

728-65_(2e)

Rijksweg 74/BAB61

Trajectnota/MER

Samenvatting

Provincie
Limburg



Inhoud

1. Trajectnota/MER Rijksweg 74	4
1.1 Wat vooraf ging	
1.2 Het doel van de trajectnota/MER	
2. Een schets van de problemen	7
3. Mogelijke oplossingen	9
3.1 Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de alternatieven	
4. Vergelijken van de oplossingen	14
4.1 Nederlandse thema's	
4.2 Duitse Schutzgüter	
5. Vergelijking van de oplossingen	19
6. De verdere gang van zaken	21

1 Trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61

Dit is de samenvatting van de trajectnota/MER Rijksweg 74. Deze samenvatting maakt deel uit van een reeks publicaties over de aanleg van de autosnelweg A74 in de regio Venlo/Kaldenkirchen. Deze samenvatting biedt u inzicht in de problemen, oplossingen en de effecten van deze oplossingen. Degenen die gedetailleerde informatie willen over de plannen rond de A74 kunnen de trajectnota/MER inzien.

1.1 Wat vooraf ging

Voorafgaand aan de trajectnota/MER is de startnotitie Rijksweg 74 verschenen. De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Directie Limburg en het Rheinische Autobahnamt (RABA) beschreven daarin het voornemen om een mogelijke verbinding te bestuderen tussen het Nederlandse en het Duitse autosnelwegennet. Ter hoogte van Venlo zou een autosnelweg de A67 of de A73 moeten koppelen aan de Duitse BAB61.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1995 - 1999 staat dat de noodzaak en de locatie van die verbinding voor bestudering in aanmerking komen.

De startnotitie verscheen in september 1995 en heeft ter inzage gelegen. Er zijn 47 schriftelijke inspraakreacties op binnengekomen, waarvan 19 uit Duitsland. De onafhankelijke Commissie voor de Milieueffectrapportage (mer) heeft, mede op basis van de reacties, advies uitgebracht over de richtlijnen voor de milieu-effectenstudie naar de A74. Op basis van dit advies hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM de richtlijnen vastgesteld. Met deze richtlijnen en de criteria die Duitsland als uitgangspunt hanteert bij het verrichten van milieu-effectenonderzoek, is de trajectnota/MER opgesteld. Deze trajectnota/MER moet inzicht verschaffen in de noodzaak

van de aan te leggen weg. Verder moeten in de nota de problemen, de oplossingen en de effecten van de oplossingen in beeld gebracht worden.

Na het verschijnen van de concept-trajectnota/MER eind 1998, is de manier waarop het verkeersknelpunt moet worden aangepakt, heroverwogen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde de plannen wegens geldgebrek uitstellen. Na langdurige onderhandelingen tussen de provincie en het rijk is een compromis bereikt. Het ministerie heeft daarbij een budget van 125 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanleg van het Nederlandse gedeelte van de A74. Na het vaststellen van het taakstellend budget zijn in 1999, na een heroverweging van de doelstelling, enkele nieuwe alternatieven en varianten ontwikkeld, die passen binnen dat taakstellend budget.

Deze alternatieven zijn samen met de eerder ontwikkelde alternatieven opgenomen in een tussentijds concept trajectnota /MER. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is besloten het hoofdrapport te splitsen in een deel A en deel B. In deel A is de aandacht gericht op de alternatieven die voldoen aan het taakstellend budget en in deel B worden alle alternatieven besproken. Tijdens de inspraak kunnen opmerkingen worden gemaakt op alle, in totaal 19 varianten. De oplossing die voorlopig gekozen zal worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat en VROM zal dan ook uit deze 19 varianten komen.

1.2 Het doel van de trajectnota/MER

Tussen de Nederlandse A73 en A67 en de Duitse BAB40 en BAB61 ontbreekt een autosnelweg. Deze ontbrekende schakel tussen het Nederlandse en het Duitse hoofdwegennet leidt tot verkeersopstoppen en overlast in de regio Venlo/Kaldenkirchen. In de trajectnota/MER worden oplossingen beschreven voor deze knelpunten en wordt in kaart gebracht wat de effecten zijn.

Procedure

De A74 komt gedeeltelijk op Nederlands en gedeeltelijk op Duits grondgebied te liggen. Dit heeft tot gevolg dat aan beide zijden van de grens besluiten moeten worden genomen en procedures moeten worden doorlopen. De Nederlandse en Duitse besluitvorming en procedures sluiten niet naadloos op elkaar

aan. De momenten van besluitvorming lopen uiteen. En elke procedure heeft een eigen inhoud en doorlooptijd. De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat en de Duitse Minister van Verkeerszaken hebben besloten om de procedures rond de aanleg van de A74 op elkaar af te stemmen.

Voordat in Nederland een autosnelweg wordt aangelegd, moet een gecombineerde trajectnota/milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Dat is verplicht volgens de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. De nota moet inzicht verschaffen in de noodzaak van de aan te leggen weg. In de nota moeten verder de problemen, de oplossingen en de effecten van de oplossingen in beeld gebracht worden.



In Duitsland hoeft de noodzaak van de verbinding niet meer te worden aangetoond. Dat is al gebeurd. Wel moet de Bundesminister für Verkehr het tracé nog in hoofdlijnen vastleggen. Ter voorbereiding daarvan wordt een milieueffectenstudie uitgevoerd. Het doel daarvan is het ontwikkelen van mogelijke tracés en het vergelijken van die tracés op milieueffecten.

In de Duitse procedure worden eerst enkele relatief 'Konfliktarme Korridoren' aangewezen. Dat zijn gebieden die in aanmerking komen voor de aanleg van de weg, omdat op die plaatsen het verlies van natuur- en milieuwaarden beperkt blijft. Ook met belemmeringen zoals bestaande woongebieden,

bedrijventerreinen en militaire terreinen wordt in deze 'Konfliktarme Korridoren' rekening gehouden. Deze methodiek is ook toegepast om een geschikt tracé te vinden voor de A74. In de trajectnota/MER zijn de verschillende tracé's die zijn voortgekomen uit deze analyse beschreven.

Uitgangspunten

De studie naar de alternatieven voor de A74 kent enkele uitgangspunten. Vaststaat dat de aan te leggen weg een autosnelweg wordt. Daarbij worden zowel de Nederlandse als de Duitse richtlijnen voor het ontwerpen van een autosnelweg gehanteerd. Van belang is verder dat de autosnelweg goede verbindingen krijgt met de wegen die er al liggen. Tenslotte moet rekening worden gehouden met de wettelijke eisen voor het zo veel mogelijk voorkomen, verkleinen en eventueel compenseren van de gevolgen van de aanleg van de weg.



