

Toetsingsadvies over het aanvullend MER
A73-zuid, Roerdaltunnel

28 november 2000

463-222

ISBN 90-421-0716-2
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

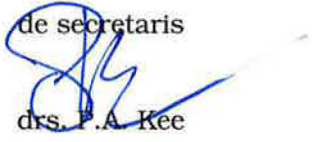
**Toetsingsadvies over de aanvulling
op het milieueffectrapport A73-zuid, Roerdaltunnel**

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de aanvulling op
het milieueffectrapport over de A73-zuid, Roerdaltunnel,

uitgebracht aan de Gemeenteraden van Roermond en Ambt Montfort door de
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
A73-zuid, Roerdaltunnel,

de secretaris


drs. P.A. Kee

de voorzitter


ir. M.M.U. van Dis

Utrecht, 28 november 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	3
2.1 Algemeen oordeel	3
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
3. AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	4
3.1.1 Luchtkwaliteit.....	4
3.1.2 Interne veiligheid	5
3.1.3 Geluid	5
3.1.4 Tunnelconstructie.....	6
3.1.5 Effecten tijdens de aanlegfase.....	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 oktober 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in de 'Ambtsberichten' d.d. 4 juli 2000
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Op 3 maart 1995 is door de minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit genomen over de Rijksweg 73-Zuid. In dit tracébesluit is gekozen voor de zogenaamde D1-variant met een aantal toevoegingen. Een van de toevoegingen betreft een tunnel voor de passage van het Roerdal. In de D1-variant is deze passage opgenomen als brug met parallelle verbinding ten behoeve van de completering van het Roermondse wegennet. De parallelle verbinding is vervallen. De onderdelen die geen deel hebben uitgemaakt van de bestudeerde varianten in de projectnota/MER van 3 januari 1994, zijn vervolgens in een 'uitwerkings-MER' ten behoeve van een eventuele herziening van het tracébesluit nader onderzocht. Op 22 december 1995 is, mede op basis van het 'uitwerkings-MER' door de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit genomen over het deel van de Rijksweg 73-Zuid vanaf Roermond tot Sint Joost. Ten aanzien van de passage van het Roermond en het Roerdal is besloten om een tunnel te realiseren. Ten behoeve van de bijstelling van de uitvoering van de tunnel ten opzichte van het globale ontwerp van de tracébesluiten van maart en december 1995 is een aanvullend MER opgesteld.

Bij brief van 6 oktober 2000¹ heeft Rijkswaterstaat directie Limburg, namens de gemeenten Ambt Monfort en Roermond, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om een aanvullend toetsingsadvies uit te brengen over het opgestelde (aanvullend) milieueffectrapport (MER). Het MER is op 23 juni 2000 ter inzage gelegd in de gemeente Roermond en op 7 juli 2000 ter inzage gelegd in de gemeente Ambt Monfort².

Tijdens de toetsing van een MER inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dit naar haar mening niet het geval dan is er sprake van een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal in dergelijke situaties adviseren om een aanvulling op het MER op te stellen. Overige (niet-essentiële) tekortkomingen worden in het toetsingsadvies genoemd, voor zover deze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het toetsingsadvies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties³, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In haar adviezen verwijst de Commissie alleen naar een inspraakreactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen had moeten worden of die nader onderzocht moet worden;

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen oordeel

De Commissie is van oordeel dat **alle essentiële informatie in het MER aanwezig is.**

2.2 Toelichting op het oordeel

Opzet van het MER

De Commissie merkt op dat verschillende onderdelen van het aanvullend MER summier van opzet zijn, en uitsluitend in combinatie met de achtergronddocumenten de in de richtlijnen vereiste informatie geven. Zij is daarom van mening dat gelijktijdig met de definitieve plannen en het aanvullend MER ook alle achtergronddocumenten en het aanvullend luchtkwaliteitonderzoek ter inzage moeten worden gelegd.

