

2 Genomen en te nemen besluiten

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt eerst een overzicht gegeven van het, in het kader van de voorgenomen activiteit, relevante beleidskader (paragraaf 2.2). Vervolgens wordt ingegaan op de historische achtergrond en de besluitvorming die heeft geresulteerd in de voorliggende tracé/m.e.r.-studie RW73-Zuid (paragraaf 2.3).

De nog te nemen besluiten worden in paragraaf 2.4 vermeld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar het besluit omtrent de voorgenomen activiteit en de besluiten die daarna moeten worden genomen. Tot slot wordt ingegaan op de procedures die moeten worden doorlopen om tot een eventuele tracévaststelling te kunnen komen (paragraaf 2.5).

2.2 Relevant beleidskader

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de relevante overheidsbesluiten en beleidsvoornemens. Het betreft besluiten en beleidsvoornemens die ten aanzien van de voorgenomen activiteit beperkingen en randvoorwaarden kunnen opleggen.

Het gaat daarbij alleen om vastgestelde plannen. Plannen in voorbereiding, zoals het nieuwe streekplan, worden hier niet besproken. Onderscheid wordt gemaakt naar ruimtelijke beleid, economisch beleid, beleid ten aanzien van verkeer en vervoer en beleid ten aanzien van natuur en milieu. Daarbinnen wordt voorzover relevant onderscheid gemaakt naar rijksniveau, provinciaal niveau, regionaal niveau en gemeentelijk niveau.

2.2.1 Ruimtelijk beleidskader

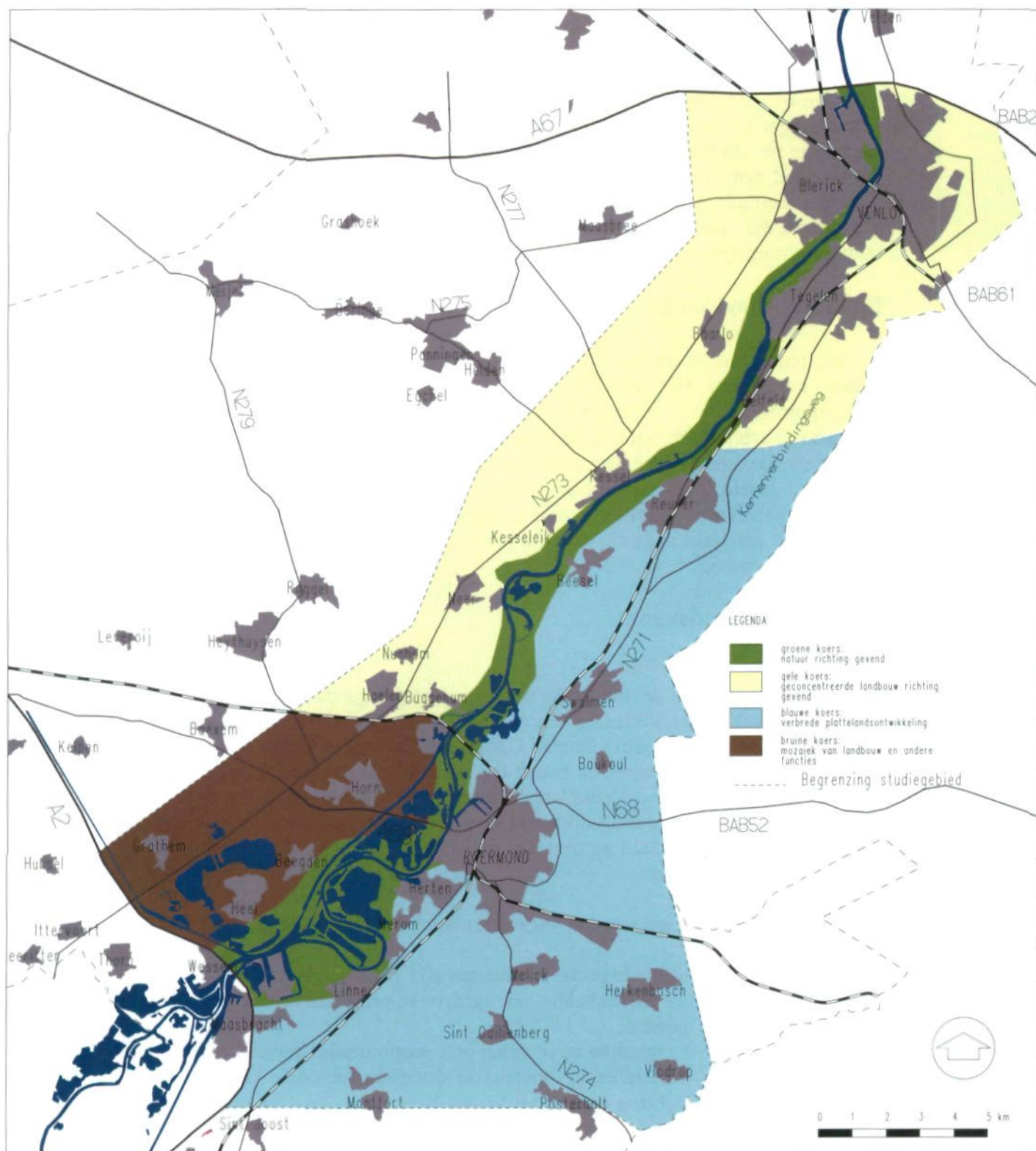
rijksniveau

In de *Vierde nota over de ruimtelijke ordening (1990)* zijn de hoofdlijnen aangegeven voor de ruimtelijke ontwikkeling van alle landsdelen. De *Vierde nota Extra (VINEX)* bevat hierop een aantal aanvullingen. Onderscheid wordt gemaakt naar beleid ten aanzien van de stadsgewesten en beleid ten aanzien van het landelijke gebied. Het stedelijk gebied in en rond Venlo wordt in de VINEX aangemerkt als stadsgewest. Opgemerkt wordt dat de mogelijkheden voor woningbouw in het herstructureringsgebied Venlo-Centrum/Zuid zo mogelijk zullen worden benut, na afweging tegen andere mogelijke locaties.

Voor het landelijk gebied worden voor de ruimtelijke ontwikkeling vier koersen onderscheiden:

- groene koers: de ecologische kwaliteiten zijn richting gevend;
- gele koers: de ontwikkeling van agrarische produktiefuncties is richting gevend;
- blauwe koers: ruimtelijke en in delen ook economische integratie van verschillende functies; de specifieke regionale kwaliteiten zijn richting gevend;
- bruine koers: ontwikkeling van landbouw in een ruimtelijk mozaïekpatroon met andere functies, waarbij landbouw overheerst.

Kaart 2.1: VINEX-koersen betreffende het landelijk gebied in het studiegebied.



Op kaart 2.1 zijn voor Noord- en Midden-Limburg de koersen aangegeven. In het gebied rond Venlo is gekozen voor een concentratie/ontwikkeling van de bestaande agrarische complexen (glastuinbouw); dit heeft geleid tot de keuze van de gele koers voor vrijwel het gehele gebied. Ten oosten van de Maas wordt voor het gebied ten zuiden van Belfeld een blauwe koers voorgestaan en ten westen van de Maas wordt voor het gebied ten zuiden van Buggenum een bruine koers voorgestaan. Het Maasdal maakt deel uit van de gebieden waarin een groene koers wordt voorgestaan.