2 Een schets van de problemen

De regio Venlo/Kaldenkirchen speelt een belangrijke rol in het verkeer en vervoer tussen de Randstad en twee grote Duitse industriegebieden: het zuidelijk Ruhrgebied, en het Rhein-Maingebied. Omdat in de regio een deel van de autosnelweg ontbreekt, moet het verkeer gebruik maken van andere, minder grote wegen. Het verkeer stroomt onvoldoende door op deze wegen, vooral binnen de bebouwde kom van de stad Venlo, omdat deze wegen de drukte niet aankunnen.

Knelpunten

De oorzaak van de knelpunten is het ontbreken van een autosnelweg voor doorgaand verkeer vanuit de Randstad naar Duitsland. Het beschikbare wegennet is te klein om het grote verkeersaanbod goed te verwerken. Een groot gedeelte van het verkeer bestaat bovendien uit vrachtwagens. De doorstroming voldoet niet aan de normen die Nederland eraan stelt. Als het wegennet van Venlo en omgeving niet wordt uitgebreid, nemen de problemen met de doorstroming toe.

De slechte doorstroming van het verkeer op de route van de Randstad naar Duitsland leidt tot economische schade, vooral onder het vrachtvervoer. Bovendien bestaat een groot deel van de bedrijvigheid in en rond Venlo, Kaldenkirchen en Tegelen uit transport en activiteiten die daaraan verwant zijn. Ook voor deze lokale bedrijvigheid is een goed wegennet een belangrijke vestigingsfactor.

Hinder en onveiligheid

Het verkeer dat gebruik moet maken van de wegen door de bebouwde kom van Venlo en Tegelen, zorgt voor overlast in de omgeving, zoals geluidsoverlast, stank en verkeersonveiligheid.

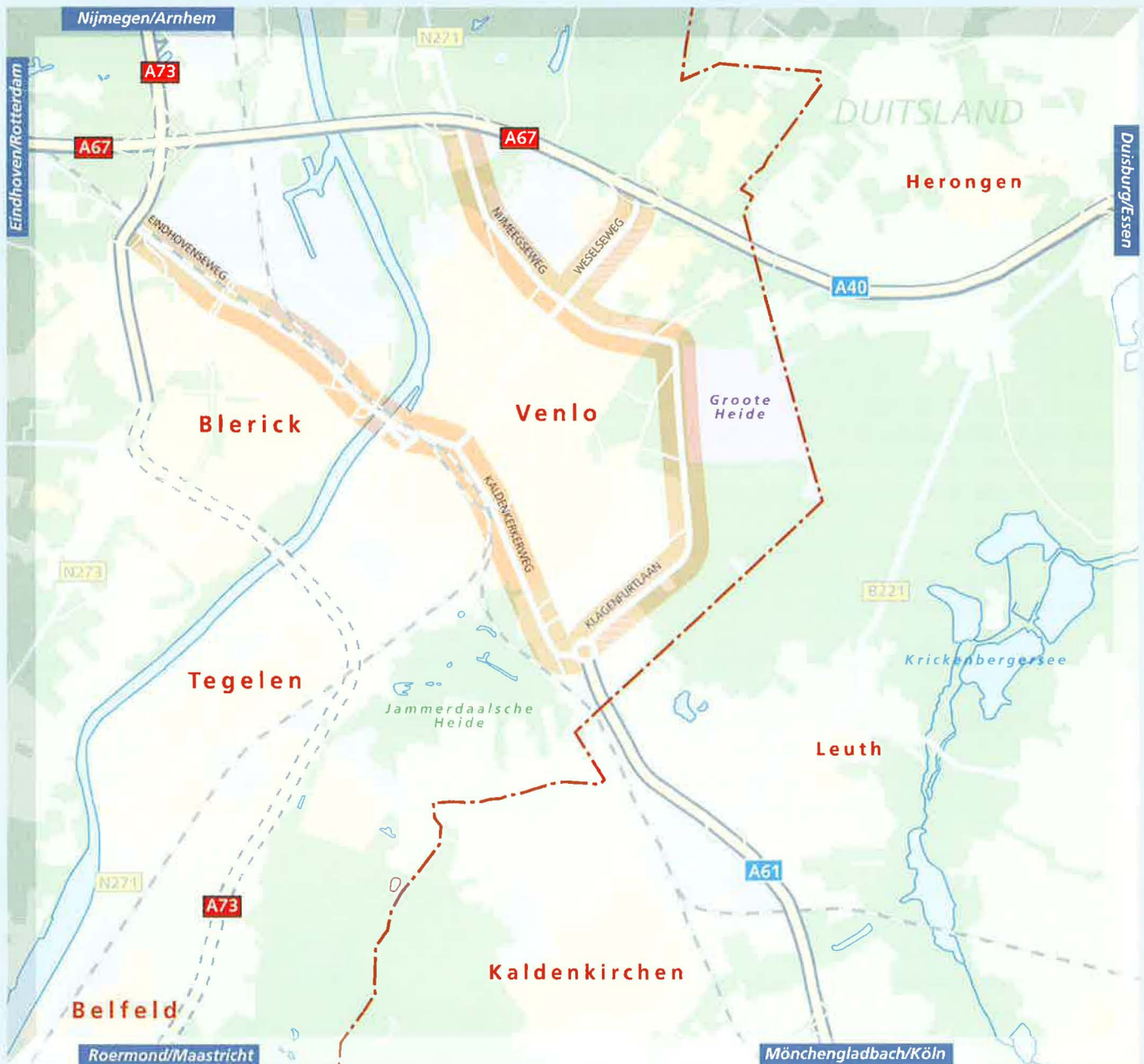
Daarnaast is de verkeersonveiligheid beduidend hoger dan gemiddeld in Nederland. Voor de periode van 1990 tot 1995 ligt het aantal verkeersslachtoffers 40 procent hoger dan op grond van landelijke cijfers te verwachten is.

Twee knelpunten

Doorgaand vrachtverkeer vanuit de Randstad naar Duitsland loopt economische schade op door vertraging in de regio Venlo/Kaldenkirchen, omdat het noodgedwongen een route volgt waar geen autosnelweg ligt. Daarnaast hebben bewoners van de genoemde gemeenten overlast van het grote aanbod van verkeer. Er zijn dus twee knelpunten: de doorstroming van doorgaand verkeer wordt belemmerd en als gevolg daarvan zijn het milieu en de leefbaarheid in de regio verstoord. Om deze knelpunten op te lossen is een autosnelweg nodig die het Nederlandse en het Duitse hoofdwegennet met elkaar verbindt.