Luchtkwaliteit

Tijdens de toetsing constateerde de Commissie dat in het MER en het achterliggende rapport⁵ essentiële informatie ontbrak over het onderdeel luchtkwaliteit. Zo wordt naar de mening van de Commissie ten onrechte gesteld dat "de opmenging met buitenlucht rond de tunnelportalen en het lamellendak" een leemte in kennis is en zijn de achtergrondconcentraties die rond de tunnel heersen ten onrechte buiten beschouwing gelaten. De Commissie heeft de initiatiefnemer en het bevoegd gezag medegedeeld dat op basis van deze informatie niet kan worden vastgesteld of de grenswaarden voor luchtkwaliteit wel of niet worden overschreden. De initiatiefnemer deelde de Commissie hierop mee dat in opdracht van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat aanvullend onderzoek is verricht naar de luchtkwaliteit rond de tunnel. De Commissie heeft het in het kader van het onderzoek opgestelde rapport⁶, inclusief een toelichting hierop door Rijkswaterstaat, binnen de adviestermijn ontvangen en getoetst. De Commissie is van mening dat met deze aanvullende informatie alsnog essentiële informatie over het aspect lucht kwaliteit beschikbaar is gekomen.

In hoofdstuk 3 gaat de Commissie nader in op de uitkomsten van het aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit.

⁵ Achtergrondrapport getiteld: "Studie naar luchtemissie van het verkeer en invloed op de omgeving", Bouwdienst Rijkswaterstaat, mei 2000.

⁶ Rapport getiteld: "Air Quality Prediction for Half-Submerged Road Structure in Roermond", Chiyoda Engineering Consultants Co., Ltd, oktober 2000.

3.

AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

De opmerkingen in dit hoofdstuk zijn niet van invloed op het in hoofdstuk 2 van dit advies gegeven oordeel. De Commissie hoopt met de aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere plan- en besluitvorming.

3.1.1

Luchtkwaliteit

Uit het aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de immissieconcentraties op een vaste afstand vanaf de weg zijn getoetst aan de grenswaarden. Deze vaste afstand is gekozen door de afstand te bepalen tot de dichtstbijzijnde woningen. Voor het deel van de tunnel met het lamellendak bedraagt deze afstand 25 meter en voor het noordoostelijke tunnelportaal 60 meter. Het onderzoek concludeert dat op 60 meter afstand van de weg, ter hoogte van het noordoostelijke tunnelportaal, de grenswaarde voor NO₂ niet wordt overschreden. Dit geldt ook voor de omgeving van het deel met het lamellendak, waarbij dus is gerekend met een afstand van 25 meter uit de weg. De Commissie constateert dat in het rapport niet is vermeld dat bij het noordoostelijke tunnelportaal, tot op een afstand van 50 meter uit de weg, afhankelijk van de keuze van de soort lamellen, de grenswaarde wel wordt overschreden. De Commissie merkt op dat de plaats van woningen niet bepalend is voor de plaats van toetsing aan de grenswaarde. De grenswaarden gelden op alle plaatsen waar personen tijdelijk of permanent kunnen verblijven.

De Commissie concludeert dat uit het onderzoek blijkt dat, afhankelijk van de gekozen lamellenconstructie, in de nabijheid van de noordoostelijke tunnelpoort, tot op een afstand van 50 meter uit de weg, de toekomstige norm wordt overschreden. De huidige norm, deze komt overeen met een jaargemiddelde van ongeveer 60 µg/m³, wordt tot op een afstand van 30 meter uit de weg overschreden. De relevantie voor de besluitvorming, hangt af van de vraag of er op een afstand van minder dan 50 meter uit de weg voetgangers of fietsers kunnen verblijven.

Analoog aan de uitkomsten bij het noordoostelijke tunnelportaal leidt de Commissie uit het onderzoek af dat op 25 meter afstand van de weg, ter hoogte van het lamellendak, de grenswaarde voor NO₂ niet wordt overschreden. Op 5 meter dichterbij de weg wordt de grenswaarde afhankelijk van de keuze van het lamellendak, wel overschreden.

