



Comfortabel en op tijd

Opwaardering Maaslijn

Achtergrondrapport Ruimtegebruik

Opwaardering Maaslijn

Achtergrondrapport ruimtegebruik

Autorisatieblad

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Smedts, MHJ	✓	26-03-2021
Gecontroleerd door	Meeuwssen, R	✓	26-03-2021
Vrijgegeven door	Driel, MA van	✓	26-03-2021

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
1.0			Eerste concept
2.0		27-11-2020	Tweede concept
3.0		26-03-2021	Definitief

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Samenvatting

Inleiding

De Maaslijn is één van de langste, drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Het aantal reizigers is de laatste jaren flink gegroeid. Treinen zitten vol en de dienstregeling is dusdanig dat reizigers hun aansluitingen op de knooppuntstations (Nijmegen, Venlo en Roermond) geregeld missen.

Het voorliggende rapport betreft het deelrapport ruimtegebruik ten behoeve van het Milieueffectrapport (MER) en (Ontwerp) Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Opwaardering Maaslijn. Deze rapportage beschouwt voor dit thema de optredende effecten en geeft aan in hoeverre (mitigerende en/of compenserende) maatregelen kunnen worden getroffen. Er is onderzocht wat de impact van het voorkeursalternatief is ten opzichte van de referentiesituatie. Het effectonderzoek brengt daarmee in beeld in hoeverre het ontwerp een wijziging vormt op vigerende bestemmingen en de gebruiksfuncties.

Aanpak onderzoek

Het onderzoek en de beoordeling richt zich op aanpassing van ruimtegebruik als gevolg van de inpassing van de spoorlijn. Daarbij is gekeken naar het aantal vierkante meters wonen, bedrijventerreinen, agrarisch, natuur/bos en recreatie/ groen waarvan de bestemming en het gebruik wijzigt. Deze wijziging wordt beoordeeld aan de hand van de huidige bestemming en feitelijk gebruik.

Effectbeoordeling

Het onderzoek laat zien dat de opwaardering van de Maaslijn effect heeft op het ruimtegebruik. Dit leidt tot een negatieve beoordeling voor het agrarisch gebruik van de grond die voor de Opwaardering van de Maaslijn wordt gebruikt. Een samenvatting van de belangrijkste projecteffecten is weergegeven in Tabel 1-1.

Tabel 1-1 omvang en beoordeling ruimtebeslag Maaslijn

Bestemming	Ruimtegebruik [m ²](kwantitatieve beoordeling)	Totale beoordeling(kwalitatief)
Wonen	1.088,50	0
Bedrijventerrein	2.203	0
Agrarisch	44.558	-
Natuur/ bos	14.642	0
Groen/ recreatie	4.667	0
Totaal	67.128,50	-

Iedere bestemming (wonen, bedrijventerrein, agrarisch, natuur/bos en groen/recreatie) heeft een beoordeling gekregen voor ruimtegebruik. Enkel voor de bestemmingen 'agrarisch' is de beoordeling (licht) negatief. Dit komt doordat een ruimtebeslag tussen de 15.000m² en de 50.000m² (44.9558 m²) met de bestemming agrarisch wordt geraakt door de opwaardering van de Maaslijn. De overige bestemmingen zijn als neutraal beoordeeld omdat het een relatief kleine oppervlakte (<15.000m²) betreft die wordt gewijzigd en/of de veranderingen van het ruimtegebruik nauwelijks aanwezig zijn.

Conclusies

Voor de opwaardering van de Maaslijn is 67.128m² aan ruimte nodig. Het grootste gedeelte van het huidige ruimtegebruik wordt minimaal beïnvloed door de Maaslijn. Voor 50.988 m² verandert door de opwaardering van de Maaslijn de bestemming, echter verandert aan het feitelijk gebruik van de ruimte vrijwel niets. Met uitzondering van het agrarisch gebruik is dit beoordeeld als neutraal. De totale beoordeling komt daarmee uit op een beperkt negatief effect.

De wijzigingen van het ruimtegebruik hebben geen invloed op de uitvoering van het project Opwaardering Maaslijn, de Provinciale Inpassingsplannen zijn daarmee uitvoerbaar.

Voor het Milieueffectrapportage (MER) zijn de effecten op het ruimtegebruik in beeld gebracht. Deze effecten zijn voor de verschillende gebruiksfuncties als neutraal beoordeeld. Voor agrarische gebruik is het effect als licht negatief beoordeeld, het totale effect is daarmee negatief. Dit leidt niet tot het treffen van noodzakelijke maatregelen.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1 Project Opwaardering Maaslijn	4
1.1 Aanleiding rapport	4
1.2 Toelichting project Maaslijn	4
1.3 Voorgenomen activiteit (maatregelen op het spoor)	4
1.4 Besluitvorming	6
1.4.1. <i>Provinciaal Inpassingsplan</i>	6
1.4.2. <i>Milieueffectrapportage (m.e.r.)</i>	6
1.5 Leeswijzer	6
2 Beleid en onderzoeksmethodiek	7
2.1 Beleid	7
2.1.1. <i>Ruimtelijk beleid</i>	7
2.2 Onderzoeksmethode	8
3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	11
3.1 Algemene uitgangspunten en aanpak	11
3.2 Huidige situatie	11
3.3 Autonome ontwikkelingen	11
4 Onderzoeksresultaten	12
4.1 Ruimtebeslag, kwantitatief en kwalitatief	12
4.1.1. Ruimtebeslag	12
4.2 Totaalbeoordeling	15
5 Conclusie	16
5.1 Conclusie	16
Colofon	17

