

728-2



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Limburg

STARTNOTITIE

Rijksweg 74

tracé/mer-studie



STARTNOTITIE

Rijksweg 74

tracé/mer-studie

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie.....	3
2	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
2.1	Bereikbaarheid.....	6
2.2	Duurzaamheid	7
2.3	Probleemstelling	8
2.4	Doel	8
3	STUDIEGEBIED, HUIDIGE SITUATIE.....	9
3.1	Begrenzing	9
3.2	Beschrijving verkeerssituatie.....	9
3.3	Economische ontwikkeling.....	10
3.4	Natuur en landschap.....	10
3.5	Milieu	10
3.6	Ruimtelijke ordening.....	10
4	TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN	13
4.1	Nul-alternatief	13
4.2	Autosnelweg-alternatieven	13
4.3	Meest milieuvriendelijk alternatief.....	14
5	TE ONDERZOEKEN EFFECTEN.....	15
5.1	Verkeer.....	15
5.2	Bodem en geomorfologie	15
5.3	Oppervlaktewater en grondwater.....	15
5.4	Woonmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid.....	15
5.5	Natuur en landschap.....	15
5.6	Economie	16
5.7	Ruimtelijke ordening.....	16
5.8	Vergelijking van de alternatieven	16
6	PROCEDURE EN BESLUITEN	17
6.1	Procedure	17
6.2	Genomen en te nemen besluiten	19
bijlage 1	verklarende woordenlijst.....	20
bijlage 2	afstemming Nederlandse en Duitse procedure	21
bijlage 3	Hoofdwegennet Nederland	23
bijlage 4	Kaartbijlage	

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 koppeling bij Venlo tussen het Nederlandse autosnelwegennet (Rijksweg 67 / Rijksweg 73, Knooppunt Zaarderheiken) en de Duitse Bundesautobahn A 61. Het betreft hier een studie waarin geïntegreerd de tracé-studie en de milieu-effectrapportage worden opgenomen. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel e) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1995 - 1999 is aangegeven dat er studie verricht kan worden naar de noodzaak en de lokatie van een koppeling van het Nederlandse hoofdwegennet met de Duitse Bundesautobahn A 61 bij Venlo. Het Structuurschema Verkeer en Vervoer geeft indicatief aan wat er maximaal aan uitbreiding van het hoofdwegennet mogelijk is (zie bijlage 3). Deze mogelijke koppeling zou voor wat betreft het Nederlandse gedeelte gerealiseerd moeten worden in de gemeenten Venlo en/of Tegelen. In Duitsland liggen de betreffende gedeelten van de koppeling in de gemeenten Straelen en Nettetal. Tevens is er nog een mogelijkheid die geheel op Duits grondgebied is gelegen. De Rijksweg 74 heeft in Nederland de status van achterlandverbinding. Momenteel ontbreekt op dit niveau de bedoelde koppeling. Omdat het hier een verbinding betreft die zowel over Nederlands als Duits grondgebied geprojecteerd kan worden, moet er ook op Duits grondgebied een tracé vastgesteld worden. Een vaststelling is in Duitsland al voorzien; in het "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" is de verbinding als vierstrooks autosnelweg indicatief opgenomen, doch de ligging staat nog ter discussie. Het Bedarfsplan heeft een wettelijk status. Voor de verdere procedure die betrekking zal hebben op de ligging van het tracé is deze vastgelegde behoefte bindend.

De studie zal door de Nederlandse en Duitse overheden in gezamenlijkheid worden verricht. Voor het Nederlandse deel van de studie is de Hoofdingenieur-Directeur in de directie Limburg van Rijkswaterstaat initiatiefnemer. Het adres van de initiatiefnemer is:

*Rijkswaterstaat directie Limburg
Postbus 25
6200 MA Maastricht*

Voor de te volgen tracé/mer-procedure is in Nederland de startnotitie de eerste stap. Naar aanleiding van deze startnotitie kan iedereen in Nederland en Duitsland bij het Nederlandse bevoegd gezag opmerkingen maken. Voor de beslissing over de koppeling tussen het

Nederlandse en Duitse hoofdwegennet zijn de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM het bevoegd gezag voor wat betreft het Nederlandse gedeelte. De in Nederland te volgen procedure is gebaseerd op de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. Voor wat betreft het Duitse gedeelte is de Bundesminister für Verkehr het bevoegd gezag. De startnotitie beperkt zich in procedurele zin tot de Nederlandse situatie. De Duitse procedure kent de startnotitie als formeel document niet.

Schriftelijke opmerkingen naar aanleiding van deze startnotitie kunnen binnen de in de bekendmaking van de ter visielegging van deze startnotitie aangegeven termijn 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
onder vermelding van "mer Rijksweg 74"*

Om een ieder inzicht te verschaffen in de inhoud van de startnotitie en de verdere procedure worden er informatiebijeenkomsten gehouden. Plaats en tijdstip zijn aangegeven in de bekendmaking waarin het verschijnen van de startnotitie is gepubliceerd. De schriftelijke opmerkingen en aanwijzingen, voor zover relevant, worden verwerkt in de door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vast te stellen richtlijnen ten behoeve van de te verrichten studie. Naast de in Nederland vast te stellen richtlijnen zal de studie moeten voldoen aan eisen die van Duitse zijde aan de studie worden gesteld.

1.2 Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie

Bereikbaarheid economische centra

In het beleid zoals geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) wordt een groot gewicht toegekend aan de bereikbaarheid van de economische centra en de leefbaarheid van Nederland. De bereikbaarheid houdt in dat de belangrijke economische en bestuurlijke centra in Nederland op een adequate wijze met elkaar verbonden moeten zijn. Een moderne, duurzame economie is ondenkbaar zonder een goede infrastructuur. Deze infrastructuur is van belang voor de transport- en distributiefunctie van Nederland. In dit kader vervult Venlo een draaischijffunctie tussen de mainports Schiphol en Rotterdam en het Duitse achterland. Het beleid ten aanzien van de bereikbaarheid houdt in dat mede onderzocht kan worden of de bij Venlo gelegen zuid-oostelijk gerichte achterlandverbinding voltooid dient te worden.

In de Vierde Nota over Ruimtelijke Ordening (Extra) is het stedelijk gebied Venlo-Tegelen aangeduid als goederen-distributie-centrum. Voor het vervullen van deze functie is de beschikbaarheid van goede internationale verbindingen van belang.

Leefbaarheid Venlo en Tegelen

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt tevens een groot gewicht toegekend aan de leefbaarheid. In de huidige situatie wikkelt het internationale vracht- en personenverkeer zich af via de lokale wegnetten van Venlo en Tegelen, die voor deze belasting niet geëigend zijn. Deze situatie leidt tot overlast in de bebouwde kommen en heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en in het bijzonder de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast.

Deze beleidsrichtingen worden voor de verbinding tussen het Nederlandse en Duitse hoofdwegenet bij Venlo uitgewerkt in een tracé/mer-studie. De resultaten worden vastgelegd in de trajectnota/MER. Deze wordt breed opgezet voor wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven en het studiegebied. De nota zal zowel in Nederland als in Duitsland worden benut voor de besluitvorming.

Ter voorbereiding van de beslissing van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van VROM en de Bundesminister für Verkehr over het te realiseren alternatief wordt een geïntegreerde tracé/mer-studie uitgevoerd. De aanleg van een onderdeel van het hoofdwegenet dient te geschieden volgens het tracé zoals dat is vastgesteld op grond van de Tracéwet-procedure. Ingevolge de Wet Milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit Milieu-effectrapportage is het uitvoeren van een milieu-effectrapportage voor een dergelijke tracévaststelling verplicht.

De trajectnota/MER, die de resultaten van de studie weer geeft, bevat de gegevens voor het afwegingsproces. In de studie worden de problemen in het studiegebied geïnventariseerd en geanalyseerd. Daarin komt de vraag aan de orde 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) en een meest milieuvriendelijk alternatief. De mobiliteitseffecten van de alternatieven 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 aanleg van nieuwe infrastructuur zal worden gelet op de behoefte aan en de effecten op de capaciteit en kwaliteit van alle vervoersnetten in het studiegebied. Tevens wordt gelet op de gevolgen voor de verkeersveiligheid, op de financiële effecten, op de effecten voor maatschappelijk-economische, en ruimtelijke ontwikkeling in het stedelijk dan wel het landelijk gebied,

op de effecten voor het woon- en leefmilieu, het toerisme en de recreatie, de land- en tuinbouw, het landschap, (cultuur-)historisch waardevolle bebouwing, archeologische waarden en het natuurlijk milieu.

Tijdens de studie worden lokale en regionale overheden geconsulteerd. Na het gereedkomen van de trajectnota/MER zendt de Minister van Verkeer en Waterstaat de nota om een reactie aan het secretariaat van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur¹, die de nota ter inzage legt door tussenkomst van de betrokken besturen. In die periode kan iedereen inspreken en kunnen ook de wettelijke adviseurs² advies aan de minister uitbrengen. De Minister van Verkeer en Waterstaat zendt de nota ter informatie naar de voorzitters van beide Kamers der Staten-Generaal met het verzoek deze op de griffie ter inzage te leggen voor de leden. In deze fase vindt in Duitsland de "Linienbestimmungs"-procedure plaats.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur zelf 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 milieu-effectrapportage verricht de inhoudelijke toetsing van het milieu-effectrapport aan de door de Minister vastgestelde richtlijnen en geeft een oordeel of het MER voldoende is. De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt samen met de collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vervolgens een beslissing over de noodzaak van de verbinding en indien deze noodzaak aanwezig is over het tracé dat de voorkeur heeft. Dit voorkeurstracé wordt vervolgens uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit op een schaal van minimaal 1:2500. Het ontwerp-tracébesluit is de basis voor het uiteindelijke tracébesluit. Aan de beide Kamers der Staten-Generaal en degenen die een reactie hebben ingezonden wordt de beslissing onder toezending van de stukken medegedeeld.