Aan bepaalde gebieden wordt in de VINEX een bijzondere betekenis toegekend in verband met hun rol in de ontwikkeling van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. In het kader van deze nota zijn te noemen de stedelijke knooppunten Eindhoven, Arnhem/Nijmegen en Maastricht/Heerlen.

Met betrekking tot het landelijke gebied gaat het onder meer om het gebied Peel en omgeving. Het grootste deel van het gebied tussen Venlo en Maasbracht is hiervan een onderdeel. Voor dit gebied wordt een vernieuwing van de ruimtelijke structuur voorgestaan. Daarbij wordt gestreefd naar herstructurering van de landbouw in de richting van geconcentreerde vormen van intensieve veehouderij, veiligstellen van natuurkerngebieden en ontwikkeling van recreatieve functies door landschapsbouw en herstel van milieukwaliteiten.

In de VINEX zijn een aantal hoofdtransportassen voor het (goederen)vervoer via de weg, rail en vaarweg onderscheiden. Op deze hoofdtransportassen dient het (internationale) doorgaande verkeer zo min mogelijk gehinderd te worden door het overige verkeer. Binnen het studiegebied gaat het daarbij om de A67 (Eindhoven-Venlo-Duitse grens), de A2 (Eindhoven-Maastricht), de spoorlijn Eindhoven-Venlo-Duitse grens (goederen en personen) en de spoorlijn Eindhoven-Weert-Roermond (personen).

In de VINEX is aangegeven dat bijzondere aandacht zal worden besteed aan de handhaving en ontwikkeling van het goederen-distributiecentrum Venlo/Tegelen. Het gebied tussen Venlo en Maasbracht ten westen van de Maas maakt deel uit van het ROM-gebied De Peel. In dit gebied zal het beleid vooral gericht zijn op verbetering van de milieukwaliteit. In de *Nadere Uitwerking Brabant-Limburg (NUBL)* wordt dit beleid nader uitgewerkt.

provinciaal niveau

Het provinciaal ruimtelijk beleid is neergelegd in drie plannen te weten het *Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1982)*, de *Streekplanuitwerking Venlo-Tegelen (1989)* en het *Streekplan Noord- en Midden-Limburg, aanpassing op onderdelen (1990)*.

In het Streekplan uit 1982 is het voorkeurs tracé van de provincie met betrekking tot RW73-Zuid (Venlo-St.Joost) opgenomen. Het tracé loopt tussen Venlo en Roermond ten oosten van de Maas ten oosten van de kern Swalmen.

In de aanpassing op onderdelen is het tracé van RW73-Zuid tussen Venlo en Roermond in overeenstemming gebracht met het tracébesluit van de minister uit 1985 (zie ook paragraaf 2.3). Het tracé loopt op de oostoever van de Maas en ten westen van de kern Swalmen. Gesteld wordt dat de RW73-Zuid zo spoedig mogelijk moet worden gerealiseerd, waarbij de stedelijke centra optimaal ontsloten moeten zijn.

Verder wordt gesteld dat met name in en nabij de kernen voorzieningen getroffen dienen te worden voor bescherming van het woon- en leefmilieu. Er dient zo weinig mogelijk barrièrewerking op te treden en er dienen voorzieningen getroffen te worden voor de ecologische infrastructuur.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de dimensionering en vormgeving (overspanning) van de brug over het Roerdal. Deze dient aangepast te worden aan de landschappelijke en ecologische functies, alsmede het waterkwantiteitsbeheer van de Roer. Tenslotte zal zoveel mogelijk bundeling moeten plaatsvinden met de bestaande infrastructuur.

In de Streekplanuitwerking Venlo-Tegelen worden behandeld de ontwikkeling en de locaties voor woningbouw en bedrijfsterreinen alsmede infrastructuur, stedelijke groenstructuur en stadsrandzones. In de Streekplanuitwerking is de aanleg voorzien van het Zuiderbrugtracé in 1993 als onderdeel van RW73-Zuid.

gemeentelijk niveau

Het gemeentelijk ruimtelijk beleid is neergelegd in structuur- en bestemmingsplannen. Binnen het beschouwde studiegebied gaat het daarbij om structuurplannen van de gemeenten Roermond en Venlo en een groot aantal bestemmingsplannen van de gemeenten Beesel, Belfeld, Echt, Haelen, Heel, Helden, Heythuysen, Hunsel, Kessel, Maasbracht, Maasbree, Posterholt, Roerdalen, Roermond, Roggel en Neer, Swalmen, Tegelen, Thorn en Venlo. In geen van deze bestemmingsplannen zijn de te onderzoeken alternatieven voor een RW73-Zuid verwerkt.

2.2.2 Economisch beleidskader

rijksniveau

In de nota *Regio's zonder grenzen (1990)* is het regionaal-economisch beleid voor de periode 1991-1994 beschreven. Onder regio wordt in dit verband verstaan een gebied dat een onderling samenhangend patroon van sociaal-economische activiteiten kent. In Limburg worden onder meer de regio's Midden-Limburg en Noord-Limburg onderscheiden.

Sinds begin jaren '80 is het rijksbeleid gericht op twee doelen. Ten eerste het bereiken van een grotere gelijkwaardigheid tussen regio's door het bestrijden van regionale achterstanden in sociaal-economische zin. Ten tweede het verhogen van de bijdrage van iedere regio aan de nationale welvaartsontwikkeling.

Om deze doelen te bereiken dient per regio gestreefd te worden naar het verbeteren van de basisvoorwaarden, gelegen in het regionale produktiemilieu (onder meer bedrijfsterreinsituatie, infrastructuur, scholing en arbeidsmarkt) en de regionale produktiestructuur (bedrijfstakingen). Nieuwe kansrijke activiteiten moeten worden gestimuleerd. Daartoe dienen per regio op uitvoering gerichte ontwikkelingsplannen te worden opgesteld.

regionaal niveau

Het economische beleid in het studiegebied is nader uitgewerkt in de *Regionale ontwikkelingsplan (ROP) Noord-Limburg* en het *ROP Midden-Limburg (1988)*. In de ROP's wordt allereerst een analyse gegeven van het aanwezige produktiemilieu en de produktiestructuur. Op basis hiervan wordt het beleid geformuleerd en worden de te ondernemen projecten beschreven. Geconstateerd wordt dat in beide regio's

duidelijk perspectieven aanwezig zijn voor een goede economische ontwikkeling. Met name de ligging tussen het Ruhrgebied en West-Nederland enerzijds en de knooppunten Arnhem/Nijmegen en Maastricht/Heerlen anderzijds biedt volop kansen. Knelpunten zijn er met name met betrekking tot de fysieke infrastructuur. In beide ROP's wordt daarom gesteld dat het beleid zich primair dient te richten op het opheffen van knelpunten in de infrastructuur. Prioriteit bij dit alles dienen de ombouw c.q. aanleg van de Rijkswegen 68, 73 en 74 te hebben. Gesteld wordt dat van realisatie daarvan een belangrijke impuls op de economie van Noord- en Midden-Limburg zal kunnen uitgaan.

