



Ontwerp Tracébesluit

RW74

Weefvakken Zuiderbrug A73, Aanvulling
Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61

9 november

2009

Weefvakken Zuiderbrug A73

Aanvulling Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61

projectnr. 197327

versie 2.0

9 november 2009

Opdrachtgever

Rijkswaterstaat Dienst Limburg

Postbus 1138

6201 BC Maastricht

datum vrijgave

9-11-2009

beschrijving versie 2.0

Definitief

goedkeuring



S. van Eijk

vrijgave



R. de Boer

Samenvatting

De voorliggende rapportage gaat in op de milieueffecten als gevolg van het aanbrengen van weefvakken tussen de aansluitingen Venlo-Zuid en Hout-Blerick op de A73. Op basis van de huidige ontwerprichtlijnen en geactualiseerde verkeersgegevens en om de inpassing van geluidschermen mogelijk te maken, zijn de weefvakken bij de uitwerking van het alternatief P in het OTB meegenomen. Deze rapportage betreft een aanvulling op de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61.

In de rapportage zijn de effecten beschreven van de voorgenomen activiteit, de situatie met aanleg RW74, weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug, ten opzichte van de referentiesituatie, de situatie met aanleg RW74, geen weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug. Geconcludeerd kan worden dat de weefvakken een licht positief effect hebben ten aanzien van verkeer en verkeersveiligheid. Het effect ten aanzien van lucht, geluid, externe veiligheid, natuur en landschap(sbeleving) wordt als neutraal beoordeeld.

Inhoud

Samenvatting

	Inhoud	4
1	Inleiding	6
1.1	Waarom weefvakken Zuiderbrug A73?	6
1.2	Tracébesluit en milieueffectrapportage	7
1.3	Leeswijzer	7
2	Probleem, doel en oplossingsrichting	10
3	Referentiesituatie en alternatieven	12
3.1	Eén alternatief	12
3.2	Referentiesituatie en voorgenomen activiteit	12
4	Effecten	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Effect op verkeer en verkeersveiligheid	14
4.3	Effect op lucht	16
4.4	Effect op geluid	17
4.5	Externe veiligheid	18
4.6	Effect op natuur	18
4.7	Landschap(sbeleving)	19
4.8	Overzicht effectbeoordeling	19
5	Leemten in kennis	22

1 Inleiding

1.1 Waarom weefvakken Zuiderbrug A73?

Kader: aanleg van RW74

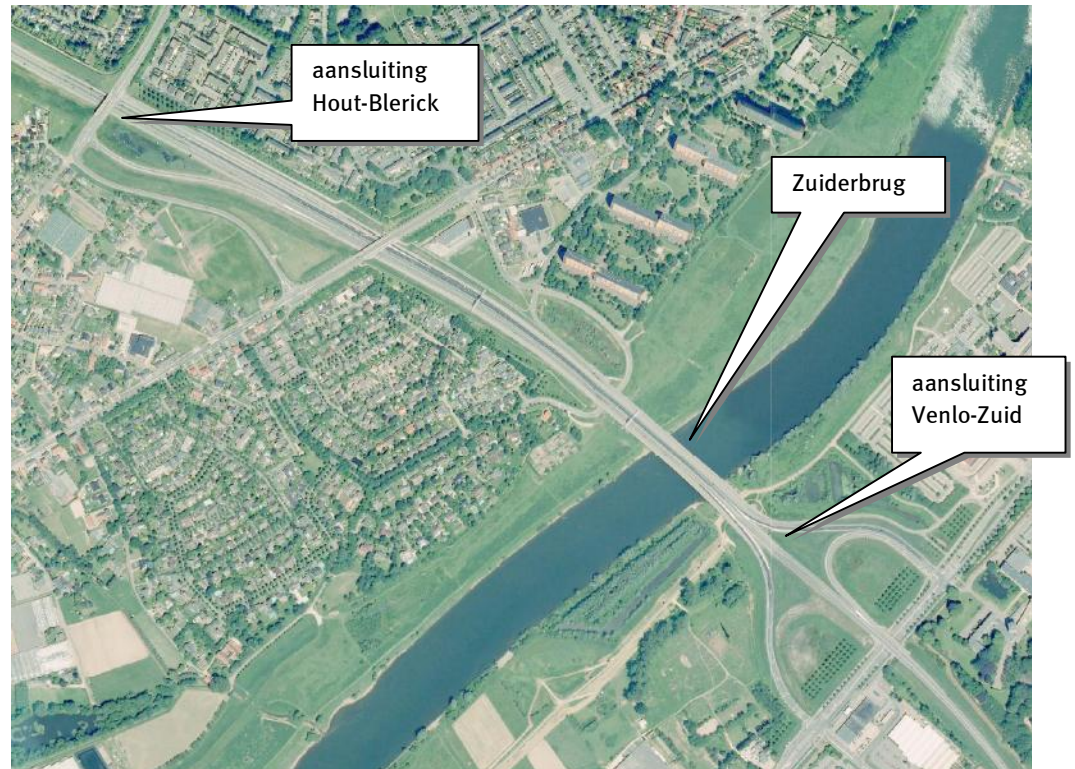
RW74 moet de verbinding leggen tussen het Nederlandse en Duitse net van autosnelwegen. In de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 zijn de milieueffecten van de aanleg van RW74 beschreven. Deze Trajectnota/MER is in 2001 gepubliceerd, waarna inspraak heeft plaatsgevonden. Tevens zijn er adviezen uitgebracht door de betrokken bestuursorganen en de wettelijke adviseurs. De Commissie m.e.r. heeft op 21 maart 2002 een positief toetsingsadvies over de Trajectnota/MER uitgebracht. Mede op basis van de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 heeft de minister het standpunt ingenomen dat het verdiepte zuidelijke alternatief de voorkeur verdient. Dit betreft het Plateau-alternatief (alternatief P), waarbij RW74 wordt gesitueerd tussen de A73 bij Tegelen en de BAB61 nabij Kaldenkirchen. Het standpunt van de minister wordt onderschreven door de Tweede Kamer en is uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB).