Huidige situatie



Legenda

	autosnelweg		bebouwing
	rijksweg 73 in aanleg		bedrijventerrein
	hoofdverbindingsweg		kassen
	huidige verbindingen tussen autosnelwegen		bos
	overige hoofdwegen		heide
	spoorlijn		rivier, meer

3 Mogelijke oplossingen

Globaal zijn er twee manieren om de A74 aan te leggen. De autosnelweg kan ten zuiden van Venlo lopen.

De tweede mogelijkheid is een autosnelweg ten oosten van Venlo. Bij zowel de oostelijke als de zuidelijke A74 zijn verschillende alternatieven bestudeerd.

3.1 Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de alternatieven

Bij het ontwikkelen van de alternatieven en varianten hebben de volgende aspecten een rol gespeeld.

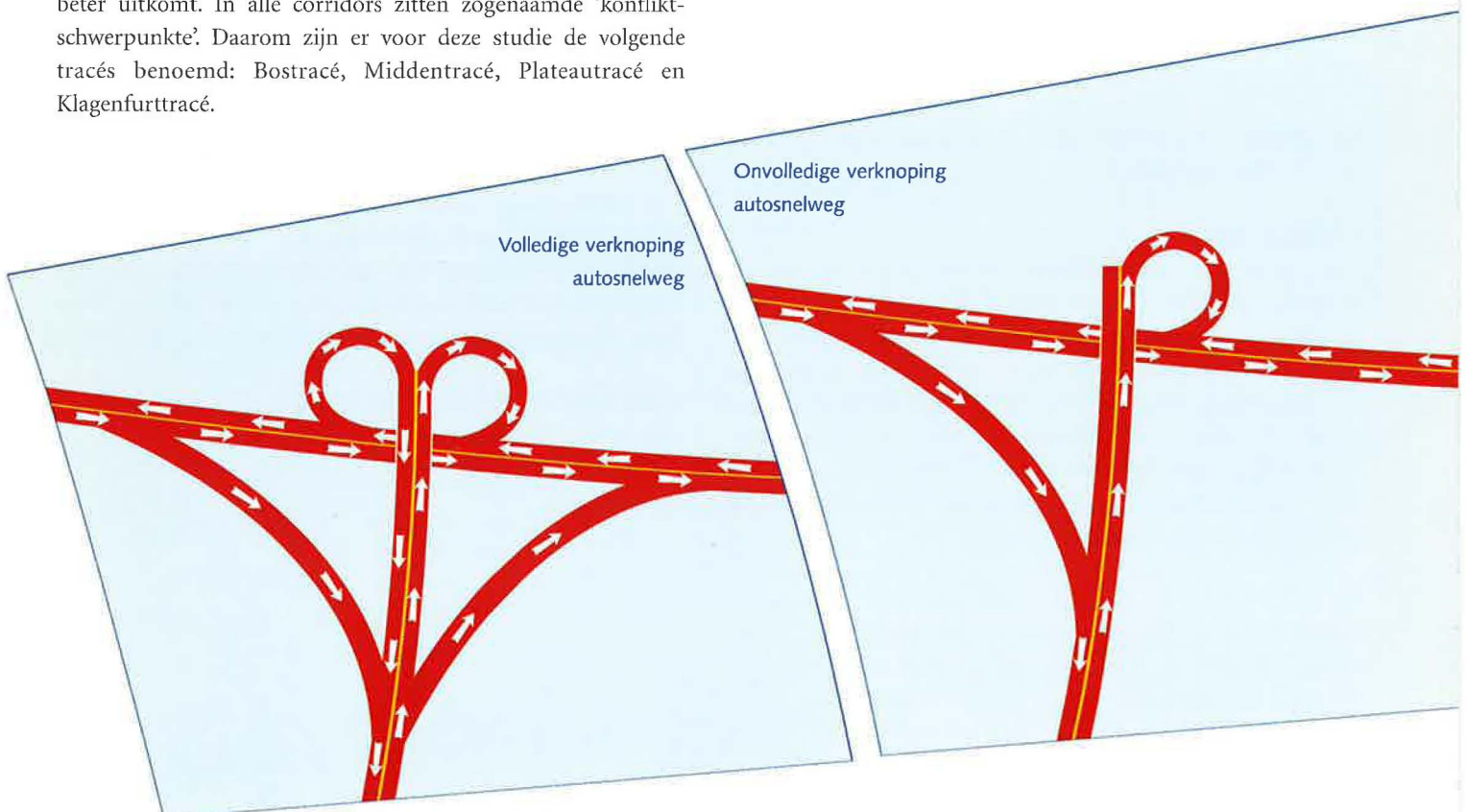
• Tracering

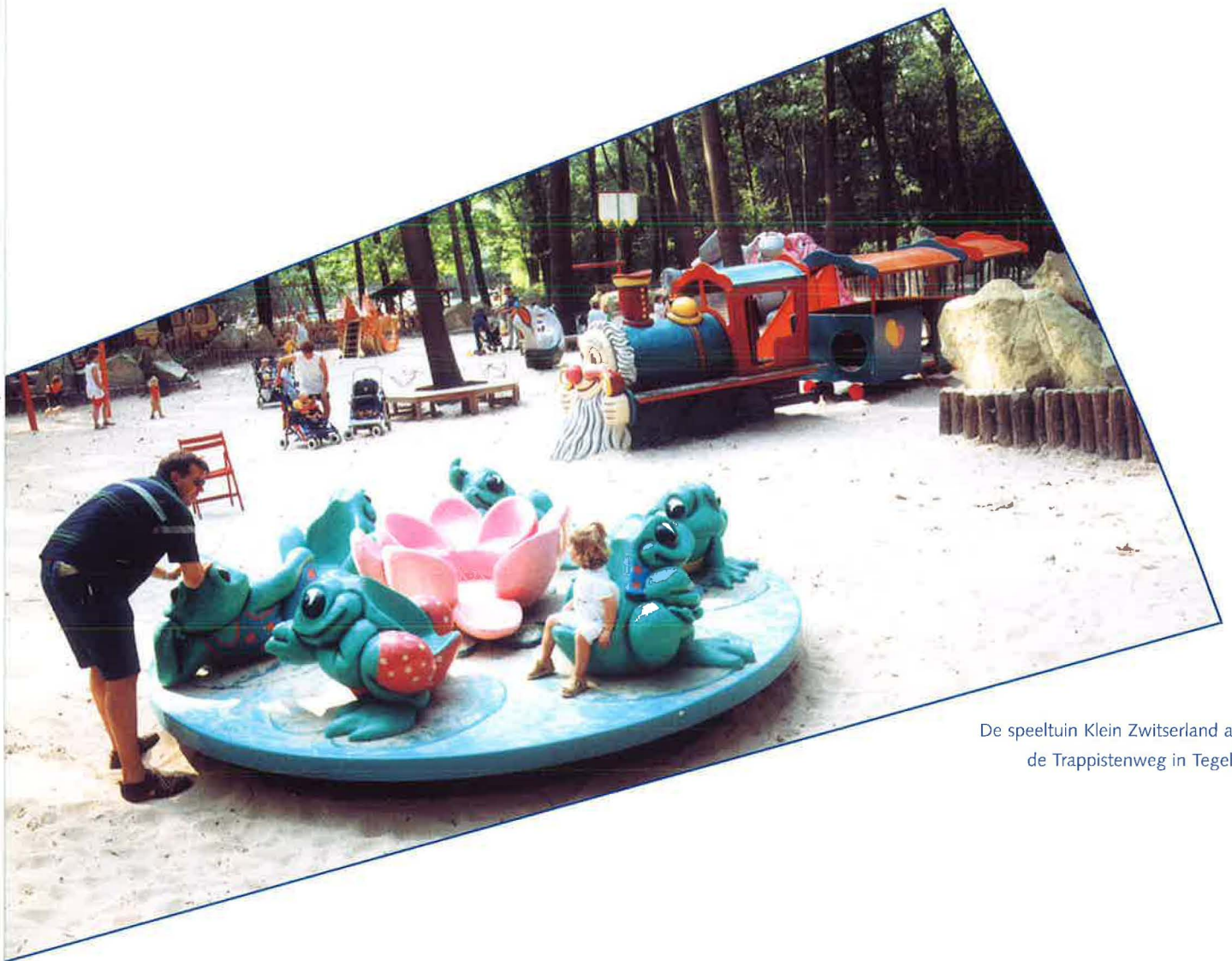
Conform de Duitse richtlijnen zijn zogenaamde 'Konfliktarme Korridore' aangeduid. Op deze plaatsen zal de aanleg van de weg zo min mogelijk de natuur en het milieu aantasten. Naast de waarden die het gebied heeft, is ook rekening gehouden met de belemmeringen zoals bestaande woningbouw, bedrijventerreinen en natuurgebieden met een beschermde status. Uit deze analyse komt een corridor naar voren die er duidelijk beter uitkomt. In alle corridors zitten zogenaamde 'konfliktschwerpunkte'. Daarom zijn er voor deze studie de volgende tracés benoemd: Bostracé, Middentracé, Plateautracé en Klagenfurttracé.

Op verzoek van gemeente Nettetel wordt ook de aansluiting van de B221 op de BAB61 bij het onderzoek betrokken. Nettetel is van plan om een grensoverschrijdend bedrijventerrein te ontwikkelen in het gebied tussen Nettetel en Tegelen. Zowel een aansluiting op de zuidelijke als op de oostelijke A74 maakt deel uit van het onderzoek.

• Inpassing

Bij het ontwerpen van de verschillende alternatieven is rekening gehouden met verzachtende maatregelen voor het milieu en de manier waarop de weg in het landschap wordt ingepast. Zo zijn er geluidswerende voorzieningen in de vorm van schermen en wallen opgenomen. Om de effecten op het milieu te verzachten wordt een aantal specifieke voorzieningen in het ontwerp





De speeltuin Klein Zwitserland aan de Trappistenweg in Tegelen

opgenomen zoals faunapassage's; landschapsbruggen, dassentunnel of een wildviaduct.

• Knooppunten

Een tweede belangrijke factor bij de totstandkoming van de alternatieven vormt de wijze waarop de A74 aansluit op het Nederlandse hoofdwegennet (A73-Zuid of A67). Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen een volledige verknoping op autosnelwegniveau en een onvolledige verknoping. Een onvolledige verknoping betekent dat alleen de belangrijkste verkeersrichtingen een verbinding krijgen, waarbij wel het verkeersprobleem opgelost wordt. De andere verbindingen blijven achterwege (zie figuur op pagina 9).

De vorm van de knooppunten heeft grote gevolgen voor de ruimte die het knooppunt inneemt en voor de schade die aan de omgeving wordt aangericht. De vorm bepaalt bovendien een groot deel van de kosten

