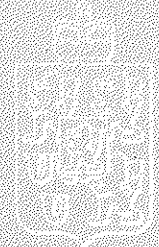


885-02

25



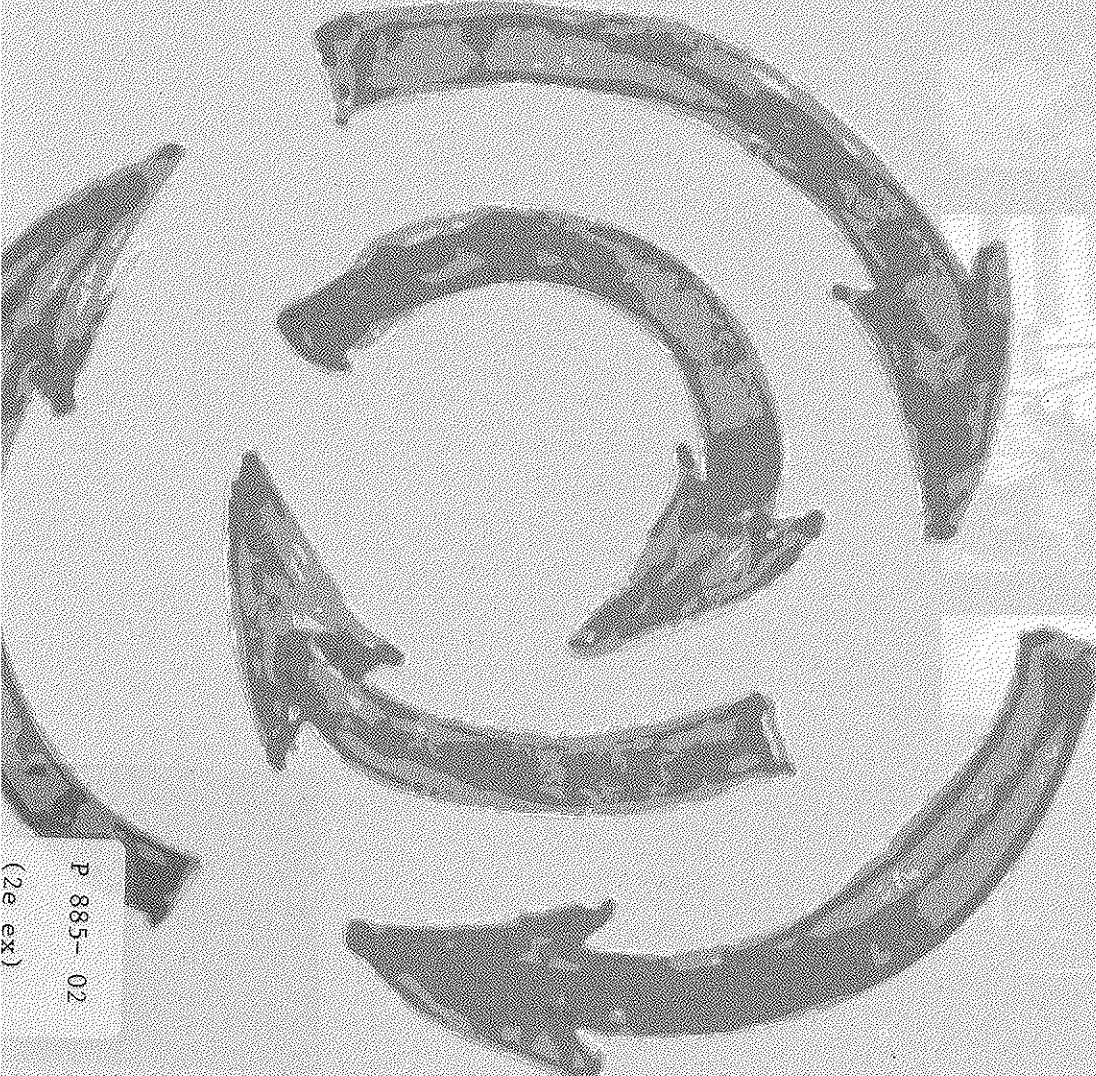
Provincie
Limburg

startnotitie

tracé/mer-
studie

N297n

Born-Millen



P 885-02
(2e ex)

startnotitie

tracé/mer-
studie

N297n

Born-Millen



Bevoegd gezag:

Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg

Correspondentieadres:

Provincie Limburg
bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Initiatiefnemer:

Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg

Correspondentieadres:

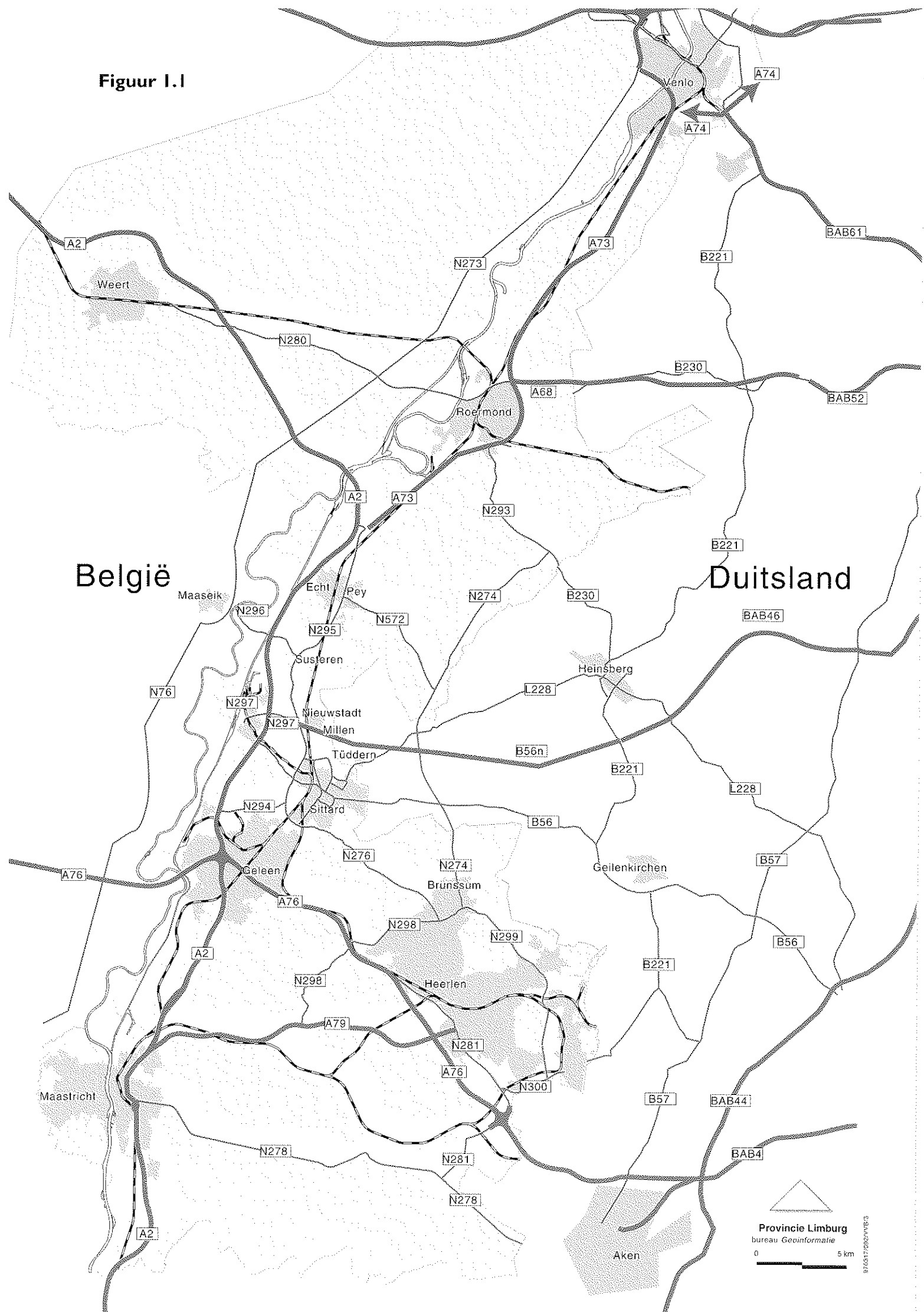
Provincie Limburg
Unit Mobiliteit
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding	5
1.1 Algemeen	
1.2 Achtergrond van de studie	
1.3 Plaats van de Startnotitie	
1.4 Leeswijzer	
2. Aanleiding, probleem en doel	7
2.1 Aanleiding en probleem	
2.2 Doel	
3. Studiegebied	11
3.1 Begrenzing	
3.2 Plangebied	
3.3 Studiegebied	
4. Alternatieven	13
4.1 Algemeen	
4.2 Aard en omvang van de alternatieven	
4.3 Nul-alternatief	
4.4 Alternatief 1: Millen-noord - N297 (nieuw tracé)	
4.5 Alternatief 2: Millen-noord - N295/N297 (bestaand tracé)	
4.6 Alternatief 3: Millen-zuid - N297 (nieuw tracé)	
4.7 Alternatief 4: Millen-zuid - N295/N297 (bestaand tracé)	
4.8 Alternatief 5: Millen-zuid - Dr. Nolenslaan	
4.9 Meest-milieuvriendelijk-alternatief	
5. Te onderzoeken effecten	17
5.1 Algemeen	
5.2 Verkeer en vervoer	
5.3 Ecologie en Landschap	
5.4 Geomorfologie en bodem	
5.5 Grondwater en Oppervlaktewater	
5.6 Woon- en leefmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid	
5.7 Ruimtelijke Structuur	
5.8 Economie	
5.9 Kosten	
6. Besluiten en procedure	19
6.1 Algemeen	
6.2 Voorgaande besluitvorming	
6.3 Te nemen besluiten	
6.4 Geïntegreerde procedure	

