



572

Besluit van 27 november 1995, houdende wijziging van de bijlagen 1 en 2 bij de Deltawet grote rivieren (Tweede wijzigingsbesluit Deltawet grote rivieren)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 6 oktober 1995, nr. RW 205952, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 1, tweede lid, van de Deltawet grote rivieren;

De Raad van State gehoord (advies van 8 november 1995, nr. W09.95.0545);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 24 november 1995, nr. RW 208791, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Bijlage 1 bij de Deltawet grote rivieren¹ wordt als volgt gewijzigd:

A. Ten aanzien van de rubriek «Waterschap Oost-Veluwe» worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a. in de kolom «dijkvakken» wordt «Kloosterbosch-Kerkhofsdijk» vervangen door: Kloosterbosch-Kerkhofdijk-Nieuweweg;

b. in de kolom «hektometrering» wordt «ongen. deel – 696,0» vervangen door: 647,0 – 695,0;

c. in de kolommen «lengte» en «(km)» wordt «4,0» telkens vervangen door: 4,8.

B. Na «Totaal» wordt in de kolom «(km)» «147,0» vervangen door: 147,8.

ARTIKEL II

Bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren wordt als volgt gewijzigd:

A. In knelpunt 1 (Eijsden) wordt «1,2» vervangen door: 1,1.

B. In knelpunt 3 (Borgharen-Itteren) wordt «10,9» vervangen door: 10,4.

C. In knelpunt 5 (Meers-Maasband) wordt «7,2» vervangen door: 6,3.

D. In knelpunt 6 (Nattenhoven) wordt «0,5» vervangen door: 1,1.

- E. In knelpunt 7 (Grevenbicht-Roosteren) wordt «15,9» vervangen door: 16,1.
- F. In knelpunt 8 (Aasterberg) wordt «2,4» vervangen door: 2,6.
- G. In knelpunt 9 (Ohé-Stevensweert) wordt «9,5» vervangen door: 8,6.
- H. Na knelpunt 9 wordt een knelpunt 9a ingevoegd, luidende: knelpunt 9a (Laak-Walburg), met als lengte: 2,5 km.
- I. In knelpunt 10 (Brandt) wordt «2,8» vervangen door: 2,9.
- J. In knelpunt 12 (Herten/Ool) wordt «7,1» vervangen door: 7,5.
- K. Knelpunt 14 (Horn) vervalt.
- L. In knelpunt 16 (Roermond-Haven) wordt «1,0» vervangen door: 1,2.
- M. Knelpunt 18 (Asselt) vervalt.
- N. In knelpunt 20 (Beesel) wordt «1,8» vervangen door: 1,1.
- O. In knelpunt 21 wordt «Hanssum» vervangen door: Neer.
- P. In knelpunt 24 (Maasbree-Kassen) wordt «4,5» vervangen door: 3,5.
- Q. De knelpunten 26 (Venlo), 27 (Venlo), 28 (Velden-Kassen), 29 (Venlo-Ind.I) en 30 (Venlo-Ind.II) worden vervangen door: knelpunt 26 (Venlo-Blerick), met als lengte: 3,0 km; knelpunt 27 (Venlo-Zuid en Venlo-Centrum), met als lengte: 3,0 km; knelpunt 28 (Venlo-Océ), met als lengte: 1,5 km; knelpunt 29 (Venlo-Groot Boller), met als lengte: 1,6 km, en knelpunt 30 (Velden-Kassen), met als lengte: 3,5 km.
- R. In knelpunt 32 (Hasselt) wordt «2,6» vervangen door: 1,9.
- S. In knelpunt 33 (Lottum) wordt «0,2» vervangen door: 1,3.
- T. Knelpunt 34 (Lomm) vervalt.
- U. In knelpunt 35 (Arcen) wordt «4,5» vervangen door: 2,7.
- V. De knelpunten 36 (Broekhuizen/Oijen) en 37 (Oijen) worden vervangen door: knelpunt 36 (Broekhuizen/Oijen), met als lengte: 3,5 km.
- W. Knelpunt 38 (Bergen-Hotel) vervalt.
- X. In knelpunt 39 wordt «Blitterwijck» vervangen door: Blitterswijck, en «1,2» door: 2,3.
- IJ. Knelpunt 40 (Meerlo-Fabriek) vervalt.
- Z. De knelpunten 41 (Well), 42 (Elsteren-Kassen) en 44 (Leuken) worden vervangen door: knelpunt 41 (Well/Elsteren), met als lengte: 4,2 km.
- AA. In knelpunt 43 (Wanssum-Haven) wordt «5,3» vervangen door: 4,1.
- BB. In knelpunt 45 (Kamp) wordt «0,7» vervangen door: 0,3.
- CC. In knelpunt 46 (Geijsteren) wordt «0,5» vervangen door: 1,4.
- DD. De knelpunten 47 (Aijen) en 48 (Bergen) worden vervangen door: knelpunt 47 (Aijen/Bergen), met als lengte: 6,6 km.
- EE. In knelpunt 49 (Nieuw-Bergen) wordt « 2,1» vervangen door: 0,6.
- FF. Knelpunt 50 (Heukelom) vervalt.
- GG. In knelpunt 51 (Heijen-Haven) wordt «1,4» vervangen door: 2,2 km.
- HH. In knelpunt 52 (Gennep-Niers) wordt «2,6» vervangen door: 3,6.
- II. De knelpunten 53 (Milsbeek), 54 (Middelaar), 55 (Plasmolen) en 56 (Mook) worden vervangen door: knelpunt 53 (Milsbeek/Middelaar/Plasmolen/Mook), met als lengte: 7,5 km.
- JJ. Het berekende totaal wordt in plaats van «153,8 km»: 146,3 km.