Voor de alternatieven van het zuidelijk tracé moet er een verbinding gemaakt worden met de A73-zuid. Bij een onvolledige verknoping is de verbinding vanuit het Zuiden (A73-Zuid) naar de A74 niet mogelijk. Voor het oostelijke tracé is de relatie van de A74 in de richting van Duitsland van ondergeschikt belang. Daardoor komt er bij een onvolledige verknoping geen verbinding tussen de A74 in noordelijke richting naar de BAB 40.

In totaal zijn er 19 tracés onderzocht. Op de volgende pagina's staan de alternatieven en knooppunten op een rij.

Tabel 1 Overzicht alternatieven en varianten en de gebruikte coderingen

Functionaliteit	Tracering	Alternatief	Uitvoeringsvariabelen	Codering
Onvolledige verknoping	Verbinding tussen A67/ BAB40 en BAB61 ten oosten van Venlo	Klagenfurtlaan-basis 1	Half knooppunt A74/A67- BAB40; halve aansluiting Venlo/GOB	K-b1
		Klagenfurtlaan-basis 2	Half knooppunt A74/A67- BAB40; hele aansluiting Venlo/GOB	K-b2
	Verbinding tussen A73-Zuid en BAB61 tussen Venlo, Tegelen en Kaldenkirchen	Plateau-basis	Half knooppunt A74/A73- Zuid; hele aansluiting Venlo/GOB	P-b1 P-b2
Volledige verknoping	Verbinding tussen A67/ BAB40 en BAB61 ten oosten van Venlo	Klagenfurtlaan	Heel knooppunt A74/A67- BAB40; geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	K
		Klagenfurtlaan- Venlo/GOB	Heel knooppunt A74/A67- BAB40; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	KV
	Verbinding tussen A73-Zuid en BAB61 tussen Venlo, Tegelen en Kaldenkirchen	Bos	Heel knooppunt, variant x; geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Bx
			Heel knooppunt, variant y; geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	By
			Heel knooppunt, variant z; geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Bz
		Midden	Heel knooppunt, variant x; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Mx
			Heel knooppunt, variant y; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	My
			Heel knooppunt, variant z; geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Mz
		Plateau	Heel knooppunt, variant x; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Px
			Heel knooppunt, variant y; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Py
			Heel knooppunt, variant z; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	Pz
	Verbinding tussen A67/BAB40 en BAB61 ten oosten van Venlo	Klagenfurtlaan-M	Heel knooppunt A74/ A67-BAB40 geen nieuwe aansluiting Venlo/GOB	K-M
		Klagenfurtlaan-Venlo/ GOB-M	Heel knooppunt A74/ A67-BAB40; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	KV-M
	Verbinding tussen A73-Zuid en BAB61 tussen Venlo, Tegelen en Kaldenkirchen	Midden-M	Knooppuntvariant met verlaagd spoor; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	M-M
		Plateau-M	Knooppuntvariant met verlaagd spoor; nieuwe aansluiting Venlo/GOB	P-M