Figuur I.1



België

Duitsland

Provincie Limburg
bureau Geoinformatie

0 5 km

97.0317/50.0344/VB/3



van de N297n wordt een ontbrekende schakel in het internationaal wegennet opgeheven.

1.1 Algemeen

Voor u ligt de startnotitie ten behoeve van de tracé/mer-studie naar de N297n (Born-Millen). De aan te leggen weg vormt de verbinding tussen de Bundesautobahn 46 (BAB46) in Duitsland en de A2 in Nederland, zie figuur 1.1. De aan te leggen weg richting de A2 heeft als voorlopige benaming 'N297n (Born-Millen)' gekregen, omdat de studie zich in feite richt op meerdere alternatieven in de oost-westverbinding tussen de B56n als verlengde van de N297 (Nieuwstadt-Born). In een later stadium zal een definitieve benaming worden gekozen. De tracé/mer-studie is nodig ingevolge de Wet Milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage. In deze studie worden de tracé-studie en de milieueffectrapportage geïntegreerd.

1.2 Achtergrond van de studie

De Provincie Limburg beschouwt de weginfrastructuur in Limburg als een stelsel van samenhangende netwerken. Binnen dit stelsel streeft ze naar het bundelen van het autoverkeer op nationaal en regionaal verbindende wegen-netten, waardoor het onderliggend, lokaal bedienend wegennet autoluwer kan worden ingericht. Om dit mogelijk te maken dienen de verbindende wegennetten een gesloten geheel te vormen, met voldoende capaciteit voor het autoverkeer en prioriteit voor de doorstroming van het openbaar vervoer. **Completering** van het bestaande nationaal en regionaal verbindend wegennet, en opheffing van de bestaande knelpunten staan daarom voorop. Een van de belangrijkste aanvullingen op het regionaal verbindend wegennet in de Westelijke Mijnstreek is de aansluiting van het Nederlandse wegennet op de B56n¹.

In de door de Provincie Limburg gehanteerde hiërarchie wordt de N297n beschouwd als een regionaal verbindende weg. Dat betekent, dat deze weg een functie dient te vervullen in het garanderen van de bereikbaarheid van regionale verzorgingskernen en steden. Het regionaal verbindend wegennet is zoveel als mogelijk in eigendom, beheer en onderhoud van de Provincie. Met de aanleg

1.3 Plaats van de Startnotitie

Ingevolge de Wet Milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieueffectrapportage is het uitvoeren van een milieueffectrapportage voor de vaststelling van een tracé voor de N297n verplicht. De voorgenomen activiteit valt onder categorie 1.2 van bijlage C van het besluit milieueffectrapportage. Deze startnotitie is de eerste stap in de mer-procedure.

De startnotitie is een openbaar stuk, waarop inspraak mogelijk is ten behoeve van de richtlijnen voor het op te stellen Milieueffectrapport (MER). Op grond van de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs² en het advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage, stelt het bevoegde gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg) de richtlijnen vast waaraan het MER moet voldoen.

Het MER bevat de gegevens voor het besluitvormingsproces met betrekking tot de milieu-effecten van de aanleg van de N297n. Het MER wordt gekoppeld aan een nadere studie naar het meest gewenste tracé. In de op te stellen tracé/mer-nota worden de problemen in het studiegebied geïnventariseerd en geanalyseerd. Als oplossingsrichtingen worden naast de tracé-alternatieven ook een nul-alternatief en een meest-milieuvriendelijk-alternatief bezien.

Bij de beschrijving van de voor- en nadelen van de aanleg van de N297n zullen in de tracé/mer-nota de effecten geïnventariseerd worden voor de volgende aspecten:

- verkeer en vervoer;
- ecologie en landschap;
- geomorfologie en bodem;
- grondwater en oppervlaktewater;
- woon- en leefmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid;
- ruimtelijke structuur;
- economie;
- kosten.

Tijdens de studie worden de lokale overheden geconsulteerd. Na het gereedkomen van de tracé/mer-nota wordt deze ter inzage gelegd en kan eenieder inspreken op de nota. De Commissie voor de Milieueffectrapportage verricht een inhoudelijke toetsing van de tracé/mer-nota, met betrekking tot de MER-onderdelen, aan de richtlijnen en geeft een oordeel of de tracé/mer-nota voldoende

2) De wettelijke adviseurs zijn de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne in de provincie Limburg, de Directeur Landbouw Natuurbeheer en Visserij regio Zuid, de Directeur Inspectie Ruimtelijke Ordening (Eindhoven) en de direct betrokken gemeenten (Sittard, Echt, Susteren en Born)

1) Provinciaal mobiliteitsplan 1996-1999, Provincie Limburg, 24 mei 1996



informatie biedt voor besluitvorming.

Op basis van de tracé/mer-nota en de naar voren gekomen reacties daarop zullen wij een ontwerp-Provinciaal Tracébesluit nemen. Dit ontwerp-besluit zal ter inzage worden gelegd, waarop eenieder kan inspreken. Tenslotte zullen wij het tracé vast stellen in de vorm van een Provinciaal Tracébesluit.

De startnotitie ligt na publikatie ter visie gedurende de in de bekendmaking vermelde termijn. Schriftelijke reacties, onder vermelding tracé/mer-studie N297n, kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Gedurende de periode dat de startnotitie ter inzage ligt zal een voorlichtingsavond worden georganiseerd in de regio. Tijdens deze avond zal een toelichting gegeven worden op de startnotitie en kunnen eventuele vragen worden beantwoord. Plaats en datum van de voorlichtingsavond zal nader bekend worden gemaakt in de bekendmaking in de regionale en lokale bladen. Zienswijzen t.a.v. de startnotitie kunnen uitsluitend schriftelijk worden ingebracht gericht aan bovengenoemd adres.

1.4 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de aanleiding, de probleemstelling en het doel van de tracé/mer-studie aangegeven. In hoofdstuk 3 wordt de begrenzing van het studiegebied aangegeven. De in de tracé/mer-studie te onderzoeken alternatieven (oplossingsrichtingen) worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten die in de tracé/mer-studie zullen worden onderzocht. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte aangegeven welke besluiten reeds zijn genomen en welke besluiten naar aanleiding van de tracé/mer-studie moeten worden genomen en de procedure die voor de tracé/mer-studie doorlopen moet worden. Ter verklaring van gebruikte vaktermen is tenslotte een 'Woordenlijst' opgenomen.