2.2.3 Beleidskader verkeer en vervoer

rijksniveau

Het landelijke verkeers- en vervoerbeleid is neergelegd in het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2, 1990)*. Uitgangspunt van het nationale verkeers- en vervoerbeleid is het bereiken van een "duurzame samenleving". Dit betekent dat grenzen moeten worden gesteld aan de externe effecten van het verkeer en vervoer: grenzen aan de luchtverontreiniging, het energieverbruik, de geluidhinder, het aantal verkeersslachtoffers, het ruimtebeslag en aan de aantasting van natuurlijk en stedelijk leefmilieu.

Dit beleidsuitgangspunt is in het SVV2 deel d (regeringsbeslissing, hierna afgekort als SVV2) vertaald in streefbeelden ten aanzien van leefbaarheid, geleiding en beperking van de mobiliteit en bereikbaarheid. Deze streefbeelden zijn in paragraaf 3.3 (gewenste situatie) concreet beschreven.

Ten aanzien van de **leefbaarheid** omvat het streefbeeld het opheffen van de verzuring en verminderen van het broeikaseffect, het verminderen van het oppervlak met geluidhinder door interlokaal verkeer en het verminderen van het aantal woningen met geluidhinder. Verder wordt gestreefd naar het verminderen van het aantal verkeersdoden en gewonden, het terugdringen van versnippering van natuur en landschap en tenminste het handhaven van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ten aanzien van de **geleiding en beperking van de mobiliteit** is het beleid gericht op het beperken van de groei van de automobilititeit tussen 1986 en 2010 tot de helft van de verwachte groei bij ongewijzigd beleid. Om dit te bereiken wordt in het SVV2 een pakket van maatregelen gepresenteerd waarin onder meer zijn opgenomen verbetering van het openbaar vervoer, aanscherping van het parkeerbeleid, aanleg van fietsvoorzieningen, bevordering van carpooling, stimulering van een bedrijfsgerichte aanpak met betrekking tot het autogebruik in het woon-werkverkeer, gedragsbeïnvloeding en prijsmaatregelen.

Ten aanzien van de **bereikbaarheid** wordt gestreefd naar het verbeteren van het openbaar vervoer door uitbreiding van de frequentie en verbetering van de afstemming tussen de verschillende openbaarvervoer systemen (trein, bus). Voorts wordt een selectieve bereikbaarheid over de weg nagestreefd. Het beleid is daartoe gericht op het verbinden van de bestuurlijke en economische centra op het niveau van hoofdverbinding. Dat betekent dat tussen Arnhem/Nijmegen, Venlo en Maastricht/Heerlen een hoofdverbinding zou moeten zijn.

De RW73 (Venlo-St.Joost) is in het SVV2 opgenomen in het overzicht van nieuw te realiseren autosnelweg- verbindingen (blz. 142 van het SVV2). Aangegeven is daarbij dat de verbinding geen deel uitmaakt van een hoofdtransportas maar bedoeld is als ontlasting van de bestaande verbinding. Voorts worden in het overzicht de RW74 (Venlo (A73)-Duitse grens (BAB 61)) en de A50 (Oss-Eindhoven (A67)) aangegeven als nieuwe autosnelwegverbindingen. De RW74 vormt de ontbrekende schakel in de hoofdtransportas tussen het Ruhrgebied, de Brabantse stedenrij en Rotterdam (achterlandverbinding). De A50 vormt de ontbrekende schakel in de noord-zuid verbinding Eindhoven-Nijmegen-Zwolle-Groningen (hoofdtransportas). De provinciale A68 (Kelpen-Roermond) wordt van het hoofdwegennet afgevoerd. Gebleken is dat het bereikbaarheidsbelang in het betreffende geval niet opweegt tegen verdere versnippering van het landschappelijk waardevolle gebied.

Ten aanzien van de spoorverbindingen is het beleid gericht op electrificatie van de lijn Nijmegen-Venlo-Roermond uit oogpunt van verbetering van het personenvervoer. Uit oogpunt van het stimuleren van het goederenvervoer is het beleid daarnaast gericht op verbetering van het traject Rotterdam-Duitsland via Venlo zowel wat betreft de capaciteit als de kwaliteit (grotere aslast). Venlo-Trade Port dient op deze lijn te worden aangesloten.

provinciaal niveau

Het verkeers- en vervoerbeleid in de provincie Limburg is neergelegd in het Provinciaal Wegenplan uit 1986. Doorwerking van het SVV2 beleid in een provinciaal beleidsdocument heeft nog niet plaatsgevonden.

regionaal niveau

De vervoersregio's Noord-Limburg en Midden-Limburg hebben ieder een plan van aanpak opgesteld waarin doelstellingen en taakstellingen zijn geformuleerd. Een en ander zal uiteindelijk per regio moeten uitmonden in een *Integraal Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (IRVVP)*. De IRVVP's dienen het kader te vormen voor een verdere uitwerking van maatregelen.

Het beleid van de Vervoerregio Noord-Limburg is gericht op het scheppen van voorwaarden die bijdragen aan een duurzame samenleving, dat wil zeggen het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio. Het beleid van de Vervoerregio Midden-Limburg is gericht op het waarborgen van de bereikbaarheid van Midden-Limburg met inachtnaam van de duurzame leefbaarheid en milieukwaliteit van de regio.

Beide Vervoerregio's stellen zich tot taak met betrekking tot de automobilititeit de groei van het aantal autokilometers, zoals die volgens de trend tussen 1986-2010 zou optreden, tot 40% te beperken.

gemeentelijk niveau

Door de gemeente Venlo wordt momenteel gewerkt aan het *Beleidsplan Verkeer en Vervoer Venlo*. Als aanzet daartoe is in november 1992 een startnotitie gepresenteerd. De Startnotitie schetst op hoofdlijnen de huidige situatie alsmede de te verwachten ontwikkeling. Voorts worden de doelstellingen ten aanzien van het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. Algemene doelstelling is het leveren van een bijdrage aan een vitale stad door het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een aantal concrete doel- c.q. taakstellingen zullen in het Beleidsplan nader worden uitgewerkt.

De gemeente *Roermond* heeft een *Verkeersstructuurplan* opgesteld (concept). In dit plan wordt het gemeentelijk verkeersbeleid verwoord. Met betrekking tot de RW73-Zuid wordt onder meer een voorkeur uitgesproken voor het in 1985 vastgestelde tracé. Dit tracé komt namelijk het best tegemoet aan de wens van de gemeente om Roermond zo direct mogelijk te ontsluiten via het autosnelwegennet.

2.2.4 Beleidskader natuur en milieu

rijksniveau

Het nationaal milieubeleid is vastgelegd in het *Nationaal Milieubeleidsplan (NMP)* en het *Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP+)*. De hoofddoelstelling van het milieubeheer is het instandhouden van het draagvermogen van het milieu door de realisatie van een duurzame ontwikkeling. In het NMP worden daartoe een aantal beleidsacties beschreven die in ieder geval nodig zijn om de gewenste ontwikkeling op gang te brengen. In het NMP+ is het beleid uit het NMP op onderdelen aangescherpt. De NMP(+)-doelstellingen voor verkeer en vervoer zijn:

- gebruik van voertuigen die zo schoon, stil, zuinig en veilig mogelijk zijn;
- wijzigen van de vervoersmiddelenkeuze in het personenvervoer zodanig dat een zo laag mogelijk energieverbruik en een zo gering mogelijke vervuiling optreedt;
- het ruimtelijk zodanig afstemmen van wonen, werken, winkelen en recreëren dat de verplaatsingsbehoefte minimaal is;
- voorkomen van verdere versnippering van het landelijk gebied. Daar waar nieuw verbindingen noodzakelijk zijn, moeten compenserende maatregelen worden getroffen.