- De Commissie adviseert bovengenoemde conclusies bij de besluitvorming te betrekken. Zij is van mening dat indien normen voor luchtkwaliteit (bijna) worden overschreden, door de initiatiefnemer dient te worden nagegaan met behulp van welke maatregelen en technieken alsnog aan de kwaliteitseisen kan worden voldaan. De Commissie adviseert hierbij uit te gaan van de Europese richtlijn luchtkwaliteit⁷ die naar alle waarschijnlijkheid medio 2001 in Nederland van kracht wordt.

⁷ Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstof(dioxide), zwevende deeltjes en lood in de lucht.

3.1.2

Interne veiligheid

Uit het MER blijkt dat de optimalisatievariant weliswaar zorgt voor een toename van de interne veiligheid ten opzichte van de referentievariant, maar dat in de gesloten tunnels met hellende delen langer dan 1 kilometer de in het MER gestelde norm wordt overschreden. Tevens wordt aangegeven dat de mogelijkheid om de interne veiligheid structureel te verbeteren door het aanbrengen van extra openingen aan de noordoostzijde van de Roer in het Roerdal en ten oosten van de Roer door Rijkswaterstaat op grond van een te grote landschappelijke aantasting van het waardevolle Roerdal is verworpen. Het MER geeft aan dat Rijkswaterstaat, na overleg met de Bouwdienst en de brandweer, van mening is dat de interne veiligheid met een nog nader te bepalen uitrustingsniveau binnen de gestelde normen kan worden gebracht. De voorzieningen die bij dit uitrustingsniveau horen, zijn gericht op het vergroten van de zelfredzaamheid van gebruikers en het verbeteren van mogelijkheden voor de brandweer om bij calamiteiten adequaat te kunnen optreden.

Recente ervaringen met de ontwikkeling en realisatie van tunnels laten zien dat veiligheidsvraagstukken vaak in een te laat stadium van het ontwerpproces aan de orde worden gesteld. Mogelijkheden om de interne veiligheid structureel te verbeteren zijn, aangezien het ontwerp in dat stadium voor het grootste deel al vast ligt, niet meer aanwezig. De interne veiligheid kan daardoor alleen met aanvullende voorzieningen op het noodzakelijk niveau worden gebracht. De toepassing van dergelijke voorzieningen blijkt in de praktijk echter grote financiële consequenties en gevolgen voor de planning te hebben.

- Gelet op het taakstellende budget voor Rijksweg 73 en het voornemen om te komen tot een sobere uitvoering van de tunnels, adviseert de Commissie om structurele veiligheidsverbeteringen zoals aanvullende openingen in het tunneldak niet te laten afvallen totdat er voldoende informatie beschikbaar is over het benodigde uitrustingsniveau in de tunnel en de financiële consequenties hiervan. De Commissie is van mening dat deze informatie noodzakelijk is om een integrale afweging (veiligheid, landschappelijke inpassing, kosten, et cetera) te kunnen maken tussen de verschillende optimalisatievarianten.

3.1.3

Geluid

Score optimalisatievariant

De Commissie kan op basis van de informatie in het MER en de achterliggende documenten niet toetsen of de in het MER toegekende score " + " bij de optimalisatievariant juist is. In het MER wordt aangegeven dat het bij geluid gaat om het effect op het aantal "gewogen gehinderden". In bijlage 8 van het MER worden echter alleen aantallen woningen genoemd die een hogere geluidbelasting hebben dan 50 dB(A) met aftrek van 3 dB(A) ex. artikel 103 Wgh. In het MER is geen overzicht opgenomen waarbij de geluidbelastingen in de referentievariant worden vergeleken met de geluidbelastingen in de optimalisatievariant. Voor het deel ter hoogte van de half open tunnelbak wordt aangegeven dat de geluidbelasting ten opzichte van de referentievariant wel toeneemt maar onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde blijft. Op grond hiervan wordt het effect als neutraal ingeschat op het aantal gehinderden. In het MER wordt voorbij gegaan aan het feit dat uit dosis-effectrelaties blijkt dat ook bij geluidbelastingen van 53 dB(A) sprake kan zijn van hinder.