ARTIKEL III

De aanhangsels 1 en 2 bij bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren worden vervangen door de bijlagen 1 en 2 bij dit besluit.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de vijftiende dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met dien verstande dat:

- a. artikel I terugwerkt tot en met 9 augustus 1995, en
- b. de artikelen II en III terugwerken tot en met 19 juni 1995.

¹ Stb. 1995, 210, gewijzigd bij besluit van 4 september 1995, Stb. 433.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo. vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

ARTIKEL V

Dit besluit wordt aangehaald als: Tweede wijzigingsbesluit Deltawet grote rivieren.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 27 november 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de *dertigste* november 1995

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Artikel 1 van de Deltawet grote rivieren laat wat de aan te leggen kades langs de onbedijkte Maas betreft de bepalingen van deze wet van toepassing zijn op die kaden welke als knelpunten (onder vermelding van hun lengte in kilometers met een nauwkeurigheid van een tiende kilometer) zijn opgenomen in bijlage 2 bij de wet. Het criterium voor opneming in de lijst van bijlage 2 is geweest of met de in de interimperiode (1995 en 1996) tot stand te brengen voorzieningen een beschermingsniveau van 1/50 per jaar wordt geboden. De bij bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren behorende aanhangsels 1 en 2 bevatten elk een kaart waarin die knelpunten wat ligging betreft worden verduidelijkt. Bij de totstandbrenging van de wet is ervoor gekozen die kaarten een zodanige schaal te geven dat wordt gezorgd voor een indicatieve specificatie van de knelpunten, zonder nauwkeurige vastlegging van de tracés.

Inmiddels zijn de plannen voor deze kades door het college van gedeputeerde staten van Limburg vastgesteld onder toepassing van artikel 4 van de wet. Een van deze plannen is het kadeplan «Eijsden, Maastricht, Meerssen en Roermond», vastgesteld bij zijn besluit van 19 juni 1995. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op tegen dat besluit ingestelde beroepen van 21 augustus 1995 (No. E.10.95.0014, nog niet gepubliceerd) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak ambtshalve geconstateerd dat van een van de in het plan opgenomen kades het tracé op onderdelen afwijkt van aanhangsel 1 van meergenoemde bijlage 2 bij de wet. De Afdeling bestuursrechtspraak kwam vervolgens in die uitspraak tot het oordeel dat het college van gedeputeerde staten, door een tracé vast te stellen dat aanzienlijk afwijkt van de op bedoelde kaart aangegeven ligging, buiten de reikwijdte van de wet is getreden en dat het vastgestelde planbesluit dus op het desbetreffende onderdeel in strijd was met de Deltawet grote rivieren.