2.1 Aanleiding en probleem

Ondanks de aanwezigheid van grote bevolkingsconcentraties aan weerszijden van de Duits-Nederlandse grens (Rhein/Rhurgebiet, Zuid-Limburg) is het aantal grensoverschrijdende wegen tussen Venlo en Aken beperkt, zie figuur 1.1. Op nationaal niveau zijn er de BAB40 en de BAB61 bij Venlo en de BAB4 bij Aken. Daartussen in liggen enkele regionale enkelbaans wegen: de B230 (bij Roermond) en de B56 (bij Sittard). Op nationaal niveau ontbreekt alleen nog de verbinding tussen de BAB52 en de A73/A68 na voltooiing van de A74 en de A73-zuid. Daarmee is het nationale wegennet voldoende compleet. In de regio Westelijke Mijnstreek ontbreekt een adequate regionale verbinding met Duitsland. Momenteel voorziet de B56 tussen Sittard en Geilenkirchen en de L228 tussen Sittard en Heinsberg die regionale functie. Beide wegen kunnen niet gezien worden als een adequate verbinding tussen de Westelijke Mijnstreek en het Rhein/Rhurgebiet, te meer vanwege de doorsnijding van een groot aantal dorpen. De ontsluiting van de in de regio aanwezige bedrijventerreinen (Holtum-noord, Nedcar, DSM, Sittard-noord, etc.) richting het Duitse Rhein/Rhurgebiet is daardoor beperkt.

De door het Selfkantgebied lopende regionale weg Brunssum-Posterholt (N274) verzorgt de verbinding tussen Roermond en Oostelijk Zuid-Limburg. Het verkeer uit Oostelijk Zuid-Limburg maakt door het ontbreken van een goede en snelle verbinding naar het hoofdwegennet gebruik van deze weg richting Eindhoven (A2)³. Hierdoor worden de kommen van Koningsbosch en Peij belast met doorgaand verkeer vanuit Oostelijk Zuid-Limburg richting A2. De officiële bewegwijzering op de A2 richting Brunssum is aangegeven via Peij en Koningsbosch.

In de nabije toekomst zal het deel van de N274 (Brunssum-Posterholt) dat is gelegen in Duitsland worden overgedragen aan Duitsland. In Duitsland bestaat het voornemen om op dat moment het onderliggende wegennet op een tweetal plaatsen aan te sluiten op de N274. Op dat moment zal meer verkeer van deze weg gebruik gaan maken, waardoor het aandeel doorgaand verkeer door Koningsbosch en Peij verder zal toenemen.

In Duitsland zijn deze problemen en de wens om te komen tot een betere bereikbaarheid eveneens onderkend en heeft men het initiatief genomen tot het opstellen van een Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Deze studie is vergelijkbaar met een MER. Bijlage 2 gaat nader in op de verschillen tussen de Nederlandse en Duitse procedure. In deze studie is de noodzaak van een B56n en een aantal alternatieven onderzocht. Voor wat betreft de aansluiting op het Nederlandse wegennet zijn in principe nog een aantal tracés relevant, zie figuur 2.1.

Om te bepalen hoeveel verkeer gebruik gaat maken van de N297n is een uitgebreide verkeersstudie verricht. In deze verkeersstudie is onderzocht hoeveel verkeer de N297n zal gaan trekken in het jaar 2005. Indien de nieuwe weg op de Dr. Nolenslaan wordt aangesloten worden op deze nieuwe verbinding circa 9000 voertuigen per etmaal in het jaar 2005 verwacht. Indien de N297n aangesloten wordt op de N295/N297 worden circa 13500 voertuigen per etmaal in het jaar 2005 verwacht. In tabel 2.1. is van een aantal hoofdwegen in het studiegebied het prognosecijfer voor de avondspits (16.30-17.30 uur) aangegeven voor de jaren 1995 en 2005. Tevens is het prognosecijfer aangegeven bij aanleg van de N297n. Hierbij dient in acht genomen te worden dat de cijfers zijn geproduceerd door een wiskundig model en niet berusten op verkeersstellingen in de praktijk.

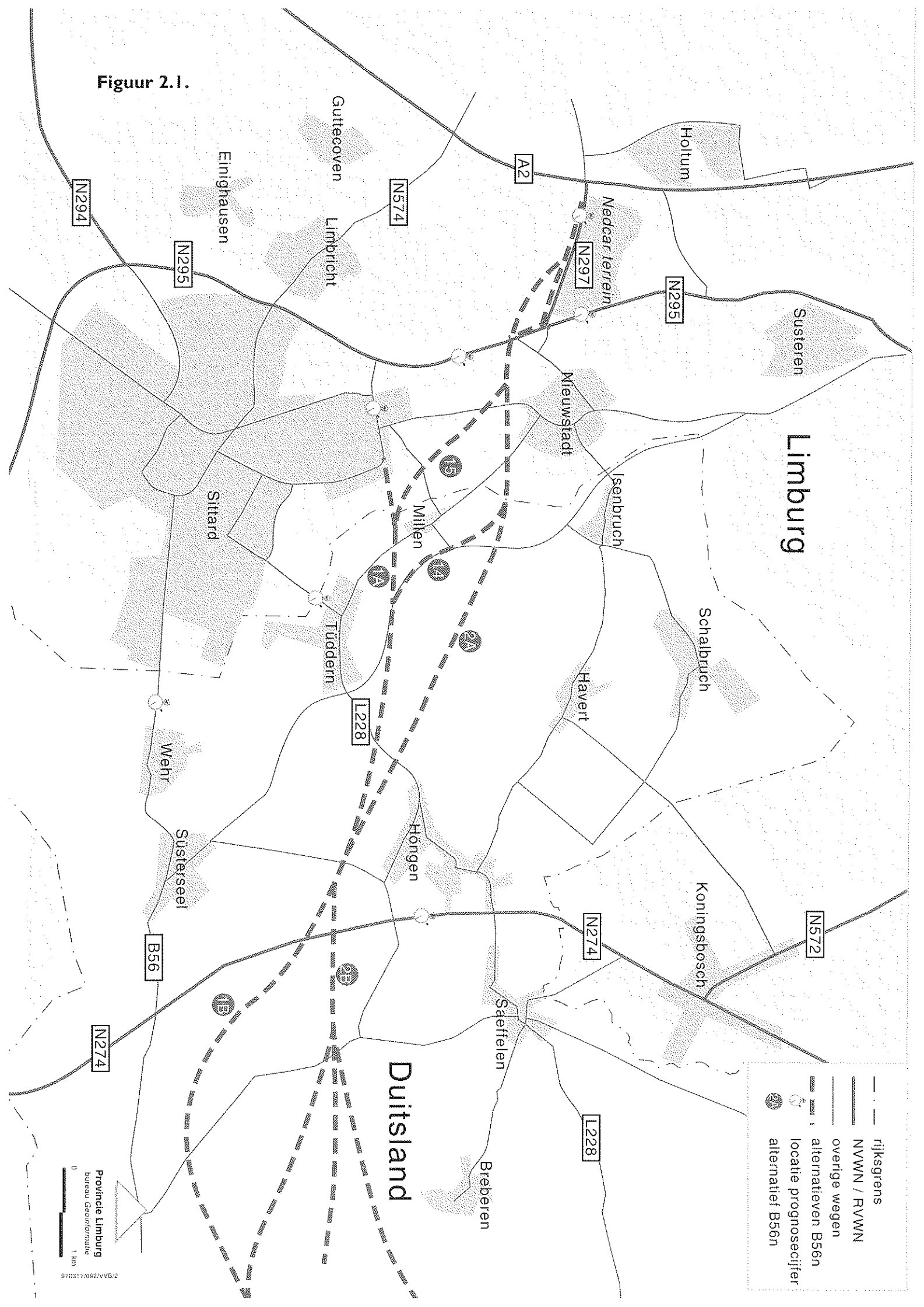
Uit de verkeersstudie blijkt verder dat op de Langereweg (N297, Nieuwstadt-Born) in het jaar 2005 problemen ontstaan met de afwikkeling van het verkeer. De aansluiting van de Langereweg op de A2 en het kruispunt met de N295 zijn in de huidige situatie reeds zwaar belast. In de toekomst zal het verkeer op deze twee locaties alleen al als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer gaan vastlopen. In het kader van de studie naar de verbetering van de bereikbaarheid van de Terminals Born wordt de aansluiting van de N297 op de A2 onder de loupe genomen. Indien de N297n rechtstreeks op de N297 wordt aangesloten raakt dit wegvak overbelast.

Tabel 2.1.: Verkeers-prognosecijfers in de avondspits³
(de locaties zijn aangegeven in figuur 2.1)

Intensiteit (mvt/avondspits)	1995	2005 zonder N297n	2005 met N297n op Nolenslaan	2005 met N297n op N297
N295 Hasseltsebaan	1350	1650	2100	2000
N274 Transsitstrasse	600	550	650	850
N297 Langereweg	1200	1700	1650	3100
B56, Wehr (grensovergang)	500	750	600	600
L228, Tüddern (grensovergang)	500	450	100	400
Dr. Nolenslaan, Sittard	1750	2000	2600	800
Op de Baan, Nieuwstadt	1900	2400	2550	2600
N297n	n.v.t.	n.v.t.	900	1350

³) Verkeersstudie Regionaal verbindend wegennet zone Echt-Geleen, Opstellen verkeersmodel, Gandappel Coffeng, december 1996.