1 Project Opwaardering Maaslijn

1.1 Aanleiding rapport

De Maaslijn is de spoorverbinding tussen Nijmegen, Venlo en Roermond (zie Figuur 1-1 Traject Maaslijn Figuur 1-1). De spoorlijn is op grote delen enkelsporig. Het traject wordt intensief bereiden en het aantal reizigers is de laatste jaren flink gegroeid. De dienstregeling is daardoor gevoelig voor vertragingen en verstoringen. Reizigers missen regelmatig hun aansluitingen op de knooppstations van Nijmegen, Venlo en Roermond.

Het voorliggende achtergrondrapport betreft het onderzoek Ruimtegebruik ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) en Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Maaslijn. Deze rapportage beschouwt het aspect ruimtegebruik als het gevolg van fysieke in-, aanpassingen en getroffen (veiligheids-)maatregelen voor de Maaslijn.

1.2 Toelichting project Maaslijn

De provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland hebben samen met het Rijk het initiatief genomen om de Maaslijn op te waarderen en de huidige knelpunten te verhelpen en de betrouwbaarheid, robuustheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen. Deze ambities willen zij realiseren met betere aansluitingen op de stations Nijmegen, Venlo en Roermond en een reistijdverkortung tussen Roermond en Nijmegen.

1.3 Voorgenomen activiteit (maatregelen op het spoor)

Om de doelstelling van de provincies te bereiken zijn de volgende projectmaatregelen voorgesteld;

- Bouw van 115 km bovenleiding
- Bouw van 9 onderstations, welke op duurzame wijze worden ingepast, met aansluiting bij Enexis via 10 kV kabels
- Saneren van overbodige sporen en wissels, aanleg van nieuwe wissels
- Aanpassen van de baan ten behoeve van verbreding, waterhuishouding en stabiliteit
- Aanpassen en vervangen van enkele kunstwerken om ze geschikt te maken voor het nieuwe spoorgebruik
- Aanpassen van kunstwerken ten behoeve van onder andere ballastkeringen, bovenleiding, kabelkokers, looppaden, ontsporinggeleiding
- Realiseren van tweesporige keerfunctie voor bijsturing, op alle haltes (uitgezonderd Vierlingsbeek)
- Aanpassen van de beveiligingsinstallatie aan de nieuwe situatie
- Uitvoeren van layoutaanpassingen aan perrons

Naast de infrastructurele maatregelen worden ook maatregelen voor het gebruik van de Maaslijn getroffen. De baanvaknelheid voor reizigerstreinen wordt zoveel mogelijk naar 140 km/uur gebracht zodat onlogische snelheidsvariatiën worden opgeheven.



Figuur 1-1 Traject Maaslijn

1.4 Besluitvorming

1.4.1. Provinciaal Inpassingsplan

De Maaslijn heeft een lengte van 86 kilometer, waarvan 76 kilometer enkelsporig, en loopt door drie provincies en tien gemeenten (Figuur 1-1). De voorziene maatregelen voor de opwaardering van de Maaslijn vinden in de provincies Noord-Brabant en Limburg deels buiten de bestaande spoorzone plaats. Zowel de provincie Noord-Brabant als de provincie Limburg is voornemens om deze maatregelen, elk in hun eigen provincie, ruimtelijk mogelijk te maken door het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP). Het PIP is planologisch vergelijkbaar met een bestemmingsplan, maar dan op provinciaal niveau. In de provincie Gelderland zijn de maatregelen beperkt en passen binnen de vigerende bestemmingsplannen. Daarom hoeft voor Gelderland geen PIP te worden opgesteld.

De twee provinciale inpassingsplannen worden in procedure gebracht met daarbij één milieueffectrapport (MER). Het betreft immers één gezamenlijk project. Het MER beschrijft ook de effecten van de spooraanpassingen en het spoorgebruik in de provincie Gelderland. De provinciale inpassingsplannen zullen gelijktijdig en gezamenlijk met het MER ter inzage worden gelegd.

1.4.2. Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Gekoppeld aan het opstellen en vaststellen van de provinciale inpassingsplannen moet de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Binnen de m.e.r.-procedure worden alle voor de opwaardering benodigde aanpassingen en maatregelen gezien als één samenhangend project, daarom wordt één MER opgesteld voor het gehele traject van Nijmegen tot Roermond.