Volgens de Duitse wetgeving op het gebied van milieu-effectbeoordeling moeten effecten op het milieu vroegtijdig en uitvoerig onderzocht, beschreven en gewaardeerd worden. Het resultaat van de milieu-effectbeoordeling moet in een zo vroeg mogelijk stadium bij alle formele besluiten over de toelaatbaarheid van de mogelijke ingreep betrokken worden. Dit betekent dat er evenals voor het Nederlandse gebied ook voor het Duitse gebied onderzoeken en waarderings voor de huidige situatie en de effecten op het milieu verricht moeten worden.

¹ Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is een van de overlegorganen die de Minister van Verkeer en Waterstaat van advies dient. Daarnaast kan het secretariaat van de overlegorganen worden ingeschakeld voor de inspraak.

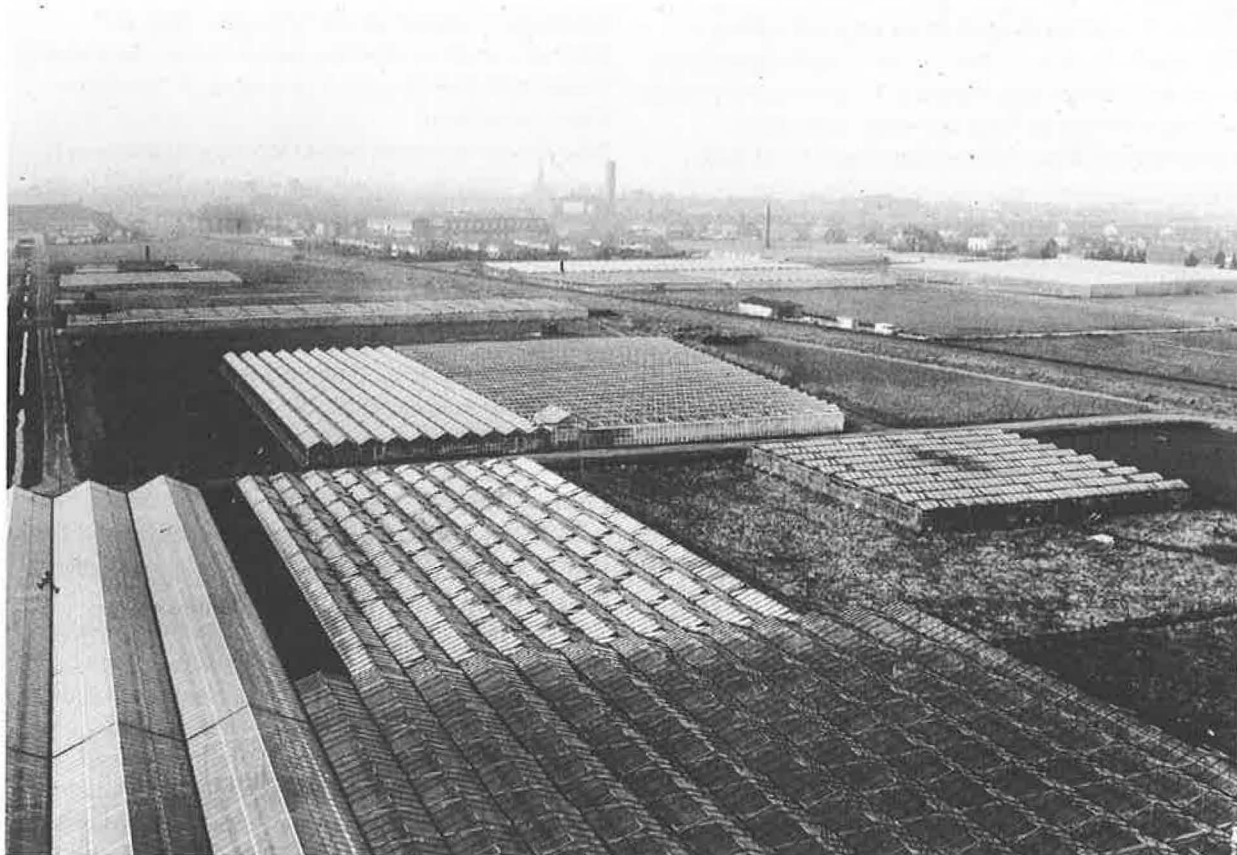
² De wettelijke adviseurs zijn de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne in de provincie Limburg en de Directeur Landbouw, Natuur en Visserij Zuid

De Duitse procedure zelf is volgens het "Bundesfernstraßengesetz" uit twee fasen opgebouwd:

- 1 het vaststellen van een tracé (Bestimmung der Linie) door de "Bundesminister für Verkehr".
- 2 Planvaststelling, waarbij de door het voornemen geraakte openbare en particuliere belangen in het kader van de afweging betrokken moeten worden.

In beide fasen worden de milieu-effecten betrokken.

Een uitgebreid overzicht van de Nederlandse tracé/mer-procedure en de Duitse procedure wordt gegeven in hoofdstuk 6 en bijlage 2.



Corridor 3 t/m 5. Broekveld Tegelen ter plaatse van knooppunt A74/A73.

2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Reeds vanaf het begin van de jaren tachtig worden er regelmatig politieke en maatschappelijke signalen afgegeven betreffende het belang van een verbinding van de Bundesautobahn A 61 met het Nederlandse hoofdwegenet bij Venlo. In 1982 werd door de minister van Verkeer en Waterstaat bij de vaststelling van het tracé van de Rijksweg 73 Boxmeer - Venlo een studie naar de ontbrekende verbinding in het vooruitzicht gesteld. In 1985 werd de motie Rienks, waarin om de verbinding werd gevraagd, door de Tweede Kamer aanvaard. Ook bij de behandeling door de Tweede Kamer van het tracébesluit voor de Rijksweg 73 Venlo - Maasbracht in 1986 werd dit punt weer aan de orde gesteld, nu in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. In 1987 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de verbinding tussen de Rijksweg 73 en de Bundesautobahn A 61 in de corridor Tegelen in procedure willen brengen. Tegen de gang van zaken is toen bezwaar aangetekend. Dit heeft geleid tot een kort geding tot en met het Gerechtshof. De uitspraak in deze zaak in 1989 behelsde een verbod aan de Staat om de verbinding in procedure te brengen voordat deze in het Structuurschema Verkeer en Vervoer is opgenomen. Uit het bovenstaande blijkt dat er altijd een relatie is gelegd tussen Rijksweg 73 en Rijksweg 74. Bij de start van de hernieuwde tracé-studie voor Rijksweg 73-Zuid is gesteld dat pas na het besluit over de Rijksweg 73-Zuid de procedure voor Rijksweg 74 gestart kan worden. Bij schrijven van 3 maart 1995 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Tweede Kamer laten weten dat besloten is de Rijksweg 73-Zuid ongefaseerd op de Oostoever van de Maas zal worden aangelegd. Momenteel vindt een nadere uitwerking van dit tracé plaats.



Corridor 1 t/m 5, Begin BAB-61 nabij Leuth.

Zowel in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening als in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt het belang van het creëren van een nieuwe schakel tussen het Nederlandse autosnelwegennet bij Venlo en de Duitse Bundesautobahn A 61 als achterlandverbinding aangegeven. Dit wordt vooral ingegeven vanuit de functie, van met name de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol als "mainports" voor het Duitse achterland dat via de logistieke draaischijf Venlo bediend wordt. Het stedelijk gebied Venlo-Tegelen speelt in het nationale transport-systeem reeds nu een belangrijke rol als goederendistributiecentrum. Op basis van het eindrapport van de "commissie Kroes" is Venlo door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als tweedelijns knooppunt voor het intermodaal vervoer.

In het Duitse "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" (1993) is de aansluiting van de Bundesautobahn A61 op het Nederlandse hoofdwegenet opgenomen.

2.1 Bereikbaarheid

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het belang van de achterlandverbindingen aangegeven. In deze nota's wordt grote aandacht besteed aan de positie van Nederland in internationaal verband. In dit kader is Rijksweg 67 die Venlo aan de noordzijde passeert als onderdeel van een verbinding van de mainports en het Duitse achterland een belangrijke transportas. Het stedelijk gebied Venlo-Tegelen, gelegen aan deze transportas, fungeert als een belangrijke "inland-terminal". In de Vierde Nota over de Ruimtelijke ordening (Extra) is dit stedelijk gebied aangeduid als "goederendistributiecentrum".

Door het gereedkomen van de Rijksweg 73 Boxmeer - Venlo in 1996, de realisatie van Rijksweg 73-Zuid in de komende jaren en de opening van de Europese binnengrenzen in 1993 kan de positie van Venlo als goederendistributiecentrum versterkt worden. Hierbij is ook een goede verbinding tussen het Nederlandse en het Duitse hoofdwegenet naar het zuidelijke deel van het Duitse achterland van belang. Dit belang is des te groter daar in Europa economische centra, die zuidelijker gelegen zijn dan de traditionele centra een sterke groei vertonen.

