

WAT BEZIELT DE RIJKSOVERHEID?

Deze vraag lijkt op het eerste gezicht wat uit de lucht gegrepen of uit de lucht te komen vallen. Het komt voort uit een lichte verbijstering over de tegenstrijdigheden in de plannen die de rijksoverheid over ons uitstort. Niks nieuws denkt u wellicht. Mij wordt het de laatste tijd echter iets te gortig. In de eerste plaats de zogeheten modernisering van de Maasroute. Het rijk wil de "Maasroute" - de scheepvaartroute over de gekanaliseerde Maas plus het Julianakanaal - verbeteren. Om ervoor te zorgen dat het vervoer per schip weer enigszins kan concurreren met het vervoer over de weg zegt de minister van Verkeer en Waterstaat. De wegen zijn immers bijna volgeslibd. Vreemd genoeg gaan we dus de rivieren uitbaggeren omdat de wegen volslibben...

Het probleem bij dit project is dat het rijk de Maas zowel als hoofdtransportader wil ontwikkelen alsook als groene hoofdader - zie het nationaal Natuurbeleidsplan en de vierde nota ruimtelijke ordening. Een soortgelijk probleem doet zich voor bij de aanpassing van de A2-passagie door Maastricht. In de startnotitie voor de milieu-effectrapportage daarvoor worden enkele varianten beschreven voor verbetering van de A2 bij Maastricht via een omleiding via het vrijwel niet-bebouwde, afwisselende en glooiende hellinglandschap aan de oostkant van Maastricht. Met de ene hand wil het rijk het Mergelland veiligstellen via ambitieuze en extra overheidsgeld vereisende projecten als ROM-Mergelland, met de andere hand zal zij waarschijnlijk (gezien de veel lagere kosten van een omleiding) besluiten om datzelfde Mergellandschap weer overhoop te gooien en vervolgens te brandmerken met een vele tientallen decibellen producerende snelweg. Toevallig (of: zeer terecht) zijn er juist in dit oostelijk uitloophetgebied van Maastricht een drietal ROM-projecten in uitvoering en in voorbereiding. Eén gericht op natuurontwikkeling in het waterwingebied IJzeren Kuilen bij Amby, één gericht op herinrichting van de Bemelergrubbe o.a. voor amfibieën en één - voor natuurliefhebbers waarschijnlijk de belangrijkste - gericht op behoud en herstel van de Hamsterpopulatie in het gebied. Het gaat bij dat laatste om waarschijnlijk de laatste populatie met een redelijke omvang en dus overlevingskansen in Nederland. De Hamster is inmiddels op Europees niveau erkend als bedreigde en te beschermen soort. Een snelweg midden door het gebied zal dus waarschijnlijk de laatste kansrijke populatie in Nederland in tweeën verdelen en daarmee de kansen op en de inspanningen voor behoud en herstel teniet doen.

Terug naar de Maas. Al jaren is Jan en Alleman bezig zich te beijveren voor een betere waterkwaliteit in de Maas, onder andere omdat dan de visstand en de gehele levensgemeenschap in en langs de Maas zich weer kunnen herstellen. Rijkswaterstaat is her en der al begonnen met de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het kader van datzelfde streven. En nu komt het bijbehorende Ministerie met het voorstel om van de Maas toch maar een "scheepvaart-snelweg" te maken! Gevolgen: uitdieping en intensiever onderhoud om de bereikte diepte te behouden, oeververstevingen om de steilere oevers intact te houden, sterkere golfslag e.d. als gevolg van de veel grotere boten (190 m lang, containers in 4! lagen), hogere frequentie van de passage van schepen. Dit alles overziende lijkt het redelijk om te overwegen niet de Maas in Noord- en Midden-Limburg te belasten met al dit extra scheepvaartgeweld maar de speciaal daarvoor aangelegde kanalen (Wessem-Nederweert en Zuid-Willemsvaart) daarvoor (verder) te verbeteren. Deze optie staat echter helaas niet in de MER-startnotitie. Het is mij overigens nog helemaal niet duidelijk dat de enorme investering die nodig is om de Maasroute te moderniseren überhaupt wel voldoende milieurendement oplevert. Kan de 500 à 700 miljoen gulden die het kost niet beter gebruikt worden om het goederenvervoer per spoor te verbeteren in Limburg? Hoeveel minder vrachtverkeer over de weg levert het nu helemaal op die gemoderniseerde Maasroute? En: het is toch veeleer de personenauto dan de vrachtauto die zorgt voor het volslibben van de snelwegen?

Misschien had de titel van dit stukje beter kunnen luiden: "Wat bezielt Rijkswaterstaat?" Het antwoord luidt mijns insziens in ieder geval niet: groot enthousiasme voor de groene zaak. De vraag die opkomt is of er bij Rijkswaterstaat wel genoeg "groene ingenieurs" zijn en of er wel voldoende werd/wordt geluisterd naar de groene poot van deze omvangrijke overheidsdienst. Tekennend is dat van het plan van de vorige Verkeer en Waterstaat-minister - inderdaad, mw. May-Weggen - om de vele (en gezien de decentralisatie-trend wellicht té vele) ingenieurs in te zetten voor (grote) natuurprojecten in de natdelen van Nederland niets meer vernomen wordt.

Misschien moet het Genootschap eens gericht en actief leden gaan werven bij Rijkswaterstaat?

Torben Mulder

VERENIGINGSNIEUWS

ALGEMENE LEDENVERGADERING

De jaarlijkse algemene ledenvergadering vindt plaats op dinsdag **26 maart** om 20.00 uur in café-zaal De Ster, Raadhuisstraat 13 te Maasniel/Roermond. De zaal ligt naast de kerk in Maasniel. De agenda ziet er als volgt uit:

1. Opening.
2. Verslag van de ledenvergadering van 27-3-1995.
3. Verslag van de ledenvergadering van 23-11-1995.
4. Jaarverslag 1995.
5. Jaarrekening over 1995.
6. Begroting 1996.
7. Verkiezing bestuursleden. De in 1996 volgens het rooster aftredende bestuursleden zijn C. Adams-

Kaasta, P. Thomas en L. Allemeersch. Als nieuw bestuurslid wordt W. Jansen voorgedragen. Kandidaatbestuursleden kunnen op de gebruikelijke wijze ter vergadering of vooraf bij de secretaris worden aangemeld.

8. Rondvraag.

Alle bij de agenda horende stukken liggen bij de secretaris ter inzage en kunnen desgewenst vooraf worden opgevraagd door de leden. Ter vergadering worden ze verstrekt aan de deelnemers met voor zover nodig een mondelinge toelichting. Aansluitend aan de jaarvergadering worden de resultaten gepresenteerd van het inventarisatiewerk dat het Natuurhistorisch Genoot-

schap in 1995 verrichtte in opdracht van het Limburgs Landschap. Medewerkers van deze organisatie zijn aanwezig om van gedachten te wisselen over de resultaten en het te voeren beheer van de terreinen. De gebieden waar het om gaat zijn Neercanne (Maastricht), Tuspeel (Heel) en Boshuizerbergen (Venray). De samenwerking met het Limburgs Landschap op het gebied van gegevensuitwisseling en inventarisatiewerk zal in de toekomst naar verwachting worden geïntensiveerd. Genootschapsleden die belangstelling hebben voor deelname aan dit soort projecten worden in het bijzonder verzocht om de avond bij te wonen.

Henk Schmitz