Tracévarianten voor de RW74

Taakstellende varianten (onvolledige aansluitingen)



Legenda

- autosnelweg
- rijksweg 73 in aanleg
- hoofdverbindingsweg
- overige hoofdwegen
- spoorlijn
- knooppunt

- tracévarianten

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kassen
- bos
- heide
- rivier, meer

Tracévarianten voor de RW74

Niet-taakstellende varianten (volledige aansluitingen)



Legenda

- | | | | | | |
|--|-----------------------|--|----------------|--|------------------|
| | autosnelweg | | tracévarianten | | bebouwing |
| | rijksweg 73 in aanleg | | | | bedrijventerrein |
| | hoofdverbindingsweg | | | | kassen |
| | overige hoofdwegen | | | | bos |
| | spoorlijn | | | | heide |
| | knooppunt | | | | rivier, meer |

4 Vergelijken van de oplossingen

Het aanleggen en gebruiken van een autosnelweg kan leiden tot ingrijpende gevolgen voor verkeer, natuur, leefbaarheid en economie. De trajectnota/MER zet de gevolgen per alternatief op een rij. Daarbij wordt ieder alternatief vergeleken met de situatie waarin geen autosnelweg zou zijn aangelegd in het jaar 2010 (de referentiesituatie). Ook wordt nagegaan in hoeverre de alternatieven een oplossing bieden voor het geschetste probleem.

Op pagina 16 wordt een overzicht gegeven van de effecten. Sommige effecten zijn voor alle varianten gelijk, andere verschillen. Het aanleggen van een autosnelweg heeft positieve gevolgen voor de thema's verkeer en vervoer, economie en geluid en trillingen. Daarbij maakt het niet uit welk alternatief wordt gekozen: ieder alternatief is een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Wel zijn er verschillen in de mate waarin de alternatieven de knelpunten oplossen.

4.1 Nederlandse thema's

Verkeer en vervoer

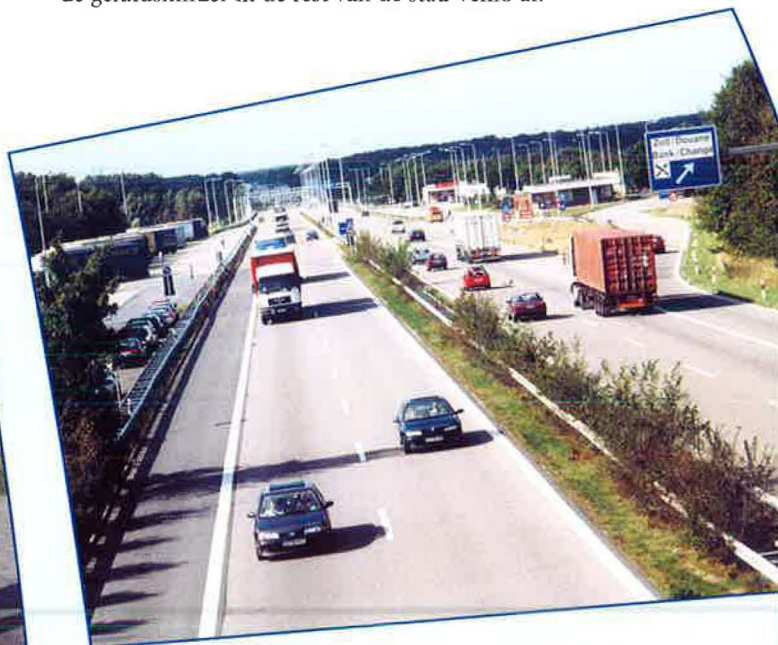
Bij alle alternatieven nemen de reistijd en de kans op opstoppen sterk af. Er is ook gekeken naar de mate waarin de verkeersdrukke vermindert op de minder grote wegen. De zuidelijke alternatieven scoren op dit punt beter dan de oostelijke alternatieven. De zuidelijke alternatieven dragen dan ook beter bij aan de oplossing voor het verkeersprobleem.

Economie

Aanleg van de A74 leidt tot een betere doorstroming van het verkeer en daarmee tot een kostenbesparing. Dit zijn de directe economische voordelen. De verschillen tussen de alternatieven zijn echter klein. De alternatieven ten zuiden van Venlo worden op dat punt gunstiger beoordeeld dan de meeste oostelijke alternatieven. De indirecte economische effecten hangen samen met het functioneren van de regionale economie en zijn moeilijk in cijfers uit te drukken. De verwachting is dat alle alternatieven het economisch functioneren van de regio ten goede komen.

Geluid en trillingen

De geluidshinder rond de huidige doorgaande routes neemt af, maar de geluidshinder rond de nieuwe tracés neemt toe. Per saldo zal er in de regio Venlo/Tegelen/Kaldenkirchen minder overlast zijn als de nieuwe A74 er ligt. Er is één uitzondering: in het zuidelijke basisalternatief (P-basis) is sprake van een kleine toename van geluidshinder langs het tracé. Daarentegen neemt de geluidshinder in de rest van de stad Venlo af.



De Klagenfurtlaan
bij het natuurgebied
Groote Heide in Venlo



Bodem en water

Eén van de zuidelijke alternatieven heeft grote negatieve effecten op de bodem en het grondwater. Dat komt omdat in dit alternatief (Bz) de weg door een lange tunnelbak loopt, waardoor de grondwaterstand daalt. De overige alternatieven daarentegen hebben nauwelijks gevolgen voor bodem en water.

Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening

Nagenoeg alle tracés en knooppunten nemen veel ruimte in beslag. De basisalternatieven en de oostelijke 'maximale' alternatieven nemen minder ruimte in beslag. Dit komt doordat ze een kleinere verknoping hebben. Bij de oostelijke alternatieven komt dit doordat deze voor een deel het tracé van de bestaande Klagenfurtlaan volgen.



