deze gemitigeerd door een gerichte maatregel in de vorm van beëindiging van de stikstofemissie van een nabijgelegen agrarisch bedrijf. Het Rijk en de Provincie Noord-Brabant leveren een proportionele bijdrage (resp. 60% en 40%) in de verplaatsing van het bedrijf. Hiermee wordt niet alleen de tijdelijke toename teniet gedaan, maar tevens een grotere permanente afname voor het gehele Natura 2000 gebied gerealiseerd. Het betreft een bedrijf in Heeze (kadastraal nr. HZE H7). In tabel 5.3 is de mate van afname ten gevolge van deze beëindiging inzichtelijk gemaakt en daarnaast aangegeven wanneer en op welke wijze deze wordt gerealiseerd.

Tabel 5.3 overzicht mate van afname

Code	Habitatype	Toename in depositie (mol/jr) vanuit snelweg ofwel mitigatieopgave	Reductie depositie vanuit HZE H7
H2310 (510.45 ha)	Stuifzandheiden met struikhei	77,4	5340,3
H2310/H2330 (13.83 ha)	Stuifzandheiden met struikhei en Zandverstuivingen	2,7	117,8
H2310/H4010A (10.22 ha)	Stuifzandheiden met struikhei en Vochtige heiden	1,3	64,3
H2310/H4010A/overig(0.01 ha)	Stuifzandheiden met struikhei en Vochtige heiden	0,0	12,9
H2310/overig (10.07 ha)	Mozaïek van Stuifzandheiden met struikhei, zandverstuivingen en Vochtige heiden	1,3	70,7
H2330(47.61 ha)	Zandverstuivingen	9,1	180,6
H2330/H2310/overig (1.35 ha)	Mozaïek van Stuifzandheiden met struikhei, zandverstuivingen en Vochtige heiden	0,3	4,3
H2330/H4010A (0.13 ha)	Zandverstuivingen en Vochtige heiden (hogere zandgronden	0,0	0,5
H2330/overig (4.35 ha)	Mozaïek van Zandverstuivingen en andere	0,6	16,3
H3110/H3130/ H3160 (137.63 ha)	Ongedefinieerd ventype (zeer zwakgebufferde vennen, Zwakgebufferde vennen of Zure vennen	4,1	1610,8
H3130(5.39 ha)	Zwakgebufferde vennen	0,7	40,1
H3160(4.75 ha)	Zure vennen	-1,6	52,3
H3160/H4010A/overig(0.04 ha)	Mozaïek van zure vennen en vochtige heide	0,0	0,1

H3160/overig (4.64 ha)	Mozaïek van zure vennen overig	0,0	106,6
H4010A (199.44 ha)	Vochtige heiden (hogere zandgronden)	28,9	2127,1
H4010A/overig (86.76 ha)	Vochtige heiden (hogere zandgronden) en overige typen	10,3	1754,8
H91E0C (14.86 ha)	Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	16,5	25,6
Som (1051.53 ha)		151,6	11.525,1
Soort overeenkomst	Overeenkomst Rijk - prov. Noord-Brabant over bijdrage in verplaatsing; overeenkomst prov. Noord-Brabant - eigenaar betreffende beëindiging depositie		
Te effectueren door	Intrekken milieuvergunning voor 1-1-2012		

Deurnsche Peel en Mariapeel (139)

De conclusie van de passende beoordeling voor toetsing van het project RW74 aan de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel - Mariapeel is dat significante gevolgen kunnen worden uitgesloten.

Weliswaar zou vanwege de toename aan verkeer op A67 sprake zijn van een tijdelijke toename van stikstofdepositie in het gebied, maar wordt deze gemitigeerd door een gerichte maatregel in de vorm van beëindiging van de stikstofemissie van een agrarisch bedrijf in Liessel (kadastrale aanduiding: DNE 00T 245), alsmede van een agrarisch bedrijf in Evertsoord (kadastrale aanduiding SVN 01M 83).

Uit onderstaande tabel is de daling per voor stikstof gevoelige habitat weergeven. Deze overstijgt de berekende toename aan stikstofdepositie veelal in ruime mate. Daarnaast is in de tabel aangegeven wanneer en op welke wijze de beëindiging en aankoop worden gerealiseerd.

Tabel 5.4 overzicht daling stikstof per gevoelige habitat

	4030 (99.4 ha)	7110A (11.2 ha)	7120 (942 ha)	Som (1052.9 ha)	Soort over-eenkomst	Te effectueren door
Toename in depositie (mol/jr) vanuit snelweg per habitatype ofwel mitigatie-opgave	89,4	8,6	679,4	777,4		
Reductie depositie vanuit DNE 00T 245	57,8	5,7	2516,6	2580,1	Overeenkomst Rijk- eigenaar	Intrekken milieuvergunning in 2012, aanvraag ligt bij gem. Deurne
Reductie depositie vanuit SVN 01M 83	154	30,7	713		Overeenkomst Rijk-eigenaar	Intrekken milieuvergunning voor 1-1-2012

Boschhuizerbergen (144)

De conclusie van de passende beoordeling voor toetsing van het project RW74 aan de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied Boschhuizerbergen is dat er geen sprake is van significante gevolgen.

Na openstelling van de A74 zou vanwege toename aan verkeer op de A73 sprake zijn van een tijdelijke toename aan stikstofdepositie in Boschhuizerbergen. Om deze

toename teniet te doen is gezocht naar mitigerende maatregelen welke leiden tot een vergelijkbare daling van de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied. Voor het projecteffect van de A74 in Natura 2000-gebied Boschhuizerbergen heeft een verkenning plaatsgevonden van maatregelen bestaande uit beëindiging van de stikstofemissie door bedrijfsbeëindiging of -verplaatsing.

Deze verkenning heeft geleid tot een keuze voor beëindiging van de stikstofemissie van een agrarisch bedrijf in Smakt (kadastrale aanduiding: VRY00A 2614G 0).

In onderstaande tabel is de mate van afname per voor stikstof gevoelige habitat inzichtelijk gemaakt. Deze overstijgt de berekende toename aan stikstofdepositie in ruime mate. Daarnaast is in de tabel aangegeven wanneer en op welke wijze de beëindiging en aankoop worden gerealiseerd.

Tabel 5.5 overzicht daling stikstof per gevoelige habitat

	2310,2330,5130 (45,5 ha)	3130 (1,6 ha)	Som (47,03 ha)	Soort overeenkomst	Te effectueren door
Toename in depositie (mol/jr) vanuit snelweg per habitatype ofwel mitigatieopgave	155,5	2,9	158,4		
Reductie depositie vanuit VRY00A 2614G 0	286,1	22,4	308,5	(voorlopig) koopcontract Rijk - eigenaar	Intrekken milieuvergunning voor 1-1-2012

Duitse gebieden

Voor de beoordeling van de effecten op de Duitse gebieden is aangesloten bij de door Duitsland gehanteerde toetsingscriteria. Op grond hiervan wordt een toename van de stikstofdepositie van minder dan 3% van de kritische depositiewaarde (critical load genoemd) van het beïnvloede habitat beschouwd als een niet-significant effect.

In het FFH-gebied Krickenbecker Seen - Kleiner De Witt-See kunnen significante effecten worden uitgesloten aangezien de tijdelijke toename van de depositie in de relevante habitats beneden de grens van 3% van de bijbehorende kritische depositiewaarde blijft. Deze conclusie geldt voor zowel de Nederlandse bijdrage aan de toename van stikstofdepositie in de Duitse gebieden als voor cumulatie met de effecten van BAB61.

In FFH-gebied Wälder und Heiden bei Brüggen-Bracht kunnen significante effecten worden uitgesloten aangezien de tijdelijke toename van de depositie in de relevante habitats beneden de grens van 3% van de bijbehorende kritische depositiewaarde blijft. Deze conclusie geldt voor zowel de Nederlandse bijdrage aan de toename van stikstofdepositie in de Duitse gebieden als voor de cumulatie met de effecten van BAB61.