Het natuur- en landschapsbeleid wordt op nationaal niveau verwoord in het *Natuurbeleidsplan (1990)*. Hoofddoel van het beleid is de duurzame instandhouding, herstel en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden. Om dat te bereiken wordt het beleid gericht op een ruimtelijk stabiele en samenhangende ecologische hoofdstructuur (EHS). Binnen de EHS wordt onderscheid gemaakt naar kerngebieden, natuurontwikkelings-gebieden en verbindingzones.

Het beleid voor de kerngebieden en de natuurontwikkelingsgebieden is gericht op handhaving van bestaande waarden. Dat betekent dat het beleid erop gericht is om in deze gebieden vormen van ruimtegebruik als woningbouw en wegebouw/infrastructuur te weren. Binnen de verbindingzones is het beleid gericht op het instandhouden of herstellen van de migratieroutes.

In hoofdstuk 6 wordt een overzicht gegeven van alle gebieden binnen het studiegebied die tot de EHS behoren.

In het Natuurbeleidsplan worden met betrekking tot verkeer en vervoer de volgende beleidsdoelstellingen gehanteerd:

- beperken van het ruimtebeslag door wegen en het tegengaan van versnippering van het landelijk gebied (bundeling van infrastructuur);
- verminderen van de barrièrewerking van bestaande infrastructuur;
- aanleggen of uitbouwen van ecologische infrastructuur langs bestaande infrastructuurle voorzieningen.

In het *Structuurschema Groene Ruimte* (ontwerp-planologische kernbeslissing, 1991) worden de doelstellingen en hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid van het Rijk voor een aantal functies van het landelijk gebied weergegeven. Het betreft concrete

beleidsuitspraken over land- en tuinbouw, natuur, landschap, openluchtrecreatie, toerisme, bosbouw en visserij en de samenhang tussen deze sectoren. Na parlementaire goedkeuring vervangt het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) de huidige Structuurschema's Natuur- en Landschapsbehoud, Openluchtrecreatie en Landinrichting.

Hoofddoelstelling uit het SGR is het bieden van voldoende ruimte voor het voortbestaan of het ontwikkelen van de verschillende functies in het landelijk gebied terwijl de duurzaamheid, identiteit en gebruikswaarde ervan zo goed mogelijk worden behouden of ontwikkeld. Daartoe wordt onder meer gebruik gemaakt van het instrument landinrichting. In het SGR zijn binnen het studiegebied enkele gebieden aangegeven die in aanmerking komen voor herinrichting of ruilverkaveling.

Voorts worden in het SGR waardevolle cultuurlandschappen onderscheiden als vervanging van de beleidscategorieën "nationale landschappen" en "grote landschapseenheden". In deze gebieden is het beleid gericht op behoud en ontwikkeling van het karakter en de samenhang tussen de te onderscheiden ruimtelijke eenheden van het gebied. Het gebied Midden-Limburg (ten oosten van de Maas) wordt als waardevol cultuurlandschap aangemerkt.

Het gebied rond Venlo wordt in het SGR aangewezen als regionaal centrum voor de glastuinbouw en als recreatief-toeristisch gebied. Grote delen van dit gebied liggen daarnaast binnen de EHS, terwijl Venlo in de VINEX is aangewezen als stadsgewest. Om die reden wordt er door het Rijk naar gestreefd om in overleg met de provincie en lokale overheden te komen tot een nadere inrichting van het gebied. Het Rijk verwacht daarbij in ieder geval aandacht voor het aanwijzen van voldoende locaties voor glastuinbouw in samenhang met de ecologische hoofdstructuur ter plaatse en voor verbetering van de kwaliteit van de recreatieve voorzieningen.

In het najaar 1992 is de *Nota Landschap* verschenen. De nota legt het regeringsbeleid voor het landschap vast en vormt tevens een bouwsteen voor het geïntegreerde Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoelstelling van het landschapsbeleid is: "het bevorderen van de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig landschap, dat wil zeggen een landschap waar identiteit en duurzaamheid centraal staan."

Deze hoofddoelstelling is uitgewerkt in de volgende doelstellingen:

- duurzame instandhouding en -waar mogelijk- versterking van de verscheidenheid en identiteit van het Nederlandse landschap op nationaal niveau;
- bescherming van cultuurhistorische en aardwetenschappelijke kenmerken;
- bescherming van gebieden met voor de identiteit bepalende schaalkenmerken;
- benutting van kansen die nieuwe ontwikkelingen in functies bieden om de kwaliteit van het landschap te verhogen;
- ontwikkeling en instandhouding van een maatschappelijk draagvlak voor de zorg voor het landschap.

provinciaal niveau

Het provinciale milieubeleid is neergelegd in het *Milieubeleidsplan Limburg 1991-1994 (MBPL)*. In het MBPL wordt het Rijksbeleid zoals neergelegd in het NMP en NMP+ nader uitgewerkt (terugdringing automobiliteit, stimuleren gebruik alternatieve vervoerswijzen). In het MBPL zijn de hoofdlijnen van een aantal sectorale plannen geïntegreerd. Er worden gebieden aangegeven die vanuit hun functie of kwetsbaarheid bijzondere bescherming genieten. Het gaat daarbij om stiltegebieden alsmede bodem-

en grondwaterbeschermingsgebieden. In deze gebieden zijn activiteiten die bedreigend zijn voor de functie van het gebied ongewenst.

In het gebied tussen Venlo en St.Joost zijn vier grondwaterbeschermingsgebieden aangegeven, namelijk ten oosten en zuidoosten van Venlo, ten zuiden van Reuver en rond Helden. In het studiegebied zijn (nog) geen bodembeschermingsgebieden of stiltegebieden aangegeven.

Het provinciale beleid voor natuur en landschap wordt beschreven in de *Beleidsnota natuur en landschap in de provincie Limburg 1989-1993*. In deze nota zijn de voor Limburg relevante beleidscategorieën uit de diverse rijksplannen zoals natuurgebieden, bossen, nationale landschappen, grote landschapseenheden, nationale parken en waardevolle agrarische cultuurlandschappen nader uitgewerkt. De nota richt zich daarbij in de eerste plaats op de ter beschikking staande instrumenten om het beleid te realiseren.

Samen met de ministeries van LNV en V en W heeft de provincie Limburg het project Maasdal opgestart (startconvenant). Doel van dit project is natuurontwikkeling in combinatie met grindwinning langs de Maas tussen Eijsden en Kessel. In het Structuurschema Groene Ruimte is het project opgenomen als strategisch groenproject.

In het *Waterhuishoudingsplan Limburg (1991)* is het beleid voor de waterhuishouding in Limburg op hoofdlijnen aangegeven. Het beleid uit de derde Nota waterhuishouding is daarbij vertaald naar de specifiek Limburgse situatie. Gestreefd wordt naar het ontstaan van ecologisch gezonde waterhuishoudkundige systemen. Er worden daartoe algemene en specifieke ecologische functies toegekend aan oppervlakte- en grondwatersystemen. Activiteiten die strijdig zijn met de genoemde functies moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Binnen het studiegebied zijn een aantal beken aangewezen als wateren met een specifieke ecologische functie zoals de Swalm en de Roer. Voorts zijn zogenaamde 'prioritaire gebieden voor regeneratie verdroogde natuur' aangegeven. Binnen het studiegebied gaat het daarbij om het Leudal, de gebieden Vuilbenden en Dubbroek en de Tengelroyse beek.