Figuur 2.1.



De onderkende problemen en de wens van Duitsland tot aanleg van de B56n is voor ons aanleiding om een tracé/mer-nota op te stellen voor de aanleg van de N297n. Op basis van de tracé/mer-nota zullen wij een ontwerp-Provinciaal Tracébesluit nemen.

2.2 Doel

Het doel van de tracé/mer-studie is het vergelijken van mogelijke tracés en mogelijke inrichtingsvarianten voor de N297n als voortzetting van de B56n om:

1. het bestaande regionaal verbindend wegennet in de Westelijke Mijnstreek te completeren;
2. de bereikbaarheid tussen de Westelijke Mijnstreek en het Selfkantgebied (Duitsland) te verbeteren;
3. de verkeersafwikkeling op de huidige N297 (Nieuwstadt-Born) te verbeteren.

Door het aanleggen van de N297n zal een bijdrage geleverd worden aan de verbetering van: de verkeersveiligheidssituatie, de verkeersafwikkeling en van het woon- en leefmilieu op het onderliggende wegennet.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen wordt rekening gehouden met:

- het voorkomen van aantasting en verstoring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap en cultuur-historische elementen en het tegengaan van versnippering van het buitengebied;
- het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve effecten op bodem, water, vegetatie, flora en fauna te beperken;
- de mogelijkheden om het verkeer uit de omgeving van Brunssum op de nieuwe N297n te bundelen om hiermee de leefbaarheid in Peij en Koningsbosch te verbeteren.

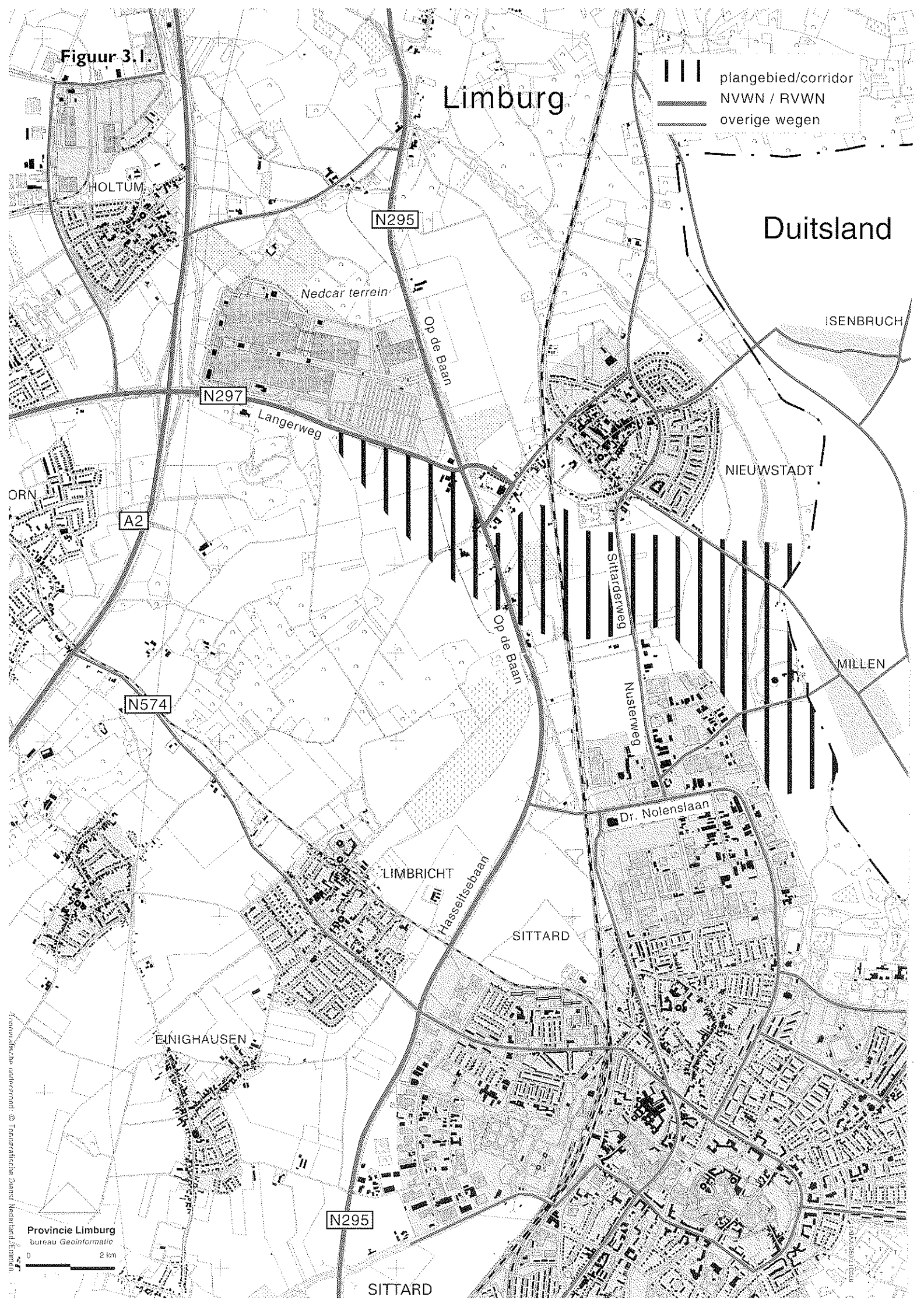
In deze startnotitie wordt een visie gegeven op de problematiek, de mogelijke oplossingsrichtingen en de effecten van die oplossingsrichtingen. Met het verschijnen van de startnotitie wordt de tracé/mer-procedure in gang gezet.

Figuur 3.1.

Limburg

- plangebied/corridor
- NVWN / RVWN
- overige wegen

Duitsland



zullen in de tracé/mer-studie in beeld worden gebracht. Daarnaast zullen aan Duitse zijde de (milieu)effecten globaal in beeld worden gebracht tot aan de N274. De gegevens hiervoor zullen worden ontleend aan de in Duitsland reeds opgestelde 'Umweltverträglichkeitsstudie'. Op deze wijze is het mogelijk om een integrale (milieu)afweging ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven te maken. Het studiegebied wordt aldus tijdens het opstellen van de tracé/mer-nota nader bepaald.

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 plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de mogelijke oplossingsrichtingen in de vorm van infrastructuuralternatieven worden geprojecteerd. Het studiegebied is het gebied waar de effecten van de alternatieven merkbaar zijn.

3.2 Plangebied

Het plangebied wordt begrensd door de in de streekplanuitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek opgenomen corridor. Deze corridor is vastgesteld na afweging van alle ruimtelijke aspecten door Provinciale Staten op 24 mei 1996. De corridor is aangegeven in figuur 3.1.

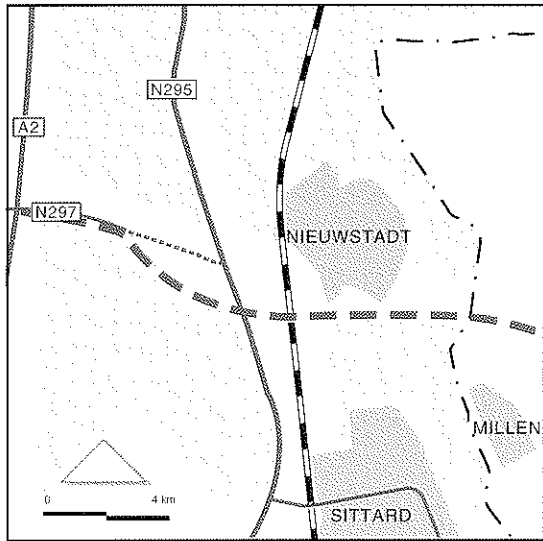
Zoals reeds aangegeven is, is de Milieu-effectrapportage in Duitsland inmiddels gereed. Op dit moment wordt in Duitsland het zogenaamde 'Linienbestimmungsverfahren' gevolgd dat uitmondt in de vaststelling van één tracé voor de B56n. Deze vaststelling zal naar verwachting in september/oktober 1997 gebeuren. In het Linienbestimmungsverfahren zijn in principe een drietal tracés in beeld, zie figuur 2.1. De alternatieven die in deze studie worden meegenomen moeten passen binnen de in het streekplan aangegeven corridor. Het plangebied is gelijk aan de corridor die is opgenomen in streekplanuitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek.