Bij het OTB wordt uitgegaan van verkeersgegevens uit een geactualiseerd verkeersmodel. De nu gehanteerde verkeersbelasting is hoger dan de voor de Trajectnota/MER gebruikte verkeersintensiteiten.

Noodzaak: weefvakken Zuiderbrug

Op de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 uit 2001 en het OTB RW74 uit 2004 zijn destijds zienswijzen ingediend, waarin aandacht werd gevraagd voor de verkeerseffecten (toename verkeersintensiteiten, congestie, ongewenste weefbewegingen, verkeersonveiligheid e.d.) op de A73 ter hoogte van de Zuiderbrug en voor het realiseren van geluidschermen ter plekke. In de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer is op 6 september 2007 hierover overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat. In dat overleg heeft de minister toezeggingen gedaan over de aanpak van deze problematiek.

Op basis van de huidige richtlijnen voor het wegontwerp van autosnelwegen én op basis van de geactualiseerde (hogere) verkeersgegevens van de A73 en de RW74 zijn vanwege de aanleg van RW74 tussen de aansluitingen Venlo-Zuid (oostzijde van de Maas) en Hout-Blerick (westzijde van de Maas; figuur 1.1) in beide richtingen weefvakken nodig. Tevens zijn langs dit wegvak van de A73 geluidschermen noodzakelijk. De aanleg van de weefvakken en de geluidschermen wordt meegenomen bij de aanleg van de RW74. In deze rapportage wordt met 'Zuiderbrug' het voornoemde wegvak bedoeld.



Figuur 1.1: Het plangebied: de A73 tussen de aansluitingen Hout-Blerick en Venlo-Zuid

1.2 Tracébesluit en milieueffectrapportage

In de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 is met de aanleg van de weefvakken geen rekening gehouden. Het wegvak is onderdeel van het landelijk hoofdwegennet, en er vindt een capaciteitsvergroting tussen twee aansluitingen plaats zodat de (verkorte) Tracéwetprocedure van toepassing is. Om de weefvakken en geluidschermen aan te kunnen leggen worden deze opgenomen in het (O)TB RW74. Omdat deze weefvakken, volgens het besluit Milieueffectrapportage een m.e.r.-plichtige activiteit zijn en deze nog niet in de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 zijn onderzocht, is een aanvullend MER noodzakelijk.

Procedure

Deze aanvulling op de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 wordt gezamenlijk met het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd, waarna inspraak mogelijk is.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage gaat in hoofdstuk 2 in op het probleem, het doel en de oplossingsrichting. In hoofdstuk 3 worden de referentiesituatie en de alternatieven toegelicht. Hoofdstuk 4 bevat de beschrijving van de (milieu)effecten. Ten slotte gaat hoofdstuk 5 in op de leemten in kennis.

Samenhang met andere documenten

In de periode tussen de publicatie van de Trajectnota/MER in 2001 en het gereed komen van het OTB heeft een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat als bijlage bij het OTB onder andere rapportages 'Validatie alternatievenvergelijking Rijksweg 74', 'Weefvakken Zuiderbrug A73' en 'Detaileffecten optimalisatie knooppunt A73/RW74' zijn opgenomen.

Vanwege een aantal specifieke omstandigheden is de rapportage '*Validatie alternatievenvergelijking Rijksweg 74*' opgesteld. Deze omstandigheden zijn vooral gerelateerd aan het beschikbaar komen van actuele verkeersgegevens, die duidelijk verschillen van de destijds gebruikte gegevens. In de destijds gemaakte beoordeling lagen de alternatieven P en K relatief dicht bij elkaar, waardoor de beoordeling relatief gevoelig is voor nieuwe (verkeers)gegevens.