2.3 Genomen besluiten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen die hebben geresulteerd in het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat een tracé/m.e.r.-studie te laten uitvoeren met betrekking tot RW73-Zuid (Venlo-St.Joost). Daarbij wordt met name ingegaan op de motieven die tot dat besluit hebben geleid.

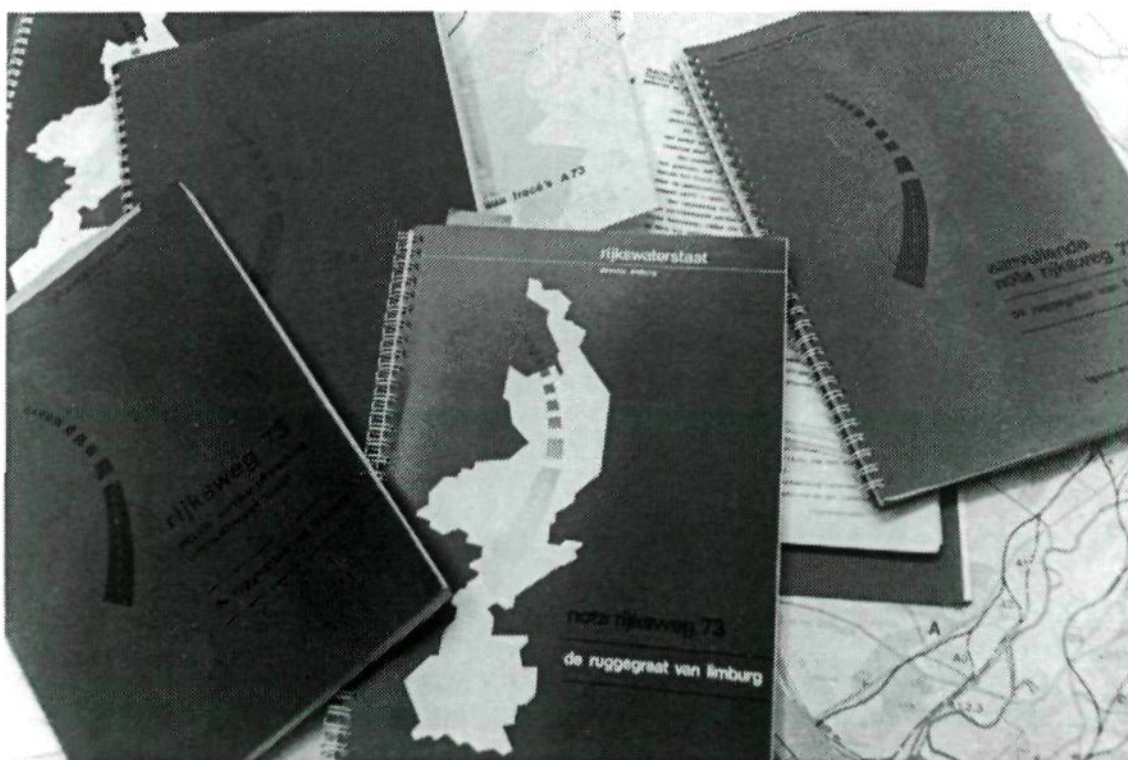
In het kaderblok aan het eind van deze paragraaf worden de relevante besluiten vervolgens chronologisch weergegeven.

Eind jaren zestig, begin jaren zeventig ontstond de behoefte om de kwaliteit van het wegennet in de regio Noord- en Midden-Limburg en het oostelijk deel van Noord-Brabant, te verbeteren. Deze behoefte kwam voort uit de problemen die ontstonden door de toenemende overbelasting van de wegen in het gebied. In het gebied liggen nagenoeg alleen enkelbaans rijkswegen en provinciale wegen. De oplossing voor genoemde problemen werd gezocht in het voltooiën van het landelijke hoofdwegennet in dit gebied door het realiseren van een hoofdverbinding tussen de A50 bij Nijmegen

en de A2 bij Maasbracht. Zowel in het Rijkswegenplan 1968 als in het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel a: beleidsvoornemen, 1977) is een dergelijke hoofdverbinding reeds opgenomen in het gebied tussen Nijmegen en Maasbracht.

Het noordelijk deel van de geplande hoofdverbinding (tussen Nijmegen en Boxmeer) vormde, tezamen met de te realiseren RW77 (van Boxmeer naar Duitse grens; aansluiting BAB57), tevens de ontbrekende schakel tussen de Westduitse "Linksrheinische Autobahn" en het westen van Nederland. Om die reden werd het tracé van dit gedeelte van de hoofdverbinding reeds in 1975 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Omtrent het deel tussen Boxmeer en St.Joost bestond nog veel onduidelijkheid. Om deze onduidelijkheid weg te nemen werd de nota *Rijksweg 73, de ruggegraat van Limburg* (1979) opgesteld. In deze nota zijn een aantal tracé-varianten onderzocht voor de noord-zuid lopende hoofdverbinding in het oosten van Nederland tussen het knooppunt A73/A77 bij Boxmeer en de A2 bij St.Joost.



.....Rijksweg 73-Zuid, er is niet over één nacht ijs gegaan.....

In de nota Rijksweg 73, de ruggegraat van Limburg (1979) werden naast de zogenaamde nulvariant (handhaven bestaande situatie) en nulplusvariant (aanpassen bestaande wegensysteem) vijf tracévarianten voor een nieuwe autosnelwegverbinding beschreven. Het ging daarbij om twee tracés geheel op de westelijke Maasoever, twee tracés die oostelijk van Roermond liepen en de Maas bij Kessel kruisten en tenslotte om het zogenaamde tracé 3. Dit tracé liep van Maasbracht ten oosten van Roermond naar Venlo en vervolgens ten oosten van Venray naar Boxmeer. De Maas werd ter hoogte van Venlo gekruist.

Op basis van de nota heeft de Raad van de Waterstaat de minister geadviseerd om tracé 3 met uitzondering van het gedeelte ten oosten van Roermond vast te stellen. Daarbij was met name de hoge landschappelijke waarde van dat laatste gebied in het geding. De Raad stelde dat in overleg met de gemeente Roermond gezocht moest worden naar een tracé dat het Roerdal meer spaart dan het in de nota voorgestelde tracé 3 subvariant D2.