Bij een niveau van 50 dB(A) voelt 4 % van de mensen zich nog ernstig gehinderd en 23 % voelt zich gehinderd.

- De Commissie adviseert de toegekende score voor de optimalisatievariant bij de verder besluitvorming nader te motiveren.

Lamellendak

De Commissie constateert dat in het MER of de achtergronddocumenten geen aandacht is besteed aan de onzekerheden die de oplossing met lamellen met zich meebrengt en de voorzieningen die kunnen/ zullen worden getroffen om eventueel tegenvallende effecten te beperken.

- De Commissie adviseert om te inventariseren welke onzekerheden er zijn met betrekking tot het effect van de halfopen tunnel. Daarnaast dient te worden nagegaan op welke wijze aan deze onzekerheden het hoofd kan worden geboden, bijvoorbeeld door het opstellen van een evaluatieprogramma met controlemetingen. Tevens adviseert zij gezien de onzekerheden te onderzoeken welke aanvullende maatregelen eventueel kunnen worden getroffen indien blijkt dat het effect van de lamellenoplossing tegen valt.

3.1.4

Tunnelconstructie

Ervaring bij andere grote infrastructurele werken leert dat in de aanbestedingsfase regelmatig niet gewenste plannings- of budgetoverschrijdingen naar voren komen. Na bestudering van het aanvullend MER en achterliggende documenten constateert de Commissie dat het thans voorziene ontwerp en de voorgestelde bouwmethode voor de tunnel een aantal niet nader uitgewerkte onzekerheden of veranderingen bevat, die mogelijk risico's inhouden voor de planning en kosten. Te noemen punten hebben betrekking op de hydrologie en de toe te passen constructies.

Hydrologie

Het hydrologisch onderzoek is met name gericht geweest op de maximaal te rekenen (grond)waterstand met betrekking tot het ontwerp van de permanente constructie. Over de te verwachten (grond)waterstanden in de bouwfase worden geen duidelijke uitspraken gedaan. Opvallend is wel dat in de jaren 1988, 1995 en 1999 het waterniveau tot boven maaiveldniveau gestegen is⁸. Bij de thans gekozen bouwmethode zou de bouwput, tenzij afdoende preventieve maatregelen genomen waren, ondergelopen zijn. Te nemen maatregelen, met daaraan verbonden kosten- en plannings consequenties, zullen afhangen van de kans van overstromingen. Deze kans is thans nog onbekend.

In de voorliggende aanvullend MER wordt de wijze van verlegging van de rivier de Roer gewijzigd. Deze verlegging zal ongetwijfeld niet onbelangrijke gevolgen hebben voor de bouwplanning. Deze gevolgen zijn niet verder uitgewerkt.

Constructies

Bij de oorspronkelijke ontwerpen, inclusief het "Alternatieven onderzoek", wordt telkenmale maximaal gebruik gemaakt van een "alternatieve bouwmethode" te weten de "Permanente damwand met een folieconstructie". In het Aanvullend MER⁹ en Bestemmingsplan¹⁰ wordt de constructie echter thans

⁸ Zie Hydrologisch onderzoek tracé RW73-zuid nabij Roermond, Eind Rapport blz.15.

⁹ Blz.18 van het aanvullend MER.

¹⁰ Tekeningen 4261069b en 4261070b.

zodanig voorgesteld dat de alternatieve methode vervangen is door een folieconstructie binnen een uitgegraven cunet voor wat betreft de in- en uitritten en een permanente damwand¹¹, onderwater beton met trekpalen en een gesloten betonnen bak voor wat betreft de tunnelconstructie.

De verandering in de permanente constructies zullen enerzijds invloed hebben op de planning en het materiaalgebruik en dus op de te verwachten kosten en anderzijds, met name in de bouwfase, een ander risicoprofiel veroorzaken.

- Gezien de hoge eisen die voor de A73-Zuid ten aanzien van de inpassing van de tunnel, de tijdsplanning en budget worden gesteld, adviseert de Commissie om het voorliggende ontwerp tijdig op de hierboven genoemde punten door te rekenen op kosten- en planningsconsequenties.