Naar aanleiding van deze uitspraak is het college van gedeputeerde staten van Limburg met de betrokken beheerders die met de vaststelling van de concept-plannen zijn belast, te weten het Waterschap Roer en Overmaas en het Waterschap Peel en Maasvallei, nagegaan welke andere soortgelijke verschillen er inmiddels – d.w.z. na de totstandkoming van de wet – eventueel zijn ontstaan tussen enerzijds de in de plannen vastgestelde kadetracés (en de lengte daarvan) en anderzijds de in bijlage 2 bij de wet gegeven opsomming en specificatie van knelpunten in de aanhangsels.

Gezien het mij vervolgens meegedeelde resultaat van deze inventarisatie – waarbij eveneens suggesties voor aanpassing werden gedaan die waren ontleend aan inzichten ten gevolge van in het kader van het opstellen van bestekken voor de uitvoering van de kadeplannen uitgevoerde nadere metingen – en het belang daarvan in het licht van deze uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak heb ik, na overleg met het college van gedeputeerde staten van Limburg, de aanpassing bevorderd van bijlage 2 (lijst van knelpunten en daarbij aangegeven lengtes van kaden) en voorts de vervanging van beide kaarten.

Voorts is gebleken dat bij de vaststelling van het concept-plan ter versterking van het dijkvak in de provincie Gelderland door het Waterschap Oost-Veluwe een beperkte afwijking van de vermelding in bijlage 1 bij de Deltawet grote rivieren noodzakelijk werd geacht.

Artikel I

Ten tijde van de totstandbrenging van de Deltawet grote rivieren was nog geen nieuwe hectometrering verzorgd, nodig geworden door de samenvoeging van drie waterschappen tot het Waterschap Oost-Veluwe. Bij de vaststelling van het dijkverbeteringsplan door het college van gedeputeerde staten op 9 augustus 1995 is gebruik gemaakt van de inmiddels gereed gekomen hectometrering. Bovendien is toen in de naam van het project uitdrukkelijk een ter plaatse bekende naamsaanduiding «Nieuweweg» gebruikt. In dit artikel wordt het desbetreffende onderdeel van bijlage 1 aan de benaming en de hectometrering van het vastgestelde plan aangepast.

Artikelen II en III

1. Eijsden (knelpunt 1)

Na de vaststelling van het kadeplan is uit detailopmetingen gebleken dat percelen bij de Diepstraat en ten zuiden daarvan reeds een beschermingsniveau van 1/50 bezitten. Over een lengte van 50 meter kan het zuidelijke deel van de voorgenomen voorzieningen in Eijsden dus achterwege blijven. Aan de noordzijde van Eijsden dient de voorziening evenwel met 50 meter te worden verlengd om aansluiting te krijgen met de hoge gronden, zoals inmiddels uit detailmetingen is gebleken. Eveneens is uit exacte meting gebleken dat de totale lengte 1,1 km bedraagt.

2. Maastricht-Heugem, -St. Pieter en -Wijck (knelpunt 2)

a. St. Pieter

De geplande kademuur moet ter hoogte van de Kennedy-brug (Blekerij) aansluiting krijgen op de hoge gronden. Daarvoor is een extra aansluiting nodig van 100 meter.

b. Boschpoort

Tot dit knelpunt is gaan behoren het sluiten van het voedingskanaal van de Zuid-Willemsvaart met aan weerszijden van de afsluiting een voorziening langs de Maas, met een totale lengte van ongeveer 50 meter.

