

STARTNOTITIE

Rijksweg 73-Zuid tracé/mer-studie



Startnotitie

Rijksweg 73-Zuid tracé/mer-studie

STARTNOTITIE VOOR TRACÉ-/MER-PROCEDURE RIJKSWEG 73 ZUID

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
 - 1.1 Algemeen
 - 1.2 Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie
2. AANLEIDING EN DOEL
 - 2.1 Leefbaarheid
 - 2.2 Bereikbaarheid
 - 2.3 Probleemstelling
 - 2.4 Doel
3. STUDIEGEBIED, HUIDIGE SITUATIE EN PLANNEN
 - 3.1 Begrenzing
 - 3.2 Globale beschrijving verkeerssituatie en infrastructuur
 - 3.3 Economische ontwikkeling
 - 3.4 Stedelijke bebouwing
 - 3.5 Natuur en landschap
 - 3.6 Milieu
 - 3.7 Land- en tuinbouw
4. TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN
 - 4.1 Nul-alternatief
 - 4.2 Nul-plus alternatief
 - 4.3 Tracé-alternatief oostelijke Maas-oever
 - 4.4 Tracé-alternatief westelijke Maas-oever
 - 4.5 Andere vervoerswijze alternatief
 - 4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief
5. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN
 - 5.1 Verkeerseffecten
 - 5.2 Bodem en geomorfologie
 - 5.3 Oppervlaktewater en grondwater
 - 5.4 Woonmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid
 - 5.5 Natuur en landschap
 - 5.6 Economische effecten
 - 5.7 Ruimtelijke effecten
6. PROCEDURE
 - 6.1 Besluitvorming
 - 6.2 Reeds genomen en te nemen besluiten

- bijlagen:
- 1 procedure en tijdpad
 - 2 verklarende woordenlijst
 - 3 kaart tracé-alternatieven

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

1.2 Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

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 aanvang te maken met de tracé/mer-studie naar een verbinding tussen de Rijksweg 67 nabij Venlo en de Rijksweg 2 nabij St. Joost. Het betreft hier een studie waarin geïntegreerd de tracé-studie en de milieu-effectrapportage zullen zijn opgenomen.

Op 20 maart 1992 liet de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer weten dat zij de directie Limburg van Rijkswaterstaat opdracht heeft gegeven om alsnog een geïntegreerde tracé/milieueffectenstudie te verrichten naar de mogelijkheden tot het aanleggen van een hoofdverbinding tussen Venlo en St. Joost. Deze betreft een verbinding tussen Venlo (Rijksweg 67 / Rijksweg 73-noord) en St. Joost (Rijksweg 2). Voor deze studie zal de Hoofdingenieur-Directeur van de directie Limburg van Rijkswaterstaat als initiatiefnemer optreden.

Het adres van de initiatiefnemer is:

Rijkswaterstaat directie Limburg
Postbus 25
6200 MA Maastricht

Deze tracé/mer-studie is nodig op grond van een uitspraak van de Europese Commissie inzake de Europese Richtlijn over milieu-effectbeoordeling. Voor een aantal projecten, onder meer rijkswegen van welke de tracébesluiten nog niet zijn vertaald in bestemmingsplannen, is bepaald dat deze alsnog een mer-studie moeten ondergaan. In de Europese richtlijn inzake milieu-effectrapportage wordt de aanleg van autosnelwegen mer-plichtig gesteld. In het Nederlandse Besluit milieu-effectrapportage is deze richtlijn in de Nederlandse wetgeving verwerkt. In het Besluit wordt een tracébesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als mer-plichtig besluit.

Desgevraagd adviseert de Landsadvocaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat voor tracébesluiten die voor de datum van inwerkingtreding van het Besluit milieu-effectrapportage (1 september 1987) zijn genomen maar nog niet in bestemmingsplannen zijn ingepast, alsnog een milieu-effectrapport te doen opstellen. Bij brief van 20 maart 1992 deelt de Minister van Verkeer en Waterstaat de Voorzitter van de Tweede Kamer mede dat zij op basis van het voorgaande heeft besloten voor Rijksweg 73 Zuid - tracégedeelte Venlo-St. Joost - een tracé/mer-procedure te laten starten. Hierdoor komt het tracébesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 1985 met betrekking tot Rijksweg 73 tussen Venlo en St. Joost te vervallen op het moment dat de Minister opnieuw een beslissing zal nemen op basis van de thans geëntameerde tracé/mer-studie; tot dat moment wordt het besluit van 16

juli 1985 bevroren.

Voor de te volgen tracé/mer-procedure is de startnotitie de eerste stap. Naar aanleiding van deze startnotitie kan iedereen bij het bevoegd gezag opmerkingen maken.

Voor de beslissing over de verbinding tussen Venlo en St. Joost is de Minister van Verkeer en Waterstaat het bevoegde gezag. Schriftelijke reacties naar aanleiding van deze startnotitie kunnen binnen de in de bekendmaking van de ter visie legging van deze startnotitie aangegeven termijn onder vermelding van "MER/A73 Zuid" gezonden worden aan de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat. Deze is aangewezen om in deze fase van de procedure als intermediair voor de minister op te treden. Het adres luidt:

de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Om een ieder daartoe inzicht te verschaffen worden er informatiebijeenkomsten gehouden. Plaats en tijdstip worden aangegeven in de bovenbedoelde bekendmaking. De schriftelijke opmerkingen en aanwijzingen, voor zover relevant, worden verwerkt in de door de minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen richtlijnen ten behoeve van de op te stellen studie.

1.2 Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie

Het beleid in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer kent een groot gewicht toe aan de leefbaarheid en het verzekeren van de bereikbaarheid in Nederland. De aandacht voor de leefbaarheid betekent dat zaken als natuur, milieu en verkeersveiligheid van groot gewicht zijn. De bereikbaarheid houdt in dat de bereikbaarheid voor de belangrijke economische en bestuurlijke centra moet worden gewaarborgd.

Deze beleidsrichting wordt voor de verbinding Venlo-St. Joost uitgewerkt in een tracé/mer-studie. De resultaten van de studie worden vastgelegd in de projectnota/MER. Deze nota wordt breed opgezet, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als ook het studiegebied.

In deze studie is geen verband gelegd met de Rijksweg 74 omdat de functies van de Rijkswegen 73-Zuid en 74 divers zijn. De Rijksweg 73-Zuid is een verbinding van regionaal en nationaal belang, waarop bovendien een aantal landsgrensoverschrijdende verbindingen aansluit (zie kaart A). Rijksweg 74 is als achterlandverbinding aangegeven. Het koppelen van beide procedures zou, met name vanwege het overleg met de Duitse overheid en het verschil in procedures, leiden tot een onnodig gecompliceerde en langdurige procedure. Daarom worden de besluitvormingsprocedures voor Rijksweg 73-Zuid en 74 niet gekoppeld. In de studie voor Rijksweg 73-Zuid zal in de verkeerskundige gevoeligheids-

analyses rekening worden gehouden met de mogelijke aanleg van Rijksweg 74. De procedure van de Rijksweg 73-Zuid gaat in de tijd vooraf aan de Rijksweg 74 omdat de procedure voor de Rijksweg 73-Zuid reeds in de jaren zeventig in gang was gezet en in 1985 tot een tracébesluit heeft geleid. Deze procedure wordt thans aangevuld met een mer.

In de gehele procedure vormt de startnotitie het beginpunt. De startnotitie is een schriftelijke mededeling van de initiatiefnemer (de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat directie Limburg) aan het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat) dat hij voornemens is een verzoek tot tracévaststelling in te dienen. Deze mededeling is een openbaar stuk. Nadat het verzoek bij de minister is binnen gekomen wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden om schriftelijk te reageren op de mededeling.

Op grond van de startnotitie, de reacties hierop, de adviezen van de wettelijke adviseurs en het advies voor de richtlijnen, uitgebracht door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage stelt de minister richtlijnen vast waaraan de tracé/mer-studie moet voldoen.

De projectnota/MER, die de resultaten van de studie weergeeft, bevat de gegevens voor het afwegingsproces. In de studie worden de problemen in het studiegebied geïnventariseerd en geanalyseerd. Daar komt een antwoord op de vraag of de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied moet worden opgelost door aanpassing of uitbreiding van de infrastructuur. Daarbij worden naast de tracé-alternatieven ook betrokken: een nul-alternatief (handhaven huidige situatie), een verbeterings-alternatief, een alternatief waarin de mogelijkheden van het openbaar vervoer worden onderzocht en een meest milieuvriendelijk alternatief. De mobiliteitseffecten op boven-lokale schaal van de varianten worden aangegeven.

In de nota wordt een groot aantal aspecten behandeld. Zo wordt het volume van het toekomstige verkeer en vervoer geraamd op basis van een prognose van de vervoersvraag en de verwerkingscapaciteit van de vervoersnetten. Bij de beschrijving van voor- en nadelen van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur zal worden gelet op de behoefte aan en effecten op de capaciteit en kwaliteit van alle vervoersnetten in het studiegebied. Tevens wordt gelet op de gevolgen voor de verkeersveiligheid, op de financieel-economische effecten, op de effecten voor sociaal-economische, culturele en ruimtelijke ontwikkeling in het stedelijk danwel het landelijk gebied, op de effecten voor het leef- en woonmilieu, het toerisme en de recreatie, de land- en tuinbouw, het landschap, (cultuur-)historisch waardevolle bebouwing, archeologische en historisch-geografische waarden en het natuurlijk milieu.

Tijdens de studie worden lokale en regionale overheden geconsulteerd. Na het gereedkomen van de projectnota zendt de Minister van Verkeer en Waterstaat de nota om een reactie aan het Overlegorgaan Verkeers-

infrastructuur⁽¹⁾, die de nota ter inzage legt op ondermeer de gemeentehuizen van de betreffende gemeenten. In die periode kan iedereen inspreken en kunnen ook de wettelijke adviseurs⁽²⁾ advies aan de minister uitbrengen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zendt de nota ter informatie naar de voorzitter van beide Kamers der Staten-generaal met het verzoek deze op de griffie ter inzage te leggen voor de leden.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur komt na een bespreking van mogelijkheden, bezwaren, wensen en suggesties tot een terugmelding van de maatschappelijke gevoelens zoals die binnen het orgaan leven en zendt deze, tezamen met een overzicht van de ingekomen reacties, naar de minister van Verkeer en Waterstaat. De Commissie voor de milieueffectrapportage verricht de inhoudelijke toetsing van het milieu-effectrapport aan de richtlijnen en geeft een oordeel of het MER voldoende is. De minister van Verkeer en Waterstaat neemt vervolgens een beslissing. Aan de beide Kamers der Staten-Generaal en degenen die een reactie hebben ingezonden wordt deze beslissing onder toezending van de stukken medegedeeld.

¹ Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is een van de recent gevormde overlegorganen die de minister van Verkeer en Waterstaat van dienst zijn. Het orgaan beschikt over een secretariaat, dat de werkzaamheden rond de inspraak verzorgt.

² de wettelijke adviseurs zijn de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne in de provincie Limburg en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Limburg.