3.1.5 Effecten tijdens de aanlegfase

De aanleg van de tunnel, als onderdeel van Rijksweg 73, zal gepaard gaan met diverse activiteiten waarbij (tijdelijke) effecten op het natuurlijk- en woon- en leefmilieu zullen optreden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan, geluidsoverlast, verkeersoverlast, barrièrewerking en stofoverlast. De afvoer van grond en de aanvoer van bouwmaterialen zal veel zwaar transport veroorzaken, hetgeen consequenties kan/ zal hebben voor de verkeersveiligheid.

- De Commissie adviseert de gemeente Roermond de gemeente Ambt Montfort in een vroegtijdig stadium na te gaan op welke wijze gevaar, overlast en hinder als gevolg van bouwactiviteiten zal worden voorkomen c.q. tot een acceptabel niveau wordt beperkt. Tevens dient te worden nagegaan op welke wijze (onnodig) bouwverkeer kan worden voorkomen en verkeer langs veilige routes kan worden afgewikkeld.

¹¹ Waarschijnlijk te lezen als een combiwand.

BIJLAGEN

Bij het toetsingsadvies over de aanvulling op het
MER A73 Zuid, Roerdaltunnel

(bijlagen 1 t/m 4)

G. Roen

81

17

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 oktober 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Limburg

Aan
Commissie voor de milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen :	156 OKT. 2000
nummer :	
dossier :	463-182 T/MRB (10)
kopie naar :	Ke/Sch/Res/Bib/Ra

Contactpersoon
R. Scholtes
Datum
4 oktober 2000

Doorkiesnummer
043 - 3870 416
Bijlage(n)
10 x aanvullend MER
10 x Bestemmingsplan
10 x Erratum
10 x Inspraakreacties
Uw kenmerk

Ons kenmerk
DLB 2000/ 20039
Onderwerp
Aanvullend MER

Geachte Commissie,

Hierbij zend ik u, op verzoek van de gemeenten Ambt Montfort en Roermond het aanvullend MER behorende bij het voorontwerp-bestemmingsplan Rijksweg 73-Zuid, Tunneltracé. Het bestemmingsplan en de inspraakreacties zijn tevens bijgevoegd.

Dit bestemmingsplan inclusief het aanvullend MER is op 15 mei jl. aan beide gemeenteraden verzonden. Vervolgens is dit bestemmingsplan inclusief het aanvullend MER door beide gemeenteraden aanvaard en voor inspraak vrijgegeven. In Roermond hebben het bestemmingsplan en het aanvullend MER van 23 juni 2000 tot 1 augustus 2000 ter inzage gelegen. In Ambt Montfort van 7 juli 2000 tot 18 augustus 2000.

Abusievelijk hebben, als gevolg van een communicatiefout, beide gemeenten geen exemplaren verzonden ter toetsing aan uw commissie en de wettelijke adviseurs.

Op dit moment hebben beide gemeenten niet meer voldoende exemplaren voorhanden. Daarom is aan Rijkswaterstaat gevraagd, als initiatiefnemer, de verzending op zich te nemen.

Ik realiseer mij dat de gebruikelijke termijn van 9 weken (4 weken inspraaktermijn en 5 weken aansluitend) na vrijgave voor inspraak, die de commissie heeft om een toetsingsadvies samen te stellen, op het moment van ontvangst van deze brief is verstreken.