Deze twee onderdelen leiden ertoe dat de totale lengte, afgerond, 4,0 km blijft.

3. Borgharen-Itteren (knelpunt 3)

a. Bosscherveld

In dit knelpunt is de bescherming van de wijk Bosscherveld in het westen van Maastricht begrepen. Voor de bescherming van de bebouwing is aan de oostzijde van de Bosscherweg een voorziening nodig. Het tracé van deze voorziening is over een lengte van 500 meter gewijzigd. Om een reeds bestaande hoogte te kunnen volgen, is het tracé ongeveer 50 meter opgeschoven in oostelijke richting. De lengte is niet veranderd.

b. Borgharen

Terwille van een betere landschappelijke inpassing (boomgaard, Kanjelbeek) is het tracé aan de westzijde en aan de oostzijde enkele

tientallen meters verschoven. De lengte neemt, na afronding, met 100 meter toe.

c. Itteren

Aanvankelijk werd gedacht aan twee ringen om Itteren. Inmiddels is gekozen voor één ring. Voor een betere landschappelijke inpassing en met het oog op cultuurhistorische aspecten is de kade aan de noordzijde van Itteren 100 meter verschoven in noordelijke richting. Immers, hierdoor kan het kleinschalige karakter van het dorp beter bewaard blijven.

Dit impliceert dat de lengte van knelpunt 3 per saldo met 500 meter vermindert tot 10,4 km.

4. *Aan de Maas (knelpunt 4)*

a. Voulwames

Voor het kadetraject Voulwames is tot aansluiting op het Julianakanaal besloten ter voorkoming van doorsnijding van percelen, terwille van de bereikbaarheid van de buurtschap over de bestaande, te laag gelegen weg en met het oog op efficiëntie.

b. Geulle

Teneinde landschappelijke waarden te sparen is de kade aan de zuidzijde van Geulle 100 meter in noordelijke richting opgeschoven.

Hiermee verandert de totale lengte van knelpunt 4 niet.

5. *Meers-Maasband (knelpunt 5)*

a. Maasband

Er was voorzien in een kade oostelijk van Maasband met het oog op speciewinning ter plaatse. Van deze winning is in verband met te verwachten kwel afgezien. Dit impliceert een verkorting van de lengte van het knelpunt met 700 meter.

b. Urmond

De hoogteligging en de kwaliteit van een oude kade ter plaatse van de oude kern van Urmond zijn inmiddels onderzocht. Er is gebleken dat over een lengte van 50 meter versterking nodig is. Daarom zijn twee stukjes kade westelijk van Urmond opgenomen.

Per saldo vermindert de lengte afgerond met 900 meter tot 6,3 km.

6. *Nattenhoven (knelpunt 6)*

De kade ten oosten van Nattenhoven moet op grond van detail- en hoogtemetingen in noordelijke richting met 600 meter worden verlengd met het oog op de bescherming van de kernen Nattenhoven, Grevenbicht en Roosteren.

Dit betekent dat de lengte van dit knelpunt met 600 meter wordt verlengd tot 1,1 km.

7. Grevenbicht-Roosteren (knelpunt 7)

a. Visserweert

De toegang tot de woonkern Visserweert zou over de te verbeteren kade lopen. Bij nader inzien wordt om technische en financiële redenen de bestaande toegangsweg, voorzien van riolering, gehandhaafd, terwijl aan weerszijden van die weg kades zullen worden aangebracht. De lengte van de toegangsweg bedraagt 100 meter.

b. Roosteren

De kade ten noorden van Roosteren kan blijkens nadere studie worden geoptimaliseerd, waardoor 200 meter zuidelijker op het Julianakanaal kan worden aangesloten.

c. Obbicht

In aanvulling op de verlenging in knelpunt 6 is ten zuiden van Obbicht eveneens een extra lengte van ongeveer 200 meter nodig.

Netto wordt dit knelpunt met 200 meter verlengd tot 16,1 km.