3.3 Studiegebied

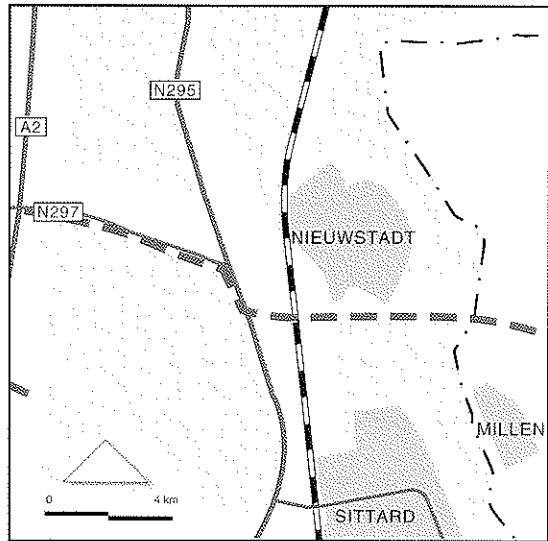
De omvang van het studiegebied kan per (milieu)effect verschillen en zal per effect moeten worden vastgesteld. Tot het studiegebied wordt in ieder geval gerekend het plangebied voor de alternatieven. In de kernen Peij en Koningsbosch en andere kernen zullen als gevolg van de aanleg van de N297n (milieu)effecten gaan optreden. Deze (milieu)effecten, die zowel positief als negatief kunnen zijn,

Figuur 4.1.

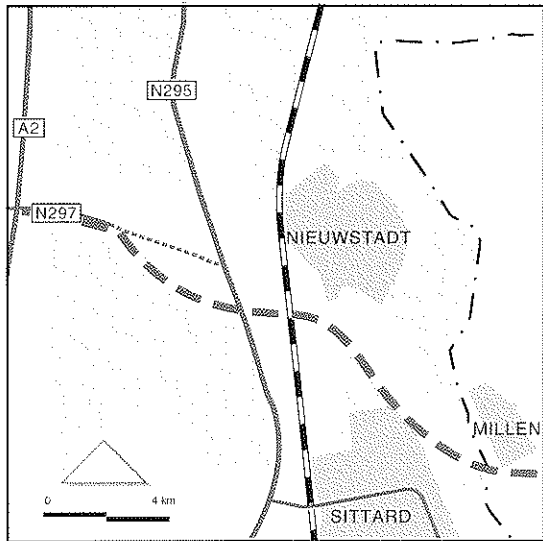
alternatief 1 **Millen-noord-N297 (nieuw tracé)**



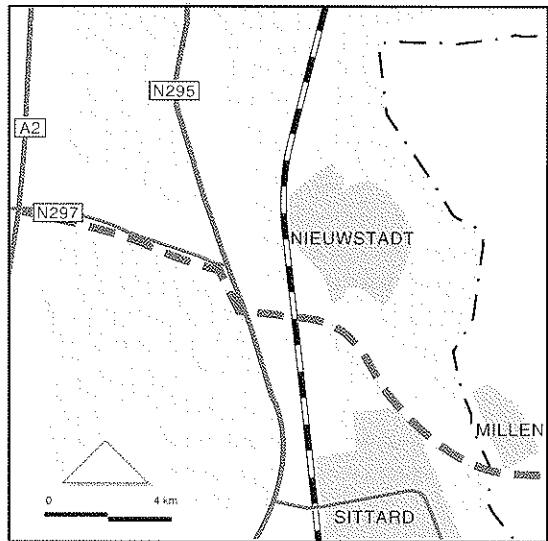
alternatief 2 **Millen-noord-N295/N297 (best.tracé)**



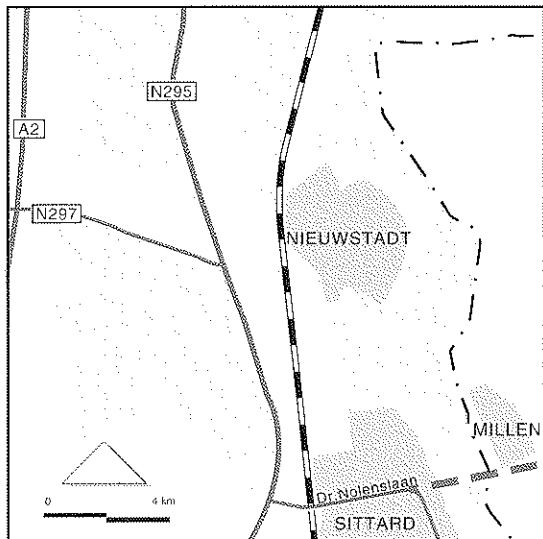
alternatief 3 **Millen-zuid-N297 (nieuw tracé)**



alternatief 4 **Millen-zuid-N295/N297 (best.tracé)**



alternatief 5 **Millen-zuid-Dr.Nolenslaan**



8704031820VWB1

4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de alternatieven gepresenteerd die een oplossing voor de geschetste problematiek zouden kunnen bieden. Het aantal mogelijke alternatieven is sterk ingeperkt door reeds genomen besluiten in Duitsland en door de streekplan uitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek, zie hoofdstuk 3. In het streekplan is de corridor opgenomen waarbinnen alternatieven ontwikkeld kunnen worden. Gezien voorgaande besluitvorming in Duitsland en de corridor in de streekplan uitwerking/herziening Westelijke Mijnstreek zijn twee grensovergangen in beeld voor het doortrekken van de B56n op Nederlands grondgebied (ten noorden en ten zuiden van Millen).

De alternatieven die worden meegenomen in de tracé/mer-studie betreffen het verplichte nul-alternatief en een vijftal tracé-alternatieven, zie figuur nr. 4.1. Nadat de milieu-effecten van deze alternatieven in beeld zijn gebracht wordt nog een meest-milieuvriendelijk-alternatief (mma) ontwikkeld. Op basis van de minst slechte milieuscores en onder de conditie dat dit een reëel tracé oplevert wordt een mma ontwikkeld.

4.2 Aard en omvang van de alternatieven

De nieuwe weg dient de verbinding te verzorgen tussen enerzijds de B221 (Geilenkirchen-Heinsberg) en anderzijds de N297. Daarmee wordt op regionaal niveau de verbinding mogelijk gemaakt tussen de BAB46 en de A2 in Nederland. De doortrekking van de B56n op Nederlands grondgebied is opgenomen in het Provinciaal Mobiliteitsplan⁵ en in het streekplan uitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek⁴. De weg dient aan te sluiten op het regionaal verbindend wegennet ten noorden van Sittard door deze aan te sluiten op de Dr. Nolenslaan of op de N297. Indien de N297n op de Dr. Nolenslaan wordt aangesloten, dan zal de Dr. Nolenslaan opgenomen moeten worden in het regionaal verbindend wegennet.

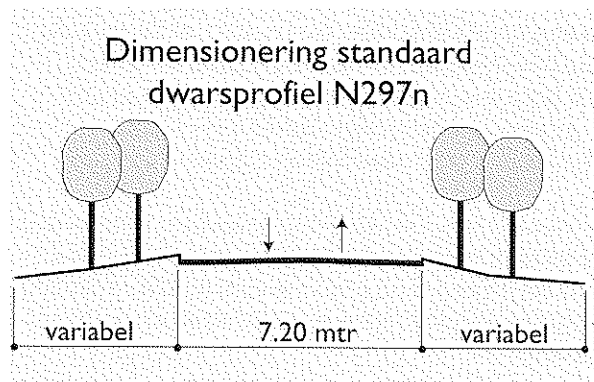
⁴) Streekplan uitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek, provincie Limburg, Maastricht, 24 mei 1996.

Voor het ontwerp van de weg op Nederlands grondgebied zullen wij uitgaan van een zo gestrekt mogelijke ligging met toepassing van de Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom⁵ en van de richtlijnen in de ontwerp beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet⁶.