In het Vogelschutzgebiet Schalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg (DE-4603-401) kunnen voor zover de relevante vogels indirect gevoelig kunnen zijn voor stikstof significante gevolgen worden uitgesloten. In het aanwijzingsbesluit zijn de maatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren. Hieruit komt naar voren dat de kwaliteit van de vogelbio-topen wordt gerealiseerd door beheermaatregelen ter behoud van de vogels noodzakelijke structuurvariatie aan biotopen in het gebied. Hiermee is de kwaliteit

van het leefgebied verzekerd en staat de tijdelijke toename aan stikstof niet aan de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen in de weg.

Het Duitse bevoegd gezag heeft op basis van de aangeleverde FFH Prüfung geconcludeerd dat geen sprake is van aantasting van de kenmerken van de 3 Duitse Natura 2000 gebieden tengevolge van de cumulatieve toename aan stikstof.

Effecten en beoordeling geluid per gebied

Voor de beoordeling van de (mogelijke) verstoring door geluid zijn de criteria gehanteerd in de landelijk voorgeschreven methodiek van Reijnen en Foppen, te weten voor bosvogels 42 dB en 47 dB voor weidevogels (open gebied en heide). Verstoring door geluid is beschouwd voor het peiljaar 2025 (analoog aan het akoestisch onderzoek, worstcase). Het aspect geluid kan relevant zijn voor de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux (136), Strabrechtse Heide en Beuven (137), Deurnsche Peel en Mariapeel (139) en Schwalm-Nette-Platte (Duitsland), aangezien de aanwijzingsbesluiten voor deze gebieden doelen voor vogels bevatten die gevoelig kunnen zijn voor geluid. Hieronder worden per gebied de conclusies weergegeven.

Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux (136)

In verband met de ruime afstand van de geluidsbelaste zone langs de A67 tot het Vogelrichtlijngebied (de geluidscontour 42 dB langs de A67 bevindt zich op circa 600 meter van het gebied) zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor vogels uit te sluiten.

Strabrechtse Heide en Beuven (137)

In verband met de ruime afstand van de geluidsbelaste zone langs de A67 tot het Vogelrichtlijngebied (de geluidscontour 42 dB langs de A67 bevindt zich op circa 600 meter van het gebied) zijn negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor vogels uit te sluiten.

Deurnsche Peel en Mariapeel (139)

Als gevolg van verkeerstoename op de A67 zal er sprake zijn van een verschuiving van de geluidscontouren binnen dit natuurgebied. De instandhoudingsdoelstellingen voor de Nachtzwaluw worden geconcentreerd in het deel met de grootste cluster van habitattypen droge heiden. Dit gedeelte van het Natura 2000-gebied ligt in de Mariapeel, en ligt buiten de voor verstoring kritische grens van 42 dB.

Ook voor de andere kwalificerende broedvogels worden significante effecten uitgesloten gezien de zeer beperkte verschuiving van de 42 dB-contour in het uitgestrekte natuurgebied.

Vogelschützgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg (4603-401)

In Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte worden (significante) negatieve effecten uitgesloten omdat de kritische geluidscontour van 42 dB ook in 2025 niet in het natuurgebied komt te liggen.

Beschermde Natuurmonumenten

In twee van de Nederlandse Natura 2000 gebieden is sprake van gebieden die zijn of waren aangewezen als Beschermde Natuurmonument. De RW74 en de relevante onderliggende rijkswegen bevinden zich buiten de begrenzing van deze (voormalige) Beschermde Natuurmonumenten. In dat geval bestaat alleen de noodzaak tot toetsing aan de aangewezen beschermde waarden voor zover sprake is van zogenoemde externe werking. Externe werking betekent dat het regime voor

Beschermde Natuurmonumenten ook van toepassing is op activiteiten / projecten die zich buiten de begrenzing van het betreffende gebied bevinden. Hieronder wordt per gebied op (oude) Beschermde Natuurmonumenten ingegaan en aangegeven of toetsing daaraan op grond van externe werking noodzakelijk is.

Deurnsche Peel en Mariapeel

Voor dit gebied is de aanwijzing als Beschermd Natuurmonument van rechtswege komen te vervallen met inwerkingtreding van het aanwijzingsbesluit als Natura 2000 gebied. Op grond van artikel 15, derde lid, Natuurbeschermingswet 1998 zijn de beschermde waarden zoals in het vervallen aanwijzingsbesluit beschreven deel gaan uitmaken van de instandhoudingsdoelstelling(en) voor dit Natura 2000 gebied. Artikel 19ia Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt in beginsel dat toetsing aan die beschermde waarden onverminderd op grond van het regime voor Beschermde Natuurmonumenten moet plaatsvinden (onder verwijzing naar artikel 16, eerste lid tot en met zesde lid Natuurbeschermingswet 1998). De Tracéwet kent in afwijking daarvan echter een eigenstandig toetsingskader voor handelingen waarop een tracébesluit betrekking heeft (artikel 15, elfde lid, Tracéwet). Dit regime brengt met zich mee dat geen sprake is van externe werking bij de toetsing aan de beschermde waarden uit een vervallen, dan wel van kracht zijnd aanwijzingsbesluit als Beschermd Natuurmonument, voor zover dit niet op grond van artikel 16, vierde lid Natuurbeschermingswet 1998 is bepaald in het aanwijzingsbesluit als Natura 2000 gebied. In het aanwijzingsbesluit als Natura 2000 gebied is niet op grond van artikel 16, vierde lid Natuurbeschermingswet 1998 bepaald dat ook handelingen buiten het gebied aan de beschermde waarden moeten worden getoetst. De A67 bevindt zich buiten de begrenzing van het voormalige Beschermd Natuurmonument, waardoor toetsing achterwege kan blijven. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de voor inwerkingtreding van de CHW uitgevoerde toetsing aan de oude waarden uitwees dat geen sprake zou zijn van effecten die schadelijk kunnen zijn voor de beschermde waarden.

Strabrechtse Heide en Beuven

Voor dit gebied is nog geen sprake van een definitieve aanwijzing als Natura 2000 gebied. Wel overlapt het Vogelrichtlijn gebied een deel van het Beschermd Natuurmonument, waardoor het aanwijzingsbesluit voor dat deel van rechtswege is komen te vervallen. Op grond van de Tracéwet is ook voor dit (deels voormalig) Beschermd Natuurmonument toetsing alleen noodzakelijk voor zover dit volgt uit de aanwijzing als Vogelrichtlijngebied respectievelijk als Beschermd Natuurmonument. In beide aanwijzingsbesluiten is niet op grond van artikel 16, vierde lid Natuurbeschermingswet 1998 bepaald dat ook handelingen buiten het gebied aan de beschermde waarden moeten worden getoetst. De A73 bevindt zich buiten de begrenzing van het voormalige Beschermd Natuurmonument, waardoor toetsing achterwege kan blijven. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de voor inwerkingtreding van de CHW uitgevoerde toetsing aan de oude waarden van dit Beschermd Natuurmonument uitwees dat geen sprake zou zijn van effecten die schadelijk kunnen zijn voor de beschermde waarden.

Slotconclusie:

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

5.2.5

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 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 habitat-typen (in het kader van de EHS) versterken.

In het kader van de gewenste Robuuste Ecologische Verbinding wordt over de RW 74 een ecoduct (Wambach) aangelegd met een functionele breedte van 50 m, ter hoogte van km 100,03. In een zandlopervorm wordt 2 ha natuur en ten noorden en twee ha natuur ten zuiden van het ecoduct gerealiseerd. Op en/of nabij het ecoduct worden enkele poelen, een stobbenwal, opgaande beplanting en open droge/warme plakken aangelegd;

De volgende mitigerende maatregelen zullen in het kader van dit TB worden uitgevoerd.