8. Aasterberg (knelpunt 8)

Een goede landschappelijke inpassing bleek een kade te vergen die ruimer om Aasterberg heen wordt gelegd. Deze verlenging van 200 meter brengt de lengte op 2,6 km.

9. Ohé-Stevensweert (knelpunt 9)

a. Traject tussen Ohé en Stevensweert

Mede in verband met de inmiddels onherroepelijk geworden ontgrondingsvergunning voor het Stevol-gebied, is het kade-tracé afgestemd op deze ontgroning. De kade volgt tussen Ohé en Stevensweert een westelijker tracé. De lengte wordt hierdoor 900 meter langer.

b. Laak

De kade ten westen van Laak, een 2,9 km lang onderdeel van knelpunt 9, wordt op grond van landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische overwegingen (Walburg en oude Maasarm) in zuid-oostelijke richting verschoven. Hiermee wordt tevens het winterbed minder verkleind. Terwille van de duidelijkheid wordt dit als nieuw knelpunt (9a) tussengevoegd. Aan dit knelpunt is de naam Laak-Walburg gegeven, terwijl de lengte 2,5 km bedraagt.

10. Brandt (knelpunt 10)

In verband met een waterplas ten oosten van Bilt dient het desbetreffende gedeelte van de geplande kade in westelijke richting te worden verplaatst. Daarmee wordt de lengte met 100 meter vergroot tot 2,9 km.

11. Brachterbeek (knelpunt 11)

Het oorspronkelijke ontwerp is geoptimaliseerd. De kade ten noorden van Brachterbeek tussen de Autosnelweg A2 en de Clauscentrale wordt zuidelijker aangelegd. De kade ten zuiden van de Clauscentrale wordt noordelijker aangelegd. Per saldo blijft de totale lengte gelijk.

12. Herten/Ool (knelpunt 12)

Uit nadere metingen van details en hoogten is gebleken dat de kade ten noorden van Herten ter hoogte van Hondenbergje in noordelijke richting met ongeveer 350 meter moet worden verlengd tot aan de Hertenerweg om de noodzakelijk geachte bescherming van woningen ter plaatse te bereiken.

13. Horn (knelpunt 14)

Uit nadere hoogtemetingen blijkt het beschermingsniveau van 1/50 reeds aanwezig te zijn, behalve bij één pand. Van het aanleggen van een kade van 1,1 km is afgezien. Ten aanzien van het zojuist bedoelde huis zal in het algemene kader van de uitvoering van het Deltaplan grote rivieren worden bezien welke maatregelen kunnen worden genomen om schade te voorkomen of te verminderen.

14. Roermond-Haven (knelpunt 16)

Bij de uitwerking van het ontwerp zijn optimaliseringen aangebracht die op enkele plaatsen een verschuiving van ten hoogste 30 meter in noordelijke richting inhouden en een verlenging met ongeveer 200 meter tot 1,2 km.

15. Beesel (knelpunt 20)

a. Rijkel

De buurtschap Rijkel bestaat uit drie agrarische bedrijven. Onlangs uitgevoerde hoogtemetingen hebben geleerd dat alle woningen en bedrijfsgebouwen, behalve twee machineloodsen, zodanig zijn gelegen dat zij reeds een beschermingsniveau van 1/50 bezitten. Derhalve kon dit deel van het knelpunt vervallen.

b. Beesel Ouddorp

Mede op basis van detailmetingen en hoogtemetingen is besloten de kade dichter tegen de bebouwing aan te leggen, waardoor een betere inpassing in het landschap ontstaat.

Hiermee wordt de lengte verkleind met 700 meter tot afgerond 1,1 km.

16. Neer (knelpunt 21)

In het koninklijk besluit van 4 september 1995, Stb. 433, is dit knelpunt gewijzigd, waarbij maatregelen zijn voorzien ter bescherming van de kern van Neer. Voor de duidelijkheid wordt nu ook de naam «Hanssum» vervangen door: Neer.