Gezien de resultaten van de verkeersstudie wordt de weg tussen de twee mogelijke grensovergangen en de Dr. Nolenslaan of de N297 uitgevoerd in de vorm van een weg met twee rijstroken, gesloten voor het langzame verkeer. Landbouwverkeer en (brom)fietsverkeer wordt afgewikkeld via het bestaande wegennet. Op de weg zal een snelheidsregime van 80 km/h gelden. Het standaard dwarsprofiel van de weg, conform compartiment B2 (Beperkte uitwisseling met de omgeving) volgens de ontwerp beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet, is aangegeven in figuur 4.2. Indien de N297n wordt aangesloten op de N297 dan zal het huidige profiel van de N297 (2x1 rijstrook) tussen Nieuwstadt en de A2 onvoldoende zijn. In de tracé/mer-studie zullen de mogelijkheden worden onderzocht tot capaciteitsverruiming van de N297. In ieder geval zal een verbreding tot 2x2 rijstroken onderzocht worden voor het gedeelte tussen de N295 en de A2.

Alternatieven in de vorm van autosnelwegen worden niet in de studie betrokken.

Figuur 4.2



4.3 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 en autonome ontwikkelingen. In het nul-alternatief wordt

⁵) RONA (Richtlijnen voor het ontwerpen van niet-autosnelwegen), hoofdstuk 1 basiscriteria, 1980.

⁶) Beleidsnota regionaal verbindend wegennet, ontwerp, provincie Limburg, Maastricht, januari 1997.



niet uitgegaan van een verbreding van de Langereweg (N297). Een belangrijke autonome ontwikkeling in dit verband is de mogelijke overdracht van de Tractaatweg (gedeelte van de N274 op Duits grondgebied) en het maken van aansluitingen op deze weg op een tweetal locaties. Het in gang gezette beleid uit het SVVII en het Provinciaal Mobiliteitsplan gelden eveneens als autonome ontwikkelingen. Het nulalternatief wordt beschouwd als referentiekader voor alle andere alternatieven.

4.4 Alternatief 1: Millen-noord - N297 (nieuw tracé)

Het eerste alternatief is gebaseerd op de varianten 2A, en 14 uit de Duitse UVS, zie figuren 2.1 en 4.1. Deze Duitse varianten komen ten noorden van Millen samen. Vanaf de grens wordt het tracé doorgezet tussen Sittard en Nieuwstadt en wordt vervolgens onder Nieuwstadt een aansluiting gemaakt op de N295. Vanaf de N295 volgt de N297n een tracé ten zuiden van de bestaande N297 richting de A2. De huidige Langereweg (N297) komt daarmee grotendeels te vervallen. Voor het gedeelte vanaf de N295 naar de A2 zal onderzocht worden of hier volstaan kan worden met 1x2 rijstroken. In de tracé/mer-studie zal voor dit gedeelte een variant ontwikkeld worden met 2x2 rijstroken. Op de weg worden aansluitingen toegestaan voor de ontsluiting van het industriepark Noord te Sittard, met de N295 (Sittard-St.Joost) en voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Nedcar (Dr. Hub van Doorneweg). De kruising van de Millenerweg in Nieuwstadt zal nader bezien worden, waarbij in ieder geval géén afslaande bewegingen zullen worden toegestaan. De weg dient de Roode Beek, de Geleenbeek, de Vloedgraaf, de Limbrichterbeek en de Bosgraaf te kruisen. Tevens dient de weg gezien het aangescherpte spoorveiligheidsbeleid de spoorlijn Sittard-Roermond ongelijkvloers te kruisen.

De totale lengte van het tracé bedraagt circa 3.5 kilometer. Tijdens de tracé/mer-studie zullen wij de exacte ligging van het indicatieve tracé nader uitwerken (schaal 1:10.000), hetgeen tot nadere varianten binnen dit alternatief kan leiden.

4.5 Alternatief 2: Millen-noord - N295/N297 (bestaand tracé)

Het tweede alternatief is tussen de grensovergang Millen-noord en de N295 (Sittard-St.Joost) nagenoeg identiek aan alternatief 1 en tevens gebaseerd op de varianten 2A en 14 uit de Duitse UVS, zie figuren 2.1 en 4.1. Vanaf de grens wordt het tracé doorgezet tussen Sittard en Nieuwstadt en wordt vervolgens onder Nieuwstadt aangesloten op de N295. Vanaf deze T-aansluiting dient het verkeer gebruik te maken van de bestaande N295 en N297 richting de A2. De capaciteit van het huidige kruispunt Nieuwstadt dient voor het afwikkelen van het verkeer vergroot te worden.

Mogelijke oplossingen hiervoor zullen in de tracé/mer-studie onderzocht worden evenals capaciteitsverruimende maatregelen voor de wegvakken tussen de aansluiting van de N297n op de N295 en de A2 via de bestaande N297 (Langereweg). Voor dit gedeelte zal een variant ontwikkeld worden met 2x2 rijstroken. Op de weg worden aansluitingen toegestaan voor de ontsluiting van het industriepark Noord te Sittard en met de N295 (Sittard-St.Joost). De kruising van de Millenerweg in Nieuwstadt zal nader bezien worden, waarbij in ieder geval géén afslaande bewegingen zullen worden toegestaan. De weg dient de Roode Beek, de Geleenbeek en de Vloedgraaf te kruisen. Tevens dient de weg gezien het aangescherpte spoorveiligheidsbeleid de spoorlijn Sittard-Roermond ongelijkvloers te kruisen.

De totale lengte van het tracé bedraagt circa 3.5 kilometer. Tijdens de tracé/mer-studie zullen wij de exacte ligging van het indicatieve tracé nader uitwerken (schaal 1:10.000), hetgeen tot nadere varianten binnen dit alternatief kan leiden.

4.6 Alternatief 3: Millen-zuid - N297 (nieuw tracé)

Het derde alternatief is gebaseerd op variant 15 uit de UVS. De B56n komt ten zuiden van Millen Nederland binnen en zal vervolgens tussen Nieuwstadt en Sittard worden aangesloten op de N297, zie figuur 2.1. Vanaf de grensovergang Millen-Zuid buigt het tracé naar het noorden af en vervolgens naar het westen, tussen Sittard en Nieuwstadt door, naar de N295, zie figuur 4.1. Op deze locatie zal een aansluiting worden gerealiseerd. Vanaf de N295 volgt de N297n een tracé ten zuiden van de bestaande N297 richting de A2. De huidige Langereweg (N297) komt daarmee grotendeels te vervallen. Voor het gedeelte vanaf de N295 naar de A2 zal onderzocht worden of hier volstaan kan worden met 1x2 rijstroken. In de tracé/mer-studie zal voor dit gedeelte een variant ontwikkeld worden met 2x2 rijstroken. Op de weg worden aansluitingen toegestaan voor de ontsluiting van het industriepark Noord te Sittard, met de N295 (Sittard-St.Joost) en voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Nedcar (Dr. Hub van Doorneweg). De kruising van de Millenerweg in Sittard zal nader bezien worden, waarbij in ieder geval géén afslaande bewegingen zullen worden toegestaan. De weg dient de Roode Beek, de Geleenbeek, de Vloedgraaf, de Limbrichterbeek en de Bosgraaf te kruisen. Tevens dient de weg gezien het aangescherpte spoorveiligheidsbeleid de spoorlijn Sittard-Roermond ongelijkvloers te kruisen.

De totale lengte van het tracé bedraagt circa 4.5 kilometer. Tijdens de tracé/mer-studie zullen wij de exacte ligging van het indicatieve tracé nader uitwerken (schaal 1:10.000), hetgeen tot nadere varianten binnen dit alternatief kan leiden.

4.7 Alternatief 4: Millen-zuid - N295/N297 (bestaand tracé)

Het vierde alternatief is tussen de grensovergang ten zuiden van Millen en de N295 nagenoeg identiek aan alternatief drie en tevens gebaseerd op variant 15 uit de UVS, zie figuur 2.1. Vanaf de grensovergang Millen-Zuid buigt het tracé naar het noorden af en vervolgens naar het westen, tussen Sittard en Nieuwstadt door, naar de N295, zie figuur 4.1. Op deze locatie zal de N297n worden aangesloten op de N295. Vanaf deze T-aansluiting dient het verkeer gebruik te maken van de bestaande N295 en N297 richting de A2. De capaciteit van het huidige kruispunt Nieuwstadt tussen de N295 en N297 dient voor het afwikkelen van het verkeer vergroot te worden. Mogelijke oplossingen hiervoor zullen in de tracé/mer-studie onderzocht worden evenals capaciteitsverruimende maatregelen voor de wegvakken tussen de aansluiting van de N297n op de N295 en de A2 via de bestaande N297 (Langereweg). Voor dit gedeelte zal een variant ontwikkeld worden met 2x2 rijstroken. Op de weg worden aansluitingen toegestaan voor de ontsluiting van het industriepark Noord te Sittard en met de N295 (Sittard-St.Joost). De kruising van de Millenerweg in Sittard zal nader bezien worden, waarbij in ieder geval géén afslaande bewegingen zullen worden toegestaan. De weg dient de Roode Beek, de Geleenbeek en de Vloedgraaf te kruisen. Tevens dient de weg gezien het aangescherpte spoorveiligheidsbeleid de spoorlijn Sittard-Roermond ongelijkvloers te kruisen.