De aanleiding voor de studie naar de verbinding bij Venlo tussen het Nederlandse en Duitse hoofdwegenet is het feit dat hier een schakel tussen de beide hoofdwegenetten ontbreekt.

Momenteel is ten noorden van Venlo een koppeling aanwezig tussen de Rijksweg 67 en de Bundesautobahn A 40 die tezamen de E 34 vormen. In Nederland is het gedeelte van Rijksweg 67 tussen Eindhoven en Zaarderheiken aangewezen als achterlandverbinding. Deze achterlandverbinding zou kunnen worden voortgezet als autosnelweg, die aansluit op de Bundesautobahn A 61; voor zover het Nederland betreft is deze aangeduid als Rijksweg 74. Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is

erop gericht de doorgaande functie voor het economisch belangrijke lange-afstandsverkeer te waarborgen. De achterlandverbindingen verdienen hierbij speciale aandacht. Hierbij speelt het scheiden van het regionale en het lange-afstandsverkeer een belangrijke rol.

2.2 Duurzaamheid

In het regeerakkoord van het kabinet Kok wordt gesteld dat bij economische ontwikkeling, dus ook bij het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, duurzaamheid een eis is.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is het streven naar duurzaamheid uitgewerkt in de zogenaamde luiken 'Geleiding en beperking van de mobiliteit' en 'Leefbaarheid'.

2.2.1 Geleiding en beperking van de mobiliteit

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 gestreefd naar een groei van maximaal 39 %.

Elementen ter uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid zijn:

- het aanpassen van de ruimtelijke inrichting op een zodanige wijze dat de behoefte aan mobiliteit afneemt (lokatiebeleid);
- het hanteren van parkeernormen;
- het hanteren van prijsmaatregelen ter regulering van mobiliteit;
- het stimuleren van het gebruik van alternatieve, meer milieuvriendelijke vervoerswijzen.

Ook op het regionale niveau wordt beleid ontwikkeld ter beheersing van de automobilititeit. Dit beleid is vooralsnog neergelegd in het ontwerp-Regionaal Verkeers- en vervoerplan voor Noord- en Midden-Limburg en is sinds 22 maart 1995 onderdeel van het voorontwerp van het Provinciaal Mobiliteitsplan.

2.2.2 Leefbaarheid

In het luik 'Leefbaarheid' zijn diverse aspecten van het beleid ten aanzien van milieu en verkeersveiligheid geformuleerd. Voor geheel Nederland zijn de onderstaande doelstellingen 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. De verkeersmissies tonen sinds 1990 een dalende lijn als gevolg van de technische verbetering van de voertuigen. Op termijn zullen de maatregelen echter niet voldoende zijn om de effecten van de groeiende automobilititeit te compenseren (bron: aangepast ontwerp Milieubeleidsplan Limburg).

Ter voorkoming van de toename van het **broeikas-effect** moet de uitstoot van CO₂, vergeleken met 1986 in 2010 met 10% zijn teruggedrongen. Door onder andere de nabijheid van het Roergebied en de Waalse industriebekkens zijn in Noord- en Midden-Limburg de concentraties van diverse verontreinigingen in de lucht vrij hoog.

Ten aanzien van **geluidshinder** 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 mogen toenemen. Het aantal woningen met een geluidbelasting (aan de gevel) van meer dan 55 Db(A) als gevolg van verkeer moet in 1995 5% en in 2010 50% lager zijn dan in 1986. Landelijk gezien neemt vooralsnog het aantal gehinderden af; gegevens over de Limburgse situatie zijn niet voorhanden (bron: aangepast ontwerp Milieubeleidsplan Limburg).

Ten aanzien van de **terugdringing van de verkeers-onveiligheid** 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. Het aantal verkeersdoden en -gewonden in de gemeenten Venlo en Tegelen is toegenomen. In 1986 zijn er in de beide gemeenten 274 verkeersslachtoffers geregistreerd; in 1993 was dit aantal 367. Dit is een stijging van 34 %. Het aantal verkeersslachtoffers op de verbindingen die in de huidige situatie als west-oost routes worden benut is in 1993 109 dit is ca. 30% van het totaal.

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 infrastructuurle ingrepen, zodat er terughoudend wordt omgesprongen met aanleg van nieuwe infrastructuur en dat nieuwe infrastructuur optimaal landschappelijk moet worden ingepast. Bundeling met reeds bestaande infrastructuur moet worden nagestreefd.

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. Diverse wegen doorsnijden de bebouwde kommen van Venlo en Tegelen, met als gevolg dat door het drukke verkeer de oversteekbaarheid gering is. Dit heeft gevolgen voor de sociale leefbaarheid.

In het studiegebied voldoet de situatie niet aan een groot aantal van deze doelstellingen.

Thans eindigt de Bundesautobahn A 61 vlak over de grens op het Keulse Plein in Venlo vanwaar en waarheen het autoverkeer het lokale wegennet moet benutten om het Nederlandse autosnelwegennet te bereiken. Een andere route die het verkeer gebruikt loopt via Tegelen en de afslag van de Bundesautobahn A61 bij Kaldenkirchen. Dit betekent dat het verkeer van en naar de Bundesautobahn A61 zich via de lokale wegennetten van Venlo en Tegelen afwikkelt. Als tijdelijke maatregel ter ontlasting van het centrum van Venlo is de Klagenfurtlaan aangelegd; toch laat de verkeersafwikkeling te wensen over.

Veel hinder wordt ondervonden op de Kaldenkerkerweg, de Tegelseweg, de Roermondse Poort en de Eindhovenseweg in Venlo, alsmede de Kaldenkerkerweg en de Venloseweg in Tegelen. Op deze stedelijke routes is sprake van problematische situaties voor aanwonenden vanwege overlast van geluid, stank en trillingen. Ook de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid langs deze wegen zijn problematisch. Door de openstelling van de Rijksweg 73-Noord en de zuiderbrug zal de druk op het lokale wegennet allen maar toenemen, hetgeen in strijd is het duurzaamheidsbeginsel.

2.3 Probleemstelling

De probleemstelling voor de studie is gebaseerd op de bereikbaarheidsproblematiek en de leefbaarheidsproblematiek waardoor de positie van de goederendistributiefunctie van het stedelijk gebied Venlo-Tegelen in gevaar komt.

2.3.1 Bereikbaarheid

Ten aanzien van de bereikbaarheid zijn speelt het volgende: in de achterlandverbinding tussen enerzijds het Nederlandse hoofdwegennet en anderzijds het Duitse hoofdwegennet (Bundesautobahn A61) ontbreekt bij Venlo een schakel. Hierdoor vindt er een vermenging plaats van het doorgaande verkeer met het verkeer dat een bestemming in Venlo of Tegelen heeft.

De huidige routes over het lokale wegennet met vele aansluitingen veroorzaken bereikbaarheidsproblemen voor het doorgaande verkeer. Het lokale wegennet kan deze verkeersdruk niet verwerken, waardoor congestie ontstaat. De bereikbaarheid voor het verkeer binnen de stad komt hierdoor in het gedrang.

2.3.2 Leefbaarheid

In de huidige situatie wikkelt het doorgaande verkeer zich af via het gemeentelijke wegennet van Venlo en Tegelen. De verkeersstromen bewegen zich vooral over de Kaldenkerkerweg / Eindhovenseweg in Venlo en de Kaldenkerkerweg/Venloseweg in Tegelen. Op deze routes ondervinden aanwonenden hinder van het verkeer, ten gevolge van geluid, stank, slechte oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid.

2.4 Doel

Het doel van de activiteit is het oplossen van het probleem van de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Venlo en Tegelen. Met de activiteit wordt beoogd de leefbaarheid (milieu, natuur, verkeersveiligheid) en de verkeersafwikkeling in het stedelijk gebied Venlo-Tegelen ten opzichte van de huidige situatie te verbeteren.

Daarnaast geldt het instand houden van de potentiële economische ontwikkelingen van het gebied.

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

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, te weten het inpassingsgebied en het invloedsgebied.

Het 'inpassingsgebied' is het gebied waarbinnen de mogelijke infrastructuur-alternatieven geprojecteerd zijn. Het inpassingsgebied is globaal te situeren ten oosten van de bebouwde kommen van Venlo, het gebied tussen Venlo en Tegelen en het gebied ten westen van Blerick. Dit gebied strekt zich uit over Duits grondgebied tot enkele kilometers van de grens. Het inpassingsgebied is gepresenteerd op de kaartbijlage.

Naast het inpassingsgebied is er het invloedsgebied. Dit is het gebied waarin de effecten van de alternatieven merkbaar zijn. De omvang van het invloedsgebied kan per effect verschillen en zal per effect vastgesteld moeten worden.