17. Maasbree-Kassen (knelpunt 24)

In de wijziging via eerdergenoemd k.b. van 4 september 1995 is ten onrechte een deel van knelpunt 26, te weten de kade vanaf de gemeentegrens langs de Romeinenweg tot aan de bebouwing van Blerick meegeteld ten bedrage 1,0 km. In het kaartaanhangsel is ook de wijziging via eerdergenoemd k.b. van 4 september 1995 (verlenging met 200 meter in zuidelijke richting) verwerkt.

18. Venlo (knelpunten 26, 27, 29 en 30) en Velden-Kassen (knelpunt 28)

Ook na de wijziging door eerdergenoemd k.b. van 4 september 1995 laat de bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren onduidelijkheid bestaan rond de voorzieningen in Venlo. Met een hergroepering wordt hierin voorzien, waarbij als materiële wijzigingen nog zijn aangebracht een op basis van detailmetingen noodzakelijk geachte verlenging in het nieuwe knelpunt 26 met 500 meter (verdeeld over een drietal kadeprojecten) en het verwerken van de hiervoor bedoelde overheveling uit knelpunt 24.

Na hergroepering omvat knelpunt 26 (Venlo-Blerick) Blerick vanaf de grens met Maasbree tot aan het industrieterrein Groot-Boller ofwel tot aan het einde van de woonbebouwing van Blerick, met een totale lengte van 3,0 km. Knelpunt 27 (Venlo-Zuid en Venlo-Centrum) loopt tot aan de gemeentegrens Tegelen-Venlo, met een lengte van 3,0 km. Knelpunt 28 (Venlo-Océ) loopt van restaurant Valuas, Urbanusweg tot de gemeentegrens met Arcen en Velden, met een lengte van 1,5 km. Knelpunt 29 (Venlo-Groot-Boller) loopt vanaf de woonbebouwing van Blerick noordwaarts met een lengte van 1,6 km en knelpunt 30 (Velden-Kassen) krijgt een lengte van 3,5 km.

19. Hasselt (knelpunt 32)

In bijlage 2 was voor het buurtschap Hasselt een voorziening met een lengte van 2,6 km opgenomen. Daarbij zijn gedeelten in dit glooiende terrein meegeteld waar geen kade zal komen, omdat die gedeeltes op voldoende hoogte liggen. Een nauwkeuriger weergave van de totale lengte van de aan te brengen kades is dan 1,9 km in plaats van 2,6 km.

20. Lottum (knelpunt 33)

Detailmetingen en hoogtemetingen hebben geleerd dat de gehele oostkant van Lottum bescherming behoeft en dat het traject met 1,0 km moet worden verlengd in noordelijke richting. Het kaartaanhangsel is hieraan aangepast. Tevens is op de kaart met een streep aangegeven de ten zuiden van Lottum in de Molenbeek aan te brengen afsluiter, die een te verwaarlozen lengte heeft.

21. Arcen (knelpunt 35)

a. Lingsforterbeek

In de oorspronkelijke opzet werden maatregelen voorzien langs de gehele Lingsforterbeek ten zuiden van Arcen tot in de kern. De afsluiting van deze beek dicht bij de Maas impliceert dat dit kade-onderdeel komt te vervallen.

b. Aansluiting op rijksweg N271

Volgens onlangs uitgevoerde detail- en hoogtemetingen hoeft aan de noordzijde van Arcen niet te worden aangesloten op het weglichaam van de N271.

Dit betekent een vermindering van de lengte met 1850 meter tot afgerond 2,7 km.

22. Broekhuizen en Oijen (knelpunten 36 en 37)

Deze twee knelpunten zijn op grond van waterstaatkundige overwegingen (er is gekozen voor de afsluiting van een oude Maasmeander) met elkaar verbonden. Hierdoor kan het achterland tot aan Blitterswijk

worden beschermd. De kade wordt tussen Broekhuizen en Oijen doorgetrokken; de kade westelijk van Oijen komt daardoor te vervallen. De totale lengte verandert van 3,0 in 3,5 km.