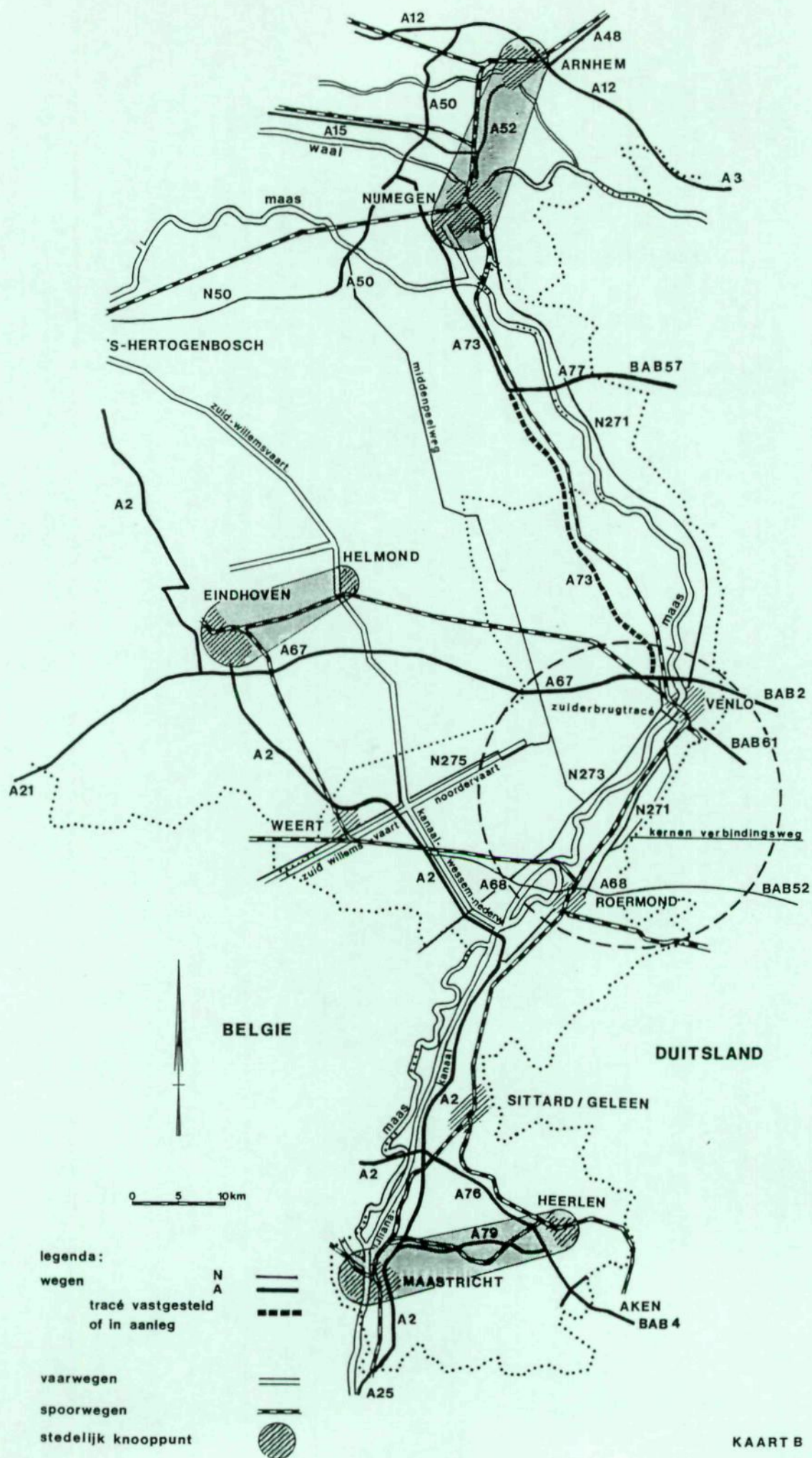
2. AANLEIDING EN DOEL

2.1 Leefbaarheid

2.2 Bereikbaarheid

2.3 Probleemstelling

2.4 Doel



2. AANLEIDING EN DOEL

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is opgenomen dat, uitgaande van een grofmazige structuur, het hoofdwegennet in Nederland 40 bestuurlijke en economische centra met elkaar moet verbinden. De verbinding tussen de centra Arnhem/Nijmegen en Maastricht/Heerlen bestaat momenteel voor wat betreft het gedeelte Venlo - St. Joost uit een tweetal tweestrooks rijkswegen, een niet geëlektrificeerde enkelspoors treinverbinding en de Maasroute als scheepvaartverbinding. Ten noorden van Venlo is per 1995 de Rijksweg 73-Noord (Boxmeer - Venlo) beschikbaar, ten zuiden van St. Joost de Rijksweg 2. Vanaf Roermond completeert de dubbelspoors geëlektrificeerde spoorverbinding naar Maastricht, Heerlen en Weert de infrastructuur (zie kaart B). De huidige noord-zuid gerichte wegverbindingen lopen door een groot aantal bebouwde kommen. Dit veroorzaakt problemen voor de leefbaarheid in deze kommen en belemmert de bereikbaarheid van de kernen onderling, alsmede van de regio als geheel vanuit en naar de omliggende gebieden. Hierbij speelt een grote rol dat het gebied van Noord- en Midden-Limburg behoort tot de grensregio Rijn-Maas-Noord en de Euregio Maas-Rijn (zie kaart C). Door de euregionalisatie is er een groeiende verkeers- en vervoersbehoefte.

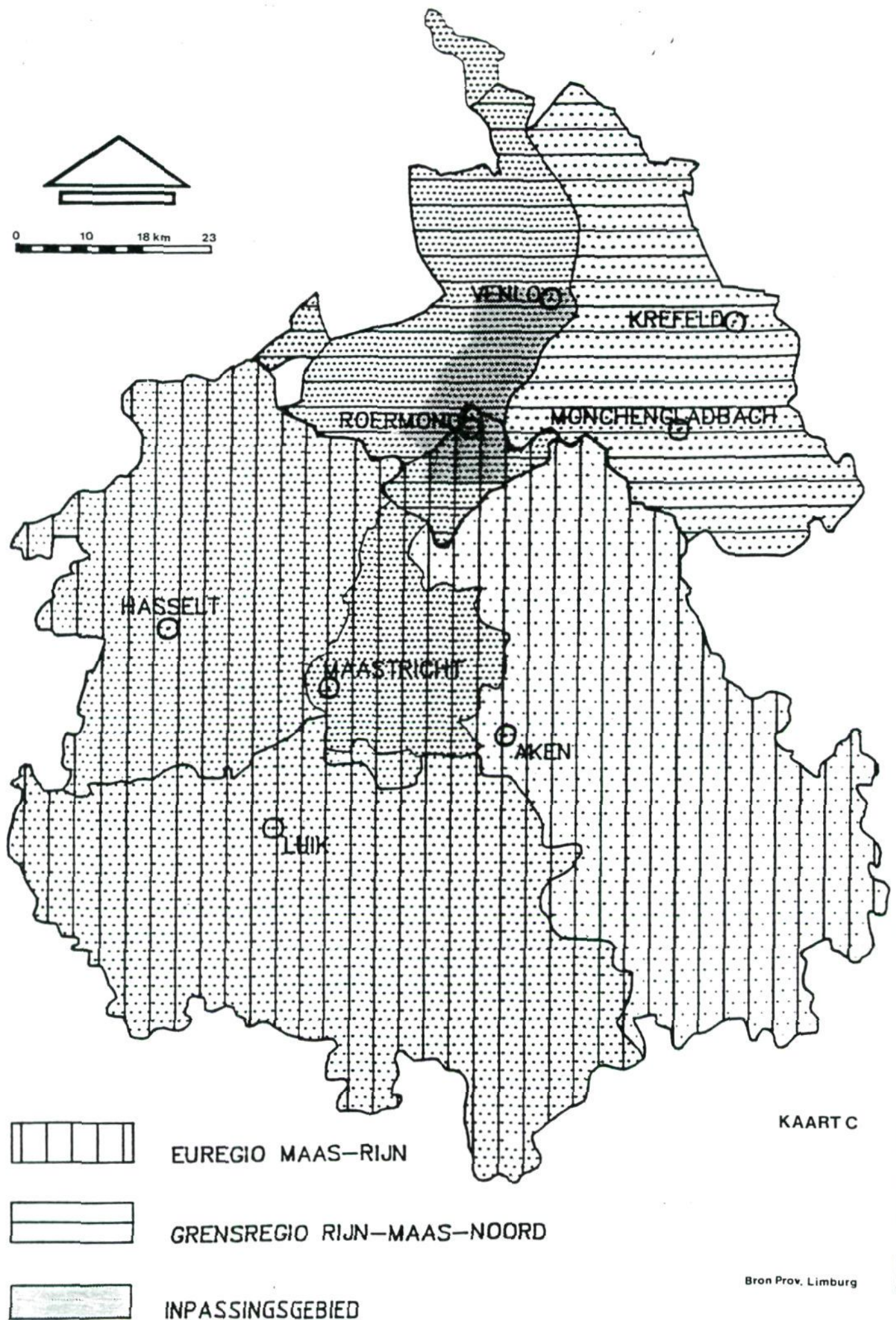
In 1985 is door de minister van Verkeer en Waterstaat een tracé voor de Rijksweg 73 tussen Venlo en St. Joost vastgesteld. Op grond van de Europese richtlijn voor de milieu-effectbeoordeling bleek dat tracébeslissingen een milieu-effectrapportage moeten ondergaan wanneer de uitwerking van deze tracébeslissingen nog niet planologisch vertaald kon worden in bestemmingsplannen. Dit betekent dat voor onder meer Rijksweg 73-zuid de tracé/mer-procedure moet worden doorlopen.

2.1 Leefbaarheid

In het regeerakkoord van het derde kabinet Lubbers wordt gesteld dat bij het rijksbeleid, dus ook bij het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, het primaat ligt bij een duurzame samenleving. Het beleid ten aanzien van natuur en milieu is tussen de rijksnota's onderling afgestemd. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het streven naar duurzaamheid uitgewerkt in de luiken 'Geleiding en beperking van de mobiliteit' en 'Leefbaarheid'.

In het luik 'Geleiding en beperking van de mobiliteit' wordt het beleid geschetst dat de groei van personen- en goederenverkeer moet beperken. Uit landelijke modelberekeningen kan worden afgeleid dat de automobilititeit vanaf het jaar 1986 tot het planjaar 2010 bij ongewijzigd beleid met 70 % zal groeien. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is evenwel erop gericht om de verwachte groei (landelijk) te beperken tot 35 %. Deze landelijke taakstelling is regionaal gedifferentieerd; voor het studiegebied wordt een groei van maximaal 39 %

Euregio's rondom Inpassingsgebied



toegelaten.

Elementen ter uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid zijn:

- het aanpassen van de ruimtelijke inrichting op een zodanige wijze dat de behoefte aan mobiliteit afneemt;
- het hanteren van parkeernormen in vervoerregio-verband;
- het hanteren van prijsmaatregelen ter regulering van mobiliteit;
- het stimuleren van milieuvriendelijke alternatieve vervoerswijzen.

In het luik 'Leefbaarheid' zijn diverse aspecten van het beleid ten aanzien van milieu en verkeersveiligheid geformuleerd.

De doelstelling voor de beperking van de uitstoot van **verzurende stoffen** door het autoverkeer houdt in dat deze uitstoot in 2010 75% lager moet zijn dan in 1986. In 1995 moet een reductie van 20% bereikt zijn. Ter voorkoming van het **broeikaseffect** moet de uitstoot van CO₂, vergeleken met 1986 in 2010 met 10% zijn teruggedrongen. Door onder andere de nabijheid van het Ruhr-gebied zijn in Noord- en Midden-Limburg de concentraties van diverse verontreinigingen in de lucht vrij hoog.

Ten aanzien van **geluidhinder** wordt gesteld dat het totale oppervlak dat bloot gesteld wordt aan een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A), als gevolg van lawaai door interlokaal verkeer vergeleken met 1986 niet zal toenemen. Het aantal woningen met een geluidbelasting (aan de gevel) van meer dan 55 dB(A) als gevolg van verkeer is in 1995 5% en in 2010 50% lager dan in 1986. Een globale schatting geeft in de huidige situatie een geluidsbelasting op de gevel in de bebouwde kommen van meer dan 60 à 65 dB(A).

Ten aanzien van de **terugdringing van de verkeersonveiligheid** is de doelstelling in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer dat het aantal verkeersdoden in 1995 15% lager en in 2010 50% lager moet zijn dan in 1986. Het aantal gewonden moet in 1995 10% lager en in 2010 40% lager zijn dan in 1986.

De huidige verbindingen op de oost- en de west-oever van de Maas zijn zogenaamde 80 km-wegen die ten opzichte van autosnelwegen als onveilig bekend staan. In tabel 2.1 is aangegeven hoeveel ongevallen zich voordeden in de jaren 1986 en 1990.

Tabel 2.1. Ongevallen op de bestaande verbindingen N273 en N271 die momenteel als vervangende hoofdverbinding in de noord-zuid relatie binnen het inpassingsgebied fungeren.
(ong = totaal aantal ongevallen;
d = dodelijke slachtoffers;
lts = letselslachtoffers)

weg	1986			1990		
	ong	d	lts	ong	d	lts
N 271 (oost, 26 km)	315	4	70	265	1	76
N 273 (west, 33 km)	279	5	46	343	6	74
totaal (59 km)	594	9	116	608	7	150

Deze ongevallen komen gespreid over de totale lengte van de beide oude rijkswegen voor.