Ik verzoek u om zo spoedig mogelijk uw toetsingsadvies aan de betreffende gemeenteraden kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,
DE PROJECTMANAGER RIJKSWEG 73-ZUID / RIJKSWEG 74

ing. R.M. Prins

Projectbureau Rijksweg 73-Z/Rijksweg 74
Postadres: Postbus 1138, 6201 BC Maastricht
Bezoekadres: Avenue Céramique 125, Maastricht

Telefoon (043) 387 03 60
Telefax (043) 387 04 00

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de terinzagelegging van de aanvulling op het MER in 'Ambtsberichten' d.d. 4 juli 2000

TER INZAGE:

- VOORONTWERP
BESTEMMINGSPLAN
"RIJKSWEG 73-ZUID,
TUNNELTRACE"
- AANVULLEND MER
"TUNNEL ROERMOND-
ROERDAL"



Voorontwerp bestemmingsplan ter inzage

Met ingang van vrijdag 7 juli 2000 ligt gedurende 6 weken het voorontwerp bestemmingsplan "Rijksweg 73-Zuid, Tunneltrace" ter inzage in het gemeentehuis.

Inhoud

Het voorontwerp bestemmingsplan betreft de aanleg van de A73 binnen wegvak G. Dit wegvak ligt gedeeltelijk binnen de gemeente Ambt Montfort en gedeeltelijk binnen de gemeente Roermond. Het strekt zich grofweg uit van de Heidebaan in Roermond tot de kruising Gullickerweg/Veestraatje (Leropperveld) in Ambt Montfort. De Rijksweg 73-Zuid zal op dit traject voornamelijk via een tunnel worden vormgegeven. Deze is gepland vanaf het spoorwegaaduct bij de St. Wirosingel tot aan Hoeve Jongenhof in Lerop. Vanaf de Roer, die de gemeentegrens vormt, zal de tunnel dus binnen het grondgebied van Ambt Montfort worden gerealiseerd.

Indienen zienswijzen en inspraakavond

Ingezetenen van de gemeente en natuurlijke personen of rechtspersonen die in de gemeente een belang hebben kunnen gedurende de bovenvermelde termijn van 6 weken hun zienswijze over het voorontwerp bestemmingsplan schriftelijk kenbaar maken bij het College van Burgemeester en wethouders, Postbus 6099, 6077 ZH te St. Odiliënberg.

Desgewenst bestaat de gelegenheid om de zienswijze mondeling naar voren te brengen. Mocht u dat wenselijk achten, dan zult u daartoe na telefonische afspraak met een van de medewerkers van de afdeling VROM (tel. 0475-538871/0475-538868) in de gelegenheid worden gesteld.

Om de uitgangspunten van het voorontwerp bestemmingsplan nader toe te lichten en te bespreken zal bovendien op dinsdag 11 juli een inspraakavond in het gemeentehuis worden georganiseerd. De inspraakavond begint om 19.00 uur. Vanaf 18.30 uur kunt u echter al terecht op de bijbehorende Informatiemarkt.

Aanvullend MER

Met ingang van 7 juli 2000 ligt gedurende 6 weken eveneens het aanvullend MER (Milieu Effect Rapport) dat betrekking heeft op de tunnel in wegvak G ter inzage in het gemeentehuis. Inzien kan op werkdagen van 9.00 tot 12.00 uur en op afspraak op dinsdagavond van 17.00 tot 20.00 uur.

Inhoud

Na een eerste projectnota/MER is enkele jaren geleden al een uitwerkings-MER voor het gedeelte van de Rijksweg 73-Zuid tussen Roermond - St. Joost vastgesteld. Omdat er wijzigingen ten opzichte van het tracébesluit waren voorzien diende echter in het kader van de bestemmingsplanherziening nader milieuonderzoek plaats te vinden. In het aanvullend MER staan nu dan ook de resultaten aangegeven van een studie naar verschillende varianten voor de tunnel Roermond-Roerdal.

Indienen opmerkingen

Eenieder kan gedurende de bovengenoemde termijn van 6 weken opmerkingen indienen ten aanzien van het aanvullend MER. Deze opmerkingen dienen schriftelijk kenbaar gemaakt te worden bij de gemeenteraad van Ambt Montfort, Postbus 6099, 6077 ZH te St. Odiliënberg. Degene die opmerkingen indient, kan verzoeken zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Op dinsdag 11 juli zal vanaf 19.00 uur in het gemeentehuis een informatieavond plaatsvinden met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan voor wegvak G (tunneltrace). Tijdens deze informatieavond bestaat ook de mogelijkheid opmerkingen over het aanvullend MER te maken.