1.5 Leeswijzer

Dit achtergrondrapport beschrijft het project Maaslijn op hooflijnen in hoofdstuk 1. De beoordelingsmethodiek voor ruimtegebruik is gepresenteerd in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 omvat de beschrijvingen van de huidige situatie en (autonome) ontwikkelingen om en rondom de Maaslijn. In hoofdstuk 4 worden de onderzoeksresultaten besproken. Hoofdstuk 5 bevat de conclusie.

2 Beleid en onderzoeksmethodiek

2.1 Beleid

Dit hoofdstuk beschrijft beknopt de relevante nationale, provinciale (regionale) en gemeentelijke beleidskaders voor het aspect ruimtegebruik.

2.1.1. Ruimtelijk beleid

Wet Ruimtelijke Ordening (Wro)

De Wro stelt dat iedere gemeente, provincie en het Rijk beschikt over een structuurvisie, waarin het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld wordt beschreven. Gemeenten zijn volgens de Wro verplicht om bestemmingsplannen op te stellen voor het hele grondgebied. In de bestemmingsplannen staan bindende voorschriften voor het gebruik van de ruimte.

Het Rijk en provincies kunnen inpassingsplannen opstellen voor projecten die van bovenlokaal of nationaal belang zijn. Deze inpassingsplannen vervangen de gemeentelijke bestemmingsplannen. Het Rijk en provincies kunnen met behulp van algemene maatregelen van bestuur of provinciale verordeningen voorschriften opstellen voor het gebruik van de ruimte. Gemeenten dienen bij het opstellen van bestemmingsplannen deze voorschriften in acht te nemen.

SVIR en de Nationale Omgevingsvisie

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is vastgesteld op 13 maart 2012 en vervangt de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Deze structuurvisie geeft een beeld van het rijksbeleid en de ruimtelijke consequenties. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht en leefbaarheid en veiligheid.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt.

Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die de inrichting van ons land de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Voorbeelden van deze opgaven zijn het bouwen van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en ombouw naar kringlooplandbouw. Ook het ontwikkelen van de verbindingen (wegen en spoorwegen) in ons land zijn belangrijke agendapunten. Deze wegen en spoorwegen maken dat Stedelijk Netwerk Nederland richting 2050 steeds meer als één geheel kan functioneren. De opwaardering van de Maaslijn versterkt de (boven)regionale economische functie van de Maaslijn en draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat in de regio.

Provinciaal beleid (Omgevingsvisie)

Voor zowel Noord-Brabant als Limburg is de Omgevingsvisie gericht op de langere termijn (2050). Aspecten als natuur, economie, duurzame economie en de energietransitie komen in beide omgevingsvisies aan bod.

De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. Deze Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

De Omgevingsvisie Limburg richt zich op de langere termijn (2030-2050) en beschrijft onderwerpen zoals wonen, bodem, infrastructuur, milieu, ruimtelijke economie, water, natuur, luchtkwaliteit,

landschap en cultureel erfgoed. Maar ook het aspect gezondheid en een gezonde leefomgeving wordt in de Omgevingsvisie meegenomen. De belangrijkste uitdagingen voor Noord en Midden-Limburg worden in de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) beschreven aan de hand van drie hoofdpogingen. Aan de basis van de drie hoofdpogingen ligt de zorg voor veiligheid, gezondheid en een goed omgevingskwaliteit. Daarnaast staat het onderscheidend en verbindend vermogen van het landschap aan de basis van de hoofdpogingen. De drie hoofdpogingen zijn:

- Werken aan een duurzaam en klimaatbestendig Midden-Limburg;
- Werken aan een toekomstbestendige(circulaire) economie;
- Werken aan een gezonde en aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor Midden-Limburg.

Met het oog op een verdere ruimtelijk-economische vervlechting tussen zuid- en oost-Nederland, en de bereikbaarheid van wonen, onderwijs en economische clusters daarbinnen blijft het streven gericht op integrale verdubbeling en het elektrificeren van de Maaslijn, zodat er op termijn een systeem van meer treinen en snellere treinen mogelijk wordt.

Ook de Omgevingsvisie van Gelderland ‘Gaaf Gelderland’ is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De belangrijkste ambities voor de komende jaren worden toegelicht, waaronder het thema ‘bereikbaarheid, duurzaam verbonden’. Bereikbaarheid is een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. Naar verwachting nemen de vervoersstromen in Gelderland richting 2040 met 40% toe. Het verkeer en (openbaar) vervoer moet schoner, gezonder en duurzamer. De opwaardering van de Maaslijn past binnen deze ambitie.

Gemeentelijk beleid

Voor de vigerende bestemmingsplannen in de gemeenten geldt een algemeen beeld van zorgvuldig ruimtegebruik. Hierbij dient rekening gehouden te worden met omliggende functies en waarden. Met de inpassing en opwaardering van de Maaslijn zal hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

2.2 Onderzoeksmethode

Deze paragraaf beschrijft de onderzoeksmethodiek naar de effecten op het ruimtegebruik. De methodiek wordt toegelicht aan de hand van beschrijvingen van het studiegebied, de scope, de beoordelingscriteria en de scoringsmethodiek.