Op de N 271 is het aantal dodelijke slachtoffers afgenomen, doch het aantal letselslachtoffers is toegenomen. Op de N 273 is zowel het aantal dodelijke als het aantal letselslachtoffers toegenomen. De beide wegen fungeren als belangrijke verbinding voor het vrachtverkeer op de noord-zuid-route, getuige de waargenomen percentages vrachtwagens van 16 - 25 %. Bovendien telt het vrachtverkeer een groot aantal zware combinaties (gelede voertuigen).

Deze wegen zijn opengesteld voor alle categorieën motorverkeer, waarbij het fietsverkeer over vrijliggende fietspaden wordt geleid. Door het snelheidsverschil tussen landbouwverkeer, vrachtverkeer en personenauto's wordt er steeds meer ingehaald bij steeds minder voorhanden zijnde inhaal mogelijkheden. Het risico van inhaalongevallen is daardoor groot. Door de toename van het verkeer zal ook de oversteekbaarheid van deze wegen afnemen en zal het aantal ongevallen als gevolg daarvan toenemen. Uiteraard spelen deze effecten ook op wegen van het onderliggende wegennet, die een toevoerende en een vervangende functie hebben. In de projectstudie zal een en ander nader onderzocht en in beeld worden gebracht.

Voor **versnippering van natuur en landschap** is in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer als doelstelling geformuleerd dat op de langere termijn de versnippering moet zijn teruggedrongen. Dit betekent het zo mogelijk beperken van nieuwe grootschalige infrastructurele ingrepen, zodat er terughoudend wordt omgesprongen met aanleg van nieuwe infrastructuur en dat nieuwe infrastructuur optimaal landschappelijk moet worden ingepast. Voor het tegengaan van de versnipperende werking van bestaande infrastructuur bepleit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer 'mitigerende (verzachtende) maatregelen'. Bij

de nu bestaande infrastructuur is het slechts in beperkte mate mogelijk om deze mitigerende maatregelen te realiseren.

Niet in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen maar toch van groot belang is de **sociale barrièrewerking** van de bestaande rijkswegen N 271 en N 273. Deze wegen doorsnijden een aantal bebouwde kommen, met als gevolg dat door het drukke verkeer de oversteekbaarheid gering is. Dit heeft vergaande gevolgen voor de sociale leefbaarheid in deze kernen en het streven steden en dorpen gedifferentieerd specifieke ontwikkelings- en verzorgingstaken te geven.

2.2 Bereikbaarheid

Zoals in de aanhef van hoofdstuk 2 is geschetst, is het rijksbeleid (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer) gericht op het streven om de 40 bestuurlijke en economische centra van Nederland met elkaar te verbinden op het niveau van hoofdverbindingen. Dit betekent dat er tussen Arnhem/Nijmegen, Venlo en Maastricht/Heerlen een verbinding zou moeten zijn waarop een congestiekans van maximaal 5% wordt

Tabel 2.2. Intensiteiten en congestiekans op het wegennet in Midden Limburg.

weg	wegvakomschrijving	intensiteit	capaciteit	congestie
		1990	abs.	norm
A2	Maasbracht - Wessem	47.400	60.600	2%
N271	St.Joost - Linne	21.400	21.100	5%
N271	Roermond - Swalmen	19.300	16.600	vri
N271	Tegelen - Venlo	23.100	21.300	5%
KVW*	Tegelen - Belfeld	8.300	24.700	5%
N273	A2 - Grathem	16.200	17.500	5%
N273	A68 - Hornerheide	15.300	15.800	vri
N273	Haalen - Neer	13.950	17.800	5%
N273	Middenpeelweg-Baarlo	11.200	16.900	5%
A67	Zaarderheike - Velden	40.350	44.400	2%

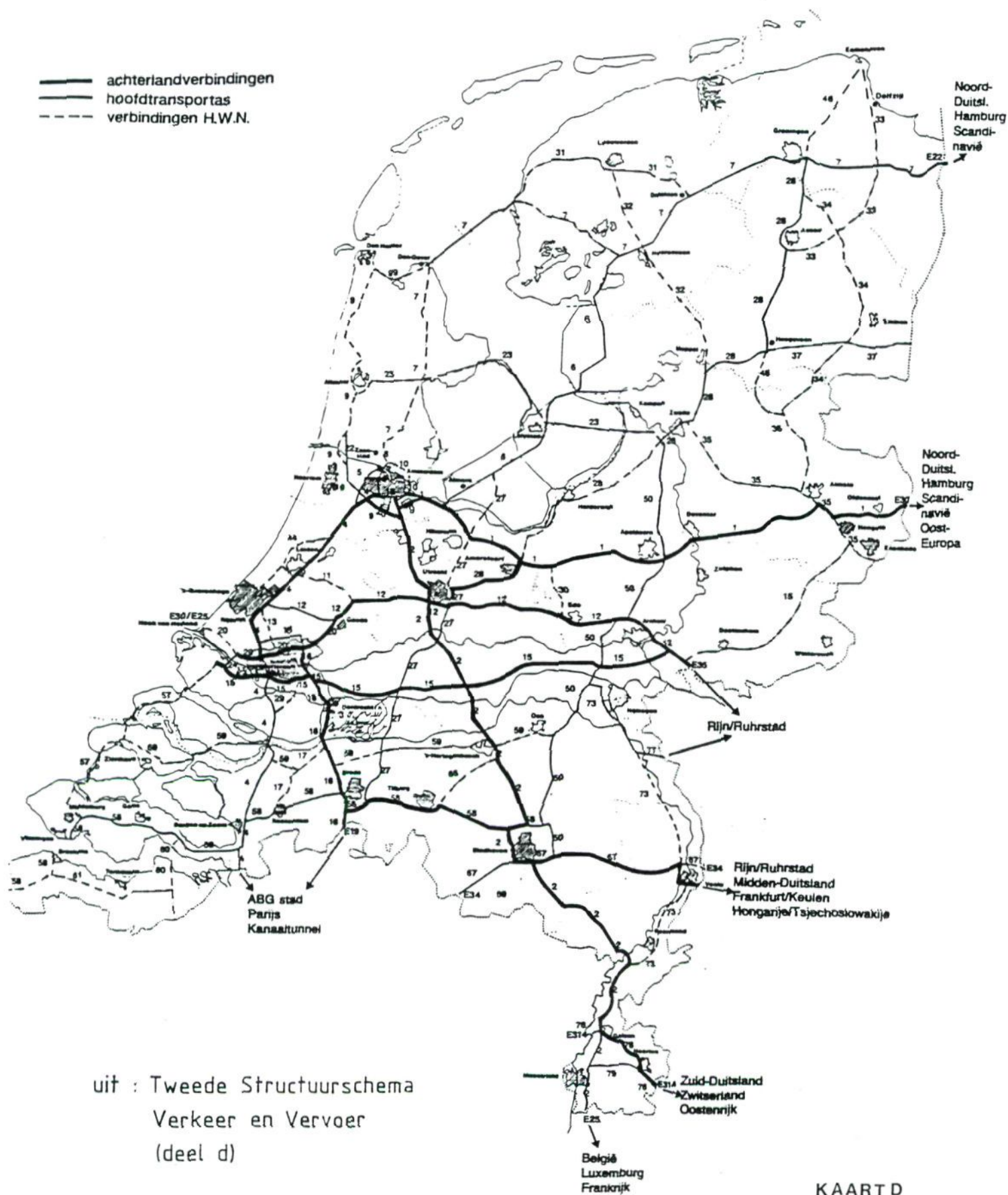
Noot: In tabel 2.2. is in de kolom capaciteit aangegeven hoe groot de capaciteit van het betrokken wegvak is en op basis van welke norm deze capaciteit is berekend; "2%" en "5%" betekent een congestiekans van respectievelijk 2 en 5%.

"Vri" betekent dat de verkeersregeling op de kruispunten maatgevend is voor de capaciteit en derhalve niet het betreffende wegvak.

* KVW is de kernenverbindingsweg tussen Reuver-zuid en Tegelen.

HOOFDWEGENNET

- achterlandverbindingen
- hoofdtransportas
- - - verbindingen H.W.N.



uit : Tweede Structuurschema
Verkeer en Vervoer
(deel d)

KAART D

toegelaten. In het gebied tussen Venlo (rijksweg 67) en St. Joost (rijksweg 2) voldoen de bestaande oude rijkswegen niet aan het kwaliteitsniveau dat behoort bij de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer aangegeven hoofdverbinding (zie kaart D). De N 271 en N 273 kunnen dan ook slechts als vervangende hoofdverbindingen worden beschouwd.

Op basis van de in 1990 waargenomen omvang en samenstelling van het verkeer is de kans op congestie op de wegen in Midden-Limburg berekend. Het resultaat is weergegeven in tabel 2.2.

Indien voor de "oude rijkswegen" in het gebied, de N 271 en N 273, de toelaatbare kans op congestie op 5% wordt gesteld, blijkt de capaciteit van deze wegen grotendeels reeds benut en in sommige gevallen reeds overschreden. Hierdoor staat de bereikbaarheid van het gebied onder grote druk.

Rekening houdend met de effecten van het aangescherpte beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer mag voor de provincie Limburg een groei van de automobilititeit tussen 1986 en 2010 van 39% worden verwacht. Gezien de gemiddeld waargenomen groei tussen 1986 en 1990 op het Midden-Limburgse wegennet (22%) kan aangenomen worden dat de geprognoseerde groei (tot 2010) nog voor 1995 wordt bereikt. Daarbij komt nog de verwachte toename van het verkeer ten gevolge van de openstelling van Rijksweg 73-Noord (Boxmeer - Zaarderheiken) en het Zuiderbrugtracé in 1995.

De in het Structuurschema nagestreefde bereikbaarheidscriteria worden in Midden-Limburg op grond van deze verwachtingen in 1995 niet meer gehaald. Dit heeft negatieve consequenties voor de leefbaarheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van Noord- en Midden-Limburg.

2.3 Probleemstelling

Vanuit bovengeschetste ontwikkelingen gezien is het probleem:

2.3.1 Leefbaarheid

- In de huidige situatie lopen enkelbaans rijkswegen aan weerszijden van de rivier de Maas door de bebouwde kommen van Tegelen, Reuver, Swalmen, Roermond, Baarlo, Neer en Haelen. Deze wegen oefenen door de overbelasting in de huidige situatie reeds een zeer negatieve invloed uit op de leefbaarheid in genoemde kernen, waarbij de geluid- en stankhinder, de barrièrewerking en de verkeersonveiligheid de grote ongunstige factoren zijn. T.a.v. Tegelen en Reuver geldt de hier bedoelde negatieve invloed zolang de Kernverbindingsweg de functie als vervanging voor rijksweg N 271 niet kan vervullen door het ontbreken

van een adequate voortzetting in Tegelen.

2.3.2 Bereikbaarheid

Ten aanzien van de bereikbaarheid zijn drie aspecten te onderscheiden:

- Binnen het studiegebied staat ten gevolge van de overbelasting van het huidige wegennet de onderlinge bereikbaarheid van de kernen onder druk. Door de voorziene ontwikkeling van het verkeer zal de bereikbaarheid in de nabije toekomst een probleem worden. Regionaal gezien missen de huidige enkelbaans rijkswegen het vermogen om de op basis van de aanwezige potenties op het gebied van industrie, transport, toerisme en agribusiness vereiste bereikbaarheid te garanderen. Midden- en Noord-Limburg ontberen een goede verbinding met het bestuurscentrum Maastricht.
- Euregionaal gezien is het huidige stelsel van enkelbaans rijkswegen ongeschikt om de ten gevolge van de euregionalisatie steeds belangrijker wordende verkeers- en vervoersstromen op te vangen; hiervoor is een infrastructurele ruggegraat noodzakelijk.
- Doordat de laatste korte schakel van de Rijksweg 73 ontbreekt, mist de regio en daarmee de provincie Limburg een adequate verbinding met het oosten en noorden van Nederland. Dit is funest voor de economische potenties van Midden- en Noord-Limburg en daarmee van de provincie.