23. Blitterswijck (knelpunt 39)

Ter completering van de afsluiting van de oude Maasmeander te Broekhuizen en Oijen moet deze ook hier worden afgesloten. Dat gebeurt door de kade in oostelijke richting te verschuiven en door de kade in zuidelijke richting te verlengen tot aan Meerlo-Fabriek.

Dit betekent een verlenging met 1,1 km.

24. Meerlo-Fabriek (knelpunt 40)

Voorzieningen zijn inmiddels door het bedrijf zelf tot stand gebracht. Daarom is dit knelpunt vervallen.

25. Well, Elsteren-Kassen en Leuken (knelpunten 41, 42 en 44)

De drie kadevakken worden met elkaar verbonden en in het noorden wordt ten zuiden van het Leukermeer aangesloten op de hoge gronden. Dit betekent dat het gebied beter wordt beschermd, terwijl de lengte met 1,0 km vermindert. Zo wordt tevens de bedrijfsvoering van vele tuinbouwbedrijven niet belemmerd, en ontstaan geen problemen met laaggelegen vluchtwegen.

26. Wanssum-Haven (knelpunt 43)

Oorspronkelijk waren oostelijk van de haven min of meer parallel twee kades en een kadering voorzien. Uit hoogtemetingen is gebleken dat de middelste kade niet nodig is en dat de meest oostelijke kade niet als ring hoeft te worden uitgevoerd om toch voldoende bescherming van het woongebied te verkrijgen. Totaal betekent dat een verkorting met 1,2 km. Bijkomend voordeel is het niet beknotten van ontwikkelingsmogelijkheden voor het industrieterrein ter plaatse.

27. Kamp (knelpunt 45)

Uit nadere metingen van details en hoogten is gebleken dat de bebouwing in het zuidelijke stuk van de voorziening reeds grotendeels op een niveau is gelegen met een bescherming van tenminste 1/50. Dat betekent een vermindering van de lengte met ongeveer 400 meter tot 300 meter.

28. Geysteren (knelpunt 46)

Na uitvoering van metingen is met het oog op het kleinschalige karakter van de landerijen die aansluiten op het dorp, besloten dat de kade naar het oosten zal worden verschoven en in zuidelijke en noordelijke richting moet worden uitgebreid. Een verlenging met 900 meter tot 1,4 km is hiervan het gevolg.

29. Aijen en Bergen (knelpunten 47 en 48)

Uit nader onderzoek is gebleken dat de twee voorgenomen kades beter kunnen worden verenigd. Meer eigendommen worden daardoor beschermd en vele doorsnijdingen van percelen worden voorkomen, terwijl de voorziening voor een groot deel in de landschapsstructuur kan worden opgenomen. De totale lengte wordt met 1,2 km vermeerderd tot 6,6 km.

30. Nieuw-Bergen (knelpunt 49)

De kade ten zuiden van Nieuw-Bergen blijkt volgens nadere metingen niet nodig te zijn. Er resteert een kade aan de noordzijde rond de toegangsweg naar Bergen, die bescherming moet bieden aan de westelijke woonwijk in Nieuw-Bergen. Een vermindering met 900 meter tot 0,6 km is hiervan het gevolg.

31. Heukelom (knelpunt 50)

De twee voorziene kades blijken volgens nadere metingen niet nodig te zijn, omdat reeds een bescherming van 1/50 wordt geboden. Het knelpunt is vervallen.

32. Heijen-Haven (knelpunt 51)

In dit knelpunt was onder meer een kade ten zuiden van de A77 voorzien, die overbodig is geworden omdat blijkens nadere metingen reeds een beschermingsniveau van 1/50 bestaat. Verder is gebleken dat langs de gehele haven een kademuur noodzakelijk is. Dat betekent dat netto het knelpunt wordt vermeerderd met 800 meter tot 2,2 km.