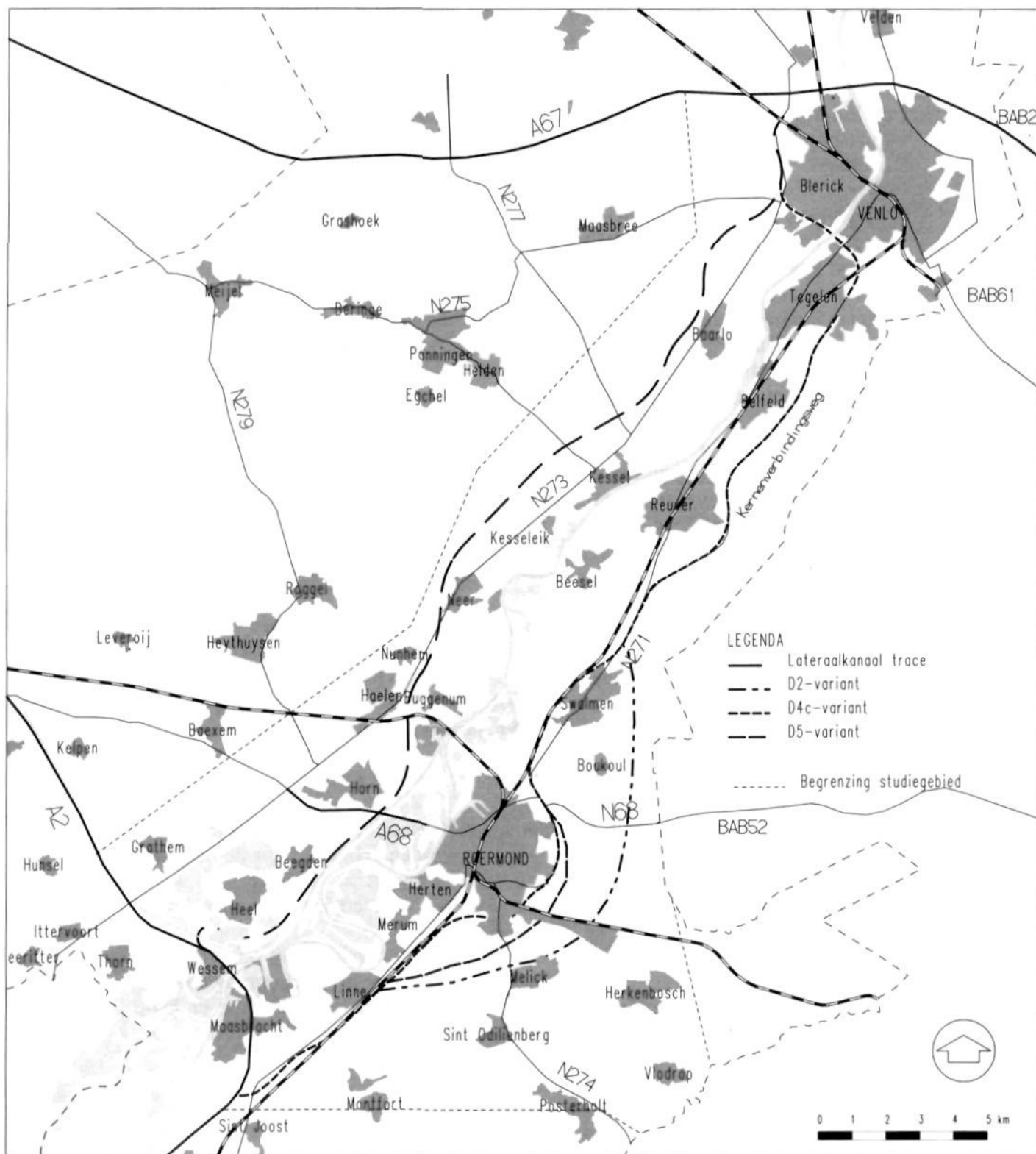
De minister heeft in 1982 het tracé vastgesteld van het gedeelte tussen Boxmeer (A77) en Venlo (A67). Voorts werd besloten om het zuidelijke gedeelte (tussen Venlo en Maasbracht) vooralsnog niet vast te stellen in afwachting van nadere studie en overleg.

Vervolgens is de *Aanvullende nota Rijksweg 73 (1983)* opgesteld. Hierin werden naast tracévariant D2 uit de Nota Rijksweg 73 twee alternatieve tracé-mogelijkheden in het gebied Roermond-Swalmen beschouwd (D4 en D5). Voorts werd nader onderzoek verricht naar een tracé ten westen van de Maas gebundeld met het Lateraalkanaal. De bevindingen van dit laatste onderzoek werden neergelegd in de *Notitie nadere uitwerking Lateraalkanaal tracé (1983)*. Met dit onderzoek kwam de minister tegemoet aan het verzoek van enkele natuurbeschermingsorganisaties en gemeentebesturen. Op kaart 2.2 zijn de genoemde tracés en de varianten weergegeven.

Op basis van voorgenoemde nota en notitie adviseerde de Raad van de Waterstaat de minister om het tracé van het deel van Rijksweg 73 tussen Venlo en St.Joost vast te stellen als autosnelweg, overeenkomstig de in de "Aanvullende nota Rijksweg 73" omschreven variant D4-c. De Raad kwam tot dit advies mede op basis van het rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) d.d. 22 mei 1985. In haar advies naar de minister oordeelde de Raad met betrekking tot de keuze voor de D4-c variant onder meer als volgt:

- met de D4-c variant wordt een zodanig geoptimaliseerd tracé geboden dat zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de vanuit natuur en landschap tegen de voorgestelde tracering geuite bezwaren. Vooral de Roerdalkruising in het verlengde van de St.Wirosingel wordt als een verbetering beschouwd in vergelijking tot die van de D2-variant. Ook de bij de D4-c variant voorziene Swalmdalkruising wordt als gunstiger beoordeeld.
- met de D4-c variant wordt een optimale bundeling bewerkstelligd met de bestaande infrastructuur.
- met de D4-c variant wordt een optimale verkeersontlasting van het bestaande wegennet bereikt, zodat een oplossing kan worden geboden voor de bestaande knelpunten in de bebouwde kommen van Roermond en Swalmen.
- zowel vanuit de landbouw, woon- en leefmilieu als recreatie kan een voorkeur worden uitgesproken voor de D4-c variant.
- tracering volgens de D4-c variant heeft met name bezwaren uit oogpunt van de drinkwatervoorziening bij Swalmen, uit oogpunt van de bescherming van de Das en uit oogpunt van de kosten. Daarnaast realiseert de Raad zich dat de D4-c variant niet de instemming heeft van de gemeentebesturen van Roermond en Swalmen.

Kaart 2.2: Overzicht tracé-alternatieven "Aanvullende nota Rijksweg 73" en "Notitie nadere uitwerking lateraalkanaal tracé" (1983).



Omtrent de vraag of de hoofdverbinding ten oosten van de Maas (volgens het (D4-c tracé) of ten westen van de Maas (volgens het Lateraalkanaaltracé) zou moeten worden aangelegd werd door de Commissie van Overleg voor de Wegen geen eensluidend advies uitgebracht. De meerderheid van de Commissie meende dat met de D4-c tracévariant op de oostoever een aanzienlijk gunstiger bediening van de hoofdkernen en bundeling van de bestaande structuren kon worden bereikt. Voorts werd door de meerderheid gevreesd dat met de realisatie van het Lateraalkanaal tracé een zogenaamde "ladderstructuur" zou ontstaan: aan de westzijde het Lateraalkanaal-tracé en aan de oostzijde de eveneens intensief gebruikte bestaande verbindingen met tussen beide dwarsverbindingen. Deze situatie wordt als ongewenst beschouwd. Tenslotte was de meerderheid van de Commissie van mening dat aanleg op de westoever vanwege de doorsnijding van open gebied minder wenselijk was. Een minderheid van de Commissie concludeerde echter dat tracering op de westoever de voorkeur verdient omdat daarmee een logische, hiërarchische opbouw van het wegennet in Midden Limburg wordt bereikt. Voorts werd geoordeeld dat een tracé op de oostoever een extra barrière vormt voor de Das. De Raad van de Waterstaat adviseerde vervolgens overeenkomstig de meerderheid van de Commissie voor tracering volgens de D4-c variant. Overeenkomstig dit advies heeft de minister in 1985 het tussen Venlo en St.Joost gesitueerde gedeelte van de Rijksweg 73 vastgesteld.