2.4 Doel

Het doel van de activiteit is het oplossen van het probleem van de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van Midden- en Noord-Limburg. Met de activiteit wordt beoogd de leefbaarheid (milieu, natuur, verkeersveiligheid) en de verkeersafwikkeling in de corridor Venlo - St. Joost ten opzichte van de huidige situatie te verbeteren in welke corridor de hoofdkernen Venlo en Roermond zijn gelegen.

Daarnaast geldt het instand houden van de potentiële economische ontwikkelingen van Noord- en Midden-Limburg en daarmee van heel Limburg.

Ter voorbereiding van het besluit over de te kiezen oplossing zal een tracé/mer-studie worden uitgevoerd waarvan het resultaat wordt vastgelegd in de projectnota/MER.

In de tracé/mer-studie wordt de aard en omvang van de in paragraaf 2.3 geschetste problemen inzichtelijk gemaakt om op basis daarvan

reële oplossingsmogelijkheden te presenteren. Hierbij worden de effecten op onder meer het woon- en leefmilieu en de bereikbaarheid aangegeven.

De huidige situatie en de ontwikkelingen in het studiegebied met betrekking tot milieu, natuur, economische en industriële ontwikkelingen, land- en tuinbouw, recreatie en toerisme, dienstverlening, afvalverwerking en bebouwing worden daartoe geïnventariseerd.

Vervolgens zal een aantal alternatieven worden uitgewerkt die een oplossing voor het probleem kunnen bieden. Deze worden getoetst aan de relevante aspecten, zoals die in hoofdstuk 5 worden genoemd. De tracé/mer-studie zal, uitgaande van de door de minister van Verkeer en Waterstaat te geven richtlijnen, de grondslag vormen voor een beslissing door de minister van Verkeer en Waterstaat, op grond van de procedure zoals die in hoofdstuk 6 beschreven wordt.

3. STUDIEGEBIED, HUIDIGE SITUATIE EN PLANNEN

3.1 Begrenzing

**3.2 Globale beschrijving verkeerssituatie en infra-
structuur**

3.3 Economische ontwikkeling

3.4 Stedelijke bebouwing

3.5 Natuur en landschap

3.6 Milieu

3.7 Land- en tuinbouw

3. STUDIEGEBIED, HUIDIGE SITUATIE EN PLANNEN

3.1 Begrenzing

Bij het vaststellen van de begrenzing van het studiegebied is het van belang onderscheid te maken tussen twee benaderingen van het begrip 'begrenzing'. In de eerste plaats is er het zogenaamde 'inpassingsgebied'. Dit is het gebied waarbinnen de mogelijke varianten ingepast moeten worden. Naast het inpassingsgebied is er het 'invloedsgebied'. Dit is het gebied waarin de effecten van de diverse alternatieven merkbaar zijn. De omvang van het invloedsgebied kan bij de diverse effecten verschillen en zal per effect vastgesteld moeten worden.

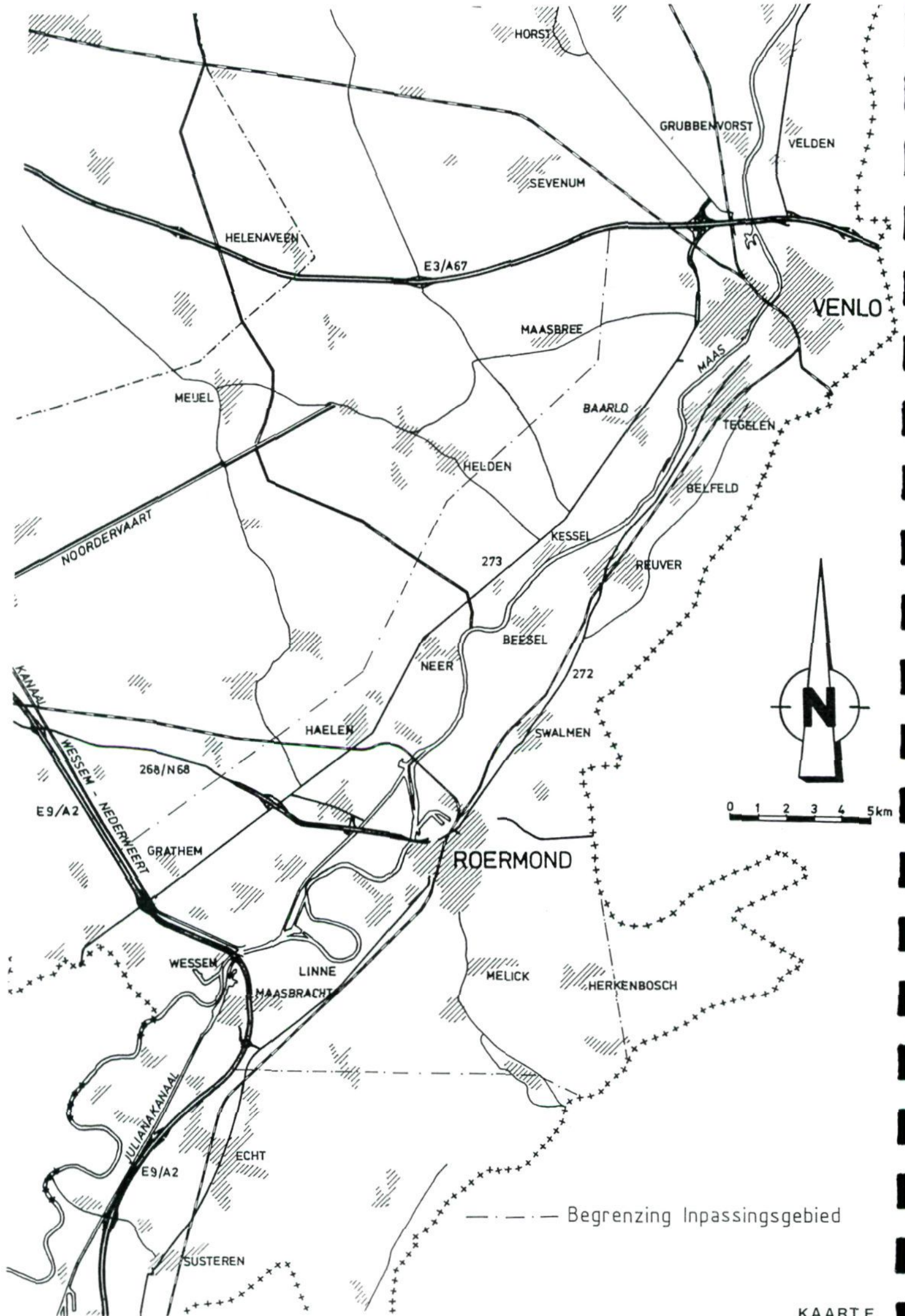
De begrenzing van het inpassingsgebied vloeit voor wat betreft de noord- en de zuidgrens voort uit de opdracht die de minister voor de studie heeft gegeven.

De noordgrens wordt gevormd door de bestaande Rijksweg 67, waarop via het verkeersplein Zaarderheiken ten westen van Venlo het in aanleg zijnde gedeelte Boxmeer - Venlo van de Rijksweg 73 aansluit.

De zuidgrens wordt gevormd door de Rijksweg 2, waarop de eventueel te realiseren nieuwe wegverbinding moet worden aangesloten.

Bij de bepaling van de oost- en de westgrens zijn de volgende uitgangspunten/randvoorwaarden gehanteerd:

- 1 Rijksweg 73-Zuid is de laatste schakel van Rijksweg 73, welke hoofdverbinding de twee stedelijke knoppunten Arnhem/Nijmegen en Maastricht/Heerlen met elkaar verbindt via het verkeersplein Zaarderheiken. Dat verkeersplein is gelegen aan de westzijde van het goederendistributiecentrum Venlo.
- 2 Gestreefd wordt naar een bundeling met de bestaande noord-zuid lopende infrastructuur die zich bevindt in een gebied ter breedte van ongeveer 2½ km. aan weerszijden van de Maas. Deze bundeling is mede gebaseerd op de occupatie van het Maasdal tussen de noord- en de zuidgrens.
- 3 de totale lengte tussen de verkeersknooppunten Zaarderheiken (Rijksweg 67) en St.Joost (Rijksweg 2) dient zo beperkt mogelijk te zijn, waardoor korte rijafstanden en -tijden ontstaan, minder doorsnijding en versnippering van de ruimte plaatsvindt en het milieu minder wordt belast.
- 4 De nieuwe verbinding dient een ontlastende werking te hebben op de bestaande oude rijkswegen N 271 en N273 omdat op deze wegen de problemen van de leefbaarheid en het dichtslibben zich manifesteren.



— · — · — Begrenzing Inpassingsgebied

- 5 De belangrijke centra Venlo en Roermond zijn aan de Maas gelegen.

Op grond van het bovenstaande ligt het voor de hand de nieuwe verbinding te situeren in een corridor langs de Maas. De breedte van de corridor kan voor de studie op ongeveer 5 km. ter weerszijden van de Maas worden bepaald (kaart E).

Voor de oostgrens betekent dit dat de begrenzing samenvalt met de rijksgrens Nederland-Duitsland met dien verstande dat ter hoogte van de Meinweg de hoogspanningsleiding bij Vlodrop en Herkenbosch in zuidelijke richting wordt gevolgd.

Voor de westgrens betekent dit dat deze vanaf het aansluitpunt Heierhoeve op de rijksweg 67 wordt gevormd door de hoogspanningsleiding bij Maasbree en Helden, de Heldense dijk, de oostelijke begrenzing van de bebouwde kommen van Roggel en Heythuysen en de Hunselerdijk tussen Baexem en rijksweg 2.

Gelet op het gestelde in de aanhef zullen de effecten die ook buiten het inpassingsgebied hun invloed hebben worden beschouwd; dit geldt onder meer voor de Rijksweg 2 in zuidelijke richting.

3.2 Globale beschrijving verkeerssituatie en infrastructuur

In hoofdstuk 2 is al beknopt weergegeven hoe de verkeersintensiteit op de bestaande rijkswegen zich de laatste jaren heeft ontwikkeld. Wanneer in 1995 het gedeelte Boxmeer - Venlo van de Rijksweg 73 wordt opengesteld, zal de druk op deze wegen nog meer toenemen dan op grond van de autonome verkeersgroei te verwachten is. Dit zal de overlast in bebouwde kommen en vertragingen op de huidige enkelbaans rijkswegen nog verder doen toenemen.

Het bestaande in noord-zuid richting lopende wegennet tussen Venlo (Rijksweg 67) en St. Joost (Rijksweg 2) aan beide zijden van de Maas bestaat grotendeels uit enkelbaans verbindingen met gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en is uitgevoerd als niet-autoweg. Een uitzondering vormt de Kernerverbindingsweg op de oost-oever tussen Tegelen en Reuver-zuid (de kernerverbindingsweg), die als autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse landbouw-oversteken is uitgevoerd, echter zonder adequate voortzetting in Tegelen. Het wegennet op de oostelijke Maasoever bedient hoofdzakelijk de steden Venlo (logistiek centrum) en Roermond (watersportcentrum) met daartussen de kernen Tegelen, Belfeld, Reuver en Swalmen (80 % van in totaal ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal). Op het wegennet op de westelijke Maas-oever wordt bijzonder veel vrachtverkeer waargenomen (in bijvoorbeeld Neer en bij Hornerheide bijna 25 %).



figuur 3.1 Dagelijks verkeersbeeld op de oude rijkswegen ter weerszijden van de Maas

Knelpunten in het bestaande wegennet op de oost-oever zijn wat betreft de leefbaarheid Tegelen en Swalmen en wat betreft de doorstroming Swalmen, Roermond en het gedeelte Roermond - St. Joost. Op de westelijke oever zijn de knelpunten voor wat betreft de leefbaarheid Baarlo, Neer en Haelen en voor wat betreft de doorstroming de kruising van de N 273 en de provinciale weg Horn - Meyel het aansluitpunt van de Napoleonsweg (N 273) op Rijksweg 2.