Permanent ruimtebeslag

Dit onderzoek behandelt het fysieke ruimtegebruik van de voorgenomen ingrepen van het project Maaslijn. Effecten vanuit geluid, lucht, externe veiligheid, landschap, archeologie, natuur, bodem en water komen in andere achtergrondrapporten aan bod.

Dit rapport toetst de effecten van permanent ruimtebeslag. Tijdelijk ruimtebeslag, wordt niet meegenomen. Locaties waar effect is als gevolg van tijdelijk ruimtebeslag worden teruggebracht naar de oorspronkelijke staat. Zodoende is er geen ruimtelijk effect op de lange termijn.

Studiegebied

Om de effecten ten aanzien van het aspect ruimtegebruik te beoordelen, is het voorliggend ontwerp vergeleken met de ruimtelijke plannen (bestemmingsplannen) in de omgeving en de perceelgrenzen. Op basis van ontwerptekeningen en de beschikbare gegevens over de omgeving, worden de effecten van het voorkeursalternatief op de directe omgeving bepaald. Het studiegebied voor het aspect ruimtegebruik wordt bepaald door het ruimtebeslag van de opwaardering van de Maaslijn. Hiermee wordt niet alleen bedoeld op het ruimtebeslag van het spoor zelf, maar ook de wijzigingen aan bermen, taluds en watergangen. Deze voorzieningen, die nodig zijn voor een goed en veilig gebruik van het spoor, evenals een goede inpassing in

de omgeving, maken onderdeel uit van het project.

Scope onderzoek ruimtegebruik

Een spoor heeft, afhankelijk van het ontwerp, een bepaald ruimtebeslag. Op het moment dat een nieuw spoor wordt aangelegd, verandert het ruimtebeslag. Doordat vrijwel alle grond in Nederland is bestemd, heeft het ruimtebeslag van een nieuw spoor in de meeste gevallen invloed op de bestemming.

Tabel 2-1 toont de verschillende criteria. Behalve effectcriteria in de vorm van ruimtebeslag (m²) wordt er voor de vijf genoemde bestemmingen (wonen, bedrijventerrein, agrarisch, natuur/bos en groen/recreatie) ook naar het effect op ontwikkelingsmogelijkheden gekeken. De score wordt bepaald aan de hand van zowel een kwantitatieve - als kwalitatieve analyse.

Het ruimtebeslag van de Maaslijn wordt per bestemming berekend op basis van een GIS-analyse. Hierbij wordt gemeten hoeveel vierkante meters met een bepaalde bestemming worden gewijzigd. Tevens wordt bepaald of en hoeveel woningen en bedrijven moeten worden geamoveerd (gesloopt).

Gekeken wordt naar het ruimtebeslag in relatie tot toekomstige ontwikkelingen. Het jaar 2030 wordt als referentiesituatie gezien. Het ruimtebeslag wordt bepaald aan de hand van kaarten waarop zowel het ontwerp van de Maaslijn als de huidige situatie en vastgestelde plannen en projecten (bestemmingen) zijn afgebeeld. Daar waar deze overlappen, is sprake van ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag wordt vervolgens uitgesplitst naar bestemming

Vervolgens worden de effecten zowel kwantitatief (verlies areaal in m²) als kwalitatief (gebruiksmogelijkheden) beschreven. De eindbeoordeling zal worden gedaan aan de hand van een kwantitatieve- en kwalitatieve analyse van deze effecten.

Tabel 2-1 Overzicht van alle bestemmingen, methodes en criteria

Bestemming	Methode	Criterium
Wonen	Kwalitatief	Ontwikkelingsmogelijkheden woongebieden
	Kwantitatief	Ruimtebeslag woongebieden (in m ²)
Bedrijventerrein	Kwalitatief	Ontwikkelingsmogelijkheden werkgebieden
	Kwantitatief	Ruimtebeslag werkgebieden (in m ²)
Agrarisch	Kwalitatief	Ontwikkelingsmogelijkheden agrarische gebieden
	Kwantitatief	Ruimtebeslag agrarische gebieden (in m ²)
Natuur & bos	Kwalitatief	Ontwikkelingsmogelijkheden natuurgebieden
	Kwantitatief	Ruimtebeslag natuurgebieden (in m ²)
Groen & recreatie	Kwalitatief	Ontwikkelingsmogelijkheden groene/ recreatie gebieden
	Kwantitatief	Ruimtebeslag groene/ recreatie gebieden (in m ²)

Tabel 2-1 toont de verschillende criteria. Behalve effectcriteria in de vorm van ruimtebeslag wordt er voor de vijf genoemde bestemmingen ook naar het effect op de ontwikkelingsmogelijkheden gekeken. De uiteindelijke score

wordt beoordeeld aan de hand van een kwantitatieve – en kwalitatieve analyse van de ingrepen.