De totale lengte van het tracé bedraagt circa 4.5 kilometer. Tijdens de tracé/mer-studie zullen wij de exacte ligging van het indicatieve tracé nader uitwerken (schaal 1:10.000), hetgeen tot nadere varianten binnen dit alternatief kan leiden.

4.8 Alternatief 5: Millen-zuid - Dr. Nolenslaan

Het laatste tracé-alternatief sluit aan op de Dr. Nolenslaan te Sittard. Dit tracé is tevens opgenomen in de UVS (Variant 1A), zie figuren 2.1 en 4.1, en gaat uit van een grensovergang ten zuiden van Millen. Ons college heeft op 23 maart 1993 een voorlopig standpunt ingenomen ten aanzien van de doortrekking van de B56n op Nederlands grondgebied om de voorbereidingen op Duits grondgebied niet te frustreren. Destijds werd rekening gehouden met een aansluiting op de Dr. Nolenslaan, waarbij de mogelijkheid om te kiezen voor een ander alternatief werd open gehouden.

Binnen dit alternatief kruist de nieuwe weg de Geleenbeek en de Roode Beek. De kruising van de Millenerweg in Sittard zal nader bezien worden, waarbij in ieder geval géén afslaande bewegingen zullen worden toegestaan. De weg zal in zijn geheel worden uitgevoerd als 1x2-strooksweg. Er zullen geen aansluitingen op de weg worden toegestaan. De

bestaande Dr. Nolenslaan zal indien voor dit alternatief wordt gekozen regionaal verbindend dienen te worden. Het dwarsprofiel van de Dr. Nolenslaan zal daarop dan moeten worden aangepast om het toegenomen verkeersaanbod te kunnen verwerken. In de tracé/mer-nota zal indicatief worden aangegeven welke maatregelen op de gemeentelijke Dr. Nolenslaan mogelijk en noodzakelijk zijn.

De totale lengte van het tracé op Nederlands grondgebied bedraagt circa 600 meter. Tijdens de tracé/mer-studie zullen wij de exacte ligging van het tracé nader uitwerken (schaal 1:10.000), hetgeen tot nadere varianten binnen dit alternatief kan leiden.

4.9 Meest-milieuvriendelijk-alternatief

Het meest-milieuvriendelijk-alternatief (mma) is een alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast op basis van de scores van de onderzochte alternatieven en varianten. Voorwaarde bij de uitwerking van het meest-milieu-vriendelijk-alternatief is, dat het te ontwikkelen alternatief met inachtneming van het beleid ten aanzien van milieu en natuur tegemoet komt aan het voor de verbinding gestelde doel. Het gaat om het minimaliseren van negatieve effecten op woon- en leefmilieu en anderzijds de effecten op het natuurlijk milieu. Daarbij is het mogelijk dat twee mma's worden ontwikkeld. Enerzijds een mensgericht mma en anderzijds een natuurgericht mma.

5.1 Algemeen

Effecten op het milieu 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 alternatief zal per effect worden aangegeven wat de gevolgen zijn en in welke fase deze te verwachten zijn. De alternatieven zullen op basis van de effect-beschrijvingen met elkaar worden vergeleken.

5.2 Verkeer en vervoer

De studie is erop gericht om een verkeers- en vervoerkundig probleem, de bereikbaarheid tussen het gebied ten noorden en oosten van Sittard en het Sellkantgebied, door middel van de aanleg van de N297n te verbeteren. De bereikbaarheid van de gebieden aan weerszijden van de grens zal in alle alternatieven worden beschreven. Het aanleggen van de weg kan voor een aantal wegen een positief gevolg hebben op de verkeersveiligheid terwijl op andere wegen sprake kan zijn van een hogere onveiligheid. Voor alle alternatieven zal de te verwachten verkeersveiligheids-ontwikkeling berekend worden.

De aanleg van de weg zal, doordat deze verkeer bundelt op één route, leiden tot enerzijds een verkeersafname op een aantal wegen en anderzijds tot een toename op een beperkter aantal wegen⁷. De huidige en de te verwachten verkeersafwikkeling zal in beeld worden gebracht op de hoofdroutes binnen het studiegebied. Met name op de Langereweg (N297) kan dit in de toekomst leiden tot afwikkelingsproblemen. Daarentegen kan de aanleg van de N297n in een aantal alternatieven leiden tot meer of minder verkeer in bijvoorbeeld de kernen Peij en Koningsbosch. In de tracé/mer-nota wordt aangegeven waar als gevolg van de aanleg van de weg problemen ontstaan door een toename van het verkeer.

5.3 Ecologie en Landschap

Door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur kunnen actuele en potentiële ecologische (flora en fauna) en landschappelijke relaties en waarden worden verbroken. De

aard en omvang van deze aantasting zal per alternatief worden aangegeven. Daarnaast zal onderzocht worden hoe de aantasting te ondervangen is met mitigerende maatregelen (eco-tunnels, landschapselementen, etc.). Waar deze maatregelen geen uitkomst bieden en er sprake is van natuurverlies zal nagegaan worden in hoeverre dit verlies gecompenseerd kan worden. Hiervoor zal dan een natuurcompensatieplan opgesteld worden.

5.4 Geomorfologie en bodem

Tengevolge van de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt de geomorfologie verstoord. Dit kan consequenties hebben voor vegetatie patronen en waterlopen. Tijdens de aanleg en het gebruik van de nieuwe infrastructuur treedt er zetting van de bodem op en kan er verontreiniging van de bodem optreden. Ter voorkoming hiervan zullen beschermende maatregelen worden getroffen.

5.5 Grondwater en Oppervlaktewater

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. In de tracé/mer-studie zal onderzocht worden welke effecten optreden door verlaging en verandering van de grondwaterstromen. In de tracé/mer-nota zal inzicht worden verschaft in de mogelijkheden ter voorkoming van negatieve effecten. Indien dit niet geheel mogelijk is zal nagegaan worden in hoeverre dit gecompenseerd kan worden.

Zowel tijdens de aanleg als tijdens het gebruik kunnen verontreinigingen van grond- en oppervlaktewater optreden. Ter voorkoming hiervan worden beschermende maatregelen getroffen. Afhankelijk van het alternatief zullen één of meer waterlopen worden gekruist. Sommige van deze waterlopen maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Bovendien is aan sommige watergangen in het kader van het WHP⁷ de 'specifieke' ecologische functie toegekend. Een en ander houdt in dat maatregelen bij deze watergangen gericht moeten zijn op behoud en herstel van de ecologische waarden. Dit kan gevolgen hebben voor de voorzieningen ter plaatse van wegkruisingen.

5.6 Woon- en leefmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid

De invloed van een verkeersweg op het woon- en leefklimaat van de mens is groot. Zowel ten aanzien van

⁷ Evaluatie en actualisering Waterbuismiddingsplan 1995-1998, provincie Limburg, januari 1995.



luchtkwaliteit, geluid als externe veiligheid treden er negatieve effecten op.

Luchtverontreiniging en geluidshinder worden grotendeels veroorzaakt door de totale verkeersstroom. Voor de hoogte van het externe veiligheidsrisico is het vervoer van gevaarlijke stoffen bepalend. Het vervoer van gevaarlijke stoffen geeft kans op grote ongevallen met grote gevolgen. De gevolgen voor het woon- en leefmilieu kunnen verkleind worden door die stoffen niet meer door woongebieden te voeren. Ook de verkeersveiligheid in de woonomgeving is een belangrijk aspect bij de waardering van het woon- en leefklimaat. De aanwezigheid van een weg of de aanleg van een nieuwe weg hebben bovendien in meer of mindere mate een barrièrewerking doordat verschillende stadsdelen of stad met omringend landschap van elkaar gescheiden worden.