De huidige noord-zuid gerichte spoorverbindingen in het gebied bestaan uit de spoorlijn Nijmegen - Venlo - Roermond en de spoorlijn Eindhoven - Weert - Roermond - Maastricht/Heerlen. De eerstgenoemde spoorverbinding is een niet geëlektrificeerde enkelspoors verbinding. Op het traject Nijmegen - Roermond is geen intercity-verbinding (momenteel is ook een sneltreinverbinding niet mogelijk). Hoewel in het beleid voorzien, heeft de bijstelling van het uitvoeringsprogramma "Rail 21" tot gevolg dat de uitvoering van de electrificatie en de baanverdubbeling tussen Roermond en Nijmegen niet voor 2010 is te verwachten. De dubbelspoors lijn Weert - Roermond - Sittard is geëlektrificeerd en kent een intercity-verbinding.

Bij Venlo is in de spoorlijn Eindhoven - Venlo een spooraansluiting gemaakt bij het industrieterrein "Venlo Trade Port".

De huidige busverbindingen in het gebied hebben een overwegend regionaal/stadsgewestelijk karakter en bieden als zodanig een voorziening tussen de steden (Venlo, Roermond en Sittard) en hun aangrenzend (stadsgewestelijk) invloedsgebied. Ondanks deze overwegend regionale/stadsgewestelijke functie bestaan er twee busverbindingen tussen Roermond en Venlo en één tussen Roermond en Sittard. De ene lijn tussen Roermond en Venlo volgt grotendeels de route via de Napoleonsweg (N273). De andere volgt voornamelijk de route via de Rijksweg N271 op de oost-oever. De lijn tussen Roermond en Sittard kent een "slingerroute" in het gebied tussen Roermond, Echt en Sittard. Genoemde buslijnen ondervinden momenteel in toenemende mate hinder op de genoemde rijkswegen. Het kwaliteitsniveau (o.a. snelheid van de verplaatsing, en betrouwbaarheid van de dienstregeling) van het openbaar busvervoer in het gebied wordt hierdoor ernstig bedreigd.

Tussen Venlo en Maasbracht vormt de Maas een goede vaarwegverbinding die beperkt toegankelijk is voor klasse V scheepvaart. Momenteel zijn er plannen om de toegankelijkheid voor klasse V scheepvaart te verbeteren en te verruimen voor twee-baksduwvaart. Havens zijn er te Venlo, Buggenum, Roermond en Maasbracht.

3.3 Economische ontwikkeling

De economische speerpunten in Noord-Limburg worden gevormd door industrie, recreatie en toerisme, agribusiness, en het deels daaruit afgeleide transport. De economische ontwikkeling en vooruitzichten zijn gunstig te noemen. Bij deze economische activiteiten vormt de transport- en vervoersbedrijvigheid enerzijds een belangrijke spil en anderzijds een voorwaardenscheppende factor.

Belangrijk is hierbij dat de regio Venlo-Tegelen in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (-Extra) (Vinex) is aangewezen als goederendistributiecentrum.

Venlo is een belangrijk centrum voor de doorvoer van goederen naar het Ruhr-gebied en Zuid-Duitsland. Deze functie wordt momenteel onder andere vorm gegeven door de ontwikkeling van een aantal bedrijventerreinen dat sterk op de transportbedrijvigheid is gericht.

Venlo is recent door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als goederendistributiecentrum voor een regionale aan- en afvoerfunctie met de mogelijkheid om uit te groeien tot een knooppunt voor continentaal transport.

In Midden-Limburg wordt de grootste bijdrage aan de economie geleverd door industrie en de dienstensector. De sector toerisme en

recreatie heeft goede potenties, zowel regionaal als bovenregionaal. Rondom Roermond maakt de bedrijvigheid een sterke groei door. Deze groei maakt het noodzakelijk dat bij Roermond op korte termijn naast het bestaande terrein Heide Roerstreek nieuwe lokaties voor bedrijfsvestiging moeten worden gevonden.

Binnen het studiegebied vindt electriciteits-productie plaats in de Maas-centrale bij Buggenum en de Claus-centrale bij Maasbracht. De provincie Limburg overweegt momenteel onder meer op de locatie Buggenum om warmte-productie te combineren met afvalverwerking. In dat geval zal Buggenum een grote aanvoer van afval te verwerken krijgen uit oostelijk Noord-Brabant en geheel Limburg.

3.4 Stedelijke bebouwing

In het studiegebied komen twee stedelijke gebieden voor; te weten Venlo/Tegelen en Roermond. Binnen deze stedelijke gebieden zijn stedelijke woningbouwlocaties gepland. Naast Roermond en Venlo is er een aantal kleinere woonkernen. De afgelopen jaren heeft zich in weerwil van het beleid van de provincie Limburg de ontwikkeling voorgedaan dat de groei van het inwonersaantal voornamelijk heeft plaatsgevonden in de kleinere kernen. Hierdoor is een vrij diffuus verplaatsingspatroon ontstaan, vooral gericht op Venlo en Roermond. Voorts ligt er vrij veel verspreide bebouwing in het buitengebied.

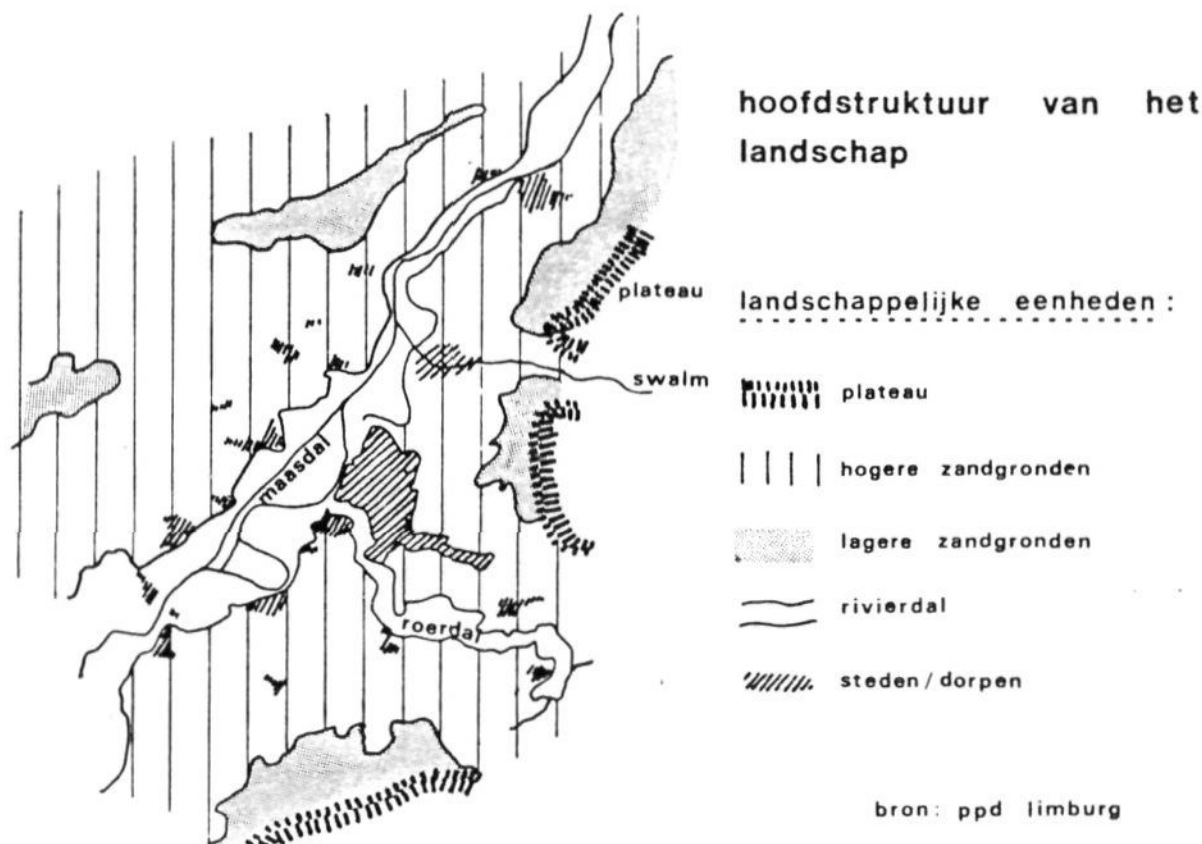
In het studiegebied bevinden zich enkele bedrijfsterreinen. Twee terreinen bij Venlo zijn van belang voor de transportbedrijvigheid. Overige grote bedrijfsterreinen bevinden zich aan de noord-rand van Venlo en ten oosten van Roermond. In de nabijheid van Roermond is behoefte aan een goed geoutilleerd regionale bedrijventerrein, waarvoor momenteel een locatie wordt gezocht.

Kleinere regionale bedrijfsterreinen liggen bij Echt, Hunsel, de Maascentrale bij Buggenum en Helden-Panningen; bij Belfeld is een nieuw terrein in ontwikkeling (Geloërveld). Voorts is een terrein voorzien bij Tegelen (Trappistenveld).

Het studiegebied kent drie bijzondere terreinen te weten de Clauscentrale bij Maasbracht, de Maascentrale bij Buggenum en de Natronchemie bij Linne.

3.5 Natuur en landschap

Het studiegebied omvat een deel van het Maasdal en de daaromheen gelegen gebieden. Als gevolg van regelmatige veranderingen van de ligging van de Maas in het verre verleden is een patroon van terrassen en dalen ontstaan.



figuur 3.1 landschappelijke structuur van het studiegebied

In de Maasvallei bevinden zich op het laagterras rivierkleigronden en stuifduinen. Ten oosten van de Maas treft men in het Maasdal deze gronden aan. In het oosten wordt het Maasdal begrensd door beboste steilranden van het plateaugebied (Duitsland).

Ten westen van de Maas liggen als representant van het Midden-terras de hogere en lagere zandgronden alsmede het Peelgebied.

De afwatering in het studiegebied is gericht op de Maas. Diverse riviertjes en beken zoals de Roer, de Swalm en de Neerbeek doorsnijden de hogere gronden en monden uit in de Maas.

In het inpassingsgebied zijn een aantal belangrijke natuurgebieden gelegen, waaronder de Holzmühle, het Swalmdal, het Roerdal, de Meinweg, het Leudal en de Peelrestanten Groote Moost en De Zoom. Belangrijke leef- en fourageergebieden voor dassen en andere fauna bevinden zich ten oosten van Roermond, rond Swalmen en in de bossen bij Kessel.

In de regeringsbeslissing over het Natuurbeleidsplan is voor Nederland de "ecologische hoofdstructuur" vastgesteld. In deze structuur zijn te onderkennen: kerngebieden met bestaande belangrijke natuurwaarden, natuurontwikkelingsgebieden met goede mogelijkheden voor ontwikkeling van de natuur en verbindingzones, die de ontbrekende schakels in het netwerk moeten opvullen. In het studiegebied vormt het Maasdal zowel een kern- als een natuurontwikkelingsge-

bied. Enkele van de hierboven al genoemde terreinen vormen kerngebieden. Op bijlage 2 (kaart) zijn de kerngebieden en de natuurontwikkelingsgebieden die in het studiegebied liggen, aangegeven.

In het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud heeft de Meinweg de status Grote Eenheid Natuur en Nationaal Park gekregen. Het gebied tussen de Meinweg en de bebouwde kom van Roermond is in dit structuurschema aangeduid als Grote Landschaps-eenheid. De Aalsbeek bij Tegelen, de Neerbeek, De Everlosche Beek en de Tungalroische beek zijn benoemd als "biologisch of geomorfologisch waardevolle beken". Dit predikaat geldt ook voor de Roer en de Swalm, die tevens de kwalificatie van "meest waardevolle beekdalen" hebben. In de ontwerp Planologische Kernbeslissing voor het Structuurschema Groene Ruimte heeft het gebied ten oosten van Roermond de kwalificatie "waardevol cultuurlandschap" gekregen.

Bij Roermond wordt het landschap sterk gedomineerd door de Maasplassen die zijn ontstaan door de grindwinning.

Langs Maas en Roer zijn veel cultuur-monumenten aanwezig. Verspreid in het gebied bevinden zich diverse archeologische vindplaatsen.

3.6 Milieu

Het milieu in het studiegebied staat onder druk. Het gebied behoort tot de meest verzuurde regio's in Nederland. Deels is de zure neerslag afkomstig van industriegebieden in de omgeving van het studiegebied. De zuur-uitworp in het studiegebied zelf is vooral afkomstig van de landbouw.