De rapportage '*Weefvakken Zuiderbrug A73*' gaat specifiek in op de milieueffecten als gevolg van het aanbrengen van weefvakken tussen de aansluitingen Venlo-Zuid en Hout-Blerick op de A73. De volgende redenen liggen aan het aanbrengen van de weefvakken ten grondslag:

- op de TN/MER RW74/BAB61 uit 2001 en 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 rapportage betreft een aanvulling op de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61. De weefvakken zorgen voor een (zeer beperkte) toename van de verkeersintensiteiten op de A73 en RW74 en zijn daarom als onderdeel van alternatief P in de '*Validatie alternatievenvergelijking Rijksweg 74*' meegenomen.

In het kader van het OTB heeft een aanpassing plaatsgevonden aan het knooppunt A73/RW74. Dit zorgt voor detaileffecten die in de rapportage '*Detaileffecten optimalisatie knooppunt A73/RW74*' zijn beschreven. Het betreft een separate rapportage en geen onderdeel van de '*Validatie alternatievenvergelijking Rijksweg 74*', omdat het om kleine wijzigingen aan het knooppunt gaat en de wijzigingen niet tot meer verkeer leiden.

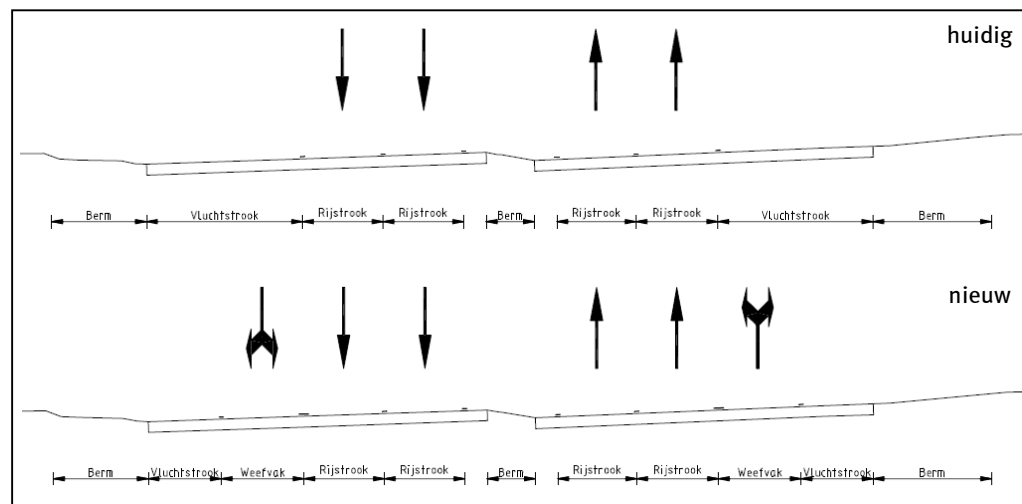
2 Probleem, doel en oplossingsrichting

In het kader van het (O)TB RW74 zijn berekeningen uitgevoerd met een geactualiseerd verkeersmodel. Volgens dit model is de verkeersbelasting op de geplande RW74 en op de aansluitende weggedeelten van de A73 op de Zuiderbrug hoger dan destijds berekend voor de Trajectnota/MER. De geactualiseerde verkeersberekeningen laten zien dat de verkeersbelasting op het weggedeelte tussen de aansluitingen Venlo-Zuid en Hout-Blerick dermate hoog is dat de kans op congestie als te hoog wordt beoordeeld. Om de doorstroming op dit deel van de A73 te verbeteren is uitbreiding van de wegcapaciteit op dit deel van de A73, in samenhang met de aanleg van de RW74, noodzakelijk.

De aanleg van de RW74 leidt -in vergelijking tot de situatie zonder RW74- tot een grotere verkeersbelasting op dit deel van de A73 en daarmee tevens tot een hogere geluidemissie door het verkeer. Deze hogere verkeersbelasting maakt het wenselijk om langs dit wegvak van de A73 geluidschermen te bouwen. Ook insprekers in de procedure voor RW74 hebben aangedrongen op het in de plannen voor de RW74 opnemen van geluidschermen bij de Zuiderbrug. In de behandeling van het standpunt van de minister over RW74 in de Vaste Commissie van de Tweede Kamer is aandacht gevraagd voor deze problematiek. De minister heeft daarbij de toezegging gedaan te laten onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de weefvakken in het OTB op te nemen.