HERZIENING BESTEMMINGSPLANNEN.

Burgemeester en wethouders van Ambt Montfort maken bekend, dat de gemeenteraad in zijn vergadering van 29 juni 2000, op grond van artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft verklaard, dat een herziening wordt voorbereid van het bestemmingsplan "Ten noorden van de Hoofdstraat -herziening" voor het perceel gelegen op de hoek van de Heerbaan en Streekeisweg, kadastraal bekend als sectie D no. 2650 (gedeeltelijk). Deze wijziging houdt verband met de voorgenomen uitbreiding van het aanwezige gebouw bij de Jeu de boulesbaan.

Het betreffende plangedeelte is door middel van een arcering op de bij het besluit behorende tekening aangegeven. Het raadsbesluit voor de herziening treedt in werking op 10 juli 2000. Het besluit ligt voortaan vanaf die dag voor een ieder ter inzage bij de balie van bouw- en woningtoezicht in het gemeentehuis.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, directie Limburg

Bevoegde instanties: Burgemeester en Wethouders van gemeente Ambt Montfort, Burgemeester en Wethouders van gemeente Roermond

Besluit: vaststelling bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.

Activiteit: Aanleg van een tunnel voor de passage van Roermond en het Roerdal.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 16 oktober 1992

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 december 1992

richtlijnen vastgesteld: 27 februari 1993

kennisgeving MER: 5 januari 1994

toetsingsadvies uitgebracht: 29 maart 1994

kennisgeving aanvulling MER: 4 juli 2000

toetsingsadvies over de aanvulling op het MER uitgebracht: 28 november 2000

Bijzonderheden:

Op 22 december 1995 is, mede op basis van het 'uitwerkings-MER' door de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit genomen over het deel van de Rijksweg 73-Zuid vanaf Roermond tot Sint Joost. Ten aanzien van de passage van het Roermond en het Roerdal is besloten om een tunnel te realiseren. Ten behoeve van de bijstelling van de uitvoering van de tunnel ten opzichte van het globale ontwerp van de tracébesluiten van maart en december 1995 is een aanvullend MER opgesteld.

Samenstelling van de werkgroep:

ir.G. Arends (toetsing aanvulling MER)

ing. J. Derksen (toetsing aanvulling MER)

ir. M.M.U. van Dis (voorzitter, toetsing aanvulling MER)

dr. F.H. Everts

dr.ir.Ch.F. Hendriks (richtlijnen en toetsing MER)

drs. A.L. de Jong

ir. J.A. Lörzing (richtlijnen en toetsing MER)

dr.ing. A. von Meier (richtlijnen en toetsing)

ir. K. Nije

dr. P.F.M. Opdam (richtlijnen en toetsing MER)

ir. B.P. Smolders (toetsing aanvulling MER)

mr. A.A.M.F. Staatsen (voorzitter, richtlijnen en toetsing MER)

Secretaris van de werkgroep:

drs. T. Gorter (richtlijnen en toetsing), drs. P.A. Kee (toetsing aanvulling MER)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20000711	T. Engels	St. Odiliënberg	20001006
2.	20000719	P.R. van Delden	St. Odiliënberg	20001006
3.	20000712	A. Bos	St. Odiliënberg	
4.	20000810	Stichting Rechtsbijstand, namens maatschap Gebroeders Timmermans	Tilburg	20001006
5.	20000729	Stichting Ruimte	Roermond	20001006
6.	20000706	M.H. Boots	Roermond	20001006
7.	2000----	Fam. M.J.C.Silkens-van Can	Roermond	20001006
8.	20000727	M.J. Geerards	Roermond	20001006
9.	20000728	Rechtshulp Zuid-Oost Nederland, namens Stichting Stuurgroep Tunnel A73 Roermond	Venlo	20001006
10.	20000721	Namens 33 bewoners van het Spik	Roermond	20001006
11.	20000901	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)	Amersfoort	20001006