

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP.....</b>	<b>3</b>
2.1 Algemeen.....	3
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.2.1 Voorgenomen activiteit en alternatieven.....	3
2.2.2 Omgevingsanalyse landschap en natuur (hoofdstuk 5.4).....	4
2.2.3 Effectanalyse landschap en natuur (hoofdstuk 6.3).....	4
2.2.4 Verlichting .....	4
2.2.5 Beschrijving huidige en toekomstige verkeerssituatie .....	5
2.2.6 Samenhang andere projecten.....	5
2.2.7 Effectanalyse.....	5

### BIJLAGEN

- 1 Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 september 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1a Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 1999 waarin de Commissie uitstel wordt verleend op de termijn om advies uit te brengen.
- 2 Kennisgeving in de Staatscourant nr. 174 d.d. 10 september 1999
- 3 Projectgegevens
- 4 Lijst van inspraakreacties en adviezen



## 1. INLEIDING

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Susteren (mede namens de gemeente Born) hebben het voornemen een nieuwe of verhoogde brug aan te leggen over het Julianakanaal te Roosteren inclusief eventuele nieuwe of aangepaste toeleidende wegen. Tevens wordt de ontsluiting van Holtum Noord meegenomen. Tijdens het opstellen van het MER is gebleken dat het plangebied verruimd zou moeten worden (richting Holtum Noord). Daarvoor zijn aanvullende richtlijnen opgesteld ten behoeve van de benodigde bestemmingsplannen van de gemeenten Susteren en Born.

Op 11 mei 1999 is besloten vanwege ruimtelijke en procedurele aspecten het MER aan het streekplan te koppelen. Daarmee zijn Gedeputeerde Staten van Limburg bevoegd gezag en initiatiefnemer geworden in deze procedure.

Bij brief van 9 september 1999<sup>1</sup> hebben Gedeputeerde Staten van Limburg de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 14 september ter inzage gelegd<sup>2</sup>. Gelet op de voortgang van de projecten is de adviestermijn verlengd tot 21 januari 2000<sup>3</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>4</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>5</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>6</sup>, zoals vastgesteld op 13 juli 1999;
- op eventuele onjuistheden<sup>7</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>8</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve ver-

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 1a.

<sup>4</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroepen en andere projectgegevens.

<sup>5</sup> Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>8</sup> Wm, artikel 7.10.

melding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het streekplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een essentiële tekortkoming. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tijdens de toetsing heeft op 17 november 1999 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een aanvulling op het MER te maken. Daarop heeft de Commissie een aanvulling en de notitie "Aanvullingen en uitleg m.b.t. het Milieueffectrapport Uitbreiding Nedcar/Industriepark Swentibold/Yard" ontvangen. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het ontwerp-plan ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

## 2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is.

De Commissie waardeert dat via de operatie Bottleneck wordt getracht de besluitvorming over de drie verschillende projecten zó op elkaar af te stemmen dat er naar gecombineerde **compensatie** voor milieuschade door de drie projecten kan worden gezocht. Dit biedt goede kansen bij de verdere uitwerking van de plannen.

In de inspraakreactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat<sup>9</sup> wordt aangegeven dat *in de package-deal met het Kabinet is overeengekomen (en vastgelegd in brief van 05.01.1999) dat te Roosteren een beweegbare brug zal worden gerealiseerd (inclusief aangepaste weg infrastructuur ten oosten van het Julianakanaal). Van een fase 2 (brug over kanaal en nieuwe N296 naar Roosteren) is in de deal met het kabinet geen sprake.*

De Commissie constateert dat in de huidige m.e.r. de beweegbare brug geen onderdeel is geweest van de alternatieven. De milieueffecten van een beweegbare brug zijn niet in beeld gebracht. Derhalve kan dit alternatief geen rol spelen bij de besluitvorming. Mocht dit alternatief toch een rol gaan spelen dan dient een aanvulling op het MER te worden gemaakt.

De Commissie constateert dat serieus is gekeken naar een alternatief dicht bij de bestaande brug. De gevolgen van dit alternatief zijn veel minder ingrijpend voor de aspecten natuur en landschap en leefbaarheid voor de bevolking.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

#### 2.2.1 Voorgenomen activiteit en alternatieven

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven is naar de mening van de Commissie voor een aantal aspecten in het **MER** onvolledig. Dit heeft tot gevolg dat een beoordeling van de effecten niet goed mogelijk is. De ontbrekende gegevens betreffen onder meer de visueel ruimtelijke kenmerken van de brug, de op- en afritten en de toeleidende wegen. In de richtlijnen is gevraagd om met behulp van kaart- en beeldmateriaal de inpassing van de voorgenomen activiteit en de alternatieven te illustreren.

- In de aanvulling zijn de visueel-ruimtelijke kenmerken weergegeven.

---

<sup>9</sup> Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 65.

### **2.2.2 Omgevingsanalyse landschap en natuur (hoofdstuk 5.4)**

In het **MER** wordt uitvoerig ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied. De informatie die in het hoofdstuk over de landschapstypen is gegeven is echter minder relevant voor de verplaatsing van de brug bij Roosteren en de aanleg van de toeleidende wegen. Het kaartmateriaal (figuur 5.4.2 en 5.4.3) biedt geen informatie op grond waarvan de effecten van het initiatief voor het landschap en de natuur beoordeeld kunnen worden. Beeld dragers worden wel genoemd, maar zijn niet op vermelde kaarten terug te vinden.

In de tekst van het hoofdstuk natuur komen veel naamsvermeldingen voor van locaties waar belangrijke waarden van natuur aanwezig zijn. Zonder kaartmateriaal kan echter geen relatie gelegd worden met de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

- In de aanvulling is op kaart 2 de ontbrekende informatie weergegeven.