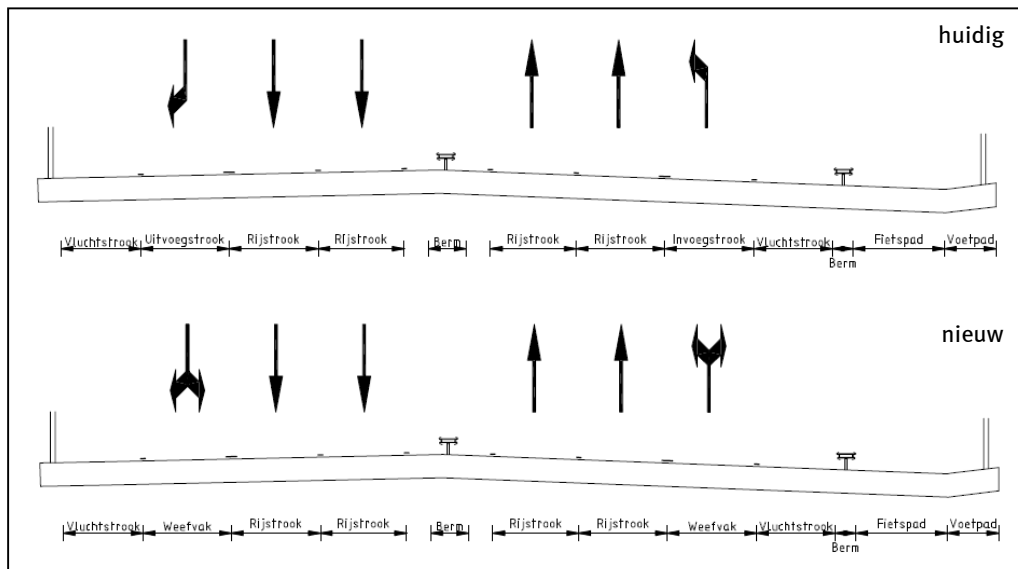
Doel van de voorgenomen activiteit is de doorstroming op de A73 na realisatie van RW74 te verbeteren en de aanleg van geluidschermen bij de Zuiderbrug mogelijk te maken. De daarvoor gekozen maatregel -de voorgenomen activiteit- betreft de aanleg van doorlopende weefvakken tussen de beide genoemde aansluitingen. De bouw van geluidschermen betreft een wens vanuit de Tweede Kamer/ de minister van Verkeer en Waterstaat en is daarom meegenomen in het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen activiteit.

De weefvakken zullen worden gerealiseerd door een herindeling van de bestaande verharding. Hoewel het aantal rijstroken op dit weggedeelte toeneemt van 2x2 naar 2x2 plus weefvakken neemt de verhardingsbreedte c.q. -oppervlakte niet toe. De vluchtstrook kan gehandhaafd blijven en ook de as van de weg verschuift niet. In figuur 2.1 is schematisch het huidige en nieuwe profiel opgenomen van het deel van het wegvak tussen de huidige in- en uitvoegstroken.



Figuur 2.1: Schematische weergave van het huidige profiel (boven) en nieuwe profiel (onder) tussen de huidige in- en uitvoegstroken

Figuur 2.2 geeft een schematische weergave van het huidige en nieuwe profiel ter plaatse van de Zuiderbrug. Op de Zuiderbrug is in de huidige situatie een in- en uitvoegstrook aanwezig van de aansluiting Venlo-Zuid.



Figuur 2.2: Schematische weergave van het huidige profiel (boven) en nieuwe profiel (onder) ter plaatse van de Zuiderbrug

3 Referentiesituatie en alternatieven

3.1 Eén alternatief

De voorgenomen activiteit is het enige alternatief dat in dit rapport wordt beschreven. Er zijn geen andere realistische alternatieven. De ligging van het betreffende wegvak van de A73 op de Zuiderbrug geeft een fysieke beperking aan de mogelijkheden voor de uitbreiding van de wegcapaciteit. Uitgangspunt is dat de maatregelen op de bestaande brug moeten passen. Uitbreiding van de brug of een nieuwe brug is niet aan de orde vanwege de ruimtelijke beperkingen en de zeer hoge kosten. In dit licht is de toevoeging van weefvakken binnen het bestaande wegprofiel het enige realistische alternatief. Om deze reden wordt alleen aandacht besteed aan de weefvakken als oplossingsrichting. Ook voor de aanleg van geluidschermen is de beperking van ruimte op of aan de bestaande brug een gegeven.

3.2 Referentiesituatie en voorgenomen activiteit

Uitgangspunt voor de Trajectnota/MER Weefvakken Zuiderbrug A73 is de aanleg van RW74. De problematiek op de Zuiderbrug is immers gerelateerd aan de (aanleg van de) RW74. Als referentiesituatie wordt daarom in deze rapportage de (milieu)situatie gehanteerd zoals die is beschreven in de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61. Daarbij gaat het om de situatie die hoort bij Plateau-alternatief (P) zonder weefvakken op de Zuiderbrug.

In deze aanvulling op de Trajectnota/MER worden de volgende situaties worden onderzocht:

- Situatie met aanleg RW74 (alternatief P), geen weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug; de referentiesituatie.
- Situatie met aanleg RW74 (alternatief P), weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug; voorgenomen activiteit.