De bestaande rijkswegen en andere wegen, waarop zich grote verkeersstromen bewegen, leggen een grote druk op het woon- en leefmilieu in het studiegebied. De woningen langs deze wegen ondervinden grote last van geluidhinder. Op veel plaatsen worden de in de Wet Geluidhinder gestelde normen overschreden. Ook luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer op deze wegen wordt als hinderlijk ervaren.

De drukke wegen die kernen doorsnijden vormen binnen deze kernen een onaanvaardbare sociale en fysieke barrière.

Naast de verstoring door wegverkeer hebben de inwoners van het studiegebied overlast van het lawaai van vliegtuigen van de in Duitsland en België gelegen militaire vliegvelden.

Het studiegebied behoort tot de matig tot sterk verdroogde regio's in Nederland. Oorzaken van deze verdroging zijn cultuurtechnische werken, waterwinning (ten behoeve van drink- en industriewater-

voorziening en beregening) en ontgrondingen (grindwinning bij Roermond, bruinkoolwinning Duitsland).

Ten behoeve van de drinkwaterwinning zijn in de provincie Limburg een aantal zones aangewezen, waar ter bescherming van de grondwaterkwaliteit beperkingen ten aanzien van het grondgebruik gelden (grondwaterbeschermingsgebieden). Ook in het studiegebied liggen enkele van deze grondwaterbeschermingsgebieden, te weten: Tegelen, Helden, Reuver, Panheel, Beegden en Groote Heide bij Venlo.

In deze gebieden is het verboden wegen, parkeergelegenheden en terreinen voor gemotoriseerd verkeer, waterwegen of spoorwegen aan te leggen of te hebben. Van dit verbod kan het college van Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen onder bepaalde voorwaarden.

De Roerdalslenk is aangegeven als boringsvrije zone, wat betekent dat alle boringen dieper dan dertig meter behoudens ontheffing in dit gebied verboden zijn.

3.7 Land- en tuinbouw

Voor de landbouw is ten eerste de primaire produktieomstandigheid, te weten de bodemgeschiktheid, van belang. Dit produktievermogen staat onder negatieve invloed van onder andere de vergiftiging van de grond. Daarnaast zijn de secundaire produktie-omstandigheden, zoals de schaal van het gebied en het verkavelingspatroon van belang.

De bodemgeschiktheid legt in het gebied beperkingen op aan het gebruik voor akker- en weidebouw. De kavelgrootte varieert, maar overschrijdt zelden de 25 ha.

In Noord-Limburg is de tuinbouw de kansrijke sector; in Midden-Limburg is de veehouderij de sterkste sector. Akkerbouw is in het gehele gebied, vanwege de kleine bedrijfsomvang een minder kansrijke sector.

Ter verbetering van de secundaire produktie-omstandigheden worden er in het studiegebied diverse landinrichtingsprojecten uitgevoerd. In voorbereiding is de ruilverkaveling Land van Thorn. In uitvoering zijn de ruilverkavelingen Everlose Beek, Beesel-Swalmen en Roerstreek. Afgerond zijn de ruilverkavelingen Dubbroek, Kessel en Weert-Stramproy. Reeds langere tijd geleden zijn de ruilverkavelingen Echt en Neer afgerond.

4. TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN

- 4.1 Nul-alternatief**
- 4.2 Nul-plus alternatief**
- 4.3 Tracé-alternatief oostelijke Maas-oever**
- 4.4 Tracé-alternatief westelijke Maas-oever**
- 4.5 Andere vervoerswijze alternatief**
- 4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief**

In dit hoofdstuk worden de alternatieven gepresenteerd die een oplossing voor de geschetste problematiek zouden kunnen bieden. De alternatieven omvatten zowel alternatieven voor auto(snel)wegtracé's (zie bijlage 2), het nul-alternatief, alternatieven waarbij de huidige infrastructuur verbeterd wordt en een alternatief waarbij de andere vervoerswijzen dan het autoverkeer (openbaar vervoer) worden beschouwd. Tevens zal een alternatief worden beschreven dat de minste schade aan natuur en milieu veroorzaakt (meest milieuvriendelijk alternatief).

In dit hoofdstuk wordt voor wat betreft de nieuwe tracé-alternatieven uitgegaan van de twee alternatieven, uit te voeren als autosnelweg of autoweg, die uiteindelijk in 1985 bij de afweging tot de besluitvorming betrokken waren. Deze alternatieven waren; het tracé op de oost-oever (de zogenaamde D4c variant) en Trace 1 (Napoleonsweg)/Lateraalkanaal-tracé op de west-oever.

De tracé's worden op schaal 1:10.000 nader uitgewerkt, zowel in horizontale als verticale zin, waarbij de aangegeven assen naar weerszijden binnen een bandbreedte van in principe 200 meter kunnen verschuiven, indien aspecten in hun onderlinge relatie onevenredig in het geding komen.

4.1 Nul-alternatief

Bij het nul-alternatief zullen geen maatregelen worden getroffen om de problemen zoals omschreven in de probleemstelling op te lossen of te verminderen. Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie met dien verstande dat alle op dit moment procedureel vastgelegde of in uitvoering zijnde werken op het gebied van weginfrastructuur, scheepvaart of openbaar vervoer zullen zijn afgerond. Hierbij wordt ook het reeds in gang gezette beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer ten aanzien van geleiding en beperking van de mobiliteit betrokken. Ook wordt hierbij Rail 21 betrokken, voor zover relevant en in uitvoeringsprogramma's opgenomen. Het nul-alternatief zal als zelfstandig alternatief worden beschouwd en geldt tevens als referentiekader voor de andere alternatieven.

4.2 Nulplus-alternatief

Een nulplus-alternatief gaat uit van de bestaande situatie waarbij, naast de reeds in uitvoering zijnde en de procedureel vastgelegde werken, extra verbeteringen worden aangebracht aan de bestaande weginfrastructuur om de grootste pijnpunten in de verbindingen op te heffen. Deze verbeteringen zullen vooral gericht zijn op de bestaande

en de te verwachten knelpunten. Hierbij wordt ook het reeds in gang gezette beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer betrokken.

Concreet moet hierbij gedacht worden aan optimaliseringsmaatregelen met ruimtelijke consequenties, zoals de aanleg van parallelwegen, aanpassing van kruispunten alsmede eventuele omleggingen van oude rijkswegen bij Baarlo, Neer, Haelen op de west-oever en Swalmen, alsmede de voltooiing van de Kernerverbindingsweg bij Tegelen en een nieuwe verbinding tussen de Roermondse St. Wiro-singel en Rijksweg N 271 op de oost-oever.

In het onderzoek wordt nagegaan in hoeverre aanvullende maatregelen effect sorteren en of een autoweg-uitvoering daarbij een reëel alternatief vormt. In een autoweg-uitvoering worden de aansluitingen met het onderliggende wegennet gerealiseerd door middel van gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde kruispunten. De verbinding heeft in dit geval twee rijstroken.

4.3 Tracé-alternatief oostelijke Maasoever

Het tracé-alternatief "oost" is gelegen op de oostelijke Maasoever, conform het tracébesluit van 16 juli 1985, het zogenaamde D4c-tracé.

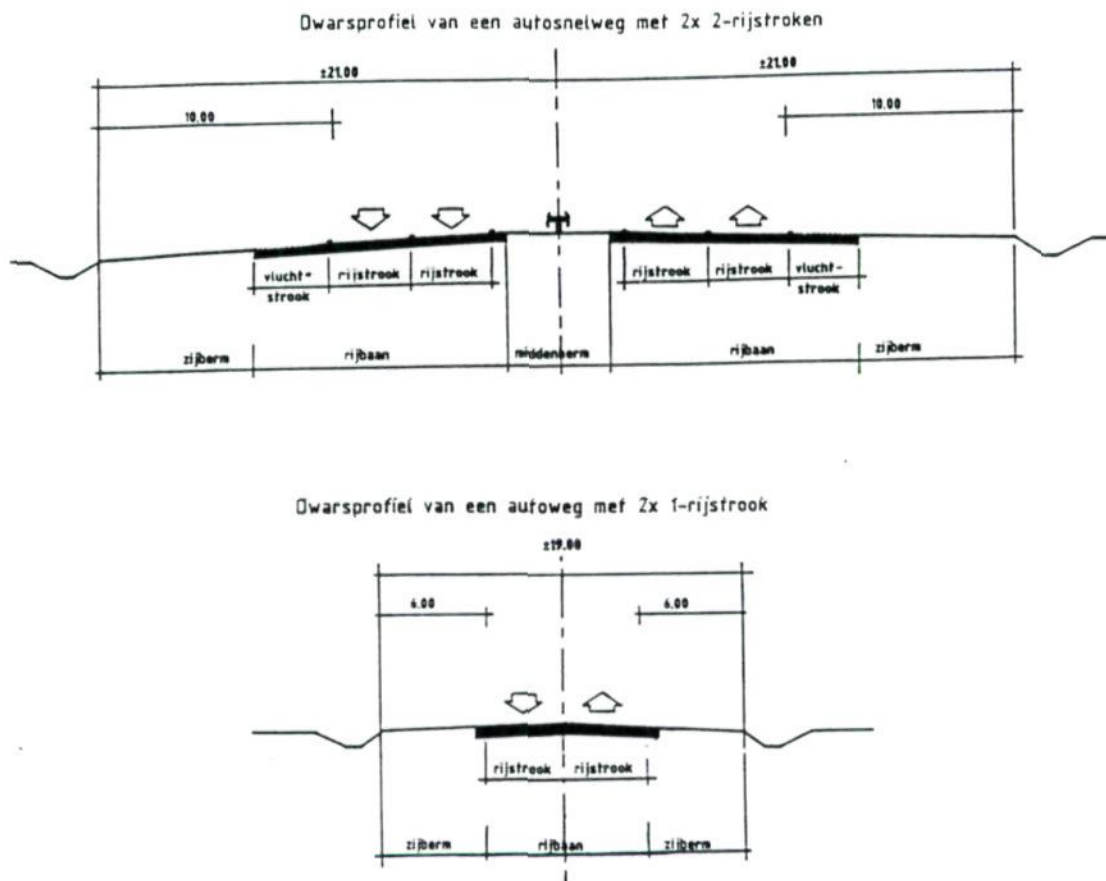
De aansluiting op Rijksweg 67 gekoppeld aan het verkeersplein Zaarderheiken, waarbij de reeds in rechtsgeldige bestemmingsplannen vastgelegde en in aanbouw zijnde Zuiderbrug en Zuiderbrugtracé bij Venlo worden gebruikt als Maaskruising.

De passages van Tegelen, Reuver, Swalmen en Roermond kunnen binnen de uitwerkingsmarges van het tracébesluit van 16 juli 1985 op meerdere manieren worden uitgevoerd. Deze zijn op bijlage 2 aangegeven als de deelvarianten Tegelen 1 en 2, Reuver 1 en 2, Swalmen 1 en 2 en Roermond 1 en 2. Bij Roermond ligt het tracé parallel aan de St. Wiro-singel en in het verlengde hiervan. De Roer wordt gekruist ten zuiden van Roermond.

Ten zuiden van Roermond ligt het tracé parallel aan de Rijksweg N 271 en de spoorlijn Sittard - Roermond. De aansluiting op Rijksweg 2 vindt plaats in de nabijheid van de bestaande aansluiting "St. Joost".

De doorsnijdingslengte ten gevolge van nieuwe infrastructuur bedraagt hier circa 39 km.

Aangegeven zal worden waar afwijkingen van het standaardprofiel (tunnelbak, verhoogde ligging) nodig zijn. Uitvoering van deze varianten moet mogelijk gecombineerd worden met aanvullende maatregelen op de west-oever ter ontlasting van de kernen aldaar.



figuur 4.1 standaard auto(snel)wegprofielen

4.4 Tracé-alternatief westelijke Maasoever

Het tracé-alternatief "west" is gelegen op de westelijke Maasoever conform het Tracé 1 uit de nota RW 73 d.d. juni 1979 en het Lateraalkanaal-tracé, conform de notitie Nadere Uitwerking, d.d. oktober 1983, met dien verstande dat tussen Zaarderheiken en de Middenpeelweg het tracé het gebied van Dubbroek en Koelbroek westelijk laat liggen. Deze afwijking t.o.v. Tracé 1 is gebaseerd op de hoge landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden in de gebieden Dubbroek en Koelbroek en de nagestreefde bundeling met bestaande infrastructuur (Napoleonsweg).