Scoringsmethodiek

De effecten van het project op het ruimtegebruik worden zowel kwantitatief als kwalitatief uitgedrukt. Het kwantitatief effect (in m²) wordt benoemd. Voor deze effecten wordt aan de hand van een tekstuele toelichting een kwalitatieve beoordeling gegeven. De score wordt gebaseerd op een combinatie van de kwantitatieve beoordeling en de kwalitatieve beoordeling van het effect. In Tabel 2-2 wordt aangegeven hoe de effecten worden beoordeeld. De kwantitatieve beoordeling betreft het aantal m² dat van invloed is op het ruimtegebruik. De beoordeling is opgedeeld in 3 verschillende categorieën. Een neutrale beoordeling, waarbij er relatief weinig ruimtebeslag plaatsvindt (< 15.000 m²), een negatieve beoordeling (15.000 m² - 50.000 m²) en een sterk negatieve beoordeling (>50.000 m²). Wanneer er geen ruimtebeslag plaatsvindt, volgt een (sterk) positieve kwantitatieve beoordeling.

Tabel 2-2 beoordelingsoverzicht met bijbehorende criteria.

Score	Toelichting	Beoordeling
++	Sterk positief effect ten opzichte van de referentiesituatie	- Geen ruimtebeslag - Verbetering gebruikswaarde/functie - Kansen voor ontwikkelingen zoals beschreven in de omliggende gebiedsvisies. (bijvoorbeeld meekoppelkansen faciliteren)
+	Positief effect ten opzichte van de referentiesituatie	- Geen ruimtebeslag - Verbetering gebruikswaarde/functie (bijvoorbeeld bij verbeteren van ontsluiting of het verbeteren van mogelijkheden)
0	Geen/neutraal effect ten opzichte van de referentiesituatie	- geen of nauwelijks ruimtebeslag (< 15.000 m ²) en geen wijziging van gebruik/functie
-	Negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie	- Ruimtebeslag (15.000 m ² - 50.000 m ²) - Huidige gebruikswaarde/functie is niet in het geding/kan blijven bestaan
--	Sterk negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie	- Ruimtebeslag (>50.000 m ²) - wijziging van gebruikswaarde/functie (bijvoorbeeld bij amoveren van bebouwing)

3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

3.1 Algemene uitgangspunten en aanpak

In dit hoofdstuk worden de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven aan de hand van de functies wonen, bedrijventerrein en recreatie. Onder 'huidige situatie' wordt de situatie verstaan zoals die in 2020 bestond. Met de autonome ontwikkeling wordt de situatie in het jaar 2030 bedoeld zonder uitvoering van het project. Op basis hiervan zijn de effecten van het project in beeld gebracht.

3.2 Huidige situatie Maaslijn

De Maaslijn is de (grotendeels) enkelsporige verbinding Nijmegen – Venlo – Roermond (zie Figuur 1-1). De Maaslijn verbindt economische centra in het oosten en zuiden van Nederland. Deze verbinding ontsluit de stedelijke gebieden langs de lijn Campus Nijmegen Heyendaal en Greenport Venlo. Het feit dat de Maaslijn enkelsporig is, maakt deze lijn gevoelig voor vertragingen en verstoringen in de dienstregeling. De Maaslijn is daarnaast één van de langste, drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijnen in Nederland. Het aantal reizigers is de laatste jaren flink gegroeid. Treinen zitten vol en de dienstregeling is dusdanig dat reizigers hun aansluitingen op de knooppunten (Nijmegen, Venlo en Roermond) geregeld missen.

3.3 Autonome ontwikkelingen

Rondom het project Maaslijn vinden autonome ontwikkelingen plaats. Het gaat hier specifiek over ontwikkelingen waar al een besluit over is genomen. Binnen de analyse van het ruimtegebruik worden de autonome ontwikkelingen niet beïnvloed.

4 Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk worden de effecten van het ontwerp Maaslijn beschreven. De effecten worden beoordeeld volgens de methodiek en beoordelingscriteria uit hoofdstuk 2.

4.1 Ruimtebeslag, kwantitatief en kwalitatief

Het ruimtebeslag van de Maaslijn raakt woongebieden, bedrijventerreinen, bossen, groen en recreatie. Daardoor is er een specifieke meting uitgevoerd voor de ruimten en bestemmingsplannen omtrent deze categorieën.

Dit zijn voor wonen: 'wonen' en 'tuin'; voor bedrijventerrein: 'werken' 'agraris' en 'agraris met waarden'; voor recreatie: 'Bos', 'natuur', 'groen' en 'recreatie'. In deze paragraaf wordt ingegaan op de boven genoemde categorieën omtrent huidige en toekomstige ruimtebeslag.

4.1.1 Ruimtebeslag

Wonen

Om het ruimtebeslag van de opwaardering dat ten koste gaat van woongebieden te meten is uitgegaan van alle bestemmingen wonen. Dit zijn o.a. de bestemming 'wonen' en 'tuin'. In Tabel 4-1 is aangegeven hoeveel m² met deze bestemmingen wordt geraakt door de Opwaardering van de Maaslijn.