4 Effecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Gezien de zeer beperkte fysieke ingreep zijn de te verwachten milieueffecten vooral verkeersgerelateerd. Het ligt immers in de lijn der verwachting dat de toevoeging van extra capaciteit leidt tot extra verkeersaanbod.

De aanleg van de weefvakken leidt niet tot extra ruimtebeslag. Effecten die samenhangen met ruimtebeslag zijn daardoor niet aan de orde. De betreffende milieuaspecten (archeologie, cultuurhistorie, bodem en water, ruimtegebruik) worden daarom buiten beschouwing gelaten.

Deze rapportage richt zich daarmee op de volgende (milieu)effecten:

- Verkeer en verkeersveiligheid: effect van de weefvakken op de hoeveelheid verkeer, de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid.
- Geluid: geluidbelasting (geluidniveaus) in de omgeving.
- Luchtkwaliteit: effect op emissieconcentraties (waarbij rekening wordt gehouden met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).
- Externe veiligheid: effect op groepsrisico en plaatsgebonden risico.
- Natuur: de voorgenomen activiteit heeft geen direct effect op natuurwaarden. Wel kunnen er indirecte gevolgen zijn die samenhangen met de mogelijke verstoring door geluid. Omdat de verkeerstoenames zeer marginaal zijn, wordt de verstoring door NOx-depositie voor Natura2000 en Ecologische Hoofdstructuur buiten beschouwing gelaten.
- Landschap(sbeleving): de weefvakken hebben geen directe invloed op landschap. Wel is landschap relevant door de plaatsing van geluidschermen. Tevens wordt de landschapsbeleving vanuit de weggebruiker meegenomen.

De beschrijving van de effecten van de weefvakken is in belangrijke mate gebaseerd op de effectenonderzoeken die zijn opgesteld ten behoeve van het OTB voor RW74. Deze onderzoeken worden gelijktijdig met het OTB gepubliceerd. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de weefvakken bijdragen aan de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de OTB-onderzoeken van RW74.

4.2 Effect op verkeer en verkeersveiligheid

Deze paragraaf gaat in op de effecten van weefvakken op de Zuiderbrug ten aanzien van het thema verkeer en verkeersveiligheid.

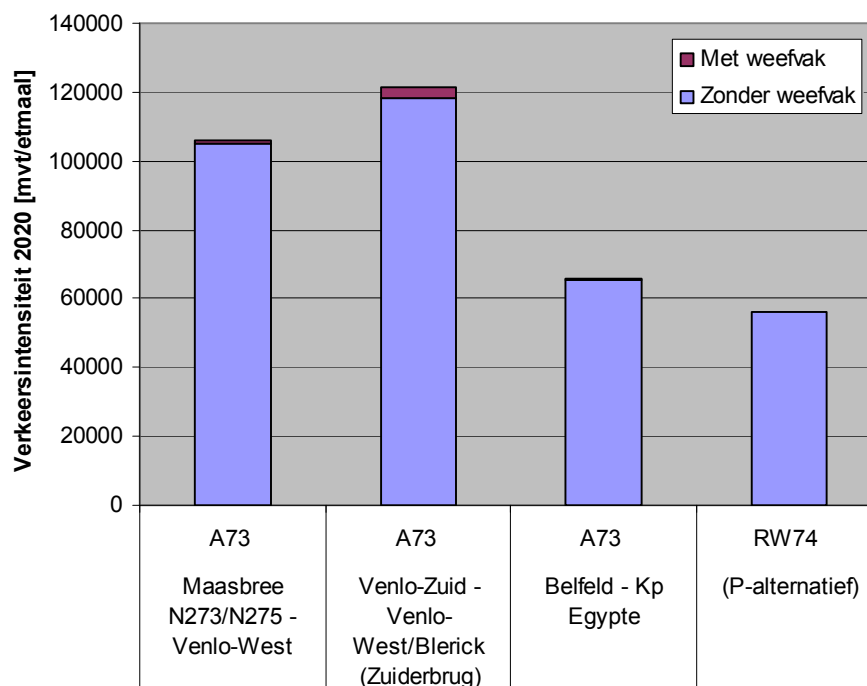
Effect op de verkeersbelasting en doorstroming

De Zuiderbrug is een onderdeel van de A73, wegvak Venlo-Zuid - Venlo-West/ Blerick. Voor de verkeerssituatie worden -zowel voor de referentiesituatie als voor de voorgenomen activiteit- de gegevens van het geactualiseerde verkeersmodel gebruikt. Deze cijfers worden ook gehanteerd voor het (ontwerp)tracébesluit dat wordt opgesteld voor de RW74.