### **2.2.3 Effectanalyse landschap en natuur (hoofdstuk 6.3)**

In dit hoofdstuk van het **MER** worden voor het aspect landschap totaal zeven criteria genoemd op grond waarvan de effecten van de activiteit en de alternatieven beschreven worden. De eerste vier criteria vertonen een duidelijke relatie: ze hebben alle betrekking op de visueel-ruimtelijke kenmerken van het landschap. Dit heeft tot gevolg dat bij de beschrijving van de effecten min of meer dezelfde informatie gegeven wordt. Methodologisch ontstaat hierdoor het risico van een overwaardering van het aspect landschap ten opzichte van de andere aspecten.

De Commissie is van mening dat door het ontbreken van concrete informatie over de visueel-ruimtelijke kenmerken van de infrastructuur de effectbeschrijving onvoldoende informatie geeft. Door gebruik te maken van beeldmateriaal (computersimulatie en fotomontages) kunnen op een eenvoudige manier de effecten op het landschap zichtbaar worden gemaakt zodat een beoordeling van de alternatieven mogelijk is. De effectbeschrijving levert niet het gewenste inzicht.

In de paragraaf over de mogelijke effecten voor ecologische relaties wordt geen aandacht besteed aan de mogelijke relatie met de Provinciale Ecologische Structuur. Ook de beekdalen vormen belangrijke ecologische verbindingzones. De uitspraak in het MER dat ten aanzien van de effecten voor de ecologische relaties geen onderscheid tussen de alternatieven en varianten gemaakt kan worden is niet controleerbaar omdat een projectie van de alternatieven en varianten op de bekenstructuur niet gemaakt is. Hetzelfde geldt voor de waarden ten aanzien van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

- In de aanvulling zijn de visueel-ruimtelijke kenmerken van de infrastructuur weergegeven en is inzicht gegeven in de ecologische relaties.

### **2.2.4 Verlichting**

In het **MER** is geen aandacht besteed aan de verlichting van de wegen. De verlichting is enerzijds van belang voor de verkeersveiligheid, maar heeft anderzijds invloed op de kwaliteit van de leefomgeving in het landelijk gebied en op de fauna (nachtvogels, vleermuizen). In de richtlijnen is gevraagd om aan dit aspect aandacht te besteden.

- In de aanvulling is nadere informatie gegeven.

### 2.2.5 Beschrijving huidige en toekomstige verkeerssituatie

Uit de fragmentarische gegevens met betrekking tot het verkeer – en dan wordt zowel autoverkeer, openbaar vervoer, vrachtverkeer en langzaam verkeer bedoeld, alsmede sluipverkeer en verkeersongevallen – is geen beeld te vormen van de aard en omvang van het verkeersprobleem in de aangeboden alternatieven en varianten en de mate waarin de alternatieven bijdragen aan het oplossen van de aangegeven verkeersproblemen.

Het vrijwel volledig ontbreken van deze informatie in het **MER** wreekt zich bij de effectbeschrijving. Er worden effecten beschreven, beoordeeld en van een score voorzien zonder dat kwantitatieve of kwalitatieve informatie in het MER te vinden is over de basissituatie, de autonome ontwikkelingen en situatie bij de alternatieven en varianten. Het gaat dan met name over de effecten ten gevolge van de omvang vrachtverkeer (en dat is weer van invloed op geluid, luchtverontreiniging en trillingen).

Verder is in de effectbeschrijving voorbij gegaan aan de effecten tijdens de aanlegfase.

- In de aanvulling is informatie gegeven ten aanzien van het vrachtverkeer. Uit het model is de verdeling van de intensiteiten over de verkeerscategorieën niet af te leiden. Dat daardoor het vrachtverkeer op de infrastructuur rondom een zeer sterk op mobiliteit en transport gerichte bedrijfsomgeving niet bekend is, evenals de effecten van dat vrachtverkeer op het milieu, moet als leemte in kennis worden meegenomen. Daarbij kan het zo zijn dat de effecten misschien niet onderscheidend zijn ten aanzien van de alternatieven maar op zich zelf zijn de milieueffecten (met name geluid en leefbaarheid) wel van belang.

### 2.2.6 Samenhang andere projecten

Voor de toekomstige situatie is geen indicatie gegeven in het **MER** van de gevolgen op de verkeersintensiteiten op de N296 door de aanleg van de N297n. Ook is niet aangegeven wat de effecten zijn van de aansluiting van het bedrijventerrein op de N296. Deze aansluiting is een wezenlijk onderdeel van het initiatief. Het is essentieel dat de gevolgen van deze aansluiting op de verkeersintensiteiten en de verkeerssamenstelling (% vrachtverkeer) inzichtelijk gemaakt worden.

- In de "Aanvullingen en uitleg m.b.t. het Milieueffectrapport Uitbreiding Nedcar/IPS/Yard" is de samenhang met de andere projecten weergegeven. In de aanvulling zijn de positieve effecten van de verbeterde ontsluiting van Holtum-Noord weergegeven. De verbeterde ontsluiting is echter een direct gevolg van het initiatief tot verandering van de brugsituatie bij Roosteren. Indien maatregelen worden genomen om het doorgaande verkeer in de kern van Holtum terug te dringen is dit alleen succesvol uit te voeren vanwege het feit dat er een aansluiting op de N296 wordt gerealiseerd. Die aansluiting zal dan minstens twee maal zo druk worden als waar in het MER rekening mee is gehouden.

### 2.2.7 Effectanalyse

De criteria bevatten dubbeltellingen (dezelfde aspecten). Dit zou duidelijk geworden zijn wanneer het in de aanvulling beschikbare beeldmateriaal gebruikt was.