Tabel 4-1 overzicht wijziging van bestemming 'wonen'

Plaats/regio	Bestemming	Ruimtegebruik [m ²]
Cuijk	Wonen	500
Oostrum	Wonen	526
Lottum (west)	Wonen	62,5
<i>Totaal</i>	<i>Wonen</i>	<i>1088,50</i>

Het ruimtebeslag van de opwaardering van de Maaslijn treft slechts enkele gebieden met 'wonen' als bestemming. Deze kleine oppervlakte (1088,50 m²) levert een neutrale kwantitatieve beoordeling op (<15.000m²). Bij Oostrum wordt een deel van perceel doorkruist voor een talud. Echter vindt hier geen sloop van (een deel van) een woning plaats en kan het als neutraal beoordeeld worden. Bij Cuijk wordt in een gebied met de bestemming 'wonen' een groenstrook aangelegd. Bij Lottum zal een bestaande weg gebruikt gaan worden als entree naar de technische installatie en heeft dus nauwelijks invloed op het ruimtegebruik. De opwaardering van de Maaslijn heeft 1088,50 m² wijziging van bestemming 'wonen'. Het ruimtebeslag is per gemeente gemeten. Eventuele wijziging van verschillende percelen zijn bij elkaar opgeteld. Omdat het om relatief kleine stukken grond gaat, en er geen woningen worden geamoveerd, scoort het criterium wonen neutraal (0).

Bedrijventerrein

Om het ruimtebeslag van de opwaardering dat ten koste gaat van bedrijventerrein gebieden te meten, is uitgegaan van alle bestemmingen omtrent werken en bedrijvigheid. In de Tabel 4-2 is per gemeente aangegeven hoeveel m² deze bestemmingen wordt geraakt door de opwaardering.

Tabel 4-2 overzicht wijziging van bestemming 'bedrijventerrein'

Plaats/ regio	Bestemming	Ruimtegebruik [m ²]
Cuijk	Bedrijventerrein	199

Boxmeer	Bedrijventerrein	219
Oostrum	Bedrijventerrein	1785
<i>Totaal</i>	<i>Bedrijventerrein</i>	<i>2203</i>

Het ruimtebeslag van de opwaardering van de Maaslijn treft slechts enkele gebieden met 'bedrijventerrein' als bestemming. In totaal wordt er 2203 m² beïnvloed door onderhavig project. Dit levert een neutrale kwantitatieve beoordeling op (<15.000m²).

In Oostrum wordt 1785 m² aangepast. Dit betreft twee groenstroken die ten oosten van het spoor op bestaand bedrijventerrein bij de maaslijn worden opgenomen. Vanwege de bestaande situatie en toekomstig gebruik is het effect minimaal. Ook in de overige twee plaatsen (Cuijk, Boxmeer) gaat het om kleine stukjes land die worden aangepast. In de overige twee plaatsen Cuijk en Boxmeer en gaat het om resp. 199 m² en 219 m². Bij Boxmeer zal er een technische installatie op het perceel geplaatst worden, echter is dit qua oppervlakte een kleine verandering.

Verder zullen er geen bedrijfspanden worden geamoveerd. Het gaat veelal om het plaatsen van technische installaties op braakliggend terrein. Het criterium bedrijventerreinen scoort neutraal (0).

Agrarisch

Om het ruimtebeslag van de opwaardering dat ten koste gaat van agrarische gebieden te meten, is uitgegaan van alle bestemmingen omtrent agrarisch gebruik. Dit is bijvoorbeeld de bestemming 'intensieve veehouderij'. In Tabel 4-3 is per gemeente aangegeven hoeveel m² met deze bestemmingen wordt geraakt door de opwaardering.

Tabel 4-3 overzicht wijziging van bestemming 'Agrarisch'

Plaats/regio	Bestemming	Ruimtegebruik. [m ²]
Cuijk	Agrarisch	15626
Haps	Agrarisch	1597
Vierlingsbeek	Agrarisch	5084
Oostrum	Agrarisch	13513
Tienray	Agrarisch	4834
Lottum (west)	Agrarisch	1150
Reuver	Agrarisch	2754
<i>Totaal</i>	<i>Agrarisch</i>	<i>44.558</i>

In totaal heeft de opwaardering invloed op 44.558 m², wat leidt tot een licht negatieve kwantitatieve beoordeling (15.000 m² – 50.000 m²). Voor de werkzaamheden in Cuijk en Oostrum worden resp. 15626 m² en 13513 m² gebruikt. In Cuijk zijn de effecten minimaal doordat er aan weerszijde van het spoor groenstroken worden aangelegd. In Oostrum worden een paar taluds aangelegd, waarbij er delen van de percelen doorkruist worden. Ook voor de overige plaatsen geldt de verandering van agrarische functie naar de aanleg van een groenstrook langs het spoor. Hier worden bij Vierlingsbeek, Tienray en Reuver ook percelen doorkruist, maar zijn de effecten minimaal. In Lottum wordt een nieuw onderstation gerealiseerd op een stuk land met de bestemming 'agrarisch'. De bruikbare agrarische grond is daarmee niet meer beschikbaar. Er worden geen opstallen met een agrarische functie geamoveerd.