Het invloedsgebied in verkeerskundige en economische zin zal het grootste zijn. Dit is het gebied waarop de voorgestelde varianten van invloed zijn op de verkeersstromen. Vanwege de sterke oost-west gerichte relatie van de voorgenomen verbinding, zal voor de begrenzing van het verkeerskundig invloedsgebied aansluiting worden gezocht bij reeds bestaande en mogelijk concurrerende oost-west-verbindingen. Deze invalshoek leidt ertoe dat het verkeerskundig invloedsgebied gelegen is tussen de Rijksweg 77 bij Boxmeer en de Rijksweg 68 bij Roermond. De beschrijving van de verkeerssituatie en de economische ontwikkeling in paragraaf 3.2 en 3.3 heeft betrekking op zowel het invloedsgebied als het inpassingsgebied, de beschrijvingen van een aantal aspecten van de huidige situatie in de paragrafen 3.4 tot en met 3.7 hebben betrekking op het inpassingsgebied

3.2 Beschrijving verkeerssituatie

Binnen het studiegebied zijn enkele doorgaande verbindingen aanwezig. De Rijksweg 67 vormt ten westen van knooppunt Zaarderheiken een deel van de achterlandverbinding tussen de Randstad en het Duitse achterland. Deze weg wordt over de grens voortgezet als Bundesautobahn A40. De deels nog in aanleg zijnde Rijksweg 73-Noord (Nijmegen-Venlo) is een verbinding van het hoofdwegenet. Ten zuiden van Venlo is de Zuiderbrug en het Zuiderbrugtracé in aanleg. Over de Rijksweg 73-Zuid is op 3 maart 1995 naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer besloten dat deze op de oostelijke Maasoever zal worden aangelegd.

Vanuit Duitsland ligt de Bundesautobahn A61 tot net over de grens ten zuiden van Venlo tot aan het Keulse Plein (Venlo). Deze autosnelweg loopt vanaf de Nederlands-Duitse grens richting Keulen tot aan Ludwigshafen en sluit aan op de Bundesautobahnen A5 (Giessen-Frankfurt-Basel) en A6 (Mannheim-Saarbrücken-Franse grens). Tussen Keulen en Ludwigshafen is deze een deel van de zogenaamde "Linksrheinische Autobahn" en is van belang voor de verbinding met het Rijn-Roergebied.

Voorts bevinden zich in het studiegebied enkele oude, enkelbaans rijkswegen (N271 en N273) die een noord-zuid gerichtheid hebben.

Van de gemeentelijke infrastructuur van de gemeente Venlo zijn in dit kader van belang de Eindhovenseweg en de Kaldenkerkerweg die in elkaars verlengde een verbinding vormen tussen Zaarderheiken en de Bundesautobahn A61. Ook de Klagenfurtlaan vormt in combinatie met de Nijmeegseweg en de Weselseweg een verbinding tussen Nederlandse en Duitse hoofdwegenet. De Klagenfurtlaan is dan ook speciaal voor dit doel aangelegd.

Op Duits grondgebied is de enkelbaans weg B221 gelegen die een verbinding vormt tussen de Bundesautobahn A40 (Venlo-Duisburg) en de Bundesautobahn A61 (Venlo-Keulen-Ludwigshafen). Deze vormt eveneens een mogelijkheid om verkeer tussen het Duitse en Nederlandse hoofdwegenet uit te wisselen.

weg	wegvakomschrijving	intensiteit	personenauto's	vrachtauto's	bron	teljaar
A 67	Maasbrug	45.500	29.500	16.000	Rijkswaterstaat	1993
-	Eindhovenseweg (Stadsbrug)	46.000	42.300	3.700	Venlo	1992
-	Kaldenkerkerweg Venlo (Koninginneplein)	21.500	20.500	1.000	Venlo	1993
-	Klagenfurtlaan (Keulseplein)	16.900	12.900	4.000	Venlo	1994
-	Nijmeegseweg (Noorderpoort)	22.200	16.900	5.300	Venlo	1994
-	Tegelseweg (Ziekenhuis)	22.700	20.600	2.100	Venlo	1993
-	Kaldenkerkerweg Tegelen	8.700	7.200	1.500	Tegelen	pm
BAB A 61	grens (Keulse barrière)	16.800	13.400	3.400		1990
B 221	ten noorden van Leuth	10.700	8.200	2.500	IVV-Aken	1990

Tabel 1: Intensiteiten op enkele wegen in studiegebied in motorvoertuigen per etmaal (gegevens gebaseerd op tellingen door Rijk en gemeenten; het jaar van telling en de bron is in de tabel aangegeven)

Uit de tabel valt af te lezen dat in 1990 per etmaal meer dan 90.000 voertuigen bij Venlo de Maas kruisten. Het aantal voertuigen dat bij de Keulse barrière de grens passeerde bedroeg 16.800.

Het lokale wegennet in en rond Venlo is zwaar belast met als gevolg dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid onder druk staan.

Uit een analyse van de herkomsten en bestemmingen van het autoverkeer op de grensovergang Keulse Barrière voor het jaar 1990 blijkt dat het personenautoverkeer in hoge mate lokaal/regionaal georiënteerd is. Het vrachtverkeer heeft veelal een herkomst of bestemming die verder in Duitsland is gelegen.

Naast de beschreven wegverbindingen zijn in het studiegebied enkele spoorverbindingen aanwezig: de lijn Eindhoven - Venlo - Mönchengladbach en de lijn Roermond - Venlo - Nijmegen. Als scheepvaartverbinding is de Maas aanwezig.

3.3 Economische ontwikkeling

Het stedelijk gebied Venlo-Tegelen vormt het economische kerngebied van Noord-Limburg en is gelegen aan twee transportassen van de Randstad naar het Ruhr-gebied en Zuid-Duitsland. Daarnaast passeert een belangrijke railverbinding dit gebied, hetgeen van belang is voor de verdere ontwikkeling van het gecombineerde weg-railvervoer.

In het economische verkeer tussen Nederland en Duitsland vindt een groot deel van het grensoverschrijdend verkeer plaats via Venlo. Uit analyses is gebleken dat ruim 35 % van de weggebonden goederenstroom tussen Nederland en Duitsland zich afwikkelt via Venlo. Van het internationale goederenvervoer over rail wikkelt ruim 50% zich af via Venlo.

Deze aspecten van de situering van het stedelijk gebied Venlo-Tegelen hebben bijgedragen aan een sterke ontwikkeling van de vervoers- en distributiefunctie.

De verdere ontwikkeling van de logistieke functie van het stedelijk gebied Venlo-Tegelen wordt in beleidsplannen van diverse overheden bepleit.

Het stedelijk gebied Venlo-Tegelen heeft zich ontwikkeld tot een regio met veel internationaal georiënteerde industriële activiteiten. Daarnaast is in de regio de agribusiness in de vorm van de (glas)tuinbouw sterk ontwikkeld. In samenhang hiermee heeft de veiling van Grubbenvorst een sterke groei doorgemaakt.

In de regio wordt een aantal bedrijventerreinen uitgebreid en gerealiseerd. Op kaart 4 zijn de voornaamste lokaties aangegeven. Terreinen als Venlo Trade Port, Trade Port West en Groot Boller zijn sterk gericht op transportbedrijvigheid, vanwege de ligging aan transportaders als spoor en de Rijksweg 67.

De landbouwkundige waarden in het studiegebied worden onder meer bepaald door het voorkomen van tuinbouw. Voorbeelden hiervan zijn de kassengebieden

Tegels Broek en Het Ven. Landbouwgebieden zijn gelegen op de Uhlingsheide. Nabij de Beckersweg vindt vollegrondstuinbouw plaats.

Belangrijke tuinbouwgebieden zijn gelegen ten noordoosten en ten westen van Venlo.

3.4 Natuur en landschap

Het inpassingsgebied is gelegen in het dalingsgebied van de Slenk van Venlo (Venloër Graben). De breuktectoniek en de Maas hebben een grote invloed gehad op de landschapsopbouw.

Het landschap in het studiegebied laat zich onderverdelen in een viertal min of meer parallel gelegen landschapsbeelden die elkaar van west naar oost snel opvolgen. Het betreft achtereenvolgens het Maasdal, het middenterras, de steilrand en het hoogterras dat zich verder op Duits grondgebied voortzet.

Het gebied ten oosten van Venlo omvat onder meer de "Groote Heide", een gebied met natuurwaarden, dat ook voor de extensieve recreatie van belang is. De "Groote Heide", gelegen op het hoogterras is een gebied met afwisselend heidevelden, hakhoutstruweel en naaldhoutbossen met zeldzame flora en leefgebieden van zeldzame amfibieën, reptielen, zoogdieren en (broed)vogels. Ten zuiden van de Rijksweg 67 op de overgang van Maasdal naar hoogterras bevindt zich een steilrand die een visueel landschappelijk markant element vormt en die vanwege de gradiëntwerking een waardevol biotoop is.

Ten zuiden van Venlo bevindt zich de "Jammerdaalse Heide" en het beekdal van de "Onderste en Bovenste Molen". Dit beekdal bevat een aantal waardevolle gradiëntsituaties. Op het hoogterras bevinden zich bosgebieden die het leefgebied vormen van zeldzame amfibieën, reptielen en (broed)vogels. Het landschap in het "Tegels Broek" wordt sterk gedomineerd door de daar aanwezige kassen. De Jammerdaalse Heide is in het dassenbeschermingsplan Limburg aangemerkt als geschikt woongebied. Ten noorden van het klooster Uhlingsheide bevinden zich twee belopen dassenburchten. Momenteel wordt een gedeelte van de Jammerdaalse Heide ontkleed. De afwerking van deze ontkleining is natuurgeëïntendeerd. De Uhlingsheide is een visueel grootschalig en open gebied.

Het gebied ten noord-westen van Blerick vertegenwoordigt verspreid gelegen natuur- en landschapswaarden.

In de ecologische hoofdstructuur, zoals vastgesteld in de regeringsbeslissing over het Natuurbeleidsplan is de "Groote Heide" opgenomen als kerngebied en is een strook langs de grens tussen de Groote Heide en de steilrand bij Tegelen als verbindingzone opgenomen. Delen van de Groote Heide en Jammerdaalse Heide zijn aangemerkt als natuur- en bosgebied. Tevens vormt de Maas een onderdeel van het deel rivierengebied van ecologische hoofdstructuur.