In 1987 is het Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) in werking getreden. Hiermee wordt onder meer uitvoering gegeven aan de Europese Richtlijn betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. In de Europese Richtlijn wordt onder meer de aanleg van autosnelwegen m.e.r.-plichtig gesteld.

In april 1990 liet de Europese Commissie de Nederlandse regering weten dat vertaling van enkele delen van de EG-richtlijn naar de Nederlandse wetgeving niet geheel correct is geschied. De Nederlandse regering heeft daarop de Europese Commissie toegezegd zo snel mogelijk de Nederlandse m.e.r.-wetgeving met de EG-richtlijn in overeenstemming te brengen.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Europese Commissie adviseerde de landsadvocaat desgevraagd de minister van Verkeer en Waterstaat om voor tracébesluiten die voor de datum van inwerkingtreding van het Besluit milieu-effectrapportage (1 september 1987) zijn genomen maar waarbij nog geen vertaling heeft plaatsgevonden in bestemmingsplannen, alsnog een milieu-effectrapport te doen opstellen.

Bij brief van 20 maart 1992 deelde 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/m.e.r.-procedure te starten. Het tracébesluit van van 16 juli 1985 met betrekking tot dat tracégedeelte is hiermee komen te vervallen.

Eerdere besluiten ten aanzien van Rijksweg 73-Zuid

- 25 juli 1975; tracévaststelling RW73, gedeelte Nijmegen-Boxmeer door de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit wegvak is inmiddels gerealiseerd.
- 4 maart 1982; vaststelling Streekplan Noord- en Midden-Limburg. In dit Streekplan is het zogenaamde D2-tracé (meest oostelijke passage van Roermond) als voorkeurstacé van de provincie aangegeven.
- 2 april 1982; tracévaststelling RW73, gedeelte Boxmeer - Venlo (RW73-Noord) door de minister van Verkeer en Waterstaat op basis van de nota "Rijksweg 73, de ruggegraat van Limburg" (juni 1979). Momenteel is RWS bezig met de aanleg van RW73-Noord volgens het door de minister aangegeven tracé.
- 16 juli 1985; tracévaststelling RW73, gedeelte Venlo - Maasbracht (RW73-Zuid) door de minister van Verkeer en Waterstaat op basis van de "Aanvullende nota Rijksweg 73" (augustus 1983) en "Notitie nadere uitwerking lateraalkanaal tracé" (oktober 1983).
- zomer 1986; behandeling tracébesluit d.d. 16 juli 1985 door de Tweede Kamer.
- juni 1989 - september 1992; goedkeuring van diverse bestemmingsplannen in de gemeente Venlo door Gedeputeerde Staten. Het betreft de plannen "Tegelseweg", "Rijksweg 73 deelplan 1", "Maasbreeseweg" en "Zuiderbrug". In deze bestemmingsplannen is het noordelijke gedeelte van RW73-Zuid tussen verkeersplein Zaarderheiken en de gemeentegrens met Tegelen opgenomen. Op basis hiervan is reeds gestart met de aanleg van het zogenaamde Zuiderbrugtracé en de Zuiderbrug.
- 16 februari 1990; vaststelling Streekplan Noord- en Midden-Limburg, aanpassing op onderdelen. In deze aanpassing is het in 1985 vastgestelde oostoevertacé van RW73-Zuid opgenomen.
- april 1990; uitspraak van de Europese Commissie inzake de toepassing van de Europese Richtlijn over milieu-effectbeoordeling in de Nederlandse m.e.r.-wetgeving.
- 7 augustus 1990; goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het bestemmingsplan "Driekronen" in Tegelen. In dit bestemmingsplan en in het plan "Tegelseweg" (Venlo) is de aansluiting van RW73 op de Tegelseweg opgenomen.
- 20 maart 1992; besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat om voor RW73, tracégedeelte Venlo-St.Joost alsnog een tracé/m.e.r.-procedure te starten. Bij brief d.d. 2 november 1992 laat de minister het provinciaal bestuur van Limburg weten dat daardoor het tracébesluit van 1985 als ingetrokken moet worden beschouwd.
- 19 oktober 1992; terinzagelegging Startnotitie Rijksweg 73-Zuid.
- 27 februari 1993; vaststelling van de Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie Rijksweg 73-Zuid, Venlo - St.Joost door de minister van Verkeer en Waterstaat.

2.4 Te nemen besluiten

2.4.1 M.e.r.-plichtig besluit

Het door de minister van Verkeer en Waterstaat te nemen besluit waarvoor de projectnota/MER wordt opgesteld betreft de eventuele tracévaststelling van Rijksweg 73 tussen Venlo (verkeersplein Zaarderheiken) en St.Joost (aansluiting A2). De procedure die hierbij gevolgd wordt, wordt nader behandeld in paragraaf 2.5.

2.4.2 Overige besluiten

Nadat de minister van Verkeer en Waterstaat in het voorjaar van 1994 een besluit heeft genomen over de verbinding tussen knooppunt Zaarderheiken bij Venlo en de A2 bij St.Joost moet, alvorens tot de aanleg kan worden overgegaan, planologische inpassing plaatsvinden in Streekplan en bestemmingsplannen. Om dit te bereiken wordt de provincie Limburg na het besluit door de minister op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verzocht het Streekplan zonodig aan te

passen. In het vigerende Streekplan wordt zoals vermeld rekening gehouden met een tracé volgens het tracébesluit uit 1985.

Voorts worden de betrokken gemeenten verzocht hun bestemmingsplannen zodanig te wijzigen, dat realisatie van het project mogelijk wordt. Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen oplossing gaat het daarbij om één of meer bestemmingsplannen in een aantal van de in paragraaf 2.2.1 genoemde gemeenten.

Tenslotte zijn voor de uitvoering diverse bouw- en aanlegvergunningen, ontheffingen en/of vrijstellingen nodig, bijvoorbeeld in het kader van de milieuwetgeving en/of provinciale en gemeentelijke verordeningen, afhankelijk van de daadwerkelijke uitvoering.

