

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport
Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond–Sint Joost

31 oktober 1995

690-73

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Rijksweg 73-Zuid,
traject Roermond-Sint Joost / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-934-3

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Limburg ; autosnelwegen ; Limburg.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de hoofddirectie van de Waterstaat,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 203805

uw brief
d.d. 1 september 1995

ons kenmerk
U724-95\Gt\ab\690-74

onderwerp
Toetsingsadvies over het milieu-effectrap-
port Rijksweg 73-Zuid

doorkiesnr.
(030) 234 76 26

Utrecht,
31 oktober 1995

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond-Sint Joost. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

mr. J.W. Kroon
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 73-Zuid

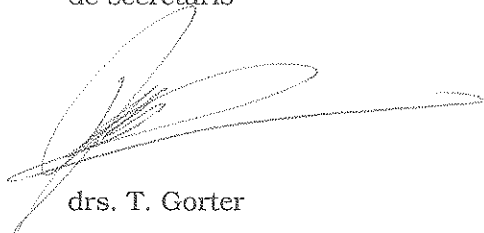
Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Rijksweg 73-Zuid,
traject Roermond-Sint Joost

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport over
Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond-Sint Joost,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat d.t.v. de hoofddirectie van de
Waterstaat, de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de
milieu-effectrapportage; namens deze,

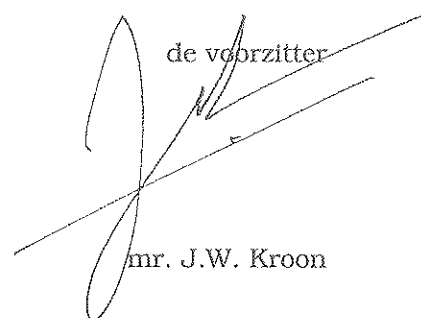
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 73-Zuid

de secretaris



drs. T. Gorter

de voorzitter



mr. J.W. Kroon

Utrecht, 31 oktober 1995

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Algemeen oordeel over het MER	2
3. Opmerkingen en aanbevelingen voor de besluitvorming	2
3.1 Alternatieven en varianten voor de kruising met de Vlootbeek	2
3.2 Mitigerende maatregelen	5
3.3 Geluid	6
4. Aanbevelingen bij verdere m.e.r.-procedures	7

Bijlagen

1. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 september 1995, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 169 d.d. 1 september 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen



1.

INLEIDING

Op 3 maart 1995 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit genomen over rijksweg 73-Zuid. Aangezien dit tracébesluit onderdelen bevat, waarvan de effecten niet in de projectnota/milieu-effectrapport zijn beschreven, is besloten tot het opstellen van een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de uitwerking van die onderdelen, met het oog op de uitvoering. De nieuwe procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen voor een besluit over een mogelijke herziening van het tracébesluit voor enkele tracégedeelten. Namens de Minister van Verkeer en Waterstaat treedt de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg op als initiatiefnemer. Bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Bij brief van 1 september 1995 heeft de Minister de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de inhoud van het MER¹]. Het MER is op 1 september 1995 ter inzage gelegd, te zamen met het ontwerp-tracébesluit²].

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., verder te noemen 'de Commissie'. Voor de samenstelling van de werkgroep wordt verwezen naar bijlage 3 van dit advies, die tevens een overzicht bevat van de belangrijkste projectgegevens.

De Commissie heeft beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om de besluiten te nemen en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER (Wm, artikel 7.23, lid 2), zoals vastgesteld op 10 augustus 1995;
- op eventuele onjuistheden (Wm, artikel 7.23, lid 2);
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER (Wm, artikel 7.10).

Conform artikel 7.26, tweede lid van de Wm heeft de Commissie de opmerkingen uit de inspraak (zowel de schriftelijke als de mondelinge opmerkingen tijdens de hoorzitting) bij de opstelling het toetsingsadvies in beschouwing genomen³].

1 Zie bijlage 1.
2 Zie bijlage 2.
3 Zie bijlage 4.

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie biedt om de milieu-aspecten te kunnen betrekken bij de mogelijke herziening van het tracé-besluit. Wel plaatst zij enkele kanttekeningen ten behoeve van de verdere besluitvorming over dit project (hoofdstuk 3) en over de aanpak van volgende tracé/m.e.r.-procedures (hoofdstuk 4).