Op basis van het geactualiseerde verkeersmodel (NRM Limburg) zijn verkeersprognoses voor het wegvak Venlo-Zuid - Venlo-West/ Blerick in 2020 bekend voor het alternatief P met weefvakken. Verder is aan de hand van een verschilplot het verschil tussen de verkeersintensiteiten van het alternatief P met en zonder weefvakken in 2020 bekend. Op basis van het voorgaande is het verkeerseffect van de weefvakken bij het alternatief P verkregen.

In figuur 4.1 zijn de verkeersintensiteiten in 2020 zonder en met weefvakken op de A73 bij de Zuiderbrug, noordelijker op de A73 en zuidelijker op de A73, en op de RW74 opgenomen. Te zien is dat de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de weefvakken zeer beperkt is. Ter plaatse van de Zuiderbrug zijn de verkeersintensiteiten circa 2,6% hoger dan in de situatie zonder weefvakken. De weefvakken zorgen ter plaatse van de Zuiderbrug voor een toename van circa 1600 personenauto's per etmaal per rijrichting in 2020. De verschillen hebben betrekking op personenauto's; de weefvakken hebben geen effect op de hoeveelheid vrachtverkeer. Zoals ook in de figuur te zien is, neemt de toename van de verkeersintensiteiten verder noordwaarts en zuidwaarts op de A73 en op de RW74 af. De kleine hoeveelheid verkeer die de weefvakken aantrekken is in hoofdzaak lokaal verkeer; voor het lange-afstandverkeer (waaronder het vrachtverkeer) is het effect nagenoeg nul. De weefvakken hebben daardoor geen effect op de beoordeling van dit onderdeel van het probleemoplossend vermogen van alternatief P.

In Venlo hebben de weefvakken een zeer beperkte afname van het verkeer via de Stadsbrug tot gevolg.



Figuur 4.1: Effect weefvakken op de verkeersintensiteit, werkdagen 2020 [Bron: NRM Limburg, zonder prijsbeleid]

In tabel 4.1 zijn de intensiteit/capaciteit-verhoudingen opgenomen bij de Zuiderbrug met en zonder weefvakken. Bij een intensiteit/capaciteit-verhouding van 0,8 of hoger ontstaan knelpunten in de doorstroming. Bij een intensiteit/capaciteit-verhouding van 0,9 of hoger ontstaat congestie. Bij het aanbrengen van de weefvakken wordt de capaciteit verruimd. Bij het alternatief P met weefvakken zijn de intensiteit/capaciteit-verhoudingen

daardoor lager dan in de situatie zonder weefvakken, maar het verschil is beperkt. De weefvakken hebben daarmee een klein positief effect op de doorstroming. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling verbetert licht, doordat lokaal verkeer tussen de aansluitingen Venlo-Zuid (oostzijde van de Maas) en Hout-Blerick (westzijde van de Maas) door de weefvakken geen in- en uitvoegbewegingen hoeft te maken.

Tabel 4.1: Intensiteit/capaciteit-verhoudingen van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit, werkdagen 2020 [Bron: NRM Limburg, zonder prijsbeleid]

	Referentiesituatie: RW74 (P) zonder weefvakken		Voorgenomen activiteit: RW74 (P) met weefvakken	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
A73 Venlo-Zuid - Venlo-West/Blerick	1,00	1,00	0,9-1,0	0,9-1,0
A73 Venlo-West/Blerick - Venlo-Zuid	1,00	1,00	0,8-0,9	0,9-1,0

Verkeersveiligheid

De weefvakken bieden extra capaciteit, wat een klein positief effect op de doorstroming heeft. De weefvakken zorgen ervoor dat lokaal verkeer tussen Venlo-Zuid en Hout-Blerick geen in- en uitvoegbewegingen hoeft te maken. Het voorgaande zorgt voor een kleinere kans op congestie, minder turbulentie en verstoring van het verkeersbeeld en daardoor per saldo tot een kleinere kans op ongevallen (met name kop-staartbotsingen).

Conclusie

Voor het thema verkeer kan op basis van het voorgaande geconcludeerd worden dat weefvakken voor een beperkte toename van de verkeersintensiteiten zorgen, voornamelijk bestaande uit lokaal verkeer (personenauto's). Er is een verwaarloosbaar effect op het lange-afstandverkeer en geen effect op de hoeveelheid vrachtverkeer.

Door een grotere verruiming van de capaciteit ontstaat een klein positief effect op de doorstroming. In 2020 blijven ook in de situatie met weefvakken echter knelpunten in de doorstroming bestaan. De weefvakken hebben een (licht) positief effect op verkeersveiligheid.

Gezien de zeer beperkte toename van verkeersintensiteiten, hoofdzakelijk bij de Zuiderbrug, worden buiten de directe omgeving van de Zuiderbrug geen noemenswaardige effecten verwacht als gevolg van de aanleg van de weefstroken.

4.3 Effect op lucht

Deze paragraaf gaat kwalitatief in op de effecten van weefvakken op de Zuiderbrug ten aanzien van het thema Lucht.