Het Duitse gebied dat direct aan de Nederlandse grens is gelegen, de Heronger Heide en de Venloër Heide, is een "Landschaftsschutzgebiet". Het gebied kent zeer hoge en gevoelige natuurwaarden.

3.5 Milieu

Deze globale beschrijving beperkt zich tot geluidshinder, luchtverontreiniging, waterkwaliteit en beleid met betrekking tot grondwaterbescherming, bodembescherming en stiltegebieden.

De geluidshinder in het studiegebied is afkomstig van verkeerslawaaï en industrielawaai. Belangrijke bronnen van verkeerslawaaï zijn de bestaande rijkswegen 67, 771, 773, de Klagenfurtlaan, de Bundesautobahn A 61 en de spoorlijnen Eindhoven - Mönchengladbach en Roermond - Nijmegen. Ook de gemeentelijke infrastructuur is een grote bron van geluid. Industriële geluidbronnen zijn vooral gelegen ten noorden van Blerick.

De huidige situatie van luchtverontreiniging is afkomstig van de achtergronddepositie (de neerslag van verontreinigingen die niet in het gebied zelf ontstaan, maar van elders komen) en van lokale bronnen. De achtergronddepositie is afkomstig van verder gelegen bronnen zoals het Roergebied, het Waalse industriebecken en het Rijnmondgebied. Tevens zijn er lokale bronnen; deze zijn echter van geringer belang.

In het inpassingsgebied komen oppervlaktewateren van diverse omvang voor. Het grootste van deze oppervlaktewateren is de Maas. Verder komen in het gebied enkele kleinere stromen voor: de Springbeek, de Wilderbeek, de Molenbeek en de Rijnbeek. Op de Jammerdaalse Heide en in het kassengebied "Het Ven" bevinden zich enkele stilstaande wateren. Als gevolg van uittredend kwelwater is de ecologische potentie van de beken aanzienlijk.

In Limburg wordt het ten behoeve van de drinkwatervoorziening te winnen grondwater beschermd in het Grondwaterbeschermingsplan en de Verordening Grondwaterbescherming Limburg. In het Grondwaterbeschermingsplan van de provincie Limburg zijn in het inpassingsgebied twee niet-freatische grondwaterbeschermingsgebieden aangeduid. De term niet-freatisch betekent dat het te winnen grondwater is afgedekt door een slecht doorlatende laag en daardoor een natuurlijke bescherming geniet. De beide grondwaterbeschermingsgebieden zijn gelegen rondom de pompstations "Tegelen" (in het Tegels Broek) en "Groote Heide".

3.6 Ruimtelijke ordening

Belangrijke elementen van het ruimtegebruik die reeds eerder zijn besproken zijn de glastuinbouw, enkele grote bedrijventerreinen, de natuurgebieden en het waterwin- gebied.

Concentratiegebieden van de glastuinbouw liggen ten

noordoosten en westen van Venlo. Deze gebieden zijn bij de algehele herziening van het streekplan Noord- en Midden-Limburg gehandhaafd. Aan de noordzijde van Venlo, voornamelijk op de westoever, liggen enkele grote bedrijventerreinen waaronder Trade Port en Groot Boller. Aan de zuidoostkant van Venlo liggen de Groote Heide en Jammerdaalse Heide, twee gebieden met grote natuurwaarden. Een deel van de Groote Heide is tevens aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. Daarnaast is de woonbebouwing van de kernen Blerick, Venlo en Tegelen een zeer belangrijke vorm van ruimtegebruik. De bestaande infrastructuur van wegen, spoorwegen en de Maas brengt in het geheel structuur aan en werkt soms verbindend, soms scheidend.

In het studiegebied zijn enkele recente ruimtelijke ontwikkelingen te onderkennen. Zo is op 16 december 1994 het streekplan Noord- en Midden-Limburg door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld (zie kaart 4) en is in april 1994 door de gemeenteraad van Venlo het bestemmingsplan Venlo Centrum-Zuid vastgesteld.

Het streekplan gaat ervan uit dat de woongebieden Centrum-Zuid, Groenstraat-Noord, Maasveld en de Venlose ooststrand zullen worden gerealiseerd. Het glastuinbouwgebied 't Ven en het gebied Nieuwe Erven kunnen in aanmerking komen voor woningbouw op de langere termijn. De ontwikkeling van het logistiek knooppunt Venlo wordt gezien als de economische motor voor het stadsgewest. Derhalve is voorzien in een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Trade Port West in westelijke richting voor de korte termijn en in noordelijke richting voor de langere termijn. Momenteel ligt daar een waterwingebied met het bijbehorende grondwaterbeschermingsgebied. Voor de veilinggebonden bedrijven is een locatie ten noorden van de veiling aange- wezen, terwijl voor meer kleinschalige bedrijvigheid de lokaties Noorderpoort en Ubroek worden ontwikkeld.

Kleinere regiogebonden bedrijven dienen binnen of direct aansluitend aan de stedelijke begrenzing te worden gerealiseerd. Het gebied grenzend aan het bestaande bedrij- venterrein aan de Kalderkerkerweg in Tegelen kan in prin- cipe benut worden als bedrijventerrein Trappistenveld. Een andere potentiële locatie voor kleinschalige bedrijven is de Keulse Barrière. Voor de bestaande agrarische bedrijven in het stedelijk gebied nabij 't Ven en Californië geldt dat normale ontwikkelingsmogelijkheden slechts mogelijk zijn totdat de plannen voor stedelijke functies planologisch geconcretiseerd zijn. Nieuwe vestiging van agrarische bedrijven wordt aan banden gelegd.

De harde begrenzing van het stedelijk gebied loopt langs de spoorlijn Venlo/Nijmegen, de Rijksweg 67, de Duitse grens, de Louisenburgweg, de Klagenfurtlaan, de Sevenumseweg (afhankelijk van de uitbreidingsmogelij- heden van het logistiek knooppunt) en de Rijksweg 73 tot aan het kruispunt met de Maasbreeseweg.

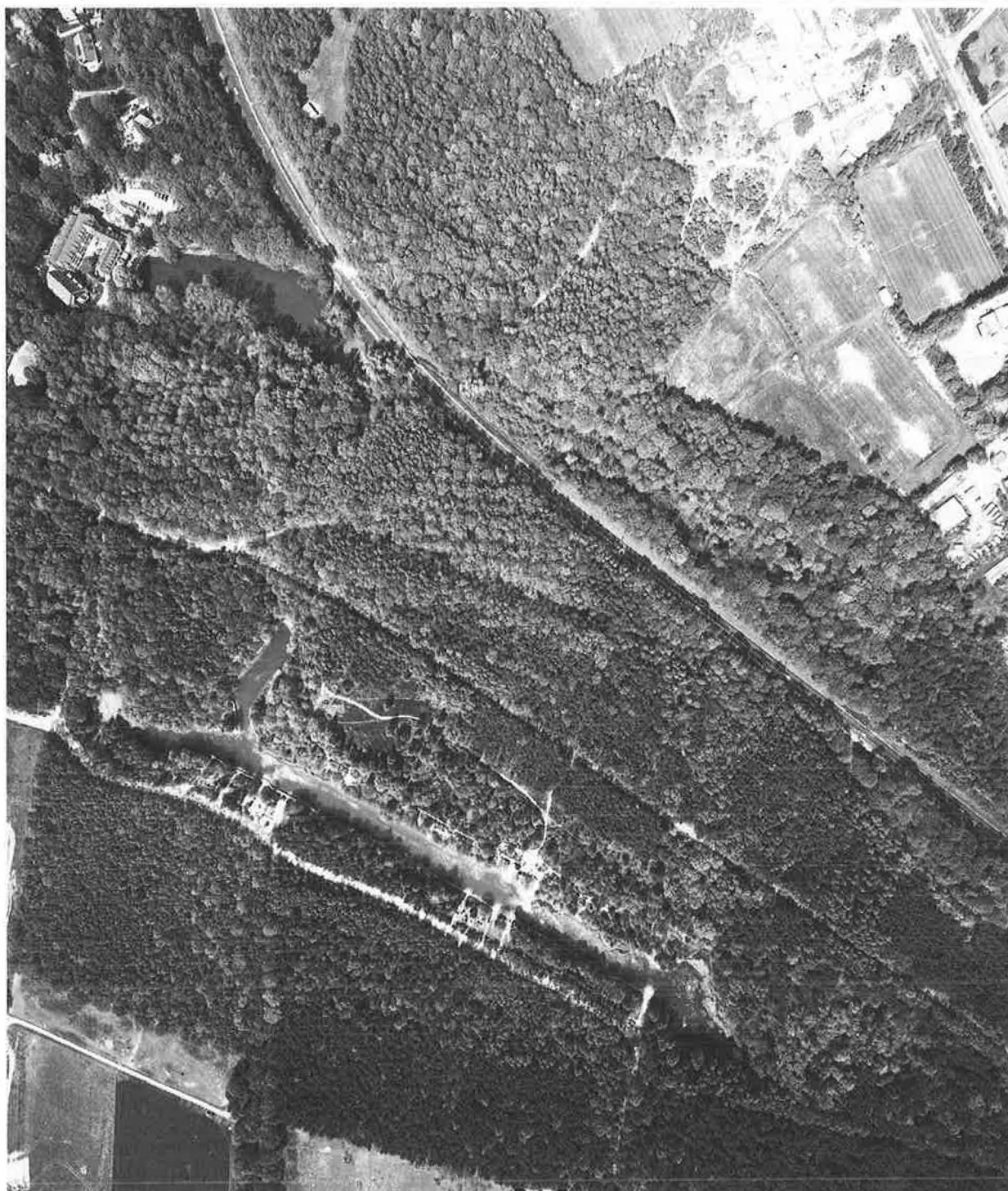
In april 1994 is het bestemmingsplan "Venlo Centrum- Zuid" vastgesteld. Voor de woningbouw van Venlo is dit

plan van wezenlijk belang. In het plan zijn namelijk 1600 woningen gepland. Daarnaast zijn delen van het gebied aangewezen voor kantoren en bedrijven.