De Commissie waardeert de overzichtelijke en systematische opzet van het MER. Het onderscheid in twee gedeelten, te weten informatie direct nodig voor de besluitvorming (deel A) en onderbouwende informatie (deel B), is een aansprekende aanpak⁴. Verder gaat waardering uit naar het duidelijke en veel inzicht verschaffende kaartmateriaal⁵ en de perspectieftekeningen van het Roerdal⁶.

De samenvatting van de hoofdstukken 01 tot en met 04 is helder, bondig en onafhankelijk van het hoofdrapport leesbaar. Dit is niet het geval voor de hoofdstukken 05 tot en met 08, waarvan de samenvatting niet meer is dan een uitgebreide inhoudsopgave van het MER.

3. OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

3.1 Alternatieven en varianten voor de kruising met de Vlootbeek

Uit het MER komt naar voren, dat op een aantal punten duidelijke milieuwinst is te behalen met een verdiepte aanleg in tracégedeelte D. Als obstakel voor deze verdiepte ligging geldt echter de Vlootbeek.

Ten aanzien van een afweging tussen een verdiepte ligging en handhaving van de Vlootbeek merkt de Commissie het volgende op:

Het gegraven beektraject van de Vlootbeek wordt als geomorfologisch waardevol beschouwd⁷. Dit is in tegenspraak met Nevens (1986), die de Vlootbeek aanmerkt als *minst* waardevolle beek⁸. Hooguit is de Vlootbeek cultuurhistorisch van betekenis.

Deze verschillen hangen wellicht samen met het feit dat het MER uitgaat van de Vlootbeek als één geheel, terwijl er op dit moment eerder sprake is van twee delen die een heel verschillende waarde vertegenwoordigen⁹.

4 De verschillende delen, A, B en werkdocumenten bevatten echter veel onnodige herhalingen.

5 Wel ontbreekt een overzichtskaart met straatnamen, waardoor de stroomdiagrammen S1 tot en met S3 slecht toegankelijk zijn.

6 Gezien vanaf het zuiden.

7 Zie kaart L-1 en blz. 137 van het hoofdrapport.

8 Zie blz. 94 van het hoofdrapport.

9 Het gaat om het gedeelte ten oosten van de weg, in en ten oosten van het landgoed Roosendaal dat bestaat uit een dalvormige laagte en het noordwestelijk gegraven deel dat de rug ten westen van het landgoed doorsnijdt.

Het regeringsbesluit van 3 maart 1995 gaat uit van een half-verdiepte ligging van de weg tussen Roermond en St. Joost en een strakkere bundeling met de spoorlijn Roermond – Sittard¹⁰. Dit zou dus gaan om zowel deeltraject C als D. In het MER wordt de half-verdiepte ligging alleen voor deeltraject C uitgewerkt. Bij traject D is echter sprake van belangrijke visueel-ruimtelijke waarden¹¹. Deze afwijking van het regeringsbesluit¹² wordt in het MER nader gemotiveerd¹³. Zo worden als mogelijke alternatieven voor de verhoogde ligging in deeltraject D naar voren gebracht een verdiepte ligging waarbij de Vlootbeek via een *aqueduct* over de weg wordt geleid en een verdiepte ligging waarbij de Vlootbeek via een *duiker* onder weg door wordt geleid.

De variant met het aqueduct valt af omdat deze te duur is. De weg moet dan tot 10 meter beneden maaiveld worden uitgegraven.

De variant met de duiker valt af, omdat deze

- een grote aantasting van de ecologische waarden van de Vlootbeek zou betekenen;
- een ruimere bocht van de weg nodig maakt. Hierdoor zou het ruimtebeslag zodanig toenemen, dat de 'winst' van zo'n variant dubieus zou zijn.

Hierbij plaatst de Commissie de volgende kanttekeningen:

- ter plaatse van waar de weg de Vlootbeek zal kruisen zijn in het geheel geen actuele en potentiële natuurwaarden aanwezig. Er is geen waardevolle vegetatie¹⁴ en ook zijn er geen grote waarden wat betreft zoogdieren en vogels¹⁵;
- de Vlootbeek wordt in het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud 1985 – 1986¹⁶ als biologisch minder waardevol beschouwd¹⁷;
- in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wordt geen waarde gehecht aan de verbinding die de Vlootbeek legt tussen landgoed Rozendaal en het Maasdal¹⁸. De betreffende Vlootbeekloop ter hoogte van kruising met de weg ligt buiten de geplande EHS¹⁹;
- de migratie van naar verwachting een beperkt aantal diergroepen wordt door een duiker bemoeilijkt. Een ecoduct zou de mogelijke verbindingsfunctie van de Vlootbeek voor de meeste diergroepen volledig kunnen compenseren.

De Commissie is daarom vooralsnog niet overtuigd van de argumenten om de verdiepte ligging – met de 'duikervariant' – voor de besluitvorming buiten beschouwing te laten.

10 Zie blz. 9 en ook 151 van het hoofdrapport.

11 Zie blz. 134 van het hoofdrapport.

12 Zie blz. 13 van het MER. (Hier wordt gesproken over een gedeeltelijk half-verdiepte ligging tussen Roermond en St. Joost).

13 MER, blz. 63.

14 Zie kaart F-1.

15 Zie kaart F-2 en F-3.

16 Neven, 1989.

17 Zie blz. 94 van het hoofdrapport.

18 Kaart F-4.

19 Bij de autonome ontwikkeling wordt gesproken over het realiseren van een robuuste ecologische structuur passend bij een natuurlijk beekdalsysteem, zodanig dat na realisatie gesproken kan worden van een natuurkerngebied. Alleen het oostelijk deel echter kent dergelijke potenties. Dit geldt niet voor het gegraven deel.

Overigens ontbreekt in het MER een argument om de duikervariant buiten beschouwing te laten: de functie die deze beek vervult als *water met een specifiek ecologische functie* in het provinciaal beleid²⁰].

De Commissie meent, dat het niet verstandig is om een ecologische bescherming als formeel argument te gebruiken om oplossingen die andere milieuvoordelen zouden kunnen bieden, niet verder te onderzoeken. Zij denkt dat een verdiepte ligging van rijksweg 73-Zuid ook in tracégedeelte D grote visueel-ruimtelijke, maar ook milieuhygiënische – bijvoorbeeld akoestische – voordelen kan hebben. Daarom geeft zij in overweging om na te gaan of de 'duikervariant'²¹] misschien toch perspectieven biedt.

■ De Commissie beveelt aan, gezien de in het geding zijnde natuurwaarden, in ieder geval in het besluit de afweging voor dit gedeelte van het tracé expliciet te vermelden.

■ De afweging tussen handhaving van dit deel van de Vlootbeek (en eventueel aanvullende maatregelen voor natuurontwikkeling) en de duikervariant, met andere milieuvoordelen, kan echter beter worden gemaakt als hiervoor aanvullende informatie beschikbaar is. Indien de besluitvorming daartoe mogelijkheden biedt, beveelt de Commissie aan om in het besluit over rijksweg 73-Zuid de uitvoering van de Vlootbeekkruising nog niet zodanig vast te leggen dat er geen duikervariant meer mogelijk zou zijn, en aan te geven dat in een latere fase zal worden nagegaan of de duikervariant perspectieven biedt. Als blijkt dat deze variant toch een reële optie is voor de besluitvorming, kan de afweging in een nader besluit worden gemaakt. Uiteraard zullen dan ook de consequenties van/voor de status van de beek in het provinciale beleid aan de orde moeten komen.

Verder was in de richtlijnen gevraagd om een variant uit te werken waarbij de Vlootbeek verlegd zou worden. Het MER geeft geen argumenten waarom dit niet kan. De Commissie heeft begrepen²²], dat verlegging van de Vlootbeek geen optie was, omdat:

- deze dan uit het landgoed Rozendaal zou verdwijnen, in combinatie waarmee de beek juist zo'n waarde vertegenwoordigt;
 - de grondwatereffecten in ieder geval tijdens de aanleg erg groot zullen zijn (het gebied kent hoge grondwaterstanden);
 - het een erg duur alternatief is.
- De Commissie kan instemmen met deze argumenten.

20 Provincie Limburg: Evaluatie en actualisering waterhuishoudingsplan Limburg 1991 – 1995. Maastricht: Provinciale Staten van Limburg, 16 februari 1995. Hierin wordt o.a. als doelstelling genoemd: "In waterbeheersplannen, bestemmingsplannen en landinrichtingsplannen dient te worden opgenomen dat alle beken met een specifiek ecologische functie waar mogelijk worden voorzien van een meanderzone. [...] Voor beken met een specifiek ecologische functie wordt tevens 'het bevorderen van de ecologische ontwikkeling' expliciet (in het reguliere onderhoud) opgenomen."

21 Het gaat dus om de optie dat rijksweg 73-Zuid onder de spoorlijn door kruist (de weg ligt in noordelijke richting toch al (half)verdiept), waarbij de Vlootbeek in een duiker de weg en de spoorlijn kruist. Aanleg van een econduct voor migratie van diverse diersoorten hoort hier ook bij.

22 Mondelinge informatie van Rijkswaterstaat.

3.2 Mitigerende maatregelen

Natuur en landschap

Voor deeltrajecten D en E zijn mitigerende maatregelen voorgesteld. Het gaat om zoogdier- en amfibieëntunnels. Naar het oordeel van de Commissie is dit een aanzet in de goede richting voor voldoende migratiemogelijkheden voor de belangrijkste diergroepen, mede door de aanvullende maatregelen die zijn voorzien onder de spoorlijn en de N271. Ze wijst er echter wel op dat door insprekers voor de trajecten D en E aanvullende maatregelen noodzakelijk worden geacht²³].

De Commissie vraagt zich echter af, waarom in deeltraject C geen mitigerende maatregelen zijn voorgesteld. Gezien de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur alhier en het grote aantal verkeersslachtoffers zou een ecoduct ter hoogte van Natronchemie met aansluitend een tunnel onder spoorlijn en de N271 op z'n plaats zijn.

Iets dergelijks wordt ook voorgesteld in het werkdocument flora, fauna en ecosystemen, maar dit is verder niet uitgewerkt. Dit ecoduct zou voor een directe verbinding zorgen tussen leefgebieden op de Linnerheide en die in het Maasdal. Weliswaar lijkt deze verbinding niet direct relevant voor de geselecteerde diersoorten (hamster en das), maar zij is wel relevant voor andere diersoorten als ree, egel, haas, bunzing en dergelijke, die in het MER buiten beschouwing worden gelaten.

Bovendien is het niet ondenkbaar dat deze voorziening een directe verbinding kan vormen tussen het actuele leefgebied van de das in het Roerdal en het genoemde potentiële leefgebied (foerageergebied) tussen Linne en de Maas²⁴]. Overigens wordt volgens het Streekplan Noord- en Midden Limburg²⁵] deze ecologische verbindingzone als belangrijk aangeduid, waarbij mitigerende maatregelen noodzakelijk worden geacht.

■ De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het uiteindelijke besluit de mogelijkheid voor een ecoduct in deeltraject C in overweging te nemen. Daarnaast beveelt zij aan bij het opstellen van het compensatieplan en verdere uitwerking van het plan voor mitigerende maatregelen in overleg te treden met de daartoe competente instanties²⁶].

Het MER bevat geen gespecificeerd kostenoverzicht van de verschillende mitigerende maatregelen in relatie tot de beoogde effecten. Een dergelijk overzicht, is ook niet verplicht in het kader van m.e.r.

Opvallend is echter hoe groot het kostenverschil is tussen het meest milieuvriendelijke alternatief en de andere alternatieven. De Commissie heeft zich afgevraagd wat de achtergrond van dit verschil is. Een gevolg van het grote verschil zou echter kunnen zijn, dat in de politieke besluitvorming ook niet meer wordt bezien, of elementen van het mma kunnen worden gekoppeld aan andere

23 Zie bijlage 4, inspraakreacties 7, 8, 24, en 29.

24 Omdat het niet wordt onderkend in het Dassenbeschermingsplan, wordt dit potentieel leefgebied voor de das niet op kaart F-2 weergegeven. In het werkdocument flora, fauna en ecosystemen (blz. 14) wordt dit gebied wel als een belangrijk potentieel foerageergebied voor de das beschouwd. Weergave als zodanig op de kaart zou dan ook correcter zijn geweest.

25 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 24.

26 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 8.

alternatieven. Enkele elementen (zoals bijvoorbeeld diertunnels) zouden daar op het eerste gezicht zeker voor in aanmerking komen.

■ Daarom geeft de Commissie in overweging om ten behoeve van het te nemen besluit gedegen na te gaan, welke elementen van het meest milieuvriendelijke alternatief ook aan de andere alternatieven zijn te koppelen en wat de kosten en de effectiviteit van deze maatregelen zijn; zoals reeds vermeld wordt hier ook door diverse insprekers om gevraagd. Zij heeft begrepen^{27]}, dat Rijkswaterstaat inmiddels bezig is met de opstelling van zo'n overzicht en gaat ervan uit, dat op die wijze tegemoet gekomen kan worden aan deze opmerking.

Verkeer en vervoer

De negatieve effecten van het alternatief DW1 en het mma op de verkeersafwikkeling in Roermond en de hiervoor te treffen mitigerende maatregelen blijken niet duidelijk uit het hoofdrapport van het MER^{28]}. Het Werkdocument Verkeer en Vervoer biedt hierover iets meer duidelijkheid.

■ De Commissie beveelt aan de mitigerende maatregelen voor Roermond zo concreet mogelijk uit te werken.

3.3

Geluid

De perspectieftekeningen zijn zeker met het oog op de omwonenden van groot nut. De weergave van de geluidwerende voorzieningen bevat echter storende fouten en kan de lezer/es misleiden:

- *aanzicht P1, alternatief D1*

Het getekende geluidscherm is niet in overeenstemming met de omschrijving in het hoofdrapport, waar het als absorberend (dus niet grotendeels transparant) en als vijf meter hoog (dus hoger dan afgebeeld) wordt gespecificeerd.

- *aanzicht P7, alternatief DW1 en mma*

Of de positie van waaruit dit aanzicht is getekend, is niet representatief gekozen, of dit aanzicht is onjuist. Kenmerkend is immers, dat het geluidscherm bij Linne **niet** zichtbaar is, omdat het in de uitgraving is gesitueerd^{29]}.

■ De Commissie beveelt aan hier bij de besluitvorming rekening mee te houden.

De motivering^{30]} waarom het geluidscherm bij Linne niet ten westen van de spoorlijn wordt geplaatst is niet duidelijk^{31]}.

■ De Commissie beveelt aan dit duidelijk te maken en deze motivering in het besluit op te nemen.

27 Mondelinge mededeling RWS.

28 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 16.

29 Zie figuur 3.7.1.

30 Zie kader blz. 27.

31 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 20.

4.

AANBEVELINGEN BIJ VERDERE M.E.R.-PROCEDURES

De Commissie heeft op basis van de huidige toetsing de volgende aanbevelingen opgesteld voor m.e.r.-procedure waarin Rijkswaterstaat als initiatiefnemer optreedt:

Bij de multicriteria-analyses zijn gewichten toegekend aan de toetsingscriteria. Het toekennen van gewichten is altijd lastig en is subjectief. Dit betekent dat hier bijna altijd discussie over zal plaatsvinden. De Commissie is van mening dat dergelijke discussies alleen zinvol zijn als zou blijken dat met een andere, eveneens logische input, de uitkomsten zouden veranderen. Met andere woorden: zal met andere, niet onlogisch gekozen, gewichten de volgorde van de alternatieven veranderen?

De Commissie heeft op een aantal punten twijfels bij de correctheid van de gewichten.

Allereerst gaat het om de wijze waarop bij de thema's flora, fauna en ecosystemen de gewichten zijn toegekend. Voor deze aspecten is vooral van belang de barrièrewerking en verstoring. Deze hebben naar verhouding een veel grotere invloed op het voortbestaan van dierpopulaties (goede verbindingen tussen de verschillende ((deel)leef(functie)gebieden zijn essentieel) dan het verdwijnen van een relatief beperkt oppervlak van het werkelijk leefgebied, zoals bij wegenaanleg het geval is. Dit geldt uiteraard niet als vitale elementen als bijvoorbeeld burchten verdwijnen (wat hier overigens niet het geval is). Toekenning van een hoger gewicht aan criteria als versnippering, verstoring en barrièrewerking en een lager gewicht aan het criterium ruimtebeslag had meer voor de hand gelegen.

Bij het aspect landschap worden effecten beoordeeld aan de hand van de lengte waarover zij zich voordoen. Dit levert een schijnnaauwkeurigheid op. Zo zijn de effectverschillen tussen een brug versus een tunnel in traject B veel ingrijpender zijn dan de effectverschillen tussen een maaiveld- of iets verhoogde ligging in traject C (dit blijkt ook duidelijk uit de perspectieftekeningen).

■ De Commissie beveelt aan bij volgende m.e.r.-projecten deze punten bij discussies over deze onderwerpen te betrekken.

Het werkdocument 'Geluid' bevat enerzijds niet voldoende gegevens om de in het hoofdrapport gepresenteerde gegevens te kunnen controleren en bevat anderzijds gegevens en stellingen waarmee in het hoofdrapport niets wordt gedaan³².

■ Het verdient aanbeveling om in een volgende m.e.r.-procedure al bij het opstellen van werkdocumenten rekening te houden met de vraag wat voor de besluitvorming relevant is en meer aandacht te besteden aan afstemming tussen werkdocumenten en hoofdrapport.

32 Bijvoorbeeld over cumulatie van geluid op blz. 25.

BIJLAGEN

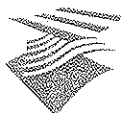
bij het toetsingsadvies over het
milieu-effectrapport
Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond-Sint Joost

(bijlagen 1 t/m 4)

Geen

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 september 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan:
de Voorzitter van de
Commissie voor de Milieu-
effectrapportage,
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingediend op:	4 september 1995
nummer:	1212-95
dossier:	690-49
kopie naar:	Gt-Sc-ples-bi'bl

Contactpersoon:
ir M.R.W. Bos

Doorkiesnummer
070-374 41 52

Datum
1 september 1995

Bijlagen:
28

Ons kenmerk
IO 203805

Uw kenmerk

Onderwerp
Tracé/milieu-effectrapportage,
rijksweg 73, Roermond - Sint Joost

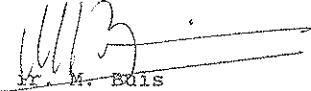
Geachte heer Van Duursen,

Hierbij verzoek ik u mij overeenkomstig de Wet Milieubeheer advies uit te brengen over het MER Rijksweg 73, Roermond - Sint Joost.

De nota doorloopt de procedure bij het Overlegorgaan voor de Infrastructuur en zal in dat kader mede ten behoeve van de m.e.r.-procedure ter inzage worden gelegd. De terinzagelegging is voorzien van 4 september tot en met 2 oktober 1995. Ik verzoek U om Uw advies vóór 4 november 1995 uit te brengen. De hoorzitting is voorzien op 27 september 1995. De extra rapportages zullen u rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
namens deze
HET HOOFD VAN DE AFDELING INFRASTRUCTUUR ONTWIKKELING


M. Buis

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 2

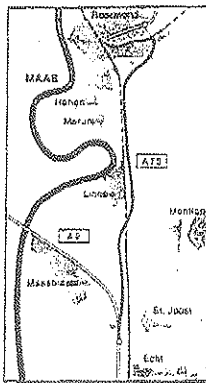
Telefoon 070-3516080
Telefax 070-3516335

13

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 169
d.d. 1 september 1995

Aankondiging inspraak Milieu-effectrapport Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond - St. Joost



Op 3 maart 1995 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het tracébesluit Rijksweg 73-Zuid (vno. 512 St. Joost) vastgesteld. Het besluit voorziet in de aanleg van een autosnelweg op de plaats van de Maas overeenkomstig alternatief D-1, zoals beschreven in de in december 1993 verschenen projectnota/MER. Teneinde de natuur en het landschap in het Roermond en van de Linterheide zo veel mogelijk te ontzien, wijkt het besluit echter op twee onderdelen af van dit alternatief. Deze onderdelen betreffen de kruising van de rivier de Roer en de inpassing van de autosnelweg in het landschap ten zuiden van Roermond. Het Tracébesluit geeft aan dat:

- het Roerdal wordt gekruist door een tunnel in plaats van een brug;
- de weg in een strakke bundeling met de spoorlijn Roermond - Sittard en in halfverdiepte ligging wordt aangelegd over het gedeelte tussen de Roertunnel en de aansluiting van de Rijksweg 73-Zuid op de Rijksweg A2.

Teneinde de effecten van een en ander op het gebied van het verkeer, de natuur en het milieu te kunnen vaststellen, is met het oog op de uitvoering van de betreffende weggedeelten van de Rijksweg 73-Zuid, een Milieu-effectrapport (MER) opgesteld. In dit rapport wordt een aanschouwelijk overzicht gegeven van de uitvoering van de aanpak.

Het MER doelt op een inspraakprocedure. In het kader daarvan wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar mening over de inhoud van het MER kenbaar te maken.

Vernazegging Milieu-effectrapport
Het MER Rijksweg 73-Zuid, traject Roermond - St. Joost ligt vanaf 4 september tot en met 2 oktober 1995 gedurende de normale openingstijden ter inzage op de daarvoor gebruikte plaatsen in:

- de gemeentehuizen van Roermond, Roermondse Heide, Harkenoosch, Abt. Montfort, Maastricht en Echt;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken van bovengenoemde gemeenten;
- het provinciehuis te Maastricht;
- de kantoren van Rijkswaterstaat, directie Limburg, te Weert;
- Fr. de Veystraat 6 te Maastricht (centrale vestiging);
- Alinderbosweg 12 te Roermond (projectbureau MER Rijksweg 73-Zuid).

De ter inzage gelegde stukken zullen worden aangevuld met nieuwe relevante stukken er gegeven, die in het kader van de inspraakprocedure worden ingebracht dan wel opgesteld. Het MER blijft na 2 oktober 1995 voor inzage beschikbaar.

In de twee genoemde kantoren van Rijkswaterstaat, directie Limburg, Alder kan men bovendien kennis nemen van de inhoud van het MER. Het MER is te raadplegen op werkdagen vóór 10.00 uur.

De personen die van de inspraak gebruik willen maken kunnen hiervoor een afspraak maken met de projectbureau MER Rijksweg 73-Zuid, telefoonnummer 070 - 3618775.

Inspraakprocedure
Inspraakprocedure Rijksweg 73-Zuid
Kantoor Rijkswaterstaat, directie Limburg
Postbus 10000
6500 CA Maastricht

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

De inspraakprocedure wordt ingeleid op maandag 4 september 1995. De inspraakprocedure wordt afgesloten op vrijdag 14 oktober 1995.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer/Bevoegd gezag: De Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Herziening van het tracébesluit over de Rijksweg 73- Zuid voor de weggedeelten tussen Roermond en St. Joost

Categorie Besluit m.e.r.: 1.1

Activiteit: Het uitvoeren van onderdelen van Rijksweg 73 tussen Roermond en St. Joost.

Procedurele gegevens:

brief bevoegd gezag met verzoek om advisering: 11 april 1995
kennisgeving startnotitie: 12 en 18 april 1995
inspraaktermijn: 18 april tot en met 15 mei 1995
informatiebijeenkomst belegd: ja
einde wettelijke adviestertermijn: 18 juni 1995
bevoegd gezag vraagt (uiteindelijk) advies voor: 18 juni 1995
richtlijnenadvies uitgebracht op: 12 juni 1995
richtlijnen vastgesteld op: 10 augustus 1995
brief bevoegd gezag met verzoek om advisering: 1 september 1995
kennisgeving MER: 1 september 1995
inspraaktermijn: 4 september tot en met 2 oktober 1995
hoorzitting(en) belegd: 27 september 1995
einde wettelijke adviestertermijn: 6 november 1995
bevoegd gezag vraagt (uiteindelijk) advies voor: 4 november 1995
toetsingsadvies uitgebracht: 31 oktober 1995

Bijzonderheden: Het tracébesluit van 3 maart 1995 over Rijksweg 73-Zuid wijkt op onderdelen af van het in de projectnota/MER Rijksweg 73-zuid (3 januari 1994) opgenomen alternatief D-1. Waar in het alternatief D-1 het Roerdal wordt gekruist door middel van een brug, is in het tracébesluit een tunnelpassage voorzien. Hierdoor 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. Verder is in het tracébesluit 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 half verdiept aangegeven en strak gebundeld met de spoorlijn Roermond - Sittard. Aangezien het tracébesluit van 3 maart 1995 onderdelen bevat, waarvan de effecten niet in de projectnota/MER zijn beschreven is besloten tot het opstellen van een MER ten behoeve van een mogelijke herziening van het tracébesluit over de betreffende onderdelen.

In haar toetsingadvies concludeert de Commissie dat het MER voldoende informatie biedt om de milieu-aspecten te kunnen betrekken bij de mogelijke herziening van het tracébesluit. Eén van de hoofdpunten van het advies is het volgende.

Het wegontwerp, zoals gepresenteerd in het MER, voorziet in een halfverdiepte ligging van het noordelijk tracégedeelte. Naar het zuiden toe wijzigt dit. Omdat de Vlootbeek in het provinciaal natuurbeleid als (potentieel) waardevol wordt gezien kruist de weg het spoor hier bovenlangs. In het toetsingsadvies betoogt de Commissie dat zij niet overtuigd is van de argumenten om een verdiepte ligging van de weg, waarbij de Vlootbeek in een duiker de weg en het spoor zal kruisen, buiten beschouwing te laten. Zij beveelt aan, gezien de in het geding zijnde natuurwaarden, in het besluit de afweging voor dit gedeelte van het tracé expliciet te vermelden. Daarnaast beveelt zij aan meer informatie over de voor- en nadelen van de verschillende opties te verzamelen. Overwogen kan worden in afwachting van deze extra informatie in het besluit de uitvoering van de Vlootbeekkruising nog niet zodanig vast te leggen dat er geen duikervariant meer mogelijk zou zijn. Als blijkt dat deze 'duikervariant' toch een reële optie is voor de besluitvorming, kan de afweging in een nader besluit worden gemaakt.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.H. Everts
prof.dr.ir. Ch.F. Hendriks
drs. A.L. de Jong
mr. J.W. Kroon (voorzitter)
ir. J.A. Lörzing
dr.ing. A. von Meier
ir. K. Nije

Secretaris van de werkgroep: drs. T. Gorter en drs. M. Odijk

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	950904	C. Schoemakers	Linne	951009
2.	950909	dr. W.F.A. Heemskerk	Echt	951009
3.	951002	Mr. R.Ph. E.M., namens Aelmans Agrarische Advisering	Voerendaal	951009
4.	950929	H.C. Knoben en 114 identieke reac- ties	Echt	951009
5.	950929	NS Railinfrabeheer	Eindhoven	951009
6.	950930	Tw. R.W.M. Cuypers	Echt	951009
7.	950928	Zoogdierengroep van het Natuurhi- storisch Genootschap Limburg	Geleen	951009
8.	951002	Stichting Milieufederatie Limburg	Sittard	951009
9.	950928	Burgemeester en Wethouders van gemeente Echt	Echt	951009
10.	9509--	Politieke Vereniging 'Samen Verder'	Montfoort	951009
11.	950929	N.V. Nederlandse Gasunie	Eindhoven	951009
12.	950929	N.V. Maatschappij voor Elektriciteit en Gas Limburg (MEGA Limburg)	Maastricht	951009
13.	950930	Landelijke Vereniging Monumenten Bescherming Heemschut	Amsterdam	951009
14.	950209 950512 950928	Stichting Rechtsbijstand, namens Maatschap Berben-Maassen	Linne	951009
15.	950929	Burgemeester en Wethouders gemeente Maasbracht	Maasbracht	951009
16.	950929	Burgemeester en Wethouders gemeente Roermond	Roermond	951009
17.	950929	K. Mokveld, namens Belangengroep "Aan de Roij Brök"	Roermond	951009
18.	950930	H.P.M. Heijckers	Linne	951009
19.	950929	J.L.J. Spätgens	Roermond	951009

25 27

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
20.	950928	M. Rutten en J. Laugs	Linne	951009
21.	950506 950927	M.M.G.M. Richter	Linne	951009
22.	950928	P. Jongen, en 5 identieke reacties	St. Joost	951009
23.	950926	Fam. Weber-Zeegers en Fam. Weber-Verstappen	Maasbracht	951009
24.	950926	Gedeputeerde Staten van provincie Limburg	Maastricht	951009
25.	950928 951004	Burgemeester en Wethouders van gemeente Ambt Montfort	Montfort	951009
26.	950928	A.M. Verstraeten, namens Stichting het Limburgs Landschap	Arcen	951009
27.	950928	Gebroeders Timmermans	Sint Odiliënberg	951009
28.	950927	J.C. Dieren	Linne	951009
29.	951001	drs. J.W.M. Baars, namens Stichting Dassenwerkgroep Limburg	Margraten	951009
30.	951003	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden Limburg	Roermond	951009