Effect op emissie van luchtverontreinigende stoffen

De inpassing van weefvakken zorgt voor extra ruimte waarover verkeersbewegingen plaatsvinden en daarmee voor een wijziging in de rijlijnen. Het belangrijkste effect wordt echter veroorzaakt door een toename van de hoeveelheid verkeer en de betere doorstroming.

De weefvakken zorgen voor een toename van circa 1550 personenauto's per etmaal per rijrichting in 2020. De weefvakken hebben geen effect op de hoeveelheid vrachtverkeer. De toename van wegverkeer zorgt voor de toename van luchtverontreinigende stoffen van

het wegverkeer, voornamelijk vanwege de verbranding van brandstoffen in de voertuigmotoren. Dit heeft invloed op de luchtkwaliteit.

Van de A73 tussen Venlo-Zuid en Venlo-West/ Blerick maken in 2020 bij het P alternatief zonder weefvakken 118.300 motorvoertuigen/etmaal gebruik (doorsnede). Bij het P alternatief met weefvakken betreft dit 121.400 motorvoertuigen/etmaal. Dit betreft een toename van het verkeer met circa 2,6%, voornamelijk personenauto's. De emissie van luchtverontreinigde stoffen is hierdoor groter dan bij de situatie zonder weefvakken. Dit verschil is echter klein, omdat de hoeveelheid vrachtverkeer (met duidelijk hogere emissiefactoren dan personenauto's) door de weefvakken niet wordt beïnvloed. Door de betere doorstroming van het verkeer in de situatie met weefvakken hoeft het verkeer minder af te remmen en op te trekken. Dit leidt tot een gemiddeld lagere emissie per voertuigkilometer bij de situatie met weefvakken.

Conclusie

Op basis van het voorgaande hebben de weefvakken op de Zuiderbrug per saldo een verwaarloosbaar effect op lucht. Ten aanzien van het thema lucht kan het effect van de weefvakken dan ook als neutraal worden beoordeeld.

4.4 Effect op geluid

Deze paragraaf bevat een kwalitatieve beschrijving van de effecten van weefvakken op de Zuiderbrug op het thema Geluid.

Effecten op de bronsterkte van wegverkeerslawaaï

De inpassing van weefvakken zorgt voor extra ruimte waarover verkeersbewegingen plaatsvinden. De rijlijnen verschuiven daardoor iets naar rechts. Het belangrijkste effect wordt echter veroorzaakt door de hoeveelheid extra verkeer.

De weefvakken zorgen voor een toename van circa 1600 personenauto's per etmaal per rijrichting in 2020. De weefvakken hebben geen effect op de hoeveelheid vrachtverkeer (dat dominant is als bron van geluid). De toename van het verkeer zorgt voor een toename van geluidbronnen. Het geluidbelast oppervlak en het aantal potentieel gehinderden neemt hierdoor toe ten opzichte van de situatie zonder weefvak. Aangezien de toename van het verkeer relatief beperkt is (bij het alternatief P met weefvakken maakt circa 2,6% meer verkeer gebruik van de A73 tussen Venlo-Zuid en Venlo-West/ Blerick dan bij het alternatief P zonder weefvakken wat overeenkomt met circa 0,1 dB bronsterkte) is de toename van het geluidbelast oppervlak en het aantal gehinderden verwaarloosbaar.

De noodzaak tot plaatsing van geluidschermen bij de Zuiderbrug komt niet direct voort uit de weefvakken. De schermen worden vooral toegepast vanwege een verhoging van de snelheid van het verkeer en de aanleg van de weefvakken. De snelheidsverhoging en weefvakken zorgen voor een uitbreiding van het plangebied van de RW74 waar infrastructurele maatregelen worden getroffen. Geluidschermen bij de Zuiderbrug worden hierdoor behandeld conform plangebied, in plaats van conform effectgebied (rekening houdend met de constructieve mogelijkheden van de brug). Het directe effect van de weefvakken op geluid is dan ook, zoals voorgaand beschreven, verwaarloosbaar.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt het effect van de weefvakken op de Zuiderbrug ten aanzien van geluid als neutraal beoordeeld. De geluidwerende voorzieningen in het (O)TB zijn afgestemd op de aanleg van de weefvakken en de zeer beperkte toename van geluidshinder die hiermee samenhangt.

4.5 Externe veiligheid

In deze paragraaf worden de effecten van de weefvakken op externe veiligheid kwalitatief beschreven. Ten aanzien van externe veiligheid is het effect op groepsrisico en plaatsgebonden risico van belang.

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

Zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico hangt samen met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico kan gedefinieerd worden als het overlijden van ineens een groep mensen als gevolg van een verkeersongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico hangt samen met de kans op overlijden in de nabijheid van de weg als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die weg.