Mitigerende maatregelen

1. onder de RW74 wordt een ecopassage (Steilrand) aangelegd, ter hoogte van km 101,08. Dit ecoduct heeft vanaf de voet van de steilrand een breedte van ten minste 8 meter. Tegen de steilrand worden ten behoeve van de faunapassage twee plateaus gerealiseerd, Het bovenste plateau ligt op circa 1 meter onder het viaduct. Tussen de rijbanen van de RW74 is circa 20 meter open ruimte ten behoeve van de lichtinval;
 2. op onder- en aanliggende wegen en paden worden faunapassages gerealiseerd:
 - a. roostertunnel 'fietspad gemeentewerf' (2x);
 - b. duiker met loopstrook 'fietspad gemeentewerf' (2x) - 1,5 meter breed en 2 meter hoog. De doorloophoogte is tenminste 0,7 meter. De loopstrook wordt aangedracht in de noordoostzijde van de duiker;
 - c. duikers met loopstrook Gelderse Baan / Pastoor Lemmenstraat - 1,5 meter breed en 2 meter hoog. De doorloophoogte is tenminste 0,7 meter;
 - d. roostertunnel Gelderse Baan / Pastoor Lemmenstraat;
 - e. ecoduker Spoorbaan - 6 meter breed en 2 meter hoog. De doorloophoogte van het droge deel is minimaal 0,7 meter. In de duiker wordt een wieperol (wilgentakkenbos) van 0,3 meter doorsnede aangebracht;
 - f. duiker met loopstrook Broekweg - 1,5 meter breed en 1 meter hoog. De doorloophoogte is tenminste 0,7 meter;
 - g. faunatunnel Broekweg - 4 meter breed en 0,7 meter hoog;
 - h. roostertunnel Ulingsheide (2x).
 3. wildrasters worden aangelegd op locaties langs de RW74 en de verknoping RW74/A73;
- Groot- en kleinwildraster met amfibiegeleidingswand:
- a. vanaf de kruising van de Broekweg met Egypte langs de RW74 via de noordzijde van het kunstwerk Steilrand tot aan de verdiepte ligging van de A73 bij Tegelen;
 - b. ten westen van de RW74, tussen de zuidzijde van het kunstwerk Steilrand en de fietsbrug Egypte;
 - c. ten oosten van de RW74 vanaf de zuidzijde van het kunstwerk Steilrand via de fietsbrug Egypte tot km 100,55;
 - d. tussen de zuidelijke toeloop van het ecoduct en de RW74;
 - e. tussen de zuidelijke toeloop van het ecoduct en Ulingsheide;
 - f. tweezijdig langs de ecologische verbinding tussen Duitsland en de toeloop van het ecoduct.

Groot en kleinwildraster:
a. ten oosten van de RW74 tussen km 100,55 en Duitsland, bovenlangs het talud.

Kleinwildraster met amfibiegeleidingswand:
a. ten noorden van de Spoorbaan tussen Egypte en de RW74;
b. ten westen van de RW74 tussen de fietsbrug Egypte en viaduct Ulingsheide.

Amfibiegeleidingswand:
a. ten oosten van de RW74 tussen km 100,55 en Duitsland, onderlangs het talud;
b. tweezijdig langs Ulingsheide ten noorden van het ecoduct.

Rasters en geleidingswanden dienen 30 centimeter ingegraven te zijn. De hoogte voor grootwildraster, kleinwildraster en amfibiegeleidingswanden is respectievelijk 2,20, 1,0 en 0,4 meter. Bovenstaande rasters en geleidingswanden dienen aan te sluiten op andere rasters en geleidingswanden, aanwezige faunapassages, kunstwerken en geluidschermen. Geluidschermen op de bovenstaande locaties dienen minimaal te voldoen aan de genoemde maatvoering van rasters.

Op locaties waar wildrasters het onderliggende wegennet kruisen, worden wildroosters in de weg aangelegd. Bij het kruisen van voetpaden wordt een klaphek gerealiseerd;

4. de zuid georiënteerde helling van de insnijding van de RW74 wordt afgewerkt met schrale grond en ingericht met heischrale vegetatie ten behoeve van reptielen. De overige bermen worden met gebiedseigen grond afgewerkt;

5. maatregelen ten behoeve van vleermuizen worden getroffen bij de (aanleg van de) onderstaande kunstwerken:
a. Spoorbaan / Broekweg (bestaand viaduct) - aanbrengen van geleidende beplanting en stobben onder het viaduct;
b. kunstwerk Steilrand - onderdoorgang gedimensioneerd op aanwezige vleermuizen;
c. Wambach Ecoduct - aansluiten van bestaande houtsingels op het Wambach ecoduct.

Bestaande kunstwerken waarvan vleermuizen gebruik maken betreffen:
d. viaduct Venloseweg;
e. fietstunnel Geldersebaan / Pastoor Lemmenstraat (te verlengen).

Verlichting (daar waar noodzakelijk vanuit sociaal oogpunt of verkeersveiligheid) dient bij alle bovenstaande kunstwerken vleermuisvriendelijk te zijn; strooilichtarm en lager dan 6 meter;

6. hopovers dienen gerealiseerd te worden waar de RW74 de onderstaande verbindingen kruist:
a. Hulsterweg (bestaande hopover) - verbeteren van de werking van de hopover door aanplant van bomen van minimaal 6 meter hoogte;
b. Fietsbrug Egypte - realiseren van deze brug, zodat deze functioneert als hopover;
c. de vliegroute van vleermuizen op de locatie van het ecoduct wordt door middel van een tijdelijke 'hopover' functioneel gehouden totdat het ecoduct gereed is.

Bomen ten behoeve van hopovers dienen minimaal 6 meter hoog te zijn;

7. ten behoeve van vleermuizen wordt geleidende beplanting gerealiseerd parallel aan weerszijden van de RW74 tussen:
a. de Venloseweg en de Geldersebaan/Pastoor Lemmenstraat;
b. het kunstwerk Steilrand en het Wambach ecoduct.

Geleidende beplanting is minimaal 4 meter hoog en dient onverlicht te blijven. De afstand tussen bomen is hart op hart maximaal 8 meter;

8. de wegen Ulingsheide en Trappistenweg nabij het ecoduct worden ingericht als 30 km/u zone. De weg Ulingsheide is van zonsongang tot zonsopgang alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer;

9. langs de beek worden enkele poelen gegraven die begeleid worden door bomen. Bij de herinrichting van de Wilderbeek worden monumentale bomen zoveel mogelijk gespaard;

10. de oevers van de Wilderbeek worden natuurvriendelijk ingericht;

In tabel 5.6. worden de mitigerende maatregelen omschreven aan de hand van locatie en doelsoort.

Tabel 5.6 mitigerende maatregelen

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

Naast bovengenoemde mitigerende maatregelen zal in de fasering van werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de RW74, zoals boomkap en dempen van sloten, rekening worden gehouden met kwetsbare perioden van soorten. Kwetsbare perioden, waaronder de broedperiode en de winterslaap, zijn sterk soort afhankelijk. Informatie hierover is opgenomen in de natuurkalender van LNV (www.minInv.nl). Indien in de kwetsbare periode werkzaamheden plaatsvinden, wordt van te voren het gebied ongeschikt gemaakt als leefgebied voor de betreffende soorten. Voor de exacte invulling van deze mitigerende maatregel wordt verwezen naar de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

Compenserende maatregelen

Gepoogd is zoveel mogelijk te voorkomen dat er natuurschade optreedt. Toch resteren er schadelijke gevolgen voor de natuur. De nadelige effecten van de aanleg van de RW74 op de natuur bestaan uit vernietiging, versnippering en verstoring. Voor een uitgebreide beschrijving van de methodiek wordt verwezen naar het natuurcompensatieplan. Deze effecten en de compenserende maatregelen hiervoor worden hieronder samengevat.

- 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 verblijfplaats 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.
- In de EHS wordt 5,74 ha vernietigd en 3,7 ha versnipperd, daarnaast is over een oppervlak van 31,55 ha sprake van geluidsverstoring. De totale compensatie voor schade aan natuurwaarden in de EHS (na aftrek van dubbelingen met de compensatie voor de FFwet) bedraagt 12,36 ha.
- In de POG wordt 3,84 ha bestaande natuurwaarden vernietigd en 0,21 ha versnipperd. De totale compensatie voor schade aan natuurwaarden in de POG bedraagt (na aftrek van dubbelingen met de compensatie voor de FFwet) 4,64 ha.