2.5 Procedures

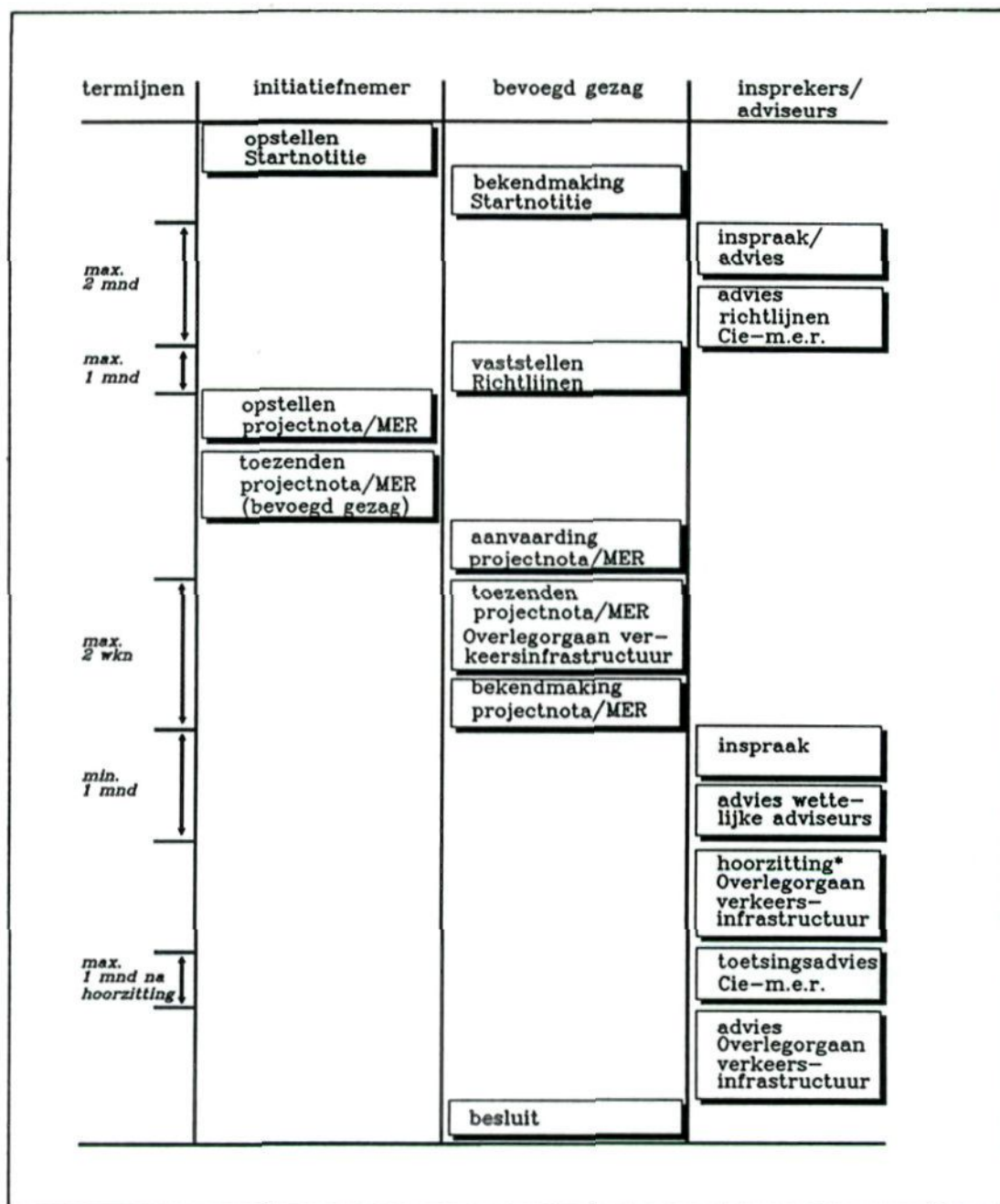
Zoals vermeld wordt de beslissing over de eventuele aanleg van een hoofdverbinding genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat. Om tot een afgewogen besluit te komen waarin inspraak op verschillende momenten is gewaarborgd, wordt een besluitvormingsprocedure doorlopen die is opgebouwd uit twee instrumenten:

1. de wettelijke *regeling voor de milieu-effectrapportage* (Wet Milieubeheer);
In het Besluit milieu-effectrapportage wordt onder categorie 1.1 de aanleg van een hoofdweg als m.e.r.-plichtige activiteit aangemerkt. De vaststelling van het tracé of Plan door of namens de minister van Verkeer en Waterstaat, dan wel de vaststelling van het ruimtelijke plan dat als eerste in de aanleg voorziet wordt daarbij als het m.e.r.-plichtige besluit genoemd. Dat betekent dat voorafgaand aan het besluit een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen resulterend in een Milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van dit MER vindt uiteindelijke besluitvorming plaats.
2. de niet-wettelijke *tracévaststellingsprocedure* (SVV1 deel a).
Bij belangrijke ingrepen in de hoofdinfrastructuur, waaronder de aanleg of een belangrijke wijziging van hoofdwegen wordt een tracévaststellings-procedure gevolgd.

De procedures voor de milieu-effectrapportage en de tracévaststelling worden geïntegreerd doorlopen. In figuur 2.5.1 is deze geïntegreerde procedure in een schema weergegeven onder vermelding van de daarbij te hanteren wettelijke termijnen voor onder meer inspraak en besluitvorming. Hierna wordt het schema nader toegelicht.

Rijkswaterstaat, directie Limburg heeft als initiatiefnemer op 15 oktober 1992 de Startnotitie Rijksweg 73-Zuid ingediend. Deze is op 19 oktober door het bevoegd gezag ter inzage gelegd. In de periode van 19 oktober tot en met 18 november 1992 konden belanghebbenden hun reacties kenbaar maken. Mede op basis hiervan heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) op 22 december 1992 een voorlopig advies uitgebracht over de inhoud van de richtlijnen. Geconstateerd werd echter dat voorafgaand aan de terinzagelegging geen aankondiging in de Staatscourant heeft plaatsgevonden. Om die reden heeft de Startnotitie in de periode van 4 januari tot en met 29 januari 1993 voor de tweede keer ter inzage gelegen. De reacties die hieruit voortkwamen waren voor de Cie-m.e.r. geen reden om haar voorlopige advies te herzien.

Figuur 2.5.1: Schematisch overzicht geïntegreerde tracévestigings- en m.e.r.-procedure



* schriftelijk indienen van opmerkingen bij het O.V.I. binnen 6 weken na terinzagelegging

Aan de hand van dit advies, het advies van de Directeur LNO in de provincie Limburg en andere ontvangen reacties, adviezen en commentaren heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, het bevoegd gezag, op 27 februari 1993 de Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie Rijksweg 73-Zuid, Venlo - St.Joost vastgesteld.

Het onderhavige rapport vormt onderdeel van de volgende stap in de procedure. De initiatiefnemer heeft deze projectnota/MER RW73-Zuid opgesteld, rekening houdend met de vastgestelde richtlijnen. Hiervoor was formeel geen termijn aangegeven. De projectnota/MER is naar het bevoegd gezag gestuurd, die de projectnota/MER vervolgens bekend heeft gemaakt.

Na de bekendmaking in januari 1994 volgt een periode van advisering en inspraak. De sluitingsdatum voor de inspraak is 12 februari 1994. In de periode van advisering en inspraak gaat het om twee vragen:

- bevat de projectnota/MER voldoende (milieu)informatie om op basis daarvan tot een afgewogen tracévaststellingsbesluit te komen (toetsingsvraag).
- welk besluit moet worden genomen (beleidsvraag).

Elk van deze vragen doorloopt een aparte procedure. Beide procedures lopen parallel en worden gecoördineerd door het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur (O.V.I.), welke de adviesfunctie van de Raad van de Waterstaat heeft overgenomen. Over de toetsingsvraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs (directeur LNO provincie Limburg, regionale inspecteur milieuhygiëne), uiterlijk binnen één maand na afloop van de inspraaktermijn c.q. tervisielegging.

Over de beleidsvraag krijgt het bevoegd gezag een rapportage van het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur. Het bevoegd gezag (minister van Verkeer en Waterstaat) neemt uiteindelijk een besluit op basis van de projectnota/MER, de uitgebrachte adviezen en de inspraakreacties.