Tabel 2a Beoordelingsscores van de alternatieven B, M, P, K en KV voor de Nederlandse thema (relatief ten opzichte van de situatie in 2010 zonder aanleg van de A74)

Thema	2010 auto- noom	Volledige verknoping										K	KV
		Bosalt.			Middenalt.			Plateaualt.					
		Bx	By	Bz	Mx	My	Mz	Px	Py	Pz			
Verkeer en vervoer	0	++	++	++	+++	+++	++	+++	+++	+++	+	+	
Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening	0	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
Economie	0	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++	++	
Bodem en water	0	0	0	---	-	-	---	-	-	-	0	0	
Levende natuur	0	-	--	--	-	-	--	-	-	-	-	-	
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	0	---	--	---	--	--	--	--	---	---	-	-	
Geluid en trillingen	0	+	+	++	+	+	+	+	+	+	0	+	
Lucht en klimaat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Woon- en leefmilieu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Tabel 2b Beoordelingsscores van de alternatieven P-basis 1 en 2, K-basis 1 en 2, M-M, P-M, K-M en KV-M voor de Nederlandse thema's (ten opzichte van de situatie in 2010 zonder aanleg van de A74)

Thema	Onvolledige verknoping				Volledige verknoping			
	Plateau basis alt.		K-b1	K-b2 (MMA)	M-M	P-M	K-M	KV-M
	P-b1	P-b2						
Verkeer en vervoer	+++	+++	+	+	+++	+++	+	+
Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening	-	--	-	-	--	--	-	-
Economie	+++	+++	++	++	+++	+++	++	++
Bodem en water	0	0	0	0	0	-	0	0
Levende natuur	-	-	-	-	-	-	-	-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	--	--	0	0	--	--	0	-
Geluid en trillingen	-	0	0	+	+	+	+	+
Lucht en klimaat	0	0	0	0	0	0	0	0
Woon- en leefmilieu	+	+	0	0	0	+	0	0
Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0	0	0

+++ sterke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

++ aanmerkelijke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

+ geringe verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

0 geen verbetering/verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

- geringe verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

-- aanmerkelijke verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

--- sterke verslechtering in verking met de referentiesituatie

Levende natuur

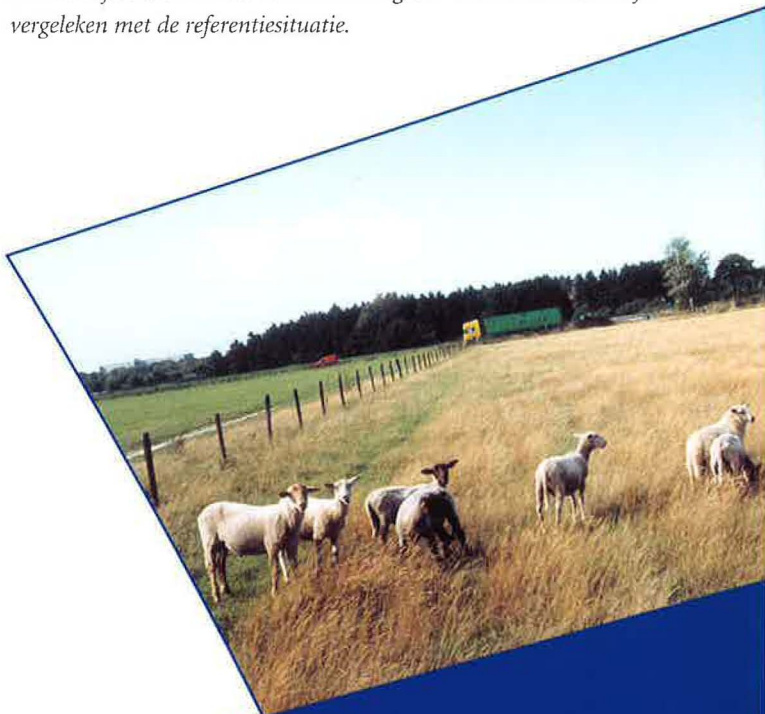
De gevolgen voor de levende natuur komen sterk overeen. Bij alle alternatieven is het effect op de levende natuur negatief. De oostelijke alternatieven scoren op dit punt gunstiger dan de zuidelijke tracés. Dit komt omdat de Plateau-alternatieven de Jammerdaalsche heide beïnvloeden.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De zuidelijke alternatieven hebben grotere negatieve gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie dan de oostelijke alternatieven. Doordat bij de oostelijke alternatieven de steilrand, een terrasverhoging in het landschap ontstaan door vroegere stroming van de Maas, niet aangetast wordt en doordat de Klagenfurt-varianten voor een deel de bestaande Klagenfurtlaan volgen ontstaat er geen doorsnijding van het landschap.

4.2 Duitse Schutzgüter

De effecten van de aanleg en het gebruik van de autosnelweg zijn ook beoordeeld op Duitse criteria, de zogeheten Schutzgüter. De beoordeling is over het algemeen negatief. Dat komt omdat de Schutzgüter voornamelijk de effecten van de ruimtelijke ingreep beoordelen, wat vrijwel altijd leidt tot een achteruitgang ten opzichte van de referentiesituatie. Enkele Schutzgüter verschillen nauwelijks vergeleken met de referentiesituatie.



Compensatie van de natuurschade

In elke variant zijn maatregelen opgenomen die de negatieve milieueffecten verzachten. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen is niet te voorkomen dat natuurgebied verloren gaat. In de trajectnota/MER stelt Rijkswaterstaat een plan voor om dit verlies te compenseren in andere gebieden die nu een andere bestemming hebben. Deze zogenaamde zoekgebieden worden zodanig ingericht, dat de natuur zich weer kan ontwikkelen.

Tabel 3a Beoordelingsscores van de alternatieven B, M, P, K en KV voor de Duitse Schutzgüter (relatief ten opzichte van de situatie in 2010 zonder aanleg van de A74)

Schutzgut	2010 auto- noom	Volledige verknoping										K	KV
		Bosalt.			Middenalt.			Plateaualt.					
		Bx	By	Bz	Mx	My	Mz	Px	Py	Pz			
Mensch	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	
Tiere und Pflanze	0	-	-	--	-	-	-	-	-	-	-	-	
Boden	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wasser	0	-	-	--	-	-	--	-	-	--	0	-	
Klima und Luft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Landschaft	0	-	-	--	--	--	--	--	--	--	-	-	
Kultur und sonstige Sachgüter	0	--	--	--	-	-	-	--	--	--	-	-	

Tabel 3b Beoordelingsscores van de alternatieven P-basis 1 en 2, K-basis 1 en 2, M-M, P-M, K-M en KV-M voor de Nederlandse thema's (ten opzichte van de situatie in 2010 zonder aanleg van de A74)