Controlelocatie Koninklijke Marechaussee

Als gevolg van de aanleg van de controlelocatie van de Koninklijke Marechaussee (KMAR), met een ruimtebeslag van 0.09 ha in de EHS, wordt extra gecompenseerd. De compensatie opgave die voortvloeit uit de aanleg van de controlelocatie voor de KMAR bedraagt 0.09 ha * 1.67 toeslag = 0.15 ha.

In tabel 5.7 is een totale overzicht van de benodigde compensatie weergegeven.

Tabel 5.7: Totale hoeveelheid benodigde compensatie RW74.

Gebieden/ Soorten	Ruimtebeslag	Versnippering	Versterking natuur- en landschapswaarden	Verstoring door geluid	Vernietiging /verstoring leefgebied beschermde soort	Netto compensatieplicht
EHS ¹	5,96	6,18	0.22	11,24	- 11,24	12,36
POG ¹	4,49	0,25	0,3		- 0,4	4,64
Beschermde soorten ²	1,93			11,41		13,34
Totaal						30,34

¹ Compensatie in het kader van de provinciale Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden.

² Compensatie in het kader van de Flora- en faunawet.

Ecotopenverdeling

Voor de benodigde compensatie is een indicatieve ecotopenverdeling opgesteld zie tabel 5.8. Afhankelijk van de mogelijkheden dienen bij voorkeur de daar genoemde ecotooptypen te worden gerealiseerd. Minimaal 50% van de totale compensatie dient ingevuld te worden met een natuurdoeltype van vergelijkbare vervangingswaarde.

Tabel 5.8 ecotopenverdeling van de compensatieopgave

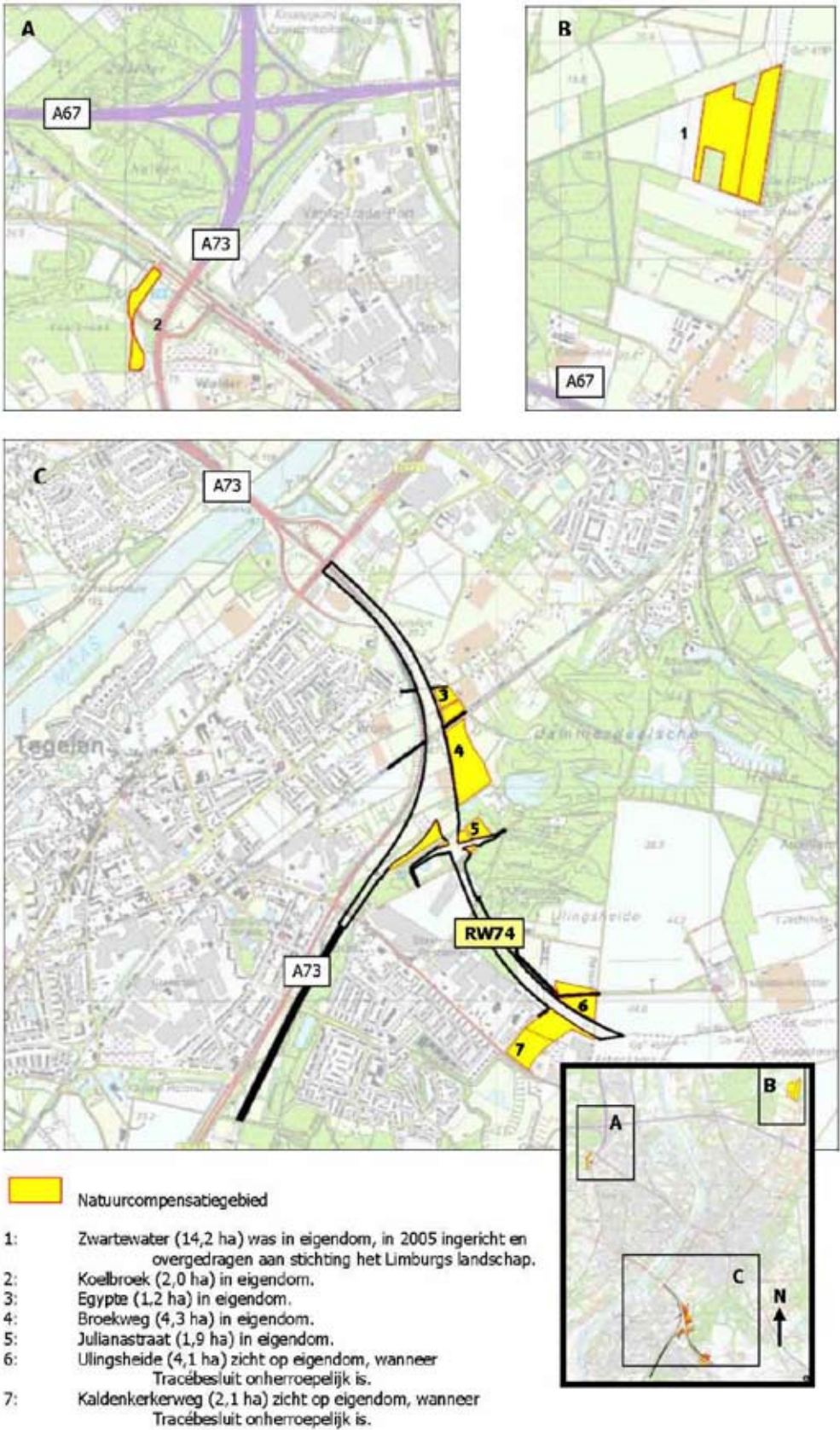
Ecotoop	Oppervlakte gewenst (ha)
Loofbos	19,64
Schraalgrasland	5,82
Landschapselementen	2,23
Open water	0,33
Verlandingszone	0,38
Beekstelsysteem (beek + oevers)	1,94

Circa 24 ha van de benodigde 30,34 ha in compensatiegronden zijn reeds verworven. Deze gronden zijn gelegen nabij Zwartewater, Koelbroek, Egypte, Broekweg en Julianastraat. De inrichting en het beheer van deze locaties is gericht op het ontwikkelen van bos en schraalgrasland. Ter hoogte van Ulingsheide is een zoeklocatie waar concreet zicht is op verwerving zodra het TB onherroepelijk is. De ruimtelijke onderbouwing voor deze locatie is vastgelegd in de gebiedsvisie Ulingsheide, die samen met de regionale partijen is opgesteld. Deze compensatiegronden zijn opgenomen in het inrichtingsplan Ulingsheide dat samen met regionale partijen opgesteld is. In tabel 5.9 is een overzicht gegeven van de verworven natuurcompensatie. In figuur 5.3 zijn locaties van de natuurcompensatiegronden weergegeven.

Tabel 5.9 overzicht van de locaties waar natuurcompensatie gerealiseerd is of wordt

Nr.	Locaties	Oppervlak (ha)	Te realiseren Ecotopen
1	Zwartewater*	14,18	Loofbos Schraalgrasland
2	Koelbroek	2,01	Loofbos Schraalgrasland
3	Egypte	1,22	Beek en oevers Open water
4	Broekweg	4,34	Verlandingszone Loofbos
5	Julianastraat	1,89	Landschapselementen
6	Ulingsheide**	4,08	Loofbos Schraalgrasland
7	Kaldenkerkerweg **	2.10	Loofbos Schraalgrasland
8	Jammerdaalseheide***	0,52	Loofbos Schraalgrasland
	Totaal	30,34	

* Ecotopen reeds gerealiseerd.
** Nog niet in eigendom maar wel zicht op eigendom bij onherroepelijk TB
*** Nog niet in eigendom



Figuur 5.3 Natuurcompensatiegebieden

5.2.6

Compensatie Boswet/kapverordening

Voor de aanleg van de RW74 dient een aantal bosstanden te worden gekapt. De Boswet schrijft voor dat als bos wordt gekapt dat deze wordt herplant. De herplant moet bosbouwkundig verantwoord zijn en minimaal dezelfde oppervlakte moet worden teruggeplant. Deze wet kent de mogelijkheid om de herplantplicht uit te voeren op een ander perceel dan waar gekapt wordt. Een deel van de boscompensatie is reeds gerealiseerd in Zwartewater. De rest wordt in het kader van natuurcompensatie of langs het tracé gerealiseerd. Voor verdere informatie, zie bijlage 12.