Ten zuiden van Neer zijn twee hoofdvarianten aangegeven; het oorspronkelijke Trace 1 (Napoleonsweg) en het Lateraalkanaal-tracé, waarbij tussen Horn en Haelen twee deelvarianten mogelijk zijn : Horn 1 en Horn 2.

De aansluiting op Rijksweg 67 zal worden gekoppeld aan het verkeersplein Zaarderheiken.

De aansluiting op de Rijksweg 2 vindt plaats bij Grathem in het geval van Tracé 1 (Napoleonsweg) en bij Wessem in het geval van het Lateraalkanaal-tracé.

De doorsnijdingslengte ten gevolge van nieuwe infrastructuur bedraagt hier circa 32 km.

Aangegeven zal worden waar afwijkingen van het standaardprofiel (tunnelbak, verhoogde ligging) nodig zijn. Uitvoering van dit alternatief moet mogelijk gecombineerd worden met aanvullende maatregelen op de oost-oever ter ontlasting van de kernen aldaar.

4.5 Andere vervoerswijze alternatief

Bij dit alternatief zal worden nagegaan in hoeverre het stimuleren en verder ontwikkelen van andere vervoerswijzen zoals openbaar vervoer (trein en bus) en transport over water een oplossing voor huidige en toekomstige vervoersproblemen kan betekenen.



figuur 4.2 spoorviaduct Swalmdal

Voor het personenvervoer zal worden uitgegaan van een optimaal gebruik en ontwikkeling van het openbaar vervoer. Hierbij wordt gedacht aan een verbetering van de spoorverbinding Roermond - Nijmegen en intensivering van het buslijnnennet. Maatregelen die getroffen gaan worden ter uitvoering van beleid van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en maatregelen die door de vervoerregio's Noord-Limburg en Midden-Limburg worden voorbereid, zullen hierbij worden betrokken. Voor het meer lokaal en regionaal georiënteerde personenverkeer zal bezien worden welke rol het stimuleren van het fietsverkeer kan spelen.

Voor het vrachtverkeer wordt aansluiting gezocht bij de bestaande spoorlijn Nijmegen - Venlo - Roermond - Sittard, de Maas en Midden-Limburgse kanalen voor met name het lange afstandsverkeer.

Overigens worden bij dit alternatief noodzakelijke verbeteringen en voorzieningen aan de bestaande weginfrastructuur niet uitgesloten, in dat geval is er sprake van een combinatie met het nulplus-alternatief.

4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Hoe het meest milieuvriendelijke alternatief er uit ziet is in deze fase nog niet te zeggen. Het meest milieuvriendelijke alternatief zal eventueel samengesteld worden uit die delen van de andere alternatieven, die de minste schade aan milieu, natuur en landschap tot gevolg hebben. De delen van de andere alternatieven zullen zo nodig worden aangevuld met compenserende en mitigerende (verzachtende) maatregelen. Dit alternatief zal samen met de andere alternatieven volwaardig worden meegewogen in de besluitvorming.

5. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

5.1 Verkeerseffecten

5.2 Bodem en geomorfologie

5.3 Oppervlaktewater en grondwater

5.4 Woonmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid

5.5 Natuur en landschap

5.6 Economische effecten

5.7 Ruimtelijke effecten

5 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

Effecten op milieu en andere aspecten zullen in diverse fasen van het project optreden. Zo kunnen sommige effecten alleen tijdens de aanleg optreden en andere alleen na de ingebruikname van de weg. Per effect zal worden aangegeven wat de gevolgen zijn en in welke fase deze te verwachten zijn.

Naast deze effecten kunnen ook secundaire effecten optreden. Dat wil zeggen dat deze effecten niet direct door de aanleg en het gebruik van het object in de nabije omgeving optreden, maar elders. Te denken valt hierbij aan grondstofwinning en de beïnvloeding van verkeersstromen ten gevolge van economische ontwikkelingen in de buurt van het object.

5.1 Verkeerseffecten

Tijdens de aanleg kan het aanwezige bouwverkeer oorzaak zijn van extra verkeersoverlast.

Tijdens het gebruik zijn er positieve effecten te verwachten ten aanzien van verkeer over de bestaande wegen en door de bebouwde kommen. Elders kan er als gevolg van nieuwe infrastructuur meer verkeer optreden. Ten gevolge van nieuwe infrastructuur kan het mogelijk zijn dat bestaande wegen worden afgesloten of verwijderd. Daarnaast ontstaan er effecten op de mobiliteit.

5.2 Bodem en geomorfologie

Ten gevolge van aanleg wordt de aanwezige bodemopbouw en geomorfologie verstoord.

Tijdens de aanleg en tijdens het gebruik kan er verontreiniging van de bodem optreden. Ter voorkoming hiervan zullen beschermende maatregelen getroffen worden om verontreiniging te voorkomen. Bestaande bodemverontreinigingen worden voorafgaand aan de aanleg geïnventariseerd en gesaneerd.

5.3 Oppervlaktewater en grondwater

Afhankelijk van de wijze van uitvoering moet het grondwaterpeil tijdens de uitvoering mogelijk tijdelijk verlaagd worden voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden. Door permanente drooglegging van weglichamen kunnen grondwaterstandsverlagingen optreden. Ook kunnen grondwaterstromingen, gericht op de Maas, verstoord worden.

Zowel tijdens de aanleg als tijdens het gebruik kunnen verontreinigingen van grond- en oppervlaktewater optreden. Ter voorkoming

hiervan worden beschermende maatregelen getroffen.
Voor de realisatie van het project kan het nodig zijn waterlopen te verleggen of te verruimen.

5.4 Woonmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid

Hinder ten gevolge van luchtverontreiniging, veroorzaakt door het verkeer, langs de huidige rijkswegen zal afnemen. Elders zal de belasting toenemen.

Door het in gebruik nemen van nieuwe infrastructuur kan op bepaalde plaatsen geluidsbelasting optreden, langs bestaande wegen zal verbetering optreden. Hierbij moet bedacht worden dat niet alleen bewoonde kernen geluidgevoelig zijn, maar ook recreatie- en natuurgebieden. Ter beperking van geluidsoverlast door nieuwe infrastructuur zullen op diverse plaatsen geluidwerende voorzieningen worden aangelegd.

Door de aanleg van een nieuwe weg zal een nieuwe barrière ontstaan, de huidige barrièrewerking van de oude wegen in de kernen zal verminderen.

Door het vervoer van gevaarlijke stoffen is er een kans op ongelukken met grote gevolgen. Als deze stoffen niet meer door de bebouwde kommen vervoerd worden, worden mogelijke gevolgen daar verkleind.

5.5 Natuur en landschap

Door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur worden ecologische relaties verbroken. Maatregelen om deze effecten van nieuwe infrastructuur te minimaliseren worden in de studie betrokken.

De weg zelf heeft een zodanig ruimtebeslag dat dit ten koste van natuurwaarden kan gaan. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is het mogelijk de doorsnijding van gebieden die van belang zijn voor fauna op te vangen door de aanleg van voorzieningen (tunnels, landschapselementen).

Nieuwe infrastructuur is zichtbaar in het landschap, hetgeen kan leiden tot aantasting van visueel-landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

De in het gebied voorkomende archeologische waarden kunnen worden aangetast door de aanleg van infrastructuur.

In de vorm van een landschaps-en beplantingsplan kan deze aantasting in zekere zin gecompenseerd worden.

5.6 Economische effecten

De verbetering van de infrastructuur in Noord- en Midden-Limburg

bevordert de economische ontwikkeling van de te verbinden stedelijke knooppunten. Daarnaast ontstaat een betere ontsluiting van de bestaande bedrijven in Noord- en Midden-Limburg en wordt daarmee deze regio aantrekkelijker als vestigingsgebied. De eventueel aan te leggen infrastructuur legt beslag op grond, hetgeen een negatief effect kan uitoefenen op de landbouw, bosbouw en recreatie.

De in het kader van de studie te bestuderen alternatieven genereren maatschappelijke kosten en baten. Om deze alternatieven maatschappelijk-economisch te kunnen beoordelen zijn kosten-batenanalyses nodig die per alternatief inzicht geven in het saldo van maatschappelijke baten en kosten dan wel in de maatschappelijke baten-kosten verhouding. Het gaat hierbij niet alleen om de directe kosten en baten maar ook om de indirecte effecten op economie, milieu, veiligheid en leefbaarheid.

In het kader van deze kosten-batenanalyses betreffen de directe kosten de grondkosten, de aanlegkosten, de onderhouds- en exploitatiekosten. De directe baten omvatten de besparing op vervoerskosten, waarin de kortere reistijd begrepen is. De indirecte effecten van de te bestuderen varianten hebben betrekking op de vervoerskosten op concurrerende autoroutes en hun onderhoudskosten, economie, werkgelegenheid en milieu.

5.7 Ruimtelijke effecten

Alle gebieden in Nederland hebben op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau een ruimtelijke functie. De verbetering van de infrastructuur kan zowel een positief als een negatief effect op de toegekende functie hebben. Het ruimtebeslag als gevolg van de realisering van een nieuw infrastructureel project kan op een bepaalde plaats andere toegekende functies belemmeren. Daarentegen kan de verbetering van de infrastructuur het ruimtelijk functioneren van diverse gebieden verbeteren.

6. PROCEDURE

6.1 *Besluitvorming*

6.2 Reeds genomen en te nemen besluiten

De voorgenomen activiteit waarvoor een door de minister van Verkeer en Waterstaat te nemen besluit wordt gevraagd, ter voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport wordt opgesteld, is de vaststelling van het tracé van de Rijksweg 73 tussen Venlo en St. - Joost. Deze hoofdverbinding staat indicatief en limitatief aangegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De voor deze vaststelling te volgen procedure is de geïntegreerde tracé/mer-procedure.

Hieronder is aangegeven hoe het verloop van de procedure is opgebouwd.

6.1 Besluitvorming

De beslissing over de aanleg en de plaats van een nieuwe verbinding wordt genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat. In de besluitvormingsprocedure is inspraak op diverse momenten en manieren gewaarborgd. Alle beschikbare informatie en standpunten worden zorgvuldig afgewogen voordat het besluit wordt genomen. Voor de afweging is een tweetal instrumenten beschikbaar:

- de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage (Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne, te zijner tijd: Wet Milieubeheer);
- de niet-wettelijke tracévaststellingsprocedure (tracéprocedure).

De procedures voor de milieu-effectrapportage en de tracévaststelling worden geïntegreerd doorlopen. De start van deze procedure geschiedt door het publiceren van deze startnotitie.

De procedure tot en met het besluit van de minister omvat vijf stappen.

stap 1: opstellen en bekendmaken startnotitie.

Het voornemen om een verbinding tussen Venlo en St. Joost te realiseren wordt door de initiatiefnemer, de hoofdingenieur van de directie Limburg van de Rijkswaterstaat, door middel van een startnotitie meegedeeld aan het bevoegd gezag, de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister maakt de startnotitie bekend en legt deze ter inzage.

stap 2: inspraak en vaststellen richtlijnen

Na de bekendmaking van de startnotitie is een ieder in de gelegen-

heid om opmerkingen bij het bevoegd gezag in te dienen. Onder meer worden hiertoe informatie-zittingen gehouden in het studiegebied.

Aan de hand van de startnotitie, de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie mer stelt de minister richtlijnen vast. De tracénota/MER moet aan de richtlijnen voldoen.

stap 3: opstellen en bekendmaken van het tracé/mer-rapport

De initiatiefnemer stelt in deze fase het rapport op, daarbij rekening houdend met de richtlijnen van de minister. De initiatiefnemer heeft formeel hiervoor onbeperkt de tijd.