Doordat er geen opstallen worden geamoveerd, maar wel aanzienlijke stukken grond noodzakelijk zijn, waar nu de bestemming agrarisch op zit, scoort dit criterium negatief (-).

Natuur/ Bos

Om het ruimtebeslag van de opwaardering dat ten koste gaat van natuur te meten, is uitgegaan van alle bestemmingen omtrent natuur en bos. In Tabel 4-4 is per gemeente aangegeven hoeveel m² van deze bestemmingen wordt geraakt door de opwaardering van de Maaslijn.

Tabel 4-4 overzicht wijziging van bestemming 'Natuur/ bos'

Plaats/regio	Bestemming	Ruimtegebruik [m ²]
Cuijk	Natuur/ bos	9223
Boxmeer	Natuur/ bos	911
Vierlingsbeek	Natuur/ bos	370
Holthees	Natuur/ bos	1467
Lottum (west)	Natuur/ bos	1186
Reuver	Natuur/ bos	1485
<i>Totaal</i>	<i>Natuur/ bos</i>	<i>14642</i>

In Cuijk wordt 9223 m² beïnvloed als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn en kan daarom als neutraal worden beoordeeld in de kwantitatieve analyse. Het gaat dan om het aanleggen van groenstroken aan weerszijden van het spoor. Het effect op het ruimtegebruik is minimaal. Ook in de overige plaatsen betreft het de wijziging van groenstroken. De huidige natuur-/ bosgebieden nemen door de opwaardering van de Maaslijn af, door de beperkte afname wordt dit als neutraal (0) beoordeeld.

Verreweg het grootste deel van de wijziging (9223 m²) betreft de aanleg van groenstroken aan weerszijden van het spoor. Hiermee gaat er wel natuur en bos verloren, maar komt er nieuw groen gebied voor in de plaats.

Groen/ recreatie

In de tabel hieronder is per plaats/regio aangegeven hoeveel m² van de bestemming groen/ recreatie wordt geraakt door de opwaardering van de Maaslijn.

Tabel 4-5 overzicht wijziging van bestemming 'groen/recreatie'

Plaats/regio	Bestemming	Ruimtegebruik [m ²]
Cuijk	Groen/ recreatie	2534
Venlo	Groen/ recreatie	213
Reuver	Groen/ recreatie	905
Swalmen	Groen/ recreatie	1015
<i>Totaal</i>	<i>Groen/ recreatie</i>	<i>4667</i>

Als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn gaat er in totaal iets minder dan 4700 m² aan groen/ recreatie gebied verloren. Het kleine aantal m² resulteert in een neutrale kwantitatieve beoordeling.

In Cuijk wordt een groenstrook opgenomen voor de aanleg van een onderhoudsweg. Door de ligging en het huidige gebruik zijn de effecten van deze wijziging minimaal. Echter worden hierbij wel kleine delen van percelen doorkruist. In Venlo worden toekomstige grenzen doorgetrokken om een bestaande toegangsweg op te nemen. Door de ligging en het huidige gebruik zijn de effecten van deze wijziging minimaal. In Reuver wordt een perceel overschreden (nabij een overweg) bij de aanleg van een talud. Gezien de bestaande infrastructuur, en het toekomstige gebruik, is het effect op ruimtegebruik minimaal.

Voor de situatie in Swalmen is er nauwelijks sprake van verandering. De nieuwe grens ligt op het perron en heeft daardoor geen effect op het ruimtegebruik. Ondanks dat 4667 m² wordt opgenomen door de Maaslijn gaat het

hier ook om ruimte direct langs het spoor. Ook betreft het een klein aantal m² en hierdoor scoort het aspect groen/recreatie neutraal (0).

4.2 Totaalbeoordeling

In Tabel 4-6 zijn voor alle categorieën de effecten samengevat. Ondanks dat 23% van de ruimte nu binnen de spoorzone valt en een verandering gebruik ondergaat, verandert er voor 77% (vrijwel) niets aan de bestaande gebruikssituatie.

Tabel 4-6 Totaal overzicht van alle bestemmingen, wijziging in m² en de beoordelingen.

Bestemming	Ruimtegebruik [m ²] (kwantitatieve beoordeling)	Totale beoordeling (kwalitatief)
Wonen	1.088,50	0
Bedrijventerrein	2.203	0
Agrarisch	44.558	-
Natuur/ bos	14.642	0
Groen/ recreatie	4.667	0

Voor de gebieden met de bestemming 'wonen' wordt 1088,50 m² (neutraal) beïnvloed. Er vindt geen ruimtebeslag plaats op toekomstige woongebieden. Vanwege deze beperkte aanpassing voor wonen kan worden gesteld dat de kwaliteit van de bestaande situatie en toekomstige situatie niet significant verbeterd of verslechtert.