In het Duitse deel van het studiegebied is een aantal ruimtelijke plannen vigerend. Het betreft hier het Landesentwicklungsplan voor Nordrhein-Westfalen (11 november 1987), het Gebietsentwicklungsplan voor het Regierungsbezirk Düsseldorf (1 september 1987) en de Flächennutzungsplannen van de gemeenten Straelen en Nettetal.

De grote lijn in deze plannen is dat het gebied ten oosten

van de Nederlands-Duitse grens en ten noorden van Leuth vooral onder de categorie "Landschapsbeschermingsgebied" valt. Binnen deze aanduiding is een deel tevens betiteld als "natuurbeschermingsgebied". Nagenoeg de hele zone ten noorden van Leuth heeft daarnaast een recreatieve functie. Het deel dat direct aan de grens is gelegen is bedoeld voor openbare doeleinden. Het gebied tussen de aansluiting van B 221 op de Bundesautobahn A61 en Kaldenkirchen heeft de functie bedrijventerrein. Tussen Kaldenkirchen en de Nederlandse grens is een agrarisch gebied gelegen.



Corridor 3. Jammerdaalse heide.

4 TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk worden de alternatieven gepresenteerd die een oplossing voor de geschetste problematiek zouden kunnen bieden. De alternatieven omvatten zowel alternatieven voor autosnelwegtracés (zie kaart 5), het nul-alternatief en een alternatief dat de minste schade aan natuur en milieu veroorzaakt (meest milieuvriendelijk alternatief). Alternatieven in de vorm van twee-strooks of vier-strooks autowegen worden niet in de studie betrokken. In Duitsland is reeds wettelijk vastgelegd dat de verbinding tussen het Nederlandse hoofdwegenet en de Duitse Bundesautobahn A61 als vier-strooks autosnelweg wordt aangelegd. Dit zou in principe de mogelijkheid bieden om een twee-strooks autoweg of een vier-strooks autoweg in de alternatieven op te nemen voor wat betreft het Nederlandse gedeelte. Vanwege de dan optredende discontinuïteit in het wegbeeld en het gebleken onveilige karakter van vier-strooks autowegen wordt deze mogelijkheid niet opgenomen. Bij de alternatieven 3, 4 en 5 is het ontwerp-technisch niet mogelijk om over een zo korte lengte een gedeelte autoweg tussen twee autosnelwegen te maken. Dit betekent dat de alternatieven waarin nieuwe wegtracés aan de orde zijn, betrekking hebben op autosnelwegen.

In de trajectnota/MER zullen de alternatieven worden uitgewerkt op een schaal van minimaal 1:10.000.

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 en het regionale beleid 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 Autosnelweg-alternatieven

Bij de autosnelweg-alternatieven wordt uitgegaan van de aanleg van een weg over een nieuw tracé. Tracering van weginfrastructuur-alternatieven kan op verschillende manieren plaatsvinden. Er staan daarvoor vijf tracés ter beschikking. Deze tracés zijn in de voorstudies voor de verbinding tussen het Nederlandse hoofdwegenet en de Bundesautobahn A61 reeds aan de orde geweest en zijn

ontwikkeld onder de randvoorwaarde dat zoveel mogelijk het huidige ruimtegebruik intact wordt gelaten en dat aantasting van de ruimtelijke functies wordt vermeden. Op kaart 4 zijn deze indicatief aangegeven.

In de tracé/mer-studie zullen de tracés nader worden gedefinieerd op een schaal van minimaal 1:10.000. Op basis van verkeersvoorspellingen zal bezien worden of delen van reeds bestaande verbindingen die deel uitmaken van de alternatieven aanpassing behoeven. Een mogelijk voorbeeld is de verruiming van de capaciteit van de huidige Rijksweg 67.

Tracé 1: Grenstracé

Het Grenstracé volgt vanaf Zaarderheiken de Rijksweg 67. Het Grenstracé verloopt vanaf de Rijksweg 67, grensovergang "Niederdorf", langs de Nederlands-Duitse grens naar de huidige grensovergang in de Bundesautobahn A61, "Schwanenhaus".

Bij Niederdorf zal de aansluiting als knooppunt worden uitgevoerd. Bij het noordelijk deel van dit tracé moet het pompstation van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding worden gepasseerd. Dit is mogelijk ten oosten van het pompstation, ten westen van dit pompstation is vanwege de daar aanwezige dichte woonbebouwing geen mogelijkheid voor tracering. Vervolgens volgt tracé op Nederlands gebied zo nauwgezet mogelijk de grens en is gelegen tussen de Groote Heide in Nederland en de Venloër-Heronger Heide in Duitsland. Bij de Bundesautobahn A61 zal de grensovergang enigszins naar het noorden verplaatst moeten worden om zodoende een vloeiende boog in het tracé naar de BAB A61 te verkrijgen. Hier zal een aansluiting worden gecreëerd zodat het resterende, westelijke deel van de Bundesautobahn A61 als route voor bestemmingsverkeer naar Venlo kan dienen.

In de studie moet tevens worden bezien of de toekomstige intensiteiten aanleiding vormen voor een verbreding van de Rijksweg 67 tussen Zaarderheiken en het knooppunt bij Niederdorf, dit inclusief de Noorderbrug. Deze mogelijke verbreding vormt een onderdeel van tracé 1.

Tracé 2: Leuth-tracé

Het Leuth-tracé volgt vanaf Zaarderheiken de Rijksweg 67 en de Bundesautobahn A40. Het Leuth-tracé verloopt verder geheel over Duits grondgebied.

Bij Niederdorf, zal een knooppunt gerealiseerd worden. Het tracé verloopt in zuidelijke richting gebundeld aan de B221. Door deze bundeling wordt een nieuwe doorsnijding van de natuur- en landschapsbeschermingsgebieden zoveel mogelijk voorkomen. Ten noorden van Leuth buigt het tracé enigszins in westelijke richting om Leuth heen, om met een boog in zuid-oostelijke richting over te vloeien in de BAB A61 tussen Leuth en Kaldenkirchen. Hier zal een aansluiting worden gemaakt zodat bestemmingsverkeer richting Venlo het resterende, westelijke deel van de Bundesautobahn A61 kan benutten.

In de studie moet tevens worden bezien of de toekomstige intensiteiten aanleiding vormen voor een verbreding van de Rijksweg 67 tussen Zaarderheiken en het knooppunt bij Niederdorf, dit inclusief de Noorderbrug. Deze

mogelijke verbreding vormt een onderdeel van tracé 2.

Tracé 3: Jammerdaalse Heide-tracé

Vanaf knooppunt Zaarderheiken loopt het tracé over het vastgestelde tracé van de Rijksweg 73 tot het oostelijk bruggehoofd van de Zuiderbrug. Aangezien de Rijksweg 73-Zuid op de oostoever van de Maas komt te liggen zal bij de kruising van de Rijksweg 73 met de spoorlijn Venlo - Roermond een knooppunt worden aangelegd.

Van hieruit buigt het tracé in oostelijke richting af over de Jammerdaalse Heide naar de Bundesautobahn A61 om enigszins ten zuiden van de huidige grensovergang Keulse Barrière in de Bundesautobahn A61 over te gaan. Hier zal met gebruikmaking van het resterende deel van de Bundesautobahn A61 een aansluiting voor bestemmingsverkeer naar Venlo worden gerealiseerd.

Tracé 4: Gasthuishof-tracé

Vanaf knooppunt Zaarderheiken loopt het tracé over het vastgestelde tracé van de Rijksweg 73 tot het oostelijk bruggehoofd van de Zuiderbrug. Aangezien de Rijksweg 73-Zuid op de oostoever van de Maas komt te liggen zal bij de kruising van de Rijksweg 73 met de spoorlijn Venlo - Roermond een knooppunt worden aangelegd.

Van hieruit buigt het tracé in zuidoostelijke richting langs de Jammerdaalse Heide en verloopt tussen het klooster Ulingsheide en Maria Auxiliatrix door. Ten noorden van de aansluiting Nettetal-Kaldenkirchen gaat de Rijksweg 74 vloeiend over in de Bundesautobahn A61. Hier zal met gebruikmaking van het resterende deel van de Bundesautobahn A61 een aansluiting voor bestemmingsverkeer naar Venlo worden gerealiseerd.

Tracé 5: Ulingsheide-tracé

Vanaf knooppunt Zaarderheiken loopt het tracé over het vastgestelde tracé van de Rijksweg 73 tot het oostelijk bruggehoofd van de Zuiderbrug. Aangezien de Rijksweg

73-Zuid op de oostoever van de Maas komt te liggen zal bij de kruising van de Rijksweg 73 met de spoorlijn Venlo - Roermond een aansluiting worden aangelegd.