33. Gennep-Niers (knelpunt 52)

Ter bescherming van de kern Ottersum dient, naar uit recente hoogtemetingen blijkt, de kade in oostelijke richting met 1,0 km te moeten worden verlengd tot 3,6 km.

34. Milsbeek, Middelaar, Plasmolen en Mook (knelpunten 53, 54, 55 en 56)

Volgens nader ontstane inzichten kunnen de vier kadetrajecten worden aaneengesloten, en een keersluis in het toegangskanaal naar de Mokerplas worden aangebracht. Dit biedt onder meer bescherming aan het industrieterrein De Ovenberg in Milsbeek, terwijl de kern Middelaar over vluchtwegen kan blijven beschikken. De totale lengte van dit nieuwe knelpunt bedraagt 7,5 km, een vermindering met 3,5 km ten opzichte van de vervangen knelpunten.

35. Knelpunten met de lengte 0

In de bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren waren drie knelpunten opgenomen met een lengte van 0,0, te weten: knelpunt 18 (Asselt), knelpunt 34 (Lomm) en knelpunt 38 (Bergen-Hotel). Deze knelpunten zijn vervallen, omdat zij niet relevant zijn voor de toepassing van deze wet.

36. Vervanging van de aanhangsels bij bijlage 2

Wijzigingen die door artikel II worden aangebracht, alsmede wijzigingen die ten aanzien van in de provincie Limburg gelegen knelpunten zijn aangebracht door het eerdergenoemd k.b. van 4 september 1995 leiden ertoe dat de kaarten die als aanhangsels 1 en 2 bij bijlage 2 bij de Deltawet grote rivieren zijn opgenomen, niet meer aan hun doel beantwoorden. Het geheel vervangen van de kaarten door geactualiseerde kaarten komt naar mijn inzicht de duidelijkheid ten goede. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt voor knelpunt 25 (Tegelen) duidelijker op de kaart de onderbreking in de kade ten zuiden van het woongebied Maasveld ter hoogte van het Aanbiddingsklooster zichtbaar te maken.

Artikel IV

Dit besluit strekt er in hoofdzaak toe door wijziging van de bijlage 2 (met de daarbij behorende aanhangsels) bij de Deltawet grote rivieren de besluiten van het college van gedeputeerde staten van Limburg tot vaststelling van kadeplannen – die er op zijn gericht het beschermingsniveau van tenminste 1/50 voor de in bijlage 2 bij de wet aangegeven knelpunten tot stand te brengen door aanleg in 1995/1996 – niet in strijd te laten zijn met bedoelde bijlagen bij genoemde wet. Terwille van een voortvarende uitvoering van de werkzaamheden ter opheffing van die knelpunten, zoals nader bepaald bij de vaststelling van het kadeplan, is het geboden zo goed mogelijk onzekerheid weg te nemen over de rechtmatigheid van de besluiten van gedeputeerde staten in geval er verschillen zijn waar te nemen tussen bijlage 2 (met de daarbij behorende aanhangsels) enerzijds en het kadeplan anderzijds. Daarom heb ik bevorderd dat terugwerkende kracht wordt verleend tot en met de datum van vaststelling door het college van gedeputeerde staten van Limburg van het eerste kadeplan, te weten 19 juni 1995. Ik heb hierbij overwogen dat niet voor elke wijziging terugwerkende kracht tot die datum nodig is, maar dat in sommige gevallen met een nadien gelegen datum zou kunnen worden volstaan als het gaat om een knelpunt waarvan het kadeplan na 19 juni 1995 is vastgesteld. De bepaling over terugwerkende kracht zou dan echter te gecompliceerd zijn geworden. Terugwerkende kracht tot en met 19 juni 1995 bevordert de eenvoud, zonder schade toe te brengen aan belangen van betrokkenen.

Voor het in Gelderland gelegen te verbeteren urgente dijkvak geldt voor de verlening van terugwerkende kracht een overeenkomstige motivering. Het college van gedeputeerde staten van Gelderland heeft op 9 augustus 1995 het dijkverbeteringsplan vastgesteld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink