

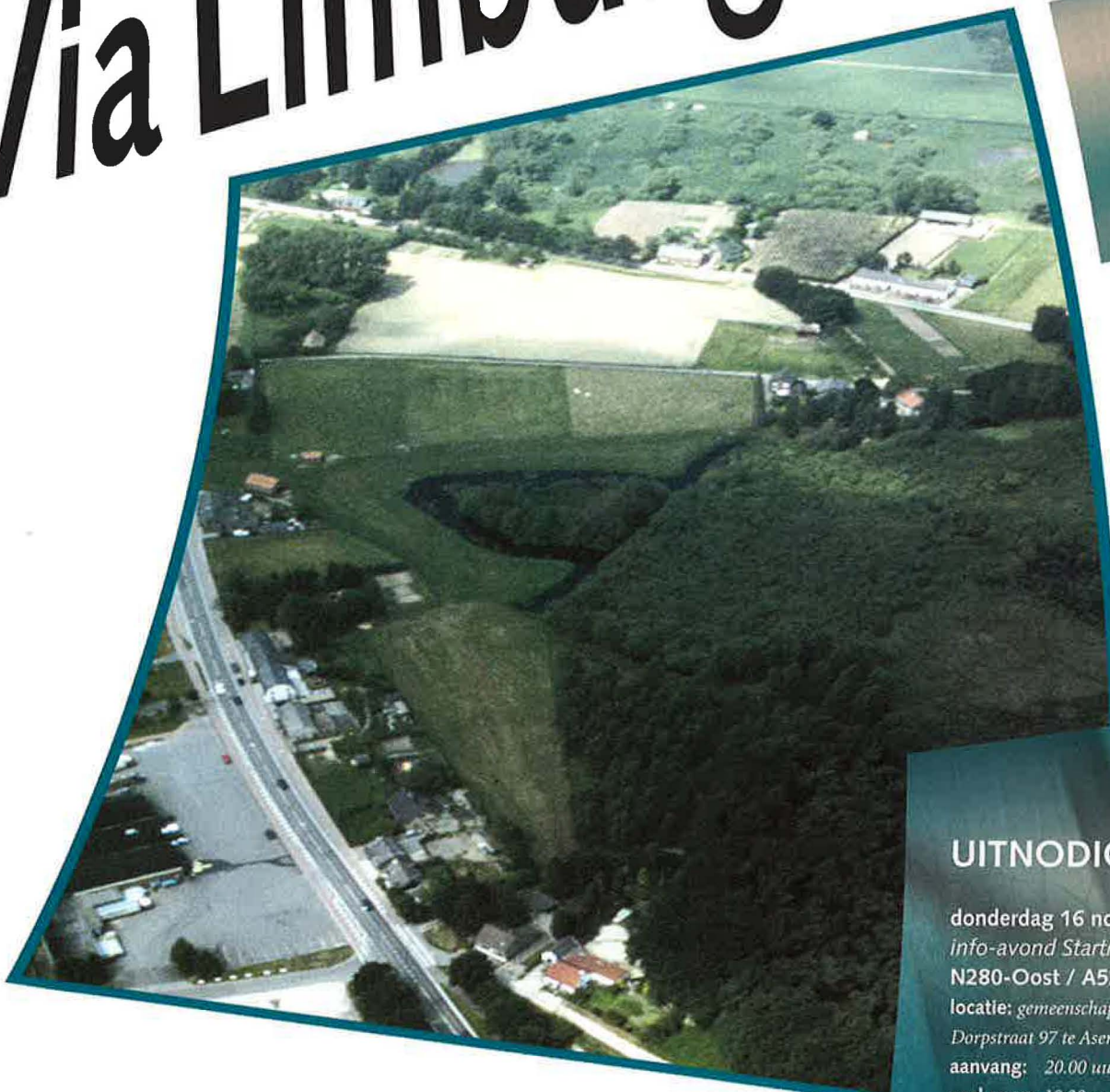
1133-4

Informatiebulletin van Rijkswaterstaat directie Limburg en de provincie Limburg

november 2000

SPECIAL
N280-Oost

Via Limburg



UITNODIGING

donderdag 16 november,
info-avond Startnotitie
N280-Oost / A52
locatie: gemeenschapshuis "De Duup"
Dorpstraat 97 te Asenray
aanvang: 20.00 uur.
zaal open: 19.30 uur.

Startnotitie N280-Oost/A52,

een ontbrekende schakel
in het Trans-Europese Netwerk!



Startnotitie

Voor activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor het milieu is het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) in Nederland verplicht. Het MER beschrijft en vergelijkt de (milieu)gevolgen van de verschillende alternatieven en varianten. Op deze wijze wordt aan het milieubelang op een volwaardige wijze aandacht besteed in de besluitvorming.

Gelet op het feit dat het project een grensoverschrijdend karakter heeft wordt de Nederlandse procedure gecombineerd met de Duitse procedure. Om een beeld te krijgen van beide milieuprocedures staat hiernaast een toelichting.

N280-Oost/A52, een ontbrekende schakel in het Trans-Europese Netwerk!

Deze special brengt u op de hoogte van de ontwikkelingen rond de studie naar de N280-Oost/A52. In de special leest u over de verschillende mogelijkheden of alternatieven hiervoor. Verder wordt u geïnformeerd over de besluitvormingsprocedures die nodig zijn voor selectie van het beste alternatief. Ook u kunt hierin een rol spelen, door gebruik te maken van de mogelijkheid tot inspraak.

Door het Europees Parlement is bepaald dat bijzondere prioriteit moet worden gegeven aan de ontwikkeling en de onderlinge aansluiting van Trans-Europese Netwerken. Deze wens van het Europees Parlement is door de Nederlandse en Duitse overheden opgepakt.

In Nederland heeft dit geleid tot nadere afspraken tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Limburg. Het nut en de noodzaak van de nieuwe wegverbinding wordt van overheidswege internationaal erkent. De N280-Oost/A52 is de ontbrekende schakel tussen de autosnelwegen A73 bij Roermond en de Bundesautobahn A52, die inmiddels gereed is tot bij Elmt (Duitsland). De provincie is van plan de nieuwe wegverbinding

Nederlandse procedure

De m.e.r.-procedure begint met het opstellen van een Startnotitie. De Startnotitie heeft mede tot doel u te informeren over de alternatieven (tracéstudie) voor de N280-Oost/A52 en de wijze waarop de initiatiefnemers de willen onderzoeken. Hierover kunt u uw mening geven gedurende de periode dat de Startnotitie ter inzage ligt. De provincie stuurt uw opmerkingen en die van de betrokken gemeenten aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (MERA). Deze commissie van onafhankelijke deskundigen beslist op de opmerkingen bij het opstellen van haar advies voor het te stellen MER. Gedeputeerde Staten stellen deze "adviesrichtlijn" definitief vast. Nadat het MER gereed is, toetst de commissie of de richtlijnen correct toegepast.

In het MER wordt een uitvoerige beschrijving gegeven van de huidige situatie, de toekomstige ontwikkeling van de milieu aspecten. Bij milieu aspecten wordt gedacht aan landschap & fauna, bodem & water, en cultuurhistorie & archeologie. Als het MER klaar is moet duidelijk zijn wat het gevolg is van de effecten van de verschillende alternatieven en welk alternatief vanuit het milieu de voorkeur krijgt. Het MER wordt net als de Startnotitie ter inzage gelegd en er is voor Deeltraject 1 (voor zover gelegen op Nederlands grondgebied) een mogelijkheid tot inspraak. Gelijktijdig wordt op basis van de Tracénota hierin bepaalde voorkeursalternatief verder uitgewerkt tot een Provinciaal Ontwerp Tracébesluit. Na de inspraak het MER en de bedenkingen tegen het Provinciaal Ontwerp Tracébesluit wordt het al dan niet aangepaste tracé opgenomen in het Ontwerp-Streekplan. Bindende werking voor u krijgt het tracé in het Streekplan wanneer het tracé juridisch en planologisch wordt vastgelegd.

ding uit te voeren als autoweg met 2x2 rijstroken en deze dient uiterlijk in 2007 gereed te zijn. Door de (economische) groei in Duitsland en in de regio Roermond, waarbij onder andere het Designer Outlet Center (DOC) en bedrijventerrein Keulsebaan Zuid een belangrijke rol spelen, zal de hoeveelheid verkeer aanzienlijk toenemen.

Het bijzondere aan de N280-Oost/A52 is, dat het traject niet alleen over Nederlands, maar ook over Duits grondgebied loopt. Dit heeft belangrijke gevolgen voor de besluitvorming, aangezien Nederland en Duitsland van verschillende procedures gebruikmaken.



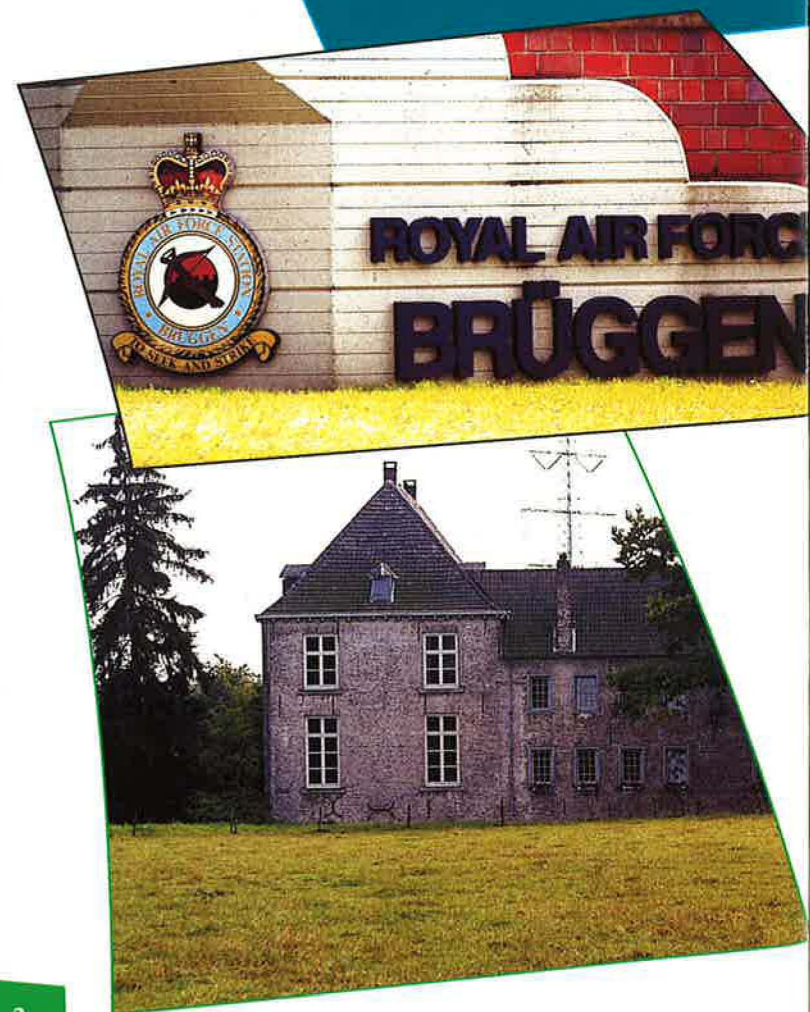
Voor het weggedeelte op Nederlandse bodem wordt een Tracénota/MER opgesteld. Voor het Duitse deel wordt een zogenaamde Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) uitgevoerd. Door de provincie Limburg en het Landschapsverband Rheinland is besloten om de plan- en besluitvorming ten aanzien van de N280-Oost/A52 gezamenlijk voor te bereiden. Aan Duitse zijde wordt het Landesverband Rheinland bijgestaan door het Rheinische Autobahnamt Krefeld, zij is belast met de uitwerking van het project tezamen met Provincie Limburg. Voor dit

grensoverschrijdend project zijn daarom de procedures gezamenlijk afgestemd op de wetgeving van beide landen. Belangrijk om te weten voor de inspraakmogelijkheid is, dat het traject in twee delen is opgedeeld, Deeltraject 1 loopt over Nederlands grondgebied én deels over Duits grondgebied, Deeltraject 2 loopt geheel over Duits grondgebied (zie kaart pagina 5).

De Startnotitie ligt vanaf 6 november 2000 vier weken lang ter inzage. Iedereen die opmerkingen heeft over de inhoud van de Startnotitie kan deze schriftelijk kenbaar maken bij de provincie Limburg. Formeel kunt u alleen inspreken op Deeltraject 1 voorzover dit betrekking heeft op Nederlands grondgebied. De opmerkingen die u heeft ten aanzien van het Duitse deel van de alternatieven zullen worden doorgezonden aan het Landschaftsverband Rheinland.

Duitse procedure

In Duitsland vindt de voortgang plaats in drie stappen. De eerste stap worden nut en noodzaak van de nieuwe weg, zogenaamde "Bedarfsplan". Vervolgens wordt de Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) opgesteld in het "Verfahren" om het tracé vast te leggen. De UVS, die bestaat uit twee delen, waarin alle milieuaspecten worden onderzocht. Bij deze ruimtelijke analyse wordt het studiegebied vanuit milieukundig oogpunt als het ware ingedeeld in zogenaamde corridors geprojecteerd waarin uiteenlopende milieueffecten worden ingetekend. Vanaf dit punt start het tweede deel van de procedure, het vergelijken van de alternatieven (Trassenvergleich). Binnen de eerder genoemde corridors worden op detailniveau de effecten van de alternatieven onderzocht. Na het Trassenvergleich volgt de Linienbestimmung, waarin op basis van de UVS het verloop van het tracé wordt vastgesteld. Het tracé is dan bekend maar is alleen bindend voor de overheid en niet voor u als burger. Bindende werking voor u krijgt het tracé pas in het zogenaamde "Planfeststellungsverfahren". Hierin worden onder meer besloten genomen over de kostenverdeling en verwerving van percelen. Deze procedure wordt op zijn vroegst gestart en is min of meer vergelijkbaar met de Nederlandse bestemmingsplanprocedure.





Duitse procedure

In Duitsland vindt de voortgang plaats in drietal elkaar opvolgende stappen. In de eerste stap worden nut en noodzaak van de nieuwe weg door de "Bund" vastgelegd in het zogenaamde "Bedarfsplan".

Vervolgens wordt de Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) opgesteld in het kader van het "Linienbestimmungsverfahren" om het tracé vast te leggen. De UVS, die bestaat uit twee delen, begint met een ruimtelijke analyse waarin alle milieuaspecten worden onderzocht. Bij deze ruimtelijke analyse (in Duitsland Raumanalyse genoemd) wordt het studiegebied vanuit milieukundig oogpunt als het ware gewaardeerd. Dit onderzoek leidt tot een resultaat met waardevolle en minder waardevolle gebieden. Binnen de minst waardevolle gebieden worden zogenaamde corridors geprojecteerd waarin uiteindelijk de alternatieven worden ingetekend. Vanaf dit punt start het tweede deel van de UVS;

het vergelijken van de alternatieven (Trassenvergleich). Binnen de eerder genoemde corridors worden op detailniveau de effecten van de alternatieven onderzocht. Na het Trassenvergleich volgt de Linienbestimmung, waarin op basis van de UVS het verloop van het tracé wordt vastgesteld. Het tracé is dan bekend maar is alleen bindend voor de overheid en niet voor u als burger. Bindende werking voor u krijgt het tracé pas in het zogenaamde "Planfeststellungsverfahren". Hierin worden onder meer besluiten genomen over de kostenverdeling en verwerving van percelen. Deze procedure wordt op zijn vroegst in 2002 gestart en is min of meer vergelijkbaar met de Nederlandse bestemmingsplanprocedure.



De Tracénota/MER-UVS zal de volgende onderdelen behandelen:

- Beschrijving van het voornemen;
- Probleem- en doelstelling;
- Overzicht over de genomen en de te nemen besluiten;
- Een beschrijving van het plan- en studiegebied;
- Beschrijving huidige situatie en toekomstige ontwikkeling;
- Ontwikkeling van de alternatieven en varianten;
- Vergelijking van alternatieven op een aantal thema's: verkeer en infrastructuur, economie, ruimtelijke ordening, geluid, ecologie, flora & fauna, bodem, water, klimaat, landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Inzicht geven in mitigerende en compenserende maatregelen, om het milieu zoveel mogelijk te ontzien;
- definiëring van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Tracénota, MER en UVS

De provincie wil niet alleen op basis van het wettelijk verplichte MER, waarin alleen milieuaspecten belicht worden, een besluit nemen. Daarom wordt tevens een Tracénota opgesteld. Een Tracénota gaat in op de effecten op het gebied van verkeer en infrastructuur, economie en kosten. Door het MER met de Tracénota alsmede de Duitse UVS te combineren ontstaat een samenhangend document (bestaande uit een hoofdrapport en enkele deelrapporten) zonder dat de individuele procedures te kort wordt gedaan. Hierdoor is Gedeputeerde Staten in staat om een integrale en weloverwogen keuze te maken voor het tracé van de N280-Oost.



Alternatieven en varianten

Nulalternatief

Het nulalternatief, ook wel referentiesituatie genoemd, is de situatie waarin geen van de alternatieven, maar wel de overige toekomstige beleidsvoornemens in het gebied zijn uitgevoerd. Er wordt dus uitgegaan van het niet aanleggen van de N280-Oost/A52. De verbinding Roermond - Elmpst blijft bestaan uit de huidige N68/B230. De referentiesituatie vormt het kader waaraan de verschillende alternatieven worden getoetst. De verschillende alternatieven worden vergeleken met het nulalternatief om de diverse effecten, zoals beschreven in de Tracénota/MER-UVS van de N280-Oost/A52, in beeld te brengen. In Duitsland vormt het nulalternatief geen mogelijke oplossing aangezien nut en noodzaak van de nieuwe weg reeds wettelijk zijn vastgesteld.

Alternatief 1A

De N280-Oost/A52 sluit aan op Rijksweg 73 in het verlengde van de bestaande N280 richting Weert. Vervolgens wordt kasteel Zuidwijk Spick aan de noordkant en de bebouwing van Boukoul aan de zuidkant gepasseerd. Het alternatief gaat langzaam in zuidelijke richting maar blijft ten noorden van het Rijksmonument nabij de Beatrixhoeve. Hierna wordt de grens met Duitsland gepasseerd en wordt aangesloten op de huidige ligging van de B230.

Alternatief 1B

Dit alternatief sluit ook aan in het verlengde van de huidige N280 en buigt direct af richting de N68. Hierna blijft dit alternatief de huidige ligging van de N68 en (een deel) de B230 volgen, maar wordt in noordelijke richting uitgebouwd. De bebouwing aan de zuidzijde wordt zoveel mogelijk gespaard.

Alternatief 1C

Het eerste deel van dit alternatief is gelijk aan alternatief 1B, maar zal niet tot aan de huidige N68 doorlopen. Het alternatief blijft ongeveer 50 meter ten noorden van de huidige infrastructuur en zal daarmee worden omgeleid ten noorden van de bebouwing van Maalbroek. Nadat de grens met Duitsland is gepasseerd vervolgt dit alternatief de huidige ligging van de B230.

Voor het weggedeelte op Nederlandse bodem wordt een Tracénota/MER opgesteld. Voor het Duitse deel wordt een zogenaamde Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) uitgevoerd. Door de provincie Limburg en het Landschapsverband Rheinland is besloten om de plan- en besluitvorming ten aanzien van de N280-Oost/A52 gezamenlijk voor te bereiden. Aan Duitse zijde wordt het Landesverband Rheinland bijgestaan door het Rheinische Autobahnamt Krefeld, zij is belast met de uitwerking van het project tezamen met Provincie Limburg. Voor dit

grensoverschrijdend project zijn daarom de procedures gezamenlijk afgestemd op de wetgeving van beide landen. Belangrijk om te weten voor de inspraakmogelijkheid is, dat het traject in twee delen is opgedeeld. Deeltraject 1 loopt over Nederlands grondgebied én deels over Duits grondgebied, Deeltraject 2 loopt geheel over Duits grondgebied (zie kaart pagina 5).

De Startnotitie ligt vanaf 6 november 2000 vier weken lang ter inzage. Iedereen die opmerkingen heeft over de inhoud van de Startnotitie kan deze schriftelijk kenbaar maken bij de provincie Limburg. Formeel kunt u alleen inspreken op Deeltraject 1 voorzover dit betrekking heeft op Nederlands grondgebied. De opmerkingen die u heeft ten aanzien van het Duitse deel van de alternatieven zullen worden doorgezonden aan het Landschapsverband Rheinland.



Alternatief 2A

Dit alternatief bestaat uit een noordelijke uitbouw van de bestaande infrastructuur met een nieuwe aansluiting op de A52 bij Elmp. t.

Alternatief 2B

Dit alternatief volgt het bestaande tracé van de B230 tot ongeveer halverwege het militair terrein, waarna tot Elmp. t een nieuw noordelijk gelegen tracé wordt aangelegd. Hierbij wordt de bebouwing ten westen van Elmp. t aan de noordzijde gepasseerd. Het alternatief sluit aan op de A52.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

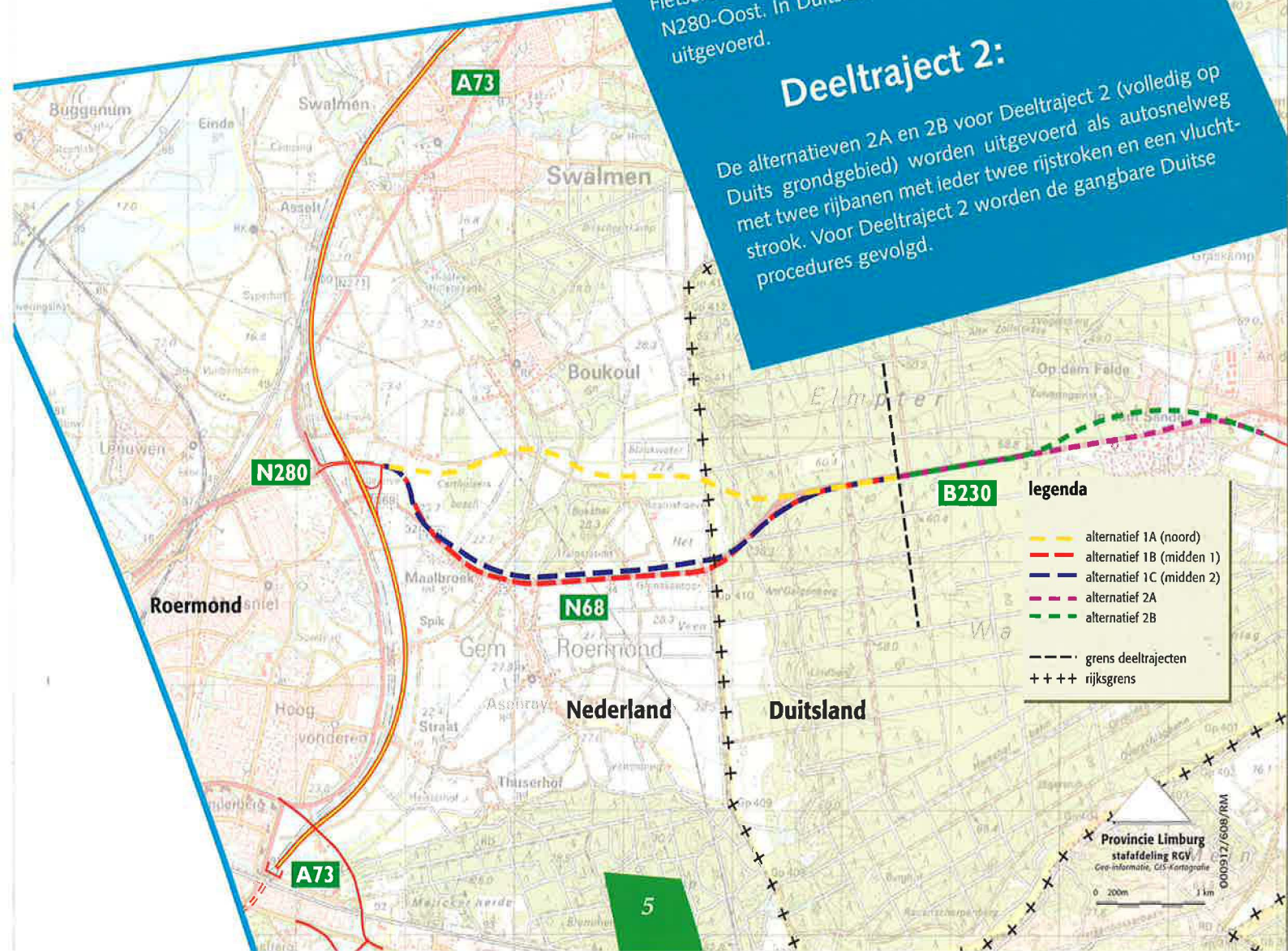
Het MMA is het alternatief waarbij het milieu het beste beschermd wordt c.q. het minst wordt aangetast. De voorgaande alternatieven worden ondermeer bekeken op de effecten op milieu, natuur en landschap. Aan de hand van de effecten, en de impact hiervan, op de milieuaspecten van de verschillende alternatieven wordt een MMA samengesteld. Dit alternatief is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Het MMA moet daarbij natuurlijk wel in voldoende mate bijdragen aan oplossing van het verkeersprobleem. Omdat pas na de Startnotitie de bovenstaande alternatieven op verschillende punten (effecten) met elkaar vergeleken worden, wordt dit alternatief pas in de loop van de studie ontwikkeld.

Deeltraject 1:

De alternatieven 1A, 1B en 1C voor Deeltraject 1 worden op Nederlands grondgebied uitgevoerd als autoweg met twee rijbanen met ieder twee rijstroken. Er mag straks met maximaal 100 kilometer per uur op gereden worden. Fietzers en landbouwverkeer wordt niet toegelaten op de N280-Oost. In Duitsland wordt de weg als autosnelweg uitgevoerd.

Deeltraject 2:

De alternatieven 2A en 2B voor Deeltraject 2 (volledig op Duits grondgebied) worden uitgevoerd als autosnelweg met twee rijbanen met ieder twee rijstroken en een vluchstrook. Voor Deeltraject 2 worden de gangbare Duitse procedures gevolgd.



Uw rol hierin!

Te volgen procedure in Nederland

Voordat de provincie de plannen voor de N280-Oost/A52 kan uitvoeren moet een aantal stappen worden doorlopen. Eerst wordt de Tracénota/MER-UVS opgesteld. Daarna neemt de provincie met inachtneming van de Tracénota/MER-UVS een Provinciaal Ontwerp Tracébesluit (POTB). Dit POTB wordt alleen genomen voor Deeltraject 1 en voor zover dit is gelegen op Nederlands grondgebied. De provincie zal over haar keuze overleg plegen met de Duitse overheden. In de procedure is een aantal mogelijkheden tot inspraak opgenomen. De eerste mogelijkheid is nu, na het verschijnen van de Startnotitie. De tweede mogelijkheid is wanneer de Tracénota/MER-UVS gereed is. Vervolgens is inspraak en beroep mogelijk in het kader van de streekplanprocedure. In bijgevoegd tijdschema is de procedure globaal weergegeven.

Meer informatie

Indien u na het lezen van deze special nog vragen heeft, kunt u contact op nemen met de provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten, telefoon 043-389 99 50. E-mailen kan ook naar rgv.ri@prvlimburg.nl

Inzien van de Startnotitie

In de periode van 6 november 2000 tot 4 december 2000 kunt u de startnotitie inzien op de volgende adressen:

- Gemeentehuis gemeente Swalmen, Boutestraat 4 te Swalmen;
- Gemeentehuis gemeente Roermond, Markt 31 te Roermond;
- Gemeentehuis van de Gemeinde Niederkrüchten, Laurentiusstraße 19 te Niederkrüchten;
- Gouvernement Provincie Limburg (bibliotheek), Limburglaan 10 te Maastricht.
- Viascoop, Schaarbroekweg 2 te Roermond

Varianten steilrand

Ter plaatse van de grensovergang dient over geringe afstand een groot hoogteverschil tussen het hoogterras en het laagterras overwonnen te worden. Het gewenste hellingspercentage (4,5%) kan op diverse manieren worden gerealiseerd:

Maaiveldligging:

Vanaf de grens nagenoeg op maaiveld met aansluitend een ingraving van circa 7 meter in het hoogterras;

Verhoogde ligging:

Vanaf de grens een verhoging van nul meter tot circa 7 meter boven het maaiveld met aansluitend een ingraving van circa 3,5 meter in het hoogterras.

Afweging van de alternatieven

De alternatieven verschillen in de mate waarin ze de problemen oplossen, de overlast voor omwonenden verminderen of juist vergroten, en gevolgen hebben voor het milieu. Om tot een goede keuze te kunnen komen worden in de Tracénota/MER de alternatieven daarom op een aantal thema's onderling vergeleken. Deze vergelijking vindt plaats door de effecten van de alternatieven te bepalen en beoordelen. De te beoordelen thema's komen uit het MER en de Tracénota.

Inspiraakreactie t.a.v. de Startnotitie

In de periode dat de Startnotitie ter inzage ligt, is het mogelijk om uw mening hierover te geven. Uw schriftelijke reactie kunt u voor 4 december 2000 opsturen naar:

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. de Hoofdgroep Ruimte, Groen
en Verkeer, afdeling Infra-Projecten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

o.v.v.: Inspiraak Startnotitie N280-Oost/A52

Informatieavond t.b.v. de Startnotitie

De provincie en het Landschapsverband Rheinland geven op de informatieavond een toelichting op de startnotitie en de procedure. Daarbij wordt nader ingegaan op de alternatieven en varianten en is er gelegenheid tot het stellen van vragen. U bent welkom op de informatieavond op 16 november 2000 vanaf 19.30 uur in gemeenschaps-huis "De Duup", Dorpstraat 97 te Asenray. Wij verzoeken U in verband met de beperkte parkeer ruimte, indien mogelijk, te voet of met de fiets te komen.



Tijdschema

1999 najaar

Bestuursvereinkomst tussen
het Rijk en provincie. Provincie
verplicht tot aanleg van N280-Oost
Start van het Project N280-Oost/A52

2000 november/
december

Publicatie van de Startnotitie
Inspiraak op de Startnotitie

2001 januari

Advies richtlijnen van Commissie
voor de Milieu-effectrapportage
Vaststellen richtlijnen door
Gedeputeerde Staten

februari

Publicatie van de Tracénota
/MER-UVS en het Provinciaal
Ontwerp Tracébesluit (POTB)

voorjaar

Inspiraak op de Tracénota/MER-UVS
en bedenkingen op het POTB

2001-
2004

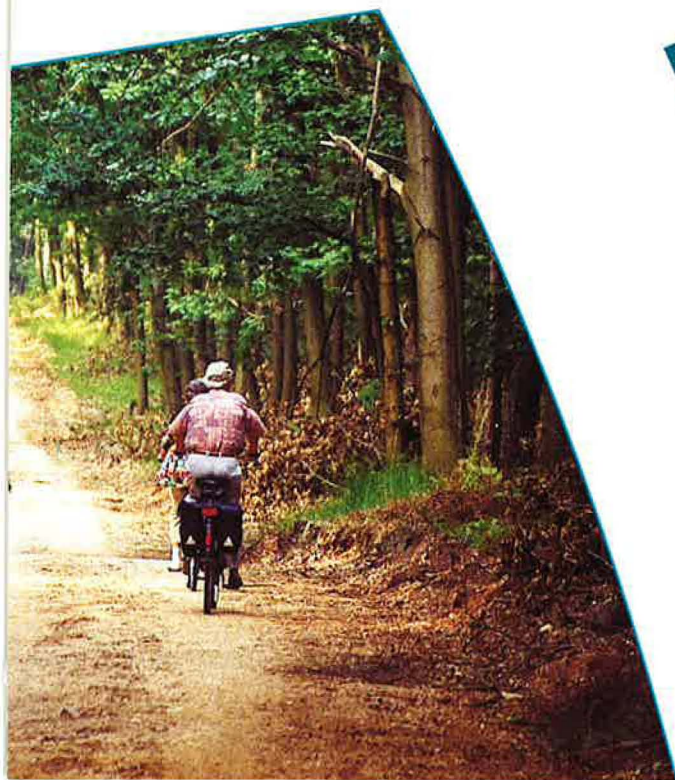
Opname van het POTB
in het Streekplan

Bestemmingsplan
Start van de grondverwerving
Technische planuitwerking

2004-2006

Aanleg van de N280-Oost
N280-Oost open voor het verkeer

2007





COLOFON

Opdrachtgever:

Provincie Limburg
Landschaftsverband Rheinland

Opdrachtnemer:



Uitgave:
Provincie Limburg

Tekst:
Haskoning Ingenieurs- en architectenbureau
Provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten

Foto's:
Provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten
Bureau Natuurbalans (kaft)

Cartografie:
Provincie Limburg, RSG
© Topografische Dienst, Emmen

Grafische Vormgeving:
Publishing & Printing Company

Druk:
Drukkerij Huntjens

*Aan de inhoud van dit blad kunnen
geen rechten worden ontleend. November 2000*



Provincie
Limburg



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg



Via Limburg staat voor het samenwerkingsverband tussen de projectorganisaties van Rijkswaterstaat directie Limburg en de provincie Limburg; samen verantwoordelijk voor de aanleg van Rijksweg 73-Zuid, Rijksweg 74, de N280 (Oost) en de N293 (Oosttangent Roermond).