De boswetcompensatie wordt uitgevoerd volgens de 'samenwerkings-overeenkomst LNV-V&W uitvoering boswet Rijkswaterstaat'. In totaal wordt 3,57 ha bos in het kader van de Boswet gecompenseerd van het natuurdoeltype berken-zomereikenbos en/of eiken haagbeukenbos.

5.3

Recreatie

In de TN/MER A74 zijn de effecten van de aanleg van de weg op recreatie beschreven. Hierbij is naar voren gekomen dat de negatieve effecten op recreatie minimaal zijn. Om deze reden is het niet nodig om mitigerende of compenserende maatregelen ten behoeve van recreatie op te nemen. Desondanks is in samenwerking met de Gemeente Venlo een fiets- en voetgangersverbinding Egypte aangelegd en wordt ter hoogte van speelpark Klein Zwitserland een fietsverbinding tussen de Trappistenweg en Egypte kortgesloten.

Wandelaars van het Pieterpad maken gebruik van de Trappistenweg die als verbinding bij de aanleg van RW74 komt te vervallen. In overleg met de Stichting Wandelplatform-LAW en Stichting Pieterpad is besloten het Pieterpad te verleggen naar het viaduct Ulingsheide. Op het viaduct Ulingsheide komt aan de oostzijde een voetpad.

6

Archeologie en Cultuurhistorie

6.1

Archeologie

6.1.1

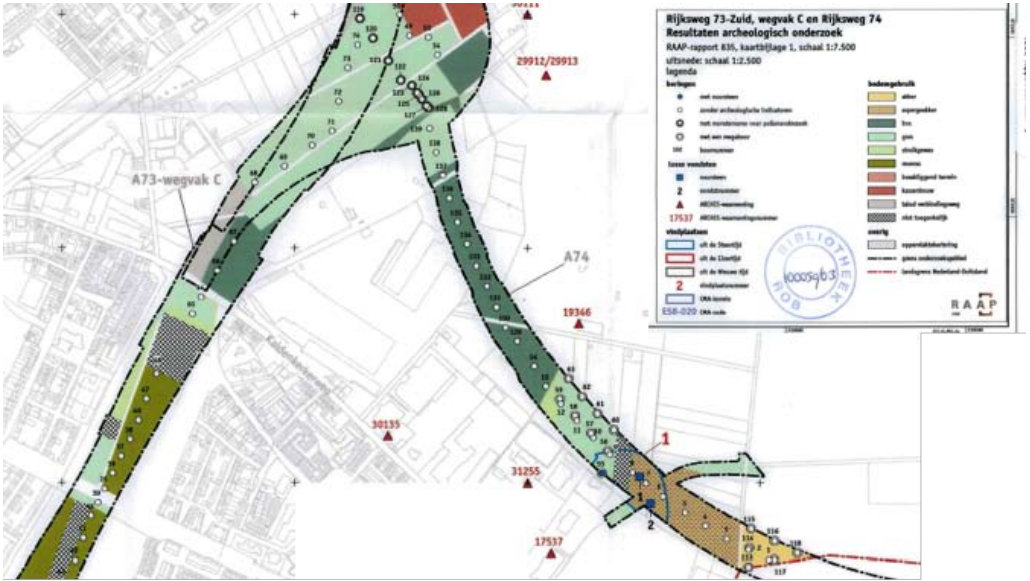
Wettelijk kader

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 onderzoeks-verplichting 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.

6.1.2

Onderzoek en maatregelen

Er heeft een bureauonderzoek en een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) door RAAP archeologisch adviesbureau plaatsgevonden voor het TB. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 14. Hierbij zijn door boringen en oppervlakte-kartering eventuele archeologische vindplaatsen binnen het ruimtebeslag van het TB opgespoord. Resultaat van deze onderzoeken is dat nader inzicht is verkregen in de ontstaansgeschiedenis van het onderzoeks-gebied. De bij aanvang van het onderzoek bekende oppervlaktevindplaatsen blijken deels verstoord te zijn. Ook is een nieuwe vindplaats ontdekt (Vindplaats 1, zie figuur 6.1), die echter (mogelijk gedeeltelijk) verstoord is.



Figuur 6.1 Uitsnede resultaten archeologisch onderzoek

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 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 voorgescreven 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. Wel wordt geadviseerd de archeologische begeleiding (pro-actief) ook van toepassing te laten gelden voor de uitbreiding van het plangebied ter plaatse van de hermeandering van de Wilderbeek. Hiertoe is een aanpassing van het door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed opgestelde PvE noodzakelijk.

6.2 Cultuurhistorie

6.2.1 Onderzoek

In het kader van de Trajectnota/MER A74/BAB61 is cultuurhistorisch onderzoek verricht. In het landschapsplan (bijlage 9) is cultuurhistorie nader bekeken. In het studiegebied is onderzocht welke elementen met een cultuurhistorische waarde aanwezig zijn en eventueel worden aangetast.

- er zijn twee Rijksmonumenten. Dit betreft een gebouw bij de Venloseweg en in de Ariënstraat de boerderij Hulsforthof.
- op het plateau zijn drie elementen aanwezig met een cultuurhistorische waarde. Dit zijn de Theresiakapel, het oorlogsmonument en de abdij Ulingsheide. Deze worden niet aangetast door het project. Desalniettemin zijn, vanwege een betere bereikbaarheid, voor de Thereasiakapel en het oorlogsmonument afspraken gemaakt met de stichting Kruisen en Kapellen en de stichting 4 & 5 Mei over een nieuwe locatie. De nieuwe locatie van de kapel en het monument komt nabij de ontsluitingsweg van Klein Zwitserland te liggen.
- er is één archeologische monument. Dit betreft een terrein met resten van een pannenoven uit de Romeinse tijd.

- ook is er nog de achzijdige watertoren tussen de steilrand en Egypte, deze watertoren is van algemeen belang vanwege de algehele gaafheid en typologische zeldzaamheid.
- van de oude grenzen zijn sommige nog zichtbaar in het landschap. Een oude landweer (grenswal) bij een van deze oude grenzen is niet meer zichtbaar aanwezig. Deze elementen worden niet aangetast..
- verder ligt er een aantal oude wegen, vlakbij de Duitse grens wordt er één doorsneden.

Geen van de hierboven genoemde cultuurhistorische waarden wordt aangetast, met uitzondering van die hiervoor genoemde oude weg, vlakbij de Duitse grens.

6.2.2

Maatregelen

Voor de aanleg van de RW74 worden geen cultuurhistorische elementen vernietigd. Daarom zijn geen extra maatregelen noodzakelijk. Voor de omgeving van de abdij Ulingsheide is een integraal plan gemaakt, de Inrichtingsvisie (verbindingszone) Ulingsheide (DLG 2009). Door een nieuwe landschappelijke inrichting waarin verschillende overheden een rol spelen, wordt de omgeving van het klooster aangepast met respect voor en versterking van cultuurhistorische landschapselementen.

7 Bodem en water

7.1 Bodem

7.1.1 Beleid en regelgeving
Voor de verwerving van gronden en het graven in de bodem heeft conform de Wbb (Wet bodembescherming) bodemonderzoek naar bodemverontreiniging plaatsgevonden.
Locaties die ernstig zijn verontreinigd worden gesaneerd. Locaties waar de verontreinigde grond wordt afgevoerd, moet de grond naar een erkend verwerker. Locaties waar de verontreinigde grond niet hoeft te worden afgevoerd, zullen worden geïsoleerd door een verharding of een leeflaag van 1 meter dikte.

7.1.2 Onderzoek
In het gebied waarin ten behoeve van de aanleg RW74 en de aanpassing van de A73 grondverzet plaatsvindt heeft milieukundig bodemonderzoek plaatsgevonden. 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, bodemonderzoek niet onderzochte percelen, hertoetsing parameters en nieuwe stoffen (inclusief asbestonderzoek), nader bodemonderzoek en Besluit Uniforme Sanering (BUS)-meldingen. Het BUS voorziet in een eenvoudige meldingsprocedure voor kleinschalige bodemsaneringen.

