

Startnotitie
t.b.v. een mer voor de uitvoering
van onderdelen van
Rijksweg 73-Zuid tussen
Roermond en St. Joost.

690.2

Startnotitie ten behoeve van een mer voor de uitvoering van :

- de passage van het Roerdal door een tunnel i.p.v. een brug;
- een strakke bundeling met de spoorlijn Roermond - Sittard in half-verdiepte ligging van het gedeelte tussen de Roertunnel en de aansluiting van de Rijksweg 73-Zuid op de rijksweg A2 ten zuiden van het zogenoemde Ei van St. Joost.

bij de aanleg van Rijksweg 73-Zuid conform het tracébesluit van 3 maart 1995.

1. Inleiding.

Voor u ligt de startnotitie die de schriftelijke mededeling is van de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Limburg aan de minister van Verkeer en Waterstaat van het voornemen om op korte termijn een milieu-effectrapport op te stellen voor de uitvoering van een onderdeel van de Rijksweg 73-Zuid, gelegen ten zuiden van Roermond.

Op 3 januari 1994 is de projectnota/MER inzake Rijksweg 73-Zuid uitgebracht. Deze nota betrof een geïntegreerde projectnota en milieu-effectrapportage voor de rijkswegverbinding A 73-Zuid tussen Venlo (knooppunt Zaarderheiken) en St. Joost (Rijksweg 2). In de projectnota /MER zijn 13 alternatieven voor deze verbinding nader uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten, waaronder de milieu-effecten.

Over deze nota is van 3 januari tot 12 februari 1994 de mogelijkheid tot inspraak geboden. Naar aanleiding van de inspraak zijn op 16 en 23 maart 1994 hoorzittingen gehouden.

Op basis van de projectnota/MER, de inspraakreacties en na het horen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat op 28 april 1994 een principebesluit op hoofdlijnen genomen met betrekking tot Rijksweg 73-Zuid. Dat besluit hield de keuze van een gefaseerde aanleg van het integrale alternatief D-1 in. Dit besluit is bij brief van 21 juni 1994 door de toen demissionaire minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal medegedeeld.

Daarop aansluitend heeft de Tweede Kamer op 30 juni 1994 een motie aanvaard waarin de regering is verzocht de nadere uitwerking van het tracébesluit van 28 april 1994 op te schorten tot de komst van het volgende kabinet. Bij brief van 8 juli 1994 deelde de demissionaire minister van Verkeer en Waterstaat mede de motie van 30 juni 1994 uit te voeren en haar opvolg(st)er het dossier over te dragen met de bedoeling dat hij/zij de Tweede Kamer een gedetailleerd tracébesluit zou voorleggen.

Op 1 maart 1995 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het besluit met betrekking tot de A73-Zuid van de regering aan de Tweede Kamer per brief medegedeeld. Dit besluit behelsde een keuze voor directe aanleg van een autosnelweg op de westoever langs het Lateraalkanaal Linne-Buggenum, gecombineerd met aanvullende maatregelen op de Oostoever bij Tegelen, Swalmen en Roermond, dit volgens het integrale alternatief D-2 uit de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid. Op 2 maart 1995 heeft de Tweede Kamer, dit naar aanleiding van genoemde brief van 01 maart 1995 met de regering gedebatteerd over dat tracébesluit van RW73-Zuid. Naar aanleiding daarvan is een motie aanvaard, waarin alternatief D-1, zijnde een autosnelweg op de Oostoever is bepleit. Op 3 maart 1995 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer bij brief medegedeeld dat de regering de motie van 2 maart 1995 uitvoert. Daarmee is het tracébesluit Rijksweg 73-Zuid genomen.

Het tracébesluit van 3 maart 1995 wijkt op onderdelen af van het in de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid opgenomen integrale alternatief D-1. Waar in het alternatief D-1 het Roerdal wordt gekruist door middel van een brug, is in het tracébesluit een tunnelpassage van het Roerdal voorzien. Tengevolge hiervan komt de in de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid eveneens voorziene parallelverbinding ten behoeve van het completeren van het lokale wegennet van Roermond te vervallen.

Het tracébesluit van 3 maart 1995 wijkt voorts in die zin af van het bovengenoemde alternatief D-1 dat het gedeelte tussen de Roertunnel en de aansluiting van de Rijksweg 73-Zuid op de rijksweg A2 ten zuiden van het zogenoemde Ei van St. Joost strak gebundeld met de spoorlijn Roermond-Sittard in half-verdiepte ligging zal worden uitgevoerd. Eveneens zijn in het tracébesluit van 3 maart 1995 de als integraal onderdeel van alternatief D-1 in de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid aangegeven omleidingen van de Napoleonsweg (de N273) op de Westoever ter plaatse van Baarlo en Neer niet opgenomen. De effecten van deze wijziging zijn evenwel onder het nul-alternatief uit de projectnota/MER af te leiden.