De wijziging van gebieden met de bestemming 'bedrijventerrein' wordt als neutraal beoordeeld. Er vindt nauwelijks ruimtebeslag plaats op toekomstige gebieden met de bestemming 'bedrijventerrein' en is daarnaast een kleine oppervlakte (2.203m²).

Agrarische gebieden worden beïnvloed. De gebieden blijven functioneren maar worden verkleind. Er vindt relatief beperkt ruimtebeslag plaats op toekomstige agrarische gebieden. De wijzigingen op agrarische gebieden betreft 44.558 m² en is daarom als licht negatief effect beoordeeld. Deze beoordeling, in combinatie met het beperkte ruimtebeslag, geeft een totale beoordeling die licht negatief is.

Gebieden met de bestemming natuur/ bos die worden aangetast door de opwaardering van de Maaslijn zijn als neutraal beoordeeld. Het grootste deel van de wijziging (9223 m²) betreft de aanleg van groenstroken aan weerszijden van het spoor, waardoor het ruimtegebruik beperkt verandert.

De wijziging van gebieden met de bestemming 'groen/ recreatie' wordt als neutraal beoordeeld. In totaal heeft de opwaardering van de Maaslijn invloed op een klein gebied (iets minder dan 4700 m²) met de bestemming 'groen/ recreatie'. Door de ligging en het huidige gebruik zijn de effecten van deze wijziging minimaal. Dit leidt tot een neutrale totaal beoordeling.

5 Conclusies

5.1 Conclusies onderzoek

Op basis van de kwalitatieve analyse is het ruimtegebruik voor de Maaslijn beoordeeld. De aanpassingen aan de Maaslijn veroorzaken effecten op ruimtegebruik. Dit houdt in dat de nieuwe (planologische) grenzen van de Maaslijn op deze locaties van invloed zijn op het huidige ruimtegebruik. Voorbeelden hiervan zijn het kruisen van een perceel om een technische installatie te plaatsen (in Boxmeer) en de aanleg van een talud in Oostrum waarbij de nieuwe grenzen van de Maaslijn het perceel doorkruisen. Hierdoor krijgen deze gebieden een andere gebruiksfunctie, bijvoorbeeld van een (stuk) weiland naar een talud.

Met uitvoering van het project Maaslijn wordt 67.128m² aan bestemming gewijzigd. Het grootste gedeelte hiervan ondervindt beperkte gevolgen voor het ruimtegebruik. Voor 50.988m² verandert de bestemming, echter verandert er aan het feitelijke gebruik (vrijwel) niets. Deze gebieden worden als neutraal beoordeeld. Voor de agrarische gronden geldt dat 44.558 m² van bestemming wijzigt, daarvan blijft het grootste deel in gebruik als agrarische grond. Voor 16.140 m² verandert ook het daadwerkelijk gebruik en eindigt het agrarische gebruik als gevolg van het project.

De opwaardering van de Maaslijn in zijn totaliteit wordt als negatief beoordeeld. Dit komt door de negatieve beoordeling van de ‘agrarische’ gebieden. Binnen de nieuwe grenzen van de Maaslijn wordt 16.140 m² opgenomen waarbij de ruimtelijke functie wijzigt. Het totale ruimtegebruik van de maaslijn in de huidige situatie is 1.209.602 m², het extra ruimtegebruik als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn is ten opzicht van dit getal beperkt.

Bestemming	Ruimtegebruik [m ²]	Beoordeling (kwalitatief)
Wonen	1.088,50	0
Bedrijventerrein	2.203	0
Agrarisch	44.558	-
Natuur/ bos	14.642	0
Groen/ recreatie	4.667	0
Totaal	67.128,50	-

5.2 Conclusies voor PIP en MER

De veranderingen als gevolg van de opwaardering van de Maaslijn vormen geen belemmering voor de uitvoering van Provinciale Inpassingsplannen (PIP) en het project is daarmee uitvoerbaar.

Voor het Milieueffectrapport (MER) zijn de effecten op het ruimtegebruik in beeld gebracht. Deze effecten zijn voor een groot deel als neutraal beoordeeld en voor wijziging van agrarische gebruik geldt een (licht) negatieve beoordeling. De totale beoordeling van het aspect ruimtegebruik wordt daarmee negatief.

Colofon

Opdrachtgever ProRail

Uitgave Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Projectnummer RM006190

Kenmerk Opwaardering Maaslijn - achtergrondrapport Ruimtegebruik.docx

De foto op de voorpagina is gemaakt door Rob Dammers en is afkomstig van <https://www.flickr.com/photos/robdammers/3589326781/>. Dit werk is gelicenseerd onder een Creative Commons Naamsvermelding 3.0 Nederland licentie. Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/nl/> om een kopie te zien van de licentie of stuur een brief naar Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

Error! AutoText entry not defined.