7.1.3 Maatregelen
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 RW74 vrijkomt en het overige deel wordt geïsoleerd.

7.2 Water (waterparagraaf)

7.2.1 Beleidskader
Voorafgaand aan de totstandkoming van het TB is een watertoets uitgevoerd, waarbij alle vijf de waterbeheerders zijn betrokken (Gemeente Venlo, Provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Waterschap Peel & Maasvallei en Waterschapsbedrijf Limburg. Het doel van deze toets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke planvorming.

Ten aanzien van het RW74 kunnen de volgende hoofddoelstellingen in het watertoetsproces worden onderscheiden:

- voorkomen van piekafvoeren naar en verontreiniging van het oppervlaktewater;
- handhaven van de bergings- en afvoercapaciteit van het oppervlaktewatersysteem;
- voorkomen van grondwateroverlast en verdroging.

7.2.2 Waterhuishoudkundige situatie
In het kader van het watertoetsproces is een waterbeheersplan (zie bijlage 15) opgesteld, waarin een beschrijving is gegeven van de waterhuishoudkundige situatie in het plangebied. Tevens zijn de waterhuishoudkundige consequenties van het

project RW74 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 RW74 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.

7.2.3 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 dient binnen de plangrenzen van het TB te worden ingevuld. Het totaal waterbergend oppervlak, inclusief de aanleg van de KMAR moet worden vergroot met circa 1,88 ha.

Vanwege de aanleg van de RW74 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 TB. Op de detailkaart is hiervoor een zone landschappelijke doeleinden gereserveerd ten noordoosten van het knooppunt A73/RW74.

Om beschadiging van de aan te leggen RW74 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 RW74 wordt de minimale ontwateringsdiepte overal behaald. Hierdoor zijn geen grondwaterstandverlagingen nodig die een verdrogend effect hebben op de omgeving.

8 Verdere procedure

8.1

Nog te nemen stappen in de Tracéwetprocedure

De besluitvormingsprocedure met betrekking tot het tracé van de RW74 is vastgelegd in de Tracéwet. Deze procedure is aangegeven in tabel 8.1. Thans verkeert de procedure in de fase waarin het standpunt van de minister van V&W in overeenstemming met de Ministers van VROM en LNV is uitgewerkt tot het Tracébesluit. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan alle betrokken partijen.

De mogelijkheid bestaat voor belanghebbenden die hun zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, alsmede voor belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit in de Staatscourant beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat belanghebbenden in het beroepsschrift gemotiveerd moeten aangeven welke beroepsgronden zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de beroepstermijn (zes weken) kunnen geen nieuwe gronden meer worden aangevoerd.

De data en locaties van de ter inzage legging van het Tracébesluit worden bekend gemaakt door middel van publicaties op www.officielebekendmakingen.nl en advertenties in enkele dag- en huis-aan-huisbladen.

Vertaald naar RW74 zijn de data en beslismomenten (besluitvormingsprocedure conform de Tracéwet) in tabel 8.1 aangegeven. De data in de toekomst zijn hierbij indicatief aangegeven.

Tabel 8.1: besluitvormingsprocedure conform Tracéwet

Openbaarmaking en ter inzage legging startnotitie.	14 September 1995
Inspraak; Advies Cie-m.e.r. (9 weken)/wettelijke adviseurs (4 weken).	Oktober-november 1995
Vaststelling richtlijnen door Bevoegd Gezag (Minister V&W/ VROM)	26 maart 1996
Opstellen TN/MER; Bestuurlijk overleg; Aanvaarding door Bevoegd Gezag.	1996-2001
Openbaarmaking en ter inzage legging TN/MER; Voorlichting; Inspraak (van 30 maart 2001 tot en met 24 mei 2001) en hoorzitting/informatiemarkt (op 13, 14 en 18 april 2001); Advies door wettelijke adviseurs (8 weken); Toetsingsadvies Cie-m.e.r. (13 weken); Advies door betrokken bestuursorganen (4 maanden).	28 mei-23 juli 2001
Standpuntbepaling Minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeurstracé; OTB 2004	7 november 2002 3 maart-28 april 2004
Toezending OTB aan betrokken bestuursorganen; Bekendmaking en ter inzage legging OTB; Inspraak (voor een ieder en gedurende 6 weken).	21 december 2009 22 december 2009-1 februari 2010

Vaststelling TB door Bevoegd Gezag; Toezending TB aan betrokken bestuursorganen; Bekendmaking en ter inzage legging TB	3e kwartaal 2010
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.	(tot 6 weken na bekendmaking TB)

8.2 Bestemmingsplan en vergunningverlening

Het TB RW74 geldt voor zover het in strijd is met een bestemmingsplan of een beheersverordening, als Projectbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.29 van de Wet ruimtelijke ordening, onderscheidenlijk als een besluit als bedoeld in artikel 3.42 van die wet. Het TB werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeente. De gemeenteraad van de betrokken gemeente is verplicht om binnen een jaar nadat het TB onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het TB vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het TB, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde TB.

Het TB geldt verder als voorbereidingsbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt voorbereidingsbescherming gegeven voor het gebied binnen de grenzen van het TB en de daarbij behorende geluidzone.

Voor de aanleg van de RW74 zijn verder verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt voor zover nodig en mogelijk gecoördineerd door de Minister van Verkeer en Waterstaat conform artikel 20 van de Tracéwet.

8.3 (Grond)verwerving en onteigening

Vooruitlopend op het TB is begonnen met de aankoop van gronden en opstallen. In totaal moest ongeveer 17 ha worden aangekocht. Verwerving van deze percelen is noodzakelijk voor de aanleg van de weg, en gebeurt zoveel mogelijk in minnelijk overleg met betrokken eigenaren. Daar waar niet met de eigenaar tot overeenstemming kan worden gekomen, zal op grond van de Onteigeningswet worden overgegaan tot onteigening. Inmiddels is ongeveer de helft aangekocht (circa 9 ha). Voor de andere helft is zicht op verwerving. Deze gronden zijn onderdeel van het gebiedsplan Ulingsheide.

In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt: vermogensschade (waardevermindering van grond en opstallen), inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten en dergelijke.

Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

Indien na uitvoerige onderhandelingen geen overeenstemming wordt bereikt, zal op grond van de Onteigeningswet een gerechtelijke onteigeningsprocedure worden gestart. In dat kader wordt de omvang van de schade eerst door een onafhankelijke taxatiecommissie geïnventariseerd en getaxeerd. De procedure verloopt verder als volgt: de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoekt om een Koninklijk Besluit tot onteigening van de betreffende eigendommen. Op deze aanvraag (dit is de ter visie legging van het ontwerp Koninklijk Besluit, de zogenaamde administratieve procedure) kunnen

belanghebbenden hun zienswijze geven. Vervolgens zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de aanvraag tot het verkrijgen van het Koninklijk Besluit tot onteigening toetsen. Na bekendmaking van het Koninklijke Besluit zal de aanvrager tot onteigening de (civiele) rechter verzoeken de onteigening uit te spreken en daarbij de hoogte van de aan de onteigende partij toekomende schadeloosstelling te bepalen.

8.4 Schadevergoeding

8.4.1 Nadeelcompensatieregeling
De Minister van Verkeer en Waterstaat kent, op grond van artikel 20d, eerste lid van de Tracéwet, de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van dit TB op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd.

Ter invulling van het gestelde in artikel 20d, eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing, met uitzondering van artikel 2, eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leiding is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999, dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing. Een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend vanaf het moment dat het TB is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om nadeelcompensatie niet eerder nemen dan nadat het TB onherroepelijk is geworden.

8.4.2 Bouw- en gewassenschade
Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen en dergelijke in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend.

In nader te bepalen situaties zal voorafgaande aan de werkzaamheden een bouwkundig opnamerapport worden opgesteld. De desbetreffende bewoners/ eigenaren zullen hiervan een exemplaar ontvangen.