Van hieruit buigt het tracé in zuidoostelijke richting af, waarbij het gebied Jammerdaalse Heide zoveel mogelijk wordt ontweken, naar de Nederlands-Duitse grens om parallel aan de grens door te lopen op Duits gebied. De spoorlijn Venlo - Keulen wordt gekruist en bij de aansluiting Nettetal-Kaldenkirchen gaat de Rijksweg 74 vloeiend over in de Bundesautobahn A61. Hier zal een aansluiting worden gemaakt zodat bestemmingsverkeer richting Venlo het resterende, westelijke deel van de Bundesautobahn kan benutten.

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijk alternatief wordt gepoogd een alternatief te ontwikkelen dat met inachtneming van het beleid ten aanzien van milieu en natuur tegemoetkomt aan het voor de verbinding gestelde doel. Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief zal enerzijds rekening moeten worden gehouden met het minimaliseren van effecten op woon- en leefmilieu terwijl anderzijds de effecten op het natuurlijk milieu van belang zijn. In de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met een mogelijk spanningsveld tussen deze beide aspecten.



Corridor 1. Venlose heide.

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.

Nast 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.

Daar waar effecten van reeds aanwezige of procedureel reeds vastgelegde activiteiten kunnen samenlopen met de effecten van de Rijksweg 74 zullen deze gezamenlijk in beeld worden gebracht.

5.1 Verkeer

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

Tijdens het gebruik van de nieuwe infrastructuur zijn 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 totale mobiliteit. Deze zijn tevens van belang voor milieu-aspecten als energieverbruik en uitstoot van vervuilende stoffen. Ook zal bezien worden welke mogelijke effecten er optreden ten gevolge van de eventuele initiatieven ten behoeve van verbetering van het goederenvervoer per spoor. Voor de alternatieven zal worden voorspeld welke effecten er optreden ten aanzien van de verkeersveiligheid.

5.2 Bodem en geomorfologie

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

Tijdens de aanleg en het gebruik van de nieuwe infrastructuur 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 van de werken ten behoeve

van de nieuwe infrastructuur mogelijk tijdelijk verlaagd worden voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden. Door permanente drooglegging van weglighamen kunnen grondwaterstandsverlagingen optreden. Ook kunnen grondwaterstromingen, veelal 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, zal langs de huidige routes 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 onvermijdelijk dit ten koste van natuur en landschap gaat.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is het mogelijk de doorsnijding van gebieden die van belang zijn voor fauna op te vangen door een optimale bundeling met reeds bestaande infrastructuur en 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 compensatieplan kan deze aantasting tot zekere hoogte gecompenseerd worden. In de trajectnota/MER zal worden aan gegeven hoe een dergelijk plan per alternatief kan worden vormgegeven.

5.6 Economie

De verbetering van de infrastructuur in Noord- en Midden-Limburg bevordert de economische ontwikkeling van de te verbinden stedelijke knooppunten in Nederland. 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 bedrijvigheid, landbouw en bosbouw.

5.7 Ruimtelijke ordening

Alle gebieden in Nederland hebben op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau een ruimtelijke functie toebedeeld gekregen. 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 (zoals in streek- en bestemmingsplannen) belemmeren. Daarentegen kan de verbetering van de infrastructuur het ruimtelijk functioneren van diverse gebieden verbeteren. In de studie zullen deze effecten in beeld worden gebracht.

5.8 Vergelijking van de alternatieven

Wanneer de effecten voor deze thema's zijn bepaald zijn er zeer veel gegevens bekend. Het zal niet mogelijk zijn deze snel te overzien. Om de grote hoeveelheid gegevens beter toegankelijk te maken zullen deze worden gegroepeerd, waarbij vergelijkbare effecten bijeen worden gevoegd tot één thema.

Er wordt naar gestreefd in de rapportage van de studie tot een overzichtelijke presentatie van alle relevante thema's en alternatieven te komen.

6 PROCEDURE EN BESLUITEN

De voorgenomen activiteit waarvoor een door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM te nemen besluit wordt gevraagd, ter voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport wordt opgesteld, is de vaststelling van het tracé van de Rijksweg 74 tussen Knooppunt Zaarderheiken en de Bundesautobahn A61.

Deze achterlandverbinding 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.

Aangezien de verbinding tevens deels of zelfs geheel op Duits grondgebied kan komen te liggen, wordt ook in Duitsland een procedure gevolgd om de verbinding te realiseren.

Hieronder is aangegeven hoe het verloop van de Nederlandse procedure is opgebouwd, waarbij in een aantal stappen wordt geschetst welke procedurele stappen in Duitsland genomen moeten worden.

6.1 Procedure

De procedure die in Nederland voor Rijksweg 74 doorlopen moet worden is de tracé/mer-procedure. Deze procedure is gebaseerd op twee van toepassing zijnde wetten: de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. De twee procedures zijn onderling afgestemd en worden geïntegreerd doorlopen.

Globaal ziet de procedure er als volgt uit.

- publikatie startnotitie en inspraak;
- op- en vaststellen richtlijnen mer;
- opstellen en bekendmaken van de trajectnota/MER;
- inspraak, toetsing en advisering;
- het ontwerp-tracébesluit;
- inspraak en reacties;
- de vaststelling van het tracébesluit.

Ten aanzien van de richtlijnen, de toetsing, de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit en de vaststelling van het tracébesluit is inspraak mogelijk voor een ieder. De producten waarover kan worden ingesproken betreffen de startnotitie, de trajectnota/MER en het ontwerp-tracébesluit.

De procedure tot en met het besluit van beide ministers omvat zeven stappen.

stap 1: opstellen en bekendmaken startnotitie.

Het voornemen om een verbinding tussen Zaarderheiken en de Bundesautobahn A61 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 ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het bevoegd gezag maakt de startnotitie bekend en legt deze ter inzage.

Na de bekendmaking van de startnotitie is een ieder gedurende vier weken in de gelegenheid om zienswijzen bij het bevoegd gezag in te dienen. Onder meer worden hiertoe informatie-zittingen gehouden in het studiegebied. Ook insprekers uit Duitsland kunnen in deze fase deelnemen aan de inspraakmogelijkheden.

stap 2: inspraak en vaststellen richtlijnen

Aan de hand van de startnotitie, de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie mer stellen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM richtlijnen vast. Ook aan Duitse zijde wordt in deze fase een set eisen ten behoeve van de studie vastgesteld, het zogenaamde "Untersuchungsrahmen". De trajectnota/MER moet aan de Nederlandse richtlijnen en de Duitse eisen voldoen.

stap 3: opstellen en bekendmaken van de trajectnota/MER

De initiatiefnemer stelt in deze fase de trajectnota/MER op, daarbij rekening houdend met de richtlijnen van de ministers van V&W en VROM en de Duitse eisen. De initiatiefnemer heeft formeel hiervoor onbeperkt de tijd. De opstelling van de nota geschiedt gezamenlijk met Duitsland. De alternatieven worden in de trajectnota/MER uitgewerkt op een schaal van minimaal 1:10.000. De trajectnota/MER wordt toegezonden aan het bevoegd gezag, dat deze vervolgens bekend maakt.

stap 4: inspraak, toetsing en advisering

Na de bekendmaking van de trajectnota/MER worden er hoorzittingen gehouden en staat gedurende acht weken de mogelijkheid open tot het inbrengen van bedenkingen. In deze periode kunnen ook de wettelijke adviseurs hun adviezen uitbrengen. Voor de besturen in de regio (provincie, gemeenten en waterschappen) beslaat deze periode vier maanden.

Het secretariaat van het 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 aan de vastgestelde richtlijnen met betrekking tot de milieu-aspecten en brengt hierover, rekening houdend met inspraak en adviezen een advies uit.

stap 5: ontwerp-tracébesluit

Naar aanleiding van de gegevens uit de trajectnota/MER, de inspraak en de adviezen bepalen de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de collega van VROM of het project doorgang moet vinden en zo ja, het alternatief dat naar hun mening de voorkeur geniet. Dit gebeurt in overleg met de Duitse Bondsminister voor Verkeer. Dit voorkeurstracé wordt uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit op een schaal van minimaal 1:2500. De uit-

werking van het voorkeurstracé wordt wederom ter inzage gelegd.

stap 6: inspraak en reacties

Gedurende vier weken staat de mogelijkheid tot schriftelijke reactie bij de minister van Verkeer en Waterstaat open. Tevens bestaat er in deze periode voor belanghebbenden de mogelijkheid om hun zienswijze mondeling in te dienen. Voor besturen in de regio is deze periode twaalf weken. De provincie en betrokken gemeenten moeten mededelen of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen. De genoemde termijn is bindend.

stap 7: tracébesluit

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM stellen het tracébesluit definitief vast. Indien nodig wordt een

aanwijzing op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening gegeven.

Het tracébesluit wordt toegezonden aan de Eerste en de tweede Kamer der Staten Generaal en besturen in de regio. Tevens wordt de terinzagelegging gepubliceerd in de Staatscourant en regionale dagbladen.

Na de tracévaststelling bestaat de mogelijkheid om beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in stellen.

Op de volgende bladzijden is schematisch aangegeven hoe de Nederlandse procedure voor dit project er uitziet.

Gelijktijdig met de Nederlandse procedure wordt in Duitsland een vergelijkbare procedure doorlopen. Een overzicht van de gekoppelde Nederlandse en Duitse procedure wordt in bijlage 2 gegeven.