Zoals in paragraaf 4.2 beschreven zorgen de weefvakken voor een beperkte toename van personenauto's en hebben de weefvakken geen invloed op de hoeveelheid vrachtverkeer. De weefvakken leiden tot een kleine afname van de kans op verkeersongevallen. Per saldo zullen de weefvakken (nagenoeg) geen effect op externe veiligheid hebben.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt het effect van weefvakken op de Zuiderbrug ten aanzien van externe veiligheid als neutraal beoordeeld.

4.6 Effect op natuur

Deze paragraaf gaat in op de effecten van weefvakken op de Zuiderbrug op natuur. Voor de beoordeling van natuurwaarden gaat het bij de Zuiderbrug om het zomer- en winterbed van de Maas. Het zomer- en winterbed van de Maas betreft Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Directe effecten en effecten door verstoring

De weefvakken worden ingepast binnen de bestaande verhardingsoppervlakte van de A73. De weefvakken hebben daardoor geen ruimtebeslag in gebieden met natuurwaarden. Er zijn daardoor geen directe effecten op natuurwaarden.

Een toename van de geluidbelasting kan leiden tot een afname van de kwaliteit van de EHS als gevolg van verstoring door geluid. Zoals in hoofdstuk 4 beschreven is de toename van de geluidbelasting in vergelijking met de situatie zonder weefvakken verwaarloosbaar. De geluidschermen zoals opgenomen in het (O)TB zijn gedimensioneerd op de berekende geluidbelasting op de woonomgeving.

De weefvakken hebben geen effect op de verstoring van de EHS. De beoordeling ten opzichte van de referentie is daarom neutraal.

Effecten op Natura 2000-gebieden

De weefvakken hebben geen direct effect op Natura 2000-gebieden. De dichtstbijzijnde natuurgebieden in Nederland zijn de Boschhuizerbergen (bij de A73) en de Deurnsche peel en Mariapeel (nabij de A67). Over de grens in Duitsland ligt het gebied Krickebecker Seen.

Nagegaan moet worden of de weefvakken indirecte effecten kunnen hebben op deze Natura 2000-gebieden. Als de weefvakken zouden leiden tot een relevante toename van de verkeersbelasting op de betreffende wegvakken van de A73 en/of de A67 zou dat tevens leiden tot een toename van de depositie van N-verbindingen. Gezien de al te hoge belasting kan een toename van de depositie worden opgevat als een significant effect. De beschikbare verkeersgegevens (paragraaf 4.2) laten zien dat het effect van de weefvakken op de verkeersbelasting van de RW74 zelf klein is en vooral wordt veroorzaakt door personenverkeer. Het effect op de verkeersintensiteiten op de A73 en de A67 ter hoogte van de Natura 2000-gebieden is kleiner dan het effect op de A73 (Zuiderbrug) en RW74 zelf. Er kan dan ook worden geconcludeerd dat de weefvakken geen invloed hebben op de emissie van stikstofverbindingen nabij de Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Op basis van het voorgaande worden de effecten van de weefvakken op natuur als neutraal beoordeeld.

4.7 Landschap(sbeleving)

Het effect van de weefvakken op het landschap en de landschapsbeleving wordt in deze paragraaf beschreven.

Effect op landschap(sbeleving)

De Zuiderbrug en het betreffende wegvak van de A73 liggen in de stedelijke omgeving van Venlo-Blerick. De landschappelijke effecten van de A73 worden in die context beschouwd. De weefvakken zelf hebben geen directe invloed op landschap. Wel zijn landschappelijke effecten relevant als gevolg van de plaatsing van geluidschermen. Het directe effect van de weefvakken op landschap(sbeleving) in de stedelijke context is echter verwaarloosbaar.

Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt het effect van de weefvakken op landschap(sbeleving) als neutraal beoordeeld.

4.8 Overzicht effectbeoordeling

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten beschreven van de voorgenomen activiteit, de situatie met aanleg RW74, weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug, ten opzichte van de referentiesituatie, de situatie met aanleg RW74, geen weefvakken en geluidschermen Zuiderbrug. In tabel 4.2 is het overzicht van de beoordeling van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie weergegeven.

De beoordeling van de voorgenomen activiteit kan bestaan uit --, -, 0, + of ++. Hierbij betekend de score -- dat een ernstig knelpunt ontstaat ten opzichte van de referentiesituatie, de score 0 dat geen knelpunt ontstaat, een de score ++ dat een aanzienlijk verbetering ten opzichte van de referentie situatie ontstaat.

Tabel 4.2: Overzicht effectbeoordeling

Thema	Beoordeling
Verkeer en verkeersveiligheid	+
Lucht	0
Geluid	0
Externe veiligheid	0
Natuur	0
Landschap(sbeleving)	0

5 Leemten in kennis

Bij het opstellen van deze aanvulling op de Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61 zijn geen wezenlijke leemten in kennis en informatie geconstateerd.