Schutzgut	Onvolledige verknoping				Maximale inpassing			
	Plateau basis alt.		K-b1	K- b2 (MMA)	M-M	P-M	K-M	KV-M
	P-b1	P-b2						
Mensch	0	0	0	0	0	0	0	0
Tiere und Pflanze	-	-	-	-	-	-	-	-
Boden	0	0	-	0	-	-	-	-
Wasser	-	-	-	-	-	-	0	-
Klima und Luft	0	0	0	0	0	0	0	0
Landschaft	-	-	0	0	-	-	-	-
Kultur und sonstige Sachgüter	-	-	-	-	-	-	-	-

+++ sterke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

++ aanmerkelijke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

+ geringe verbetering in vergelijking met de referentiesituatie

0 geen verbetering/verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

- geringe verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

-- aanmerkelijke verslechtering in vergelijking met de referentiesituatie

--- sterke verslechtering in verking met de referentiesituatie

5 Vergelijking van de oplossingen

Alle mogelijke tracés van de A74 leiden tot minder verkeersopstoppen en een verbeterde leefbaarheid. En alle tracés hebben gevolgen voor het milieu. Toch zijn er onderling verschillen. De alternatieven zijn naast elkaar gelegd en met elkaar vergeleken.

Tracés

De alternatieven ten zuiden van Venlo vormen een betere oplossing voor de slechte doorstroming op de verbinding tussen de Randstad en Duitsland. De gevolgen voor natuur en landschap zijn echter nadelig. Binnen de groep van zuidelijke tracés scoort het Plateau-basisalternatief, Pb het beste. Dit alternatief lost de knelpunten in verkeer en leefbaarheid even goed op als de andere zuidelijke alternatieven, maar de negatieve gevolgen voor natuur en landschap zijn kleiner. Daar komt bij dat het alternatief beduidend goedkoper is dan de overige zuidelijke alternatieven.

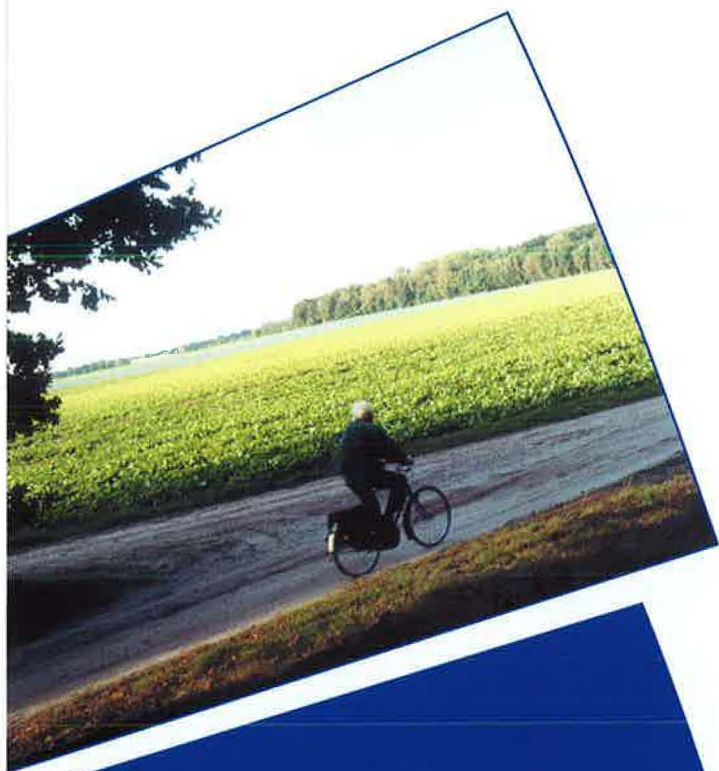
De oostelijke alternatieven vormen als het ware een compromis tussen de verkeersdoorstroming, het ontlasten van de lokale wegen en de natuur- en landschapseffecten. De alternatieven scoren slechter op doorstroming vanwege een knelpunt op de A67, maar ze tasten natuur en landschap veel minder aan. Binnen de groep van oostelijke alternatieven scoren de

alternatieven met een onvolledige verknoping (Klagenfurtlaan-basis, Kb) het beste. De gevolgen voor natuur en landschap zijn minder negatief, terwijl deze alternatieven beduidend goedkoper zijn dan de andere oostelijke alternatieven. Kb2 kan dan ook als een volwaardig MMA gezien worden.

Zuidelijk of oostelijk?

Uit de vergelijking kan worden geconcludeerd dat de alternatieven met een onvolledige verknoping goede oplossingen zijn die binnen het budget te realiseren zijn. Allemaal lossen ze het verkeersprobleem op. Van deze alternatieven is het zuidelijke alternatief het meest gunstig vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer. De oostelijke alternatieven daarentegen zijn het gunstigst gezien de effecten op natuur en landschap. De overige onderzochte effecten zijn voor alle alternatieven vergelijkbaar.





Tabel 4

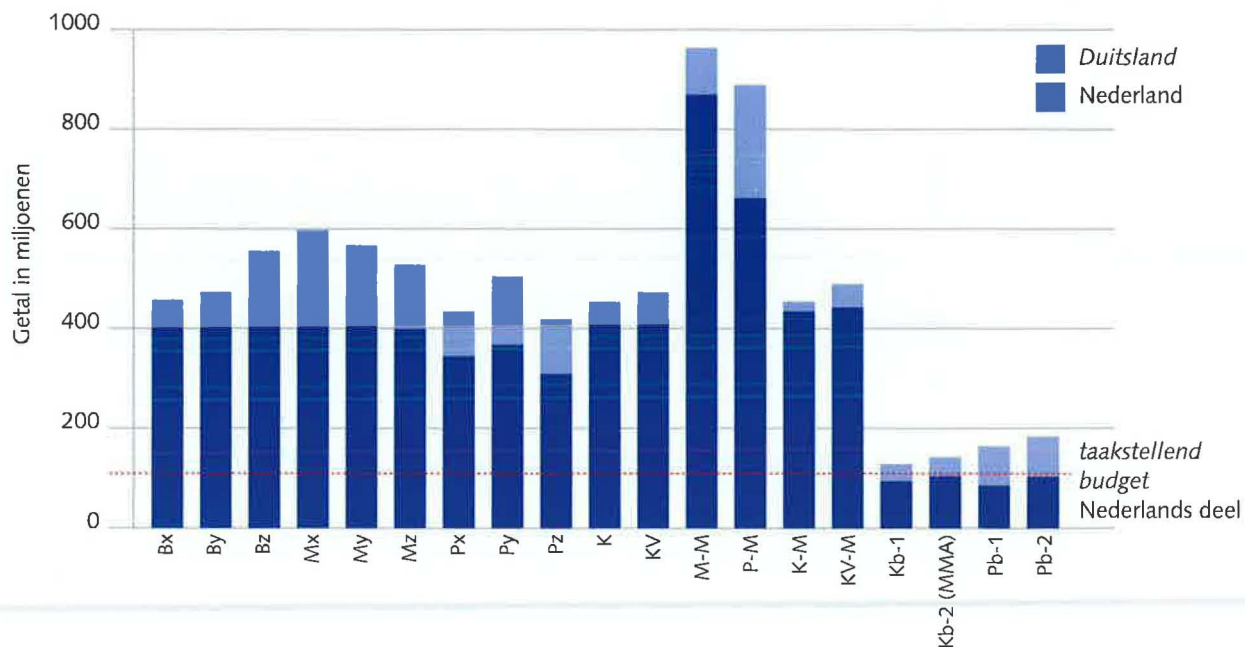
Geraamde kosten voor alle alternatieven. Er is op basis van de geografische ligging onderscheid gemaakt in de kosten voor Duitsland en Nederland. De geraamde kosten zijn inclusief mitigatie en inclusief aanleg van het A73-Zuid deel van het knooppunt A73-Zuid/ A74, maar exclusief compensatie.