8.5 Evaluatie milieueffectrapportage

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit vastgelegd. Bij dit project is dit het TB RW74. De evaluatie zelf vormt in feite de laatste fase van de m.e.r.-procedure. In de TN/MER Rijksweg A74/BAB61 zijn de te verwachten milieueffecten van het project beschreven.

Dit is gebeurd voor alle alternatieven en varianten die aan de orde waren voor de aanleg van de RW74. In de daaropvolgende fase, die van het TB is het voorkeurstracé voor de RW74 gedetailleerder ontworpen en is ten behoeve van het maken van ontwerpkeuzes voor bepaalde onderwerpen meer gedetailleerd onderzoek gedaan naar milieugevolgen. Een voorbeeld hiervan is het akoestisch onderzoek in de fase van het TB.

Doel evaluatieprogramma

In algemene zin dient een evaluatieprogramma als basis voor het onderzoeken en vastleggen van de werkelijke gevolgen voor het milieu tijdens en na de uitvoering van het initiatief. Daarbij wordt ook voortgaande studie verricht naar de in de TN/MER Rijksweg A74/BAB61 geconstateerde leemten in kennis en wordt de effectiviteit van de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen nagegaan. De resultaten van het evaluatieonderzoek kunnen, indien nodig, fungeren als sturingsinstrument voor eventueel nadere mitigerende of compenserende maatregelen.

Verantwoordelijkheden evaluatieprogramma

De evaluatie wordt uitgevoerd door of namens het bevoegd gezag dat het besluit heeft genomen waarvoor het MER is opgesteld. Voor het TB is dat de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM. In tabel 7 is het evaluatieprogramma opgenomen. Hierin zijn vastgelegd de te onderzoeken milieueffecten, de onderzoeksmethoden die kunnen worden gehanteerd en het tijdpad dat gevolgd wordt.

Werkwijze en procedure Evaluatieprogramma

Het in tabel 8.1 weergegeven voorstel voor het evaluatieprogramma RW74 is gebaseerd op de regelgeving ten aanzien van evaluatie zoals opgenomen in artikel 7.9 uit de Wet milieubeheer en de aanzet zoals beschreven in de TN/MER RWA74/BAB61. Er is gestreefd naar een MER-evaluatie waarin het behalen van meerwaarde bij evaluatieonderzoek centraal staat.

Tabel 8.1: voorstel evaluatieprogramma RW74

Aspect	Effect	Locatie	Periode	Soort onderzoek	Kader/toelichting
Lucht	Luchtkwaliteit	Langs het gehele traject	Looptijd van het NSL	Jaarlijkse rapportage NSL van ministerie van VROM aan Europese Unie op	Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit (NSL)
Natuur	Vernietiging	Compensatie-gebieden langs het traject	Enkele jaren na openstelling	Vergelijk gerealiseerde compensatie ten opzichte van het Tracébesluit	Compensatieplan
	Versnippering	Ecoduct en faunapassages	Enkele jaren na openstelling	Evalueren functioneren faunapassages	Landschapsplan
Geluid	Aanleggen geluidwerende voorzieningen	Langs het gehele traject waar dit volgens de Wet	Enkele jaren na openstelling	Nagaan of genomen maatregelen (schermen en verharding) voldoende zijn	Akoestisch onderzoek
Water	Grondwater	Langs het traject	Enkele jaren na openstelling	Monitoring waterstand peilbuizen	Waterbeheersplan
Verkeer	Doorstroming en verkeers-veiligheid	A73/RW74 en hoofdroutes OWN	Vanaf 1 jaar na openstelling	Tellingen	Verkeersprognoses NRM

8.6

Duitsland

In Duitsland lopen de voorbereidingen voor de aansluiting van de RW74 op de BAB61 gelijktijdig met de Nederlandse procedure. Dit houdt in dat het onderzoeken van varianten en alternatieven in de Trajectnota/MER-periode integraal en samen met Nederland is uitgevoerd.

De Trajectnota/MER heeft in beide landen ter visie gelegen en bij het bepalen van het Standpunt is rekening gehouden met de adviezen en de inspraak die van de Duitse overheden en particulieren zijn verkregen. Het zogenaamde Planfeststellungsverfahren voor de BAB61 is in 2008 gepubliceerd en is inmiddels in april 2010 onherroepelijk geworden.

Voor het vastleggen van het grensoverschrijdingspunt is een staatsverdrag opgesteld. In dit staatsverdrag wordt tevens de inspanningsverplichting uitgesproken, dat beide wegen gelijktijdig klaar zijn.

Begrippenlijst en Afkortingen

2laags-ZOAB	Twee laags zeer open asfaltbeton.
AAI	Aanvullende Archeologische Inventarisatie.
Aansluiting	Daar waar twee wegen samenkomen.
Achterlandverbindingen in Nederland	De belangrijkste autosnelwegen, spoorlijnen en vaarwegen die Rotterdam en Schiphol (de toegangspoorten tot Europa) verbinden met Duitsland en België (het Nederlandse 'achterland'). In de Nota Mobiliteit is de achterlandverbinding vastgelegd.
Achterlandverkeer	Verkeer op een achterlandverbinding.
Alternatief	Term uit de procedure van de Tracéwet en de milieueffectrapportage: een samenhangend pakket van maatregelen die samen een mogelijke oplossing zijn voor een in dit geval infrastructureel probleem.
Autonome ontwikkeling	De ontwikkelingen in het studiegebied die optreden als er geen maatregelen worden genomen.
Benuttingsmaatregelen	Maatregelen die een positief effect hebben op de capaciteit van een weg, bijvoorbeeld verkeerssignalering en toeritdosering.
Bevoegd gezag	Een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om een besluit te nemen. In het geval van het TB is dat de minister van V&W in overeenstemming met haar collega van VROM.
Bodemarchief	Alle in de grond aanwezige archeologische resten, zowel de bekende als de onbekende.
Bodembeschermings-gebied	Een gebied dat vanwege bijvoorbeeld de landschappelijk, ecologische waarde of de kwetsbaarheid van de bodem in aanmerking komt voor bijzondere bescherming. Dit gebeurt door middel van de Provinciale Milieuverordening.
BRZO-bedrijven	Bedrijven waar een bepaalde hoeveelheid gevaarlijke stoffen aanwezig is en die daardoor onder de werking van het Besluit Risico's Zware Ongevallen vallen.

Bufferzone	Een langs een te beschermen gebied gelegen zone die schadelijke invloeden tegenhoudt of verwerkt.
BUS-melding	Bodemsanering uniforme saneringen.
Commissie m.e.r.	Een landelijke commissie van circa 200 onafhankelijke deskundigen (zijn niet alleen milieudeskundigen namelijk). Voor elke milieueffectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. Deze adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport.
Compensatievisie	Wijze waarop invulling wordt gegeven aan het beginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte dat kwalitatief hoogwaardige natuur dient te worden gecompenseerd als deze moet wijken voor een ingreep van groot maatschappelijk belang.
Compenserende maatregelen	Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep compenseren/vervangen door positieve effecten op een andere plaats. Het gaat hierbij om schade aan natuur, recreatie, landschap of bosbouw.
CHW	Cultuurhistorische waardenkaart.
dB	Decibel. Maat voor geluidsniveau.
	Decibel. Maat voor geluidsniveau.
Detailkaart	Kaart met een schaal van 1:2500, waarop onder andere het ruimtebeslag van de RW74 en A73 met bijkomende voorzieningen/maatregelen en de bestemmingen zijn weergegeven.
DLG	Dienst Landelijk Gebied.
Doelsoort	Een kenmerkende soort voor een gebied of maatregel waarmee enerzijds de werking van een maatregel getoetst kan worden en anderzijds bepaalt een doelsoort de te nemen maatregel.
Dwarsprofiel	Afbeelding van een doorsnede loodrecht op de lengterichting van een weg, opgenomen op de detailkaart.
Dynamische verlichting	Openbare verlichting waarvan het lichtniveau afhankelijk is van actuele omstandigheden zoals verkeersintensiteit, weersomstandigheden, calamiteiten, werk in uitvoering, etc.