DE GEÏNTEGREERDE TRACÉ/MER-PROCEDURE

tijd	(procedure)stappen Nederland
september 1995	publicatie startnotitie, ter inzage (4 weken)
oktober 1995	einde inspraak
november 1995	advies richtlijnen Commissie Milieu-effectrapportage
december 1995	richtlijnen Bevoegd Gezag
januari 1996	start opstelling trajectnota/MER
	voorlichting over stand van zaken
	publicatie trajectnota/MER
	einde inspraak (8 weken)
	einde reactietijd provincie, gemeenten en waterschappen (4 maanden)
	toezenden/inzage ontwerp tracébesluit op grond van voorkeur (in overleg met Bundesminister)
	einde inspraak (4 weken)
	einde reactietijd provincie, gemeenten en waterschappen (12 weken)
	vaststellen tracébesluit
	bestemmingsplannen gereed

6.2 Genomen en te nemen besluiten

Reeds genomen besluiten relevant voor de Rijksweg 74 zijn:

- tracé-vaststelling Rijksweg 73-Noord (Boxmeer - Venlo), 2 april 1982;
- op 16 december 1994 is de algehele herziening van het streekplan Noord- en Midden-Limburg door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld;
- tracé-vaststelling Rijksweg 73-Zuid (Venlo - St.Joost): op 3 maart 1995 heeft de regering het tracé van de Rijksweg 73-Zuid vastgesteld op de oostelijke oever van de Maas, dit naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer op 2 maart 1995;
- op basis van vigerende bestemmingsplannen is de bouw van de Zuiderbrug en het Zuiderbrugtracé bij Venlo reeds gestart;
- "Bundesverkehrswegeplan 1992", vastgesteld door de Duitse Bondsregering op 15 juli 1992.

Te nemen besluiten:

- het in Nederland te nemen besluit is de tracévaststelling voor Rijksweg 74 door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM;
- 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.
- het in Duitsland te nemen besluit is de "Linienbestimmung" met als vervolg daarop de "Planfeststellung";

bijlage 1 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 welker bevoegdheid behoort een besluit te nemen over de activiteit van de initiatiefnemer, in dit geval de minister van Verkeer en Waterstaat

Bundesautobahn

Duitse term voor autosnelweg

Bundesminister für Verkehr

De Duitse minister die op niveau van de Bond verantwoordelijk is voor verkeer

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 het dagelijks verkeer om met vertraging 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 herkomst of 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

in deze startnotitie: verbindingen te land en water

initiatiefnemer

degene die een activiteit wil ondernemen, in dit geval de hoofdingenieur-directeur van de directie Limburg van Rijkswaterstaat

luiken

beleidsonderdelen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

mer

milieu-effectrapportage (procedure)

MER

het milieu-effectrapport

mitigerende maatregelen

verzachtende maatregelen

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

richtlijnen

Nederlandse eisen waaraan de studie moet voldoen; 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/rijks- beleid voor verkeer en vervoer

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 de Tracéwet.

tracé/mer-studie

geïntegreerde studie van tracés waarin de beschrijving van milieu-effecten, conform het Besluit milieu-effectrapportage, gelijktijdig wordt doorlopen

Untersuchungsrahmen

eisen van Duitse zijde waaraan de studie moet voldoen

UVS

Umweltverträglichkeitsstudie, de Duitse tegenhanger van de Nederlandse MER

verkeersintensiteit

gemiddelde hoeveelheid verkeer op een weg, in beide richtingen per etmaal

vervoerregio's

regionaal orgaan waarin overheden participeren op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake taken op het gebied van verkeer en vervoer

vigerend

rechtsgeldig

vinex

vierde nota over de ruimtelijke ordening extra

wettelijke adviseurs

de in de Wet Milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake mer-plichtige activiteiten; de groep wettelijke adviseurs bestaat uit de inspecteur milieuhygiëne, de directeur landbouw, natuurbeheer en visserij, directie Zuid en adviseurs in het kader van de besluitvormingsprocedure

bijlage 2: Afstemming Nederlandse en Duitse procedure

Gelijktijdig met het doorlopen van de tracé/mer-procedure in Nederland zal in Duitsland voor de mogelijke verlegging van de BAB A61 het "Linienbestimmungsverfahren" voorafgegaan door een "Umweltverträglichkeitsstudie" (UVS) worden doorlopen.

In Duitsland is de Bond (Bundesministerium für Verkehr) verantwoordelijk voor Bundesautobahnen. Deze verantwoordelijkheid wordt in opdracht van de Bond waargenomen door deelstaten (Länder). In de deelstaat Nordrhein-Westfalen valt deze taak onder het Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr. Namens het laatstgenoemde ministerie voeren de Landschaftsverbände de taken uit. Voor wat betreft Rijksweg 74 / BAB A61 is het Landschaftsverband Rheinland de voornaamste gesprekspartner, hierin ter zijde gestaan door het Rheinisches Autobahnamt Krefeld.

De Duitse procedure wijkt af van de Nederlandse. In Duitsland worden de status en de allure van een wegverbinding op bondsniveau vastgelegd in het "Bundesverkehrswegeplan". De exacte ligging van het tracé is in dat plan nog niet duidelijk. Deze wordt eerst vastgelegd tijdens het "Linienbestimmungsverfahren", dat eindigt met de "Bestimmung der Linie" door de Bundesminister für Verkehr. Het "Linienbestimmungsverfahren" duurt in het algemeen één à twee jaar. Op grond van deze vaststelling kan niet met de bouw begonnen worden. Rechtskracht wordt pas verkregen door de "Planfeststellung".

De milieu-effectbeoordelingsprocedure (Umweltverträglichkeitsstudie, UVS) gaat vooraf aan de "Linienbestimmung" en leidt tot één van de onderliggende documenten voor de "Linienbestimmung".

De procedure voor de milieu-effectbeoordeling wijkt af van de Nederlandse situatie. Zo is er in Duitsland geen formele start door het publiceren van een startnotitie.

De Duitse UVS-procedure gaat van start in een eerste bijeenkomst van "Fachbehörden", de "erster Behördentermin". De groep van Fachbehörden is samengesteld uit deskundigen uit de betrokken milieudisciplines en heeft tot taak samen met de initiatiefnemer het "Untersuchungsrahmen" voor de studie te formuleren. Dit "Untersuchungsrahmen" is een op het project toegespitste aanvulling op algemene richtlijnen.

De afstemming heeft voor de totaal te doorlopen procedure plaatsgevonden.

Uitgangspunten voor de afstemming zijn:

- Tracéwet/mer-procedure in Nederland en Linienbestimmungsverfahren / UVS in Duitsland, waarbij de trajectnota/MER en de UVS één product is;
- publikatie startnotitie (NL) 1995;
- inhoudelijke afstemming tussen advies-richtlijnen en het concept- Untersuchungsrahmen;
- ontwerp-tracébesluit en Linienbestimmung in onderlinge afstemming.

In onderstaand overzicht zijn de gehele procedures in beide landen afgestemd en naast elkaar gezet.

In de kolom "tijd" zijn markante tijdstippen opgenomen, de tijd voor voorbereiding van de benodigde producten gaat aan deze tijdstippen vooraf.

Zowel voor de Nederlandse als de Duitse procedure geldt dat het verloop van de procedure continu met de betrokken overheden moet worden afgestemd. De Duitse procedure is voor dit project in Linienbestimmungsperiode ingekort met het doel deze zoveel mogelijk gelijk te laten lopen met de Nederlandse procedure. Dit houdt het risico in dat er in deze fase aan Duitse zijde uitloop gaat optreden.

Er is niet uitgegaan van een mogelijk beroep bij de afdeling rechtspraak Raad van State.

Vanwege de juridisch andere status van de "Linienbestimmung" moet in Duitsland nog een procedure voor de Planfeststellung worden doorlopen.

tijd	procedurestappen Nederland	procedurestappen Duitsland	termijnen Nederland
september 1995		opstellen concept- Untersuchungsrahmen	
september 1995	publicatie startnotitie	start UVS	
september 1995	stellingname t.a.v. Untersuchungsrahmen door Cie MER		
november 1995		aanpassing Untersuchungsrahmen, erster Behördetermin	
november 1995	adv. richtl. Cie MER		
december 1995	richtlijnen Bevoegd Gezag		3 maanden
januari 1996	uitbesteding studie		
		zweiter Behördetermin na de inventarisatie	
	afronding trajectnota/MER		
		dritter Behördetermin afsluiting	
	publicatie trajectnota/MER	publicatie nota	
		Antrag auf Linienbestimmung (inspraak)	
	einde inspraak		8 weken
	einde reactietijd prov. gem. watersch.		4 maanden
	toezenden/inzage ontwerp tracé- besluit op grond van voorkeur (in overleg met Bundesminister)	Linienbestimmung door Bundes- verkehrsminister (in overleg met min. V&W en VROM)	
	vaststellen tracébesluit	begin planvaststellingsprocedure	12 weken
	bestemmings-plannen gereed	besluit planvaststelling	

UITVOERINGSPROJECTEN HOOFDWEGEN M.I.T. 1995 - 1999 (Basis SVV - II, deel e)

-  achterlandverbinding
-  hoofdtransportas
-  overige verbinding H.W.N.
-  in uitvoering zijnd project
-  in 1995 in uitvoering te nemen project
-  in 1996 - 1999 in uitvoering te nemen project
-  wegnummer