Het rapport wordt toegezonden aan de minister, die het vervolgens bekend maakt.

stap 4: inspraak toetsing en advisering

Na de bekendmaking worden er hoorzittingen gehouden en staat de mogelijkheid tot inspraak open. In deze periode kunnen ook de wettelijke adviseurs hun adviezen uitbrengen. Het secretariaat van het nieuwe Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur verzorgt de inspraak, bundelt de inspraakreacties en stelt de resultaten daarvan ter beschikking aan de Commissie mer en het bevoegd gezag. Na de hoorzittingen toetst de Commissie mer het rapport op de inhoudelijke milieu-aspecten en brengt hierover, rekening houdend met inspraak en adviezen een advies uit.

stap 5: besluitvorming

De minister van Verkeer en Waterstaat neemt een besluit waarin wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de inspraak en de adviezen.

Wanneer ter uitvoering van het besluit werken moeten worden gerealiseerd, volgt een planuitwerking waarna, indien nodig, een planologische inpassing (streekplan en bestemmingsplan) volgt.

Een schematisch overzicht van de tracé/mer-procedure wordt gegeven in bijlage 1.

6.2 Reeds genomen en te nemen besluiten

Reeds genomen zijn de volgende besluiten:

- tracé-vaststelling Rijksweg 73-Noord (Boxmeer - Venlo), 2 april 1982;
- streekplan Noord- en Midden-Limburg (4 maart 1982) en de aanpassing op onderdelen (16 februari 1990) waarin respectievelijk het voorkeurstracé van de Provincie en het in 1985 vastgestelde tracé van Rijksweg 73 zijn opgenomen;
- op basis van vigerende bestemmingsplannen ten behoeve van Rijksweg 73-Noord is de aanleg reeds gestart;
- tracé-vaststelling Rijksweg 73-Zuid (Venlo-St.Joost), 16 juli 1985;
- op basis van vigerende bestemmingsplannen is de bouw van de Zuiderbrug en het Zuiderbrugtracé bij Venlo reeds gestart;

Te nemen besluiten:

- het te nemen besluit is de tracévaststelling voor Rijksweg 73 - Zuid (Venlo-St.Joost) door de minister van Verkeer en Waterstaat op basis van een geïntegreerde projectnota/MER conform de brieven van 6 en 20 maart van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van De Tweede Kamer der Staten Generaal;
- het vastgestelde tracé zal in de betreffende streek- en bestemmingsplannen moeten worden vastgelegd door respectievelijk provinciale staten van de provincie Limburg en de betrokken gemeenteraden.

BIJLAGEN

- 1: procedure en tijdpad**
- 2: verklarende woordenlijst**
- 3: kaart tracé-alternatieven**

DE GEINTEGREERDE TRACÉ/ MER-PROCEDURE

Opstellen startnotitie door initiatiefnemer,
vooroverleg



Bekend maken startnotitie,
ter inzage leggen startnotitie, inspraak en
inwinnen adviezen bij Cie mer, adviseurs en
Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur door
bevoegd gezag (stap 1)

okt '92 - nov '92



advies-richtlijnen door Cie mer en adviseurs
(stap 2)



vaststellen richtlijnen door bevoegd gezag, op
grond van adviezen en inspraak (stap 2)

dec '92



opstellen nota door initiatiefnemer (stap 3)

jan '93 - nov '93



bekendmaking en toezending nota aan advies-
instanties (stap 4)

dec '93



inspraak, hoorzitting en advies door adviseurs
(stap 4)

jan '94 - mrt '94



toetsing en advies door Commissie mer en
Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur aan
minister (stap 4)

feb '94 - apr '94



besluit door de minister (stap 5)

mei '94

bijlage 2 verklarende woordenlijst

In de startnotitie wordt verstaan onder:

agribusiness	alle afgeleide activiteiten in het kader van land- en tuinbouw
archeologie	oudheidkunde
achterlandverbinding	de belangrijkste verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol met het achterland Duitsland en België
autosnelweg	weg met gescheiden hoofdrijbanen, ongelijkvloerse kruispunten en aansluitingen en waarop motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 70 km/u kunnen bereiken
autoweg	weg waarop uitsluitend motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van ten minste 40 km/u bereiken
bevoegd gezag	de competente overheid tot welks bevoegdheid behoort een besluit te nemen over de activiteit van de initiatiefnemer, in dit geval de minister van Verkeer en Waterstaat
commissie voor de milieu-effectrapportage	commissie van deskundigen die de minister adviseert omtrent de inhoud van een MER. De commissie als geheel bestaat uit circa 180 onafhankelijke deskundigen. Per MER wordt een werkgroep samengesteld
congestiekans	de kans voor een automobilist om met vertraging van het verkeer geconfronteerd te worden; voor hoofdverbindingen en hoofdtransportassen wordt een norm van 5% aangehouden, voor achterlandverbindingen wordt een norm van 2% gehanteerd

doorgaand verkeer	verkeer dat geen eindbestemming heeft binnen het studiegebied
ecologie	leer van de betrekkingen tussen dieren en planten en de omgeving waarin zij leven
enkelbaans wegen	wegen bestaande uit twee rijstroken, voor elke richting een rijstrook
euregionalisatie	opgaan in Europese samenhang (bij grensregio's)
geografie	aardrijkskunde
geomorfologie	verklarende beschrijving van de vormen der aardoppervlakte i.v.m. de wijze van ontstaan
hoofdtransportas	verbinding tussen de stedelijke knooppunten en de mainports onderling
hoofdverbinding	autosnelweg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet
infrastructuur	verbindingen te land en water
initiatiefnemer	degene die een activiteit wil ondernemen, in dit geval de hoofdingenieur-directeur van de directie Limburg van Rijkswaterstaat
klasse V scheepvaart	scheepvaart met een laadvermogen van 2.000 ton
luiken	beleidsonderdelen in het tweede structuurschema verkeer en vervoer
mer	milieu-effectrapportage (procedure)
MER	het milieu-effectrapport
mitigerende maatregelen	verzachtende maatregelen
occupatie	bezetting en gebruik van een gebied
overlegorgaan verkeersinfrastructuur	een overlegorgaan dat de minister van verkeer en waterstaat adviseert

planologie	ruimteplanning
projectnota/MER	document dat de overwegingen omvat inzake een project waarover de minister van V&W een besluit neemt. In dit document zijn ook vereisten vanuit mer-procedure opgenomen
Rail 21	uitvoeringsprogramma nederlandse spoorwegen
richtlijnen	deze hebben betrekking op de te beschrijven alternatieven, de beschrijving van het milieu dat mogelijk wordt beïnvloed en de te hanteren methoden en technieken voor het voorspellen en beoordelen van milieu-effecten
startnotitie	hierin wordt het voornemen, de uitwerking en de procedure aangegeven tot besluitvorming over een project
structuurschema verkeer en vervoer	nota over het lange-termijn/rijksbeleid voor verkeer en vervoer
suburbanisatie	het wegtrekken uit steden
tracé	afgebakende aslijn van een voorgenomen of ontworpen weg
tracébesluit	een door de minister te nemen besluit ter vaststelling van een tracé van een rijksweg volgens de procedure, bedoeld in het beleidvoornemen van het structuurschema verkeer en vervoer
tracé/mer-studie	geïntegreerde studie van tracé's waarin de beschrijving van milieu-effecten, conform het Besluit milieu-effectrapportage, gelijktijdig wordt doorlopen
verkeersintensiteit	gemiddelde hoeveelheid verkeer op een weg, in beide richtingen per etmaal

vervoerregio's

regionaal overlegorgaan waarin overheden en bedrijfsleven participeren inzake taken op het gebied van verkeer en vervoer

vigerend

rechtsgeldig

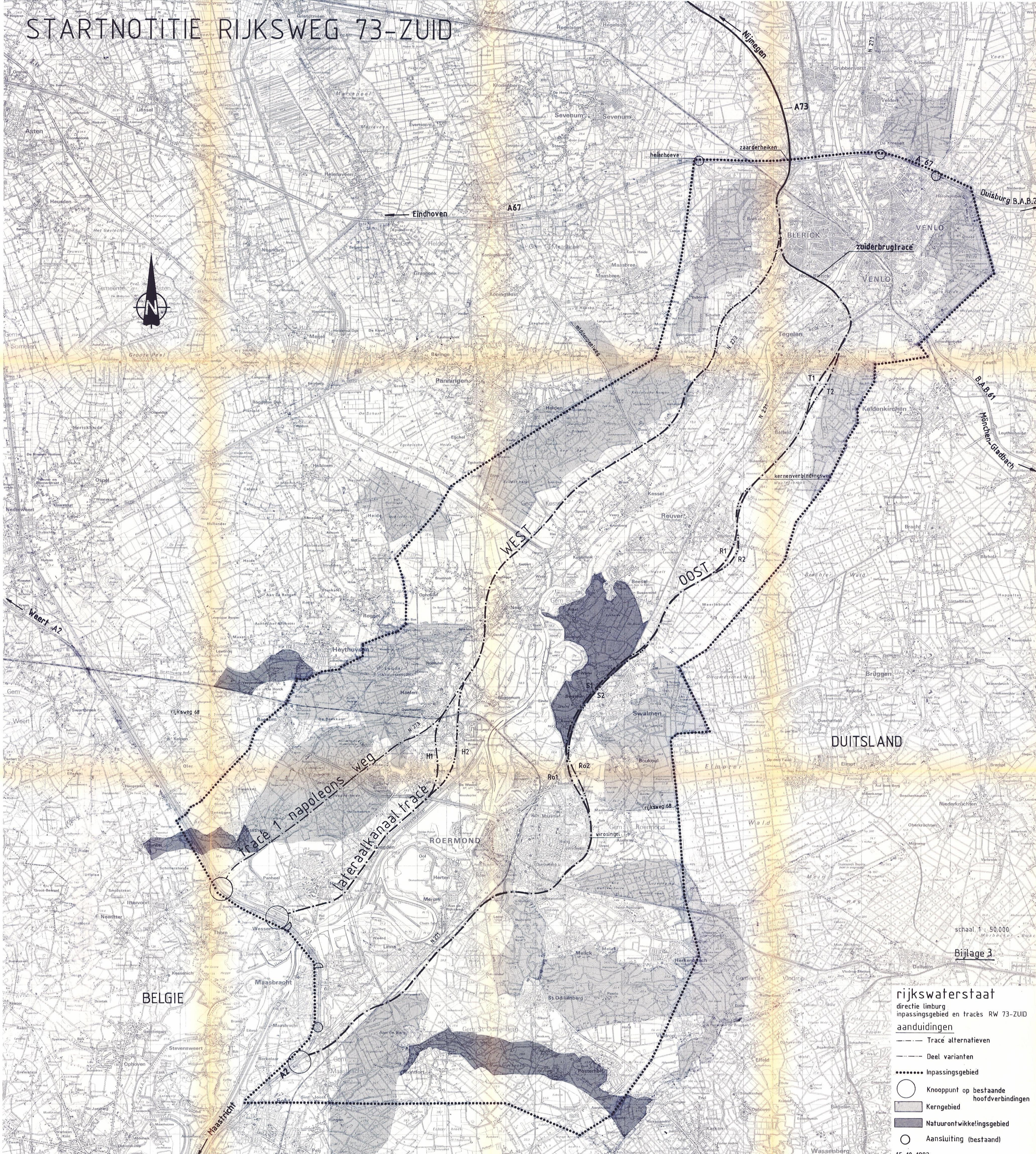
vinex

vierde nota over de ruimtelijke ordening extra

wettelijke adviseurs

de in de WABM wettelijk aangewezen adviseurs inzake mer-plichtige activiteiten; de groep wettelijke adviseurs bestaat uit de inspecteur milieuhygiëne, de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de provincie en adviseurs in het kader van de besluitvormingsprocedure

STARTNOTITIE RIJKSWEG 73-ZUID



rijkswaterstaat
directie limburg
inpassingsgebied en tracs RW 73-ZUID

aanduidingen

- Trace alternatieven
- Deel varianten
- Inpassingsgebied
- Knooppunt op bestaande hoofdverbindingen
- Kerngebied
- Natuurontwikkelingsgebied
- Aansluiting (bestaand)

15-10-1992

schaal 1 : 50.000
Bijlage 3



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg

Postbus 25
6200 MA Maastricht
Telefoon 043 - 294444