Aangezien het besluit van 3 maart 1995 onderdelen bevat, met name de passage van het Roerdal door een tunnel en de strakke bundeling met de spoorlijn Roermond - Sittard in halfverdiepte ligging, waarvan de effecten niet in de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid zijn beschreven is besloten tot het opstellen van een mer ten behoeve van de uitvoering van die onderdelen.

Deze studie zal de procedure voor de milieu-effectrapportage doorlopen en begint met het uitbrengen van een startnotitie. Deze ligt nu voor u. De initiatiefnemer is de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg. Het adres luidt:

Rijkswaterstaat directie Limburg
Postbus 25
6200 MA Maastricht

Het Bevoegd Gezag voor de beslissing is de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het Bevoegd Gezag zal, mede naar aanleiding van de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs, richtlijnen vaststellen. In deze richtlijnen wordt aangegeven aan welke eisen de studie moet voldoen. Schriftelijk reacties kunnen worden gestuurd aan de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat in Den Haag die in deze fase de taak van het bevoegd gezag coördineert. Het adres luidt:

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Afdeling: HW-IO
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
onder vermelding van:
"mer t.b.v. de uitvoering van Rijksweg 73-Zuid"

2. Doel van de wijziging.

Het doel van de wijziging ten opzichte van het in de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid beschreven alternatief D-1, zoals deze in het tracébesluit is opgenomen is met name het zoveel mogelijk ontzien van natuur en landschap in het Roerdal en van de Linnerheide.

3. Het studiegebied

De noordelijke begrenzing van het studiegebied ligt in Roermond bij de spoorlijn Roermond-Mönchengladbach, de zuidelijke begrenzing ligt bij de aansluiting van de Rijksweg 73-Zuid op de rijksweg A2 ten zuiden van zogenoemde Ei van St. Joost.

De begrenzing van het studiegebied is op de bijgevoegde kaart aangegeven.

4. De alternatieven.

a. conform de projectnota/MER Rijksweg 73-Zuid:

In de projectnota/MER is de passage van het Roerdal door de autosnelweg voorzien door een brug. Deze brug omvat tevens een lokale parallel-verbinding, die de Heinsbergerweg met de Burgemeester Geuljanslaan verbindt.

Daarnaast is de tracering van het alternatief D-1 tussen Roermond en St. Joost in de nota voorzien op maaiveld.

b. conform het besluit van 03 maart 1995:

De passage van het Roerdal geschiedt door een autosnelweg via een tunnel, zonder de in de projectnota/MER voorziene parallel-verbinding Heinsbergerweg - Burgemeester Geuljanslaan.

Bovendien wijken de tracering en de diepteligging af van het alternatief D-1 tussen Roermond en St. Joost. Op dit wegvak is de tracering strak gebundeld met de spoorlijn Roermond - Sittard en gedeeltelijk in een halfverdiepte ligging voorzien.

Op de bijgevoegde kaart LBWX-1995-12552 zijn beide alternatieven aangegeven.

5. Te onderzoeken effecten.

Naast de effecten van het verkeer door het ontbreken van de lokale verbinding Heinsbergerweg - Burg. Geuljanslaan te Roermond, is het van belang een onderscheid te maken tussen de tijdelijke - tijdens de uitvoering - en de permanente - blijvende - effecten.

Het gaat om de effecten voor:

- oppervlaktewater en grondwater: grondwaterstromen, verdroging/vermatting;
- natuur en landschap; natuurwaarden, meandering van de Roer, landschapsbeeld;
- bodem en geomorfologie;
- verkeer: effecten ten gevolge van het achterwege laten van de lokale verbinding tussen de Heinsbergerweg en de Burgemeester Geuljanslaan;
- geluid/luchtverontreiniging.

Hierbij wordt ook de wijze van aanleg in relatie tot de milieugevolgen in beschouwing genomen.

6. Procedure en besluiten.

De studie is erop gericht de (milieu-)effecten van de in het tracébesluit van 3 maart 1995 opgenomen uitvoeringswijzen in beeld te brengen, voor zover deze uitvoeringswijzen afwijken van het alternatief D-1 uit de projectnota/MER.

In het te nemen besluit wordt vastgelegd welke uitvoeringswijzen worden gekozen voor de betreffende tracégedeelten.

Hieronder is het verloop van de procedure aangegeven.

stap	datum gereed	activiteit
stap 1	18 april 1995	startnotitie ter inzage
stap 2	15 mei 1995	einde termijn reactie op startnotitie
stap 3	17 juli 1995	vaststelling richtlijnen
stap 4	4 september 1995	start ter inzage legging mer
stap 5	2 oktober 1995	einde inspraak
stap 6	6 november 1995	toetsing door de Cie MER en het advies van het OVI
stap 7	5 december 1995	besluit minister

Rijkswaterstaat, directie Limburg

Maastricht, 4 april 1995.