Bij het afwegen van de alternatieven zullen ook de kosten een rol spelen. Voor de basisalternatieven geldt dat het gedeelte van de ingreep dat plaatsvindt op Nederlands grondgebied, kan worden gerealiseerd binnen het beschikbare budget.

Meest milieuvriendelijke alternatief

Op basis van de beoordeling van de effecten wordt één alternatief aangewezen als meest milieu vriendelijk alternatief. Het alternatief K-b2 scoort vanuit het oogpunt natuur, milieu en leefbaarheid het gunstigst. Dit komt doordat:

- schade aan de Groote Heide zoveel mogelijk wordt voorkomen
- de steilrand niet wordt doorsneden
- het ruimtebeslag beperkt blijft
- door de verdiepte ligging worden nadelige gevolgen voor geluid en visuele hinder beperkt
- gebruik van 'geluidsarm asfalt'
- aanbrengen van extra geluidswerende voorzieningen en faunapassages



6 De verdere gang van zaken

Alle belanghebbenden kunnen inspreken op de trajectnota/MER. De nota maakt deel uit van de wettelijke procedure die in Nederland doorlopen wordt voor de aanleg van de A74.

Trajectnota/MER

Voorafgaand aan de publicatie is getoetst of het rapport voldoet aan de wettelijke eisen, tegemoet komt aan de richtlijnen voor het MER-gedeelte en geen onjuistheden bevat. Na de bekendmaking van de trajectnota/MER is er inspraak mogelijk. Gedurende acht weken kunt u mondeling en schriftelijk reageren op de inhoud van de nota. In deze periode kunnen ook gespecialiseerde instanties hun adviezen uitbrengen. Voor de besturen in de regio (provincie, gemeenten en waterschappen) beslaat deze periode vier maanden. De Commissie MER toetst het rapport aan de vastgestelde richtlijnen voor milieuaspecten en brengt een advies uit.

Ontwerp-tracébesluit

Op basis van de trajectnota/MER, de inspraak en de adviezen bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de collega van VROM of het project moet worden voortgezet en welk alternatief naar hun mening de voorkeur heeft. Dit gebeurt in overleg met de Duitse Minister van Verkeerszaken. Rijkswaterstaat werkt de voorkeursvariant verder uit tot een gedetailleerd ontwerp, het zogeheten ontwerp-tracébesluit.

Daarin zijn onder andere ook maatregelen voor natuurcompensatie opgenomen. De uitwerking van het voorkeustracé wordt ter inzage gelegd. Op het ontwerp-tracébesluit kunt u gedurende vier weken inspreken. Voor besturen in de regio is deze periode twaalf weken.

Tracébesluit

De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM stellen het tracébesluit definitief vast. Vervolgens is er nog zes weken de mogelijkheid beroep aan te tekenen bij de Raad van State. Het tracébesluit is dertien jaar geldig. Binnen een jaar na het besluit van de ministers moet de betrokken gemeente het uitgewerkte plan opnemen in het bestemmingsplan.

Vorbereiding en realisatie

Het tracé wordt uitgewerkt in bestekken. Tegelijkertijd start de verwerving en zonodig onteigening van grond. Als de nodige vergunningen zijn aangevraagd en verleend, kan de uitvoering van het project starten. De weg moet uiterlijk eind 2007 gereed zijn.

Tijdschema

Tijdstip	Stap
voorjaar 2001	Publicatie Trajectnota/MER
voorjaar 2001	Inspraak en advisering
voorjaar 2002	Ontwerp-tracébesluit
zomer 2002	Inspraak en advies
najaar 2002	Tracébesluit
2003	Beroep Raad van State
2003 - 2007	Vorbereiding en realisatie
na 2007	Evaluatie



Voor meer informatie over de
trajectnota/MER Rijksweg 74/BAB61

kunt u terecht bij:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Projectbureau Rijksweg 73-Zuid/ Rijksweg 74

Postbus 1138, 6201 BC Maastricht

telefoon: 043-3870360

fax: 043-3870400

e-mail: vialimburg@dlb.rws.minvenw.nl

Bezoekadres:

Avenue Ceramique 125

6221 KV Maastricht

Voor meer informatie kunt u ook terecht bij:

Communicatiecentrum Viascoop

Schaarbroekerweg 2, 6042 EJ Roermond

Openingstijden: woensdag en vrijdag

van 9.00 tot 16.00 uur

zondag van 12.00 tot 17.00 uur

telefoon: 0475-347773, fax: 0475-347777

e-mail: vialimburg@dlb.rws.minvenw.nl

COLOFON

Uitgave:

Rijksweg 74/BAB61 Trajectnota/MER

*Samenvatting is een uitgave van
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg*

Redactie:

Projectbureau Rijksweg 73-Zuid/ Rijksweg 74

Postbus 1138 6200 HB Maastricht

telefoon: 043-3870360

fax: 043-3870400

E-mail: vialimburg@dlb.rws.minvenw.nl

Grafische Vormgeving:

Quadat ontwerpers, Gorinchem

Illustraties:

Rijkswaterstaat directie Limburg

Rijkswaterstaat Meetkundige Dienst

Cartostudio BV

Drukwerk:

Drukkerij Damen, Werkendam

*Aan de inhoud van dit blad kunnen
geen rechten worden ontleend. April 2001*



Provincie
Limburg



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg



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