Ecoduct	Een ecoduct is een viaduct waarbij (meestal) de bovenste laag gereserveerd is om dieren een weg te laten kruisen.
Ecoduiker	Een samenhangend natuurlijk systeem, meestal in een afgebakend gebied, bestaande uit (groepen van) organismen en niet-levende elementen.
	Voorziening onder een weg, spoorweg of waterloop, die een functie in de waterhuishouding vervult voor het doorlaten van water, met tevens een ecologische functie. Bijv. door de aanleg van een droge loopstrook zodat ook dieren van deze voorziening gebruik kunnen maken.
Ecologisch systeem	Een samenhangend natuurlijk systeem, meestal in een afgebakend gebied, bestaande uit (groepen van) organismen en niet-levende elementen.
Ecologische hoofdstructuur (EHS)	De EHS is een netwerk van natuurgebieden. Doel van de EHS is het realiseren van grotere natuurgebieden en het aanbrengen van verbindingen tussen natuurgebieden. In grotere natuurgebieden is een meer diverse natuur mogelijk. Door verbindingen kunnen soorten zich over meer gebieden verspreiden. De EHS is vastgeld in de Nota Ruimte.
	In het Structuurschema Groene Ruimte gepresenteerd landelijk netwerk van bestaande en potentiële natuurgebieden, verbonden door actuele en nog te realiseren ecologische verbindingzones. Deze EHS wordt op provinciaal niveau concreter begrensd in de PES.
Ecologische verbindingzones	Veelal lijnvormige structuren in het landschap die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Deze ecologische zones zijn van groot belang in het functioneren van het totale ecologische netwerk.
Ecopassage	Een ecopassage is een tunnel onder een snelweg waardoor het wild veilig kan oversteken.

Externe veiligheid	Het externe risico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (IR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de plaatsgebonden kans op overlijden per jaar ten gevolge van ongeval(len) met een bepaalde activiteit (bijv. het transport gevaarlijke stoffen over de weg). Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in risicocontouren. Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal omwonenden langs een weg het slachtoffer worden van een ongeval. Het groepsrisico wordt weergegeven met behulp van de curve voor het groepsrisico per km wegvak.
Faunapassage	Speciaal aangebrachte of omgevormde constructie over of onder lijnvormige infrastructuur met als doel het behouden of herstellen van de mogelijkheid dat dieren de infrastructuur kunnen passeren.
Gevoeligheidsanalyse	Een onderzoek naar de invloed van variaties in de uitgangspunten voor studie (welke studie, dat geldt niet voor alle onderzoeken) of in de grootte van een bepaalde factor op de (reken)resultaten.
GR	Groepsrisico
Grondwater-beschermingsgebied	Gebied met bijzondere beschermde status op grond van de Provinciale Milieuverordening.
Hoofdwegennet/ Rijkswegennet	De wegen die in beheer zijn bij het Rijk.
HRL	Hoofdrijbaan Links.
HRR	Hoofdrijbaan Rechts.
I/C-verhouding	Intensiteit/Capaciteit verhouding.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, hoogspanningskabels en (water)leidingen in een gebied.
Knooppunt	Ongelijkvloers kruispunt van twee auto(snel)wegen.
Kunstwerk	Constructie in weg of water zoals viaducten, onderdoorgangen, duikers, bruggen en tunnels.
Lengteprofiel	Weergave van de hoogteligging van de weg.
M.e.r.-procedure	Procedure, bedoeld in de Wet Milieubeheer.
Maaiveld	Natuurlijk hoogteligging van een gebied.

Maatregelcriterium	Criterium op basis waarvan wordt bepaald of een maatregel akoestisch en financieel effectief is. Bij de toepassing hiervan wordt een afweging gemaakt tussen de 'baten' en 'kosten' van de maatregel of een pakket van maatregelen.
Mainport	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol.
MER	Het milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd.
Ministerie van LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks bij de Rijksbegroting uitgebracht programma waarin het kabinet een uitgebreide toelichting geeft op de hoofdlijnen en uitvoeringsprogramma's van het verkeers- en vervoersbeleid van het Rijk.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief in een MER waarin optimaal rekening gehouden is met het milieu.
Natura2000-gebieden	Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie.
Natuurkerng gebied	Een gebied dat een zekere omvang heeft met bestaande ecologische waarden van internationale of nationale betekenis. Een natuurkerng gebied wordt in het Rijks- en Provinciaal beleid bijzonder beschermd.
Natuurontwikkelings- gebied	Een gebied dat reële perspectieven biedt voor het ontwikkelen van natuurwaarden van (inter)nationale betekenis of voor het aanzienlijk verhogen van de bestaande natuurwaarden. Deze in het Rijksbeleid aangeduide gebieden zijn en worden op provinciaal niveau nader uitgewerkt.
NoMo (Nota Mobiliteit)	De Nota Mobiliteit is het Nationaal verkeers- en vervoerplan voor de periode tot en met 2020.
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ontwerp-tracébesluit (OTB)	Een ontwerp-besluit als bedoeld in de Tracéwet, genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat waarin het voorkeursalternatief van het Standpunt nader is uitgewerkt.
Overzichtskaart	Kaart met schaal 1:15.000 waarop een overzicht van het tracé en de kaartbladindeling van de detailkaarten is opgenomen.
Paleontologisch	Paleontologie is de wetenschap die zich bezighoudt met fossielen.
POG	Provinciale ontwikkelingszone Groen. Deze zone vormt samen met de Ecologische Hoofdstructuur de ecologische structuur in Limburg. Deze structuur is vastgelegd iIn het Provinciale Omgevingsplan Limburg (POL). Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtingevend voor ontwikkelingen in de POG. vastgelegd provinciaal netwerk van actuele en potentiële, kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden, verbonden door ecologische verbindingzones.
PR	Plaatsgebonden risico.
RACM	Rijksdienst archeologie, cultuurlandschap en monumenten.
RCE	Rijksdienst voor het cultureel erfgoed sinds 11 mei 2009 nieuwe naam voor de RACM.
Rijbaan	Weggedeelte bestemd voor voertuigen. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.
Rijstrook	Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.
RMG	Reken- en meetvoorschrift Geluidhinder.
RNVGS	Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.
Robuuste ecologische verbinding	Grootschalige verbinding tussen grote natuurgebieden. Door deze verbindingen worden de leefgebieden vergroot.
Ruimtelijk-economische hoofdstructuur	Gebiedsafbakening binnen Nederland, waarin de meeste economische activiteiten zijn geconcentreerd.

SGR (Structuurschema Groene Ruimte)	Gezamenlijke beleidsnota van de Ministeries van LNV en VROM die de doelstellingen en hoofdlijnen aangeeft van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied in Nederland.
Stiltegebied	Een stiltegebied is een gebied waar er een ecologische noodzaak is te vrijwaren van verdere akoestische verstoring.
SVV – II	Structuurschema Verkeer en Vervoer (in middels vervallen).
Tracé	Aanduiding van het verloop van een aan te leggen (of aan te passen) weg.
Tracébesluit (TB)	Een besluit als bedoeld de Tracéwet, vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volhuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Gebied waar drinkwater wordt gewonnen.
Variant	Subkeuze binnen een alternatief.
Verkanting	Dwarshelling van het oppervlak van de weg, die compensatie biedt voor de middelpunt vliedende kracht op rijdende voertuigen.
Verkeersprestatie	De door alle motorvoertuigen afgelegde afstand op het gehele hoofdwegennet.
Viaduct	Bouwwerk (kunstwerk) waarover verkeer ongelijkvloers over een weg kan rijden.
Vluchtstrook	Verharde strook langs een rijbaan van een autosnelweg waarop uitsluitend in bijzondere gevallen of in nood mag worden gereden of gestopt.
Voertuigkilometer	Meeteenheid van de verkeersprestatie.
Waterwingebied	Gebied waar drinkwater wordt gewonnen.
Weefvak	Een weefvak is een combinatie van een in- en uitvoegstrook.
Zaksloot	Sloot waarin het water tijdelijk wordt opgevangen waarna het wegzakt in de ondergrond.
Zoekgebieden	Gebieden die vanuit de compensatiefilosofie in aanmerking komen om te onderzoeken of daar natuur kan worden ontwikkeld.