Hinder als gevolg van luchtverontreiniging en geluid, veroorzaakt door het verkeer, zal bij meer verkeer toenemen. De gevoeligheid voor luchtverontreiniging en geluid is niet alleen van toepassing op woongebieden maar ook op recreatie- en natuurgebieden. Ter beperking van de geluidsbelasting zullen waar nodig geluidwerende voorzieningen dienen te worden aangelegd.

De aanleg van een nieuwe weg kan ook een positief effect hebben op het woon- en leefmilieu. Door het verkeer te bundelen op (nieuwe) hoofdwegen kunnen de bestaande routes door woonkernen verkeersluw worden gemaakt. Het aantal gehinderden kan hierdoor sterk afnemen. Door de aanleg van de B56n/N297n kan bijvoorbeeld de overlast van het verkeer in Echt/Peij voor een deel teruggedrongen worden.

5.7 Ruimtelijke Structuur

Alle gebieden in Limburg hebben op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau een ruimtelijke functie toebedeeld gekregen. Deze functies zijn op provinciaal niveau vervat in streekplannen en op gemeentelijk niveau in bestemmingsplannen. De aanleg van nieuwe infrastructuur kan zowel een positief als negatief effect hebben op de toegekende functies van bepaalde gebieden. Het ruimtebeslag van een nieuwe weg kan de aan dat gebied toegekende functies belemmeren. Daarentegen kan door de aanleg van infrastructuur de aan een gebied toegekende functies juist tot ontplooiing komen.

5.8 Economie

De aanleg van een nieuwe weg kan enerzijds gepaard gaan met een verlies aan landbouwgronden en het doorbreken van recreatieve routes, anderzijds met het ontwikkelen van bedrijventerreinen door een betere bereikbaarheid. Hierbij kan gedacht worden aan het bedrijventerrein Noord te Sittard, Holtum-noord, DSM, Nedcar en Graetheide. In de

tracé/mer-studie zal een beeld gegeven worden van de economische effecten tengevolge van de aanleg van de weg.

5.9 Kosten

Het aanleggen van nieuwe infrastructuur brengt kosten met zich mee. Per alternatief dienen de kosten van aanleg, beheer en onderhoud en de kosten voor het uitvoeren van het eventuele compensatieplan aangegeven te worden. Hierin worden dan tevens de mitigerende (verzachtende maatregelen zoals geluidsschermen, voorzieningen voor het wild, etc.) maatregelen meegenomen.

6.1 Algemeen

De Milieu-effectrapportage voor de aanleg van de N297n is gekoppeld aan een Provinciaal Tracébesluit. Het Provinciaal Tracébesluit wordt vastgesteld door het bevoegde gezag, zijnde Gedeputeerde Staten. De mer-procedure verloopt deels simultaan aan het Provinciale Tracébesluit. Globaal kan in de procedure een zestal fasen worden onderscheiden. Alvorens hierop in te gaan worden de reeds genomen besluiten nader toegelicht met betrekking tot de aanleg van de N297n/B56n en de voor de aanleg nog te nemen besluiten.

6.2 Voorgaande besluitvorming

Aan Nederlandse zijde heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden over de aanleg van de B56n/N297n. In chronologische volgorde zijn dit de volgende besluiten.

1. 23 maart 1993; voorlopig standpunt van Gedeputeerde Staten ten aanzien van de doortrekking van de B56n. Wij hebben toen hebben ingestemd met een doortrekking van de B56n als enkelbaans autoweg.
2. 9 april 1996; vaststelling herziening op onderdelen van het streekplan Westelijke Mijnstreek door Provinciale Staten. Hierin is de corridor opgenomen voor de doortrekking van de B56n.
3. 24 mei 1996; vaststelling van het Provinciaal Mobiliteitsplan door Provinciale Staten. Provinciale Staten onderschrijven het Duitse initiatief om de B56n als 2x1-strooks autoweg door te trekken op Nederlands grondgebied.

6.3 Te nemen besluiten

In het kader van deze tracé/mer-procedure vormt het Provinciaal Tracébesluit het te nemen besluit. Voordat wij door middel van dat besluit het tracé voor de N297n kunnen vast leggen is het verplicht een Milieu-effectrapport op te stellen. Nadat het Provinciaal Tracébesluit door ons is vastgesteld verzoeken wij de gemeenten om het tracé op te nemen in een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan,

waarop inspraak en beroep mogelijk is wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Vervolgens wordt het bestemmingsplan ter goedkeuring aan de Provincie aangeboden.

Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden kan gestart worden met de aanvraag van voor de daadwerkelijke aanleg vereiste vergunningen en ontheffingen. Welke vergunningen en ontheffingen exact nodig zijn voor de aanleg kan pas vastgesteld worden na een meer gedetailleerde uitwerking van het tracé. Hierbij kan gedacht worden aan vergunningen ten behoeve van het kappen van bomen, onttrekken van grondwater of lozen van water tijdens de aanleg van de weg, etc. Indien voor de grondverwerving een onteigeningsprocedure noodzakelijk is, dan kan deze gestart worden nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

6.4 Geïntegreerde procedure

De Wet milieubeheer schrijft voor dat voor de aanleg en verbetering van infrastructuur in bepaalde gevallen een Milieu-effectrapport (MER) dient te worden opgesteld. De aanleg van de weg valt onder categorie 1.2 van bijlage C van het besluit MER 1994. Wij zijn in zinn van de Wet milieubeheer en het besluit MER zowel het bevoegde gezag als de initiatiefnemer. Op basis van de tracé/mer-nota zullen wij een tracé vaststellen in de vorm van een Provinciaal Tracébesluit. Bij het nemen van dit Provinciaal Tracébesluit zullen wij voorwaarden van de Openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet Bestuursrecht in acht nemen.

Beide procedures worden zoveel mogelijk geïntegreerd, waarbij diverse stappen parallel doorlopen kunnen worden, zie bijlage nr. 1. Uiteindelijk dient de procedure uit te monden in een Provinciaal Tracébesluit.

Omdat de voorgenomen activiteit bij uitstek een grensoverschrijdend karakter heeft met milieu-effecten aan beide zijden van de landsgrens, worden voor deze procedure de afspraken gevolgd die voortvloeien uit het ESPOO-verdrag. Deze zijn neergelegd in het "concept-stappenplan grensoverschrijdende MER Nederland-Duitsland".

Fase I: Startnotitie

De procedure begint met de openbare bekendmaking van het voornemen door het bevoegde gezag (Gedeputeerde Staten) in de vorm van deze startnotitie. De startnotitie wordt voor een periode van vier weken ter inzage gelegd. Eenieder kan schriftelijk zijn zienswijze (opmerkingen) op het voornemen naar voren brengen. Aan de hand van de startnotitie, de inspraakreacties en mede op basis van het advies van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de Milieu-effectrapportage worden door het bevoegde gezag de richtlijnen vastgesteld. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in de tracé/mer-nota aan de orde moeten komen.



Fase 2: het opstellen van de tracé/mer-nota

Wij zullen, als initiatiefnemer, met inachtneming van de vastgestelde richtlijnen de tracé/mer-nota laten opstellen. Nadat de tracé/mer-nota naar ons oordeel voldoende informatie bevat en voldoet aan de gestelde richtlijnen, wordt de tracé/mer-nota bekend gemaakt. In de tracé/mer-nota worden de milieu-effecten in beeld gebracht van alle alternatieven en van de tijdens de studie te ontwikkelen varianten.

Fase 3: bekendmaking en toetsing van de tracé/mer-nota

De tracé/mer-nota wordt voor een periode van vier weken ter inzage gelegd. In de derde van deze vier weken zal een hoorzitting worden georganiseerd. Eenieder is dan in de gelegenheid om in te spreken op de inhoud van de tracé/mer-nota. De direct betrokken gemeenten en de wettelijke adviseurs wordt om advies gevraagd. Na beëindiging van de inspraakperiode toetst de Commissie voor de Milieu-effectrapportage de inhoud van het tracé/mer-nota, mede op basis van de inspraakreacties, en brengt hierover een advies uit aan Gedeputeerde Staten.

Fase 4: opstellen ontwerp-Provinciaal Tracébesluit

Wij zullen op basis van de tracé/mer-nota een ontwerp-Provinciaal Tracébesluit voorbereiden. Alvorens het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit bekend te maken geven wij de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken (PCO) gelegenheid een advies uit te brengen ten aanzien van het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit. Het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit zullen wij 4 weken ter inzage leggen. Eenieder is dan in de gelegenheid om in te spreken op het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit. De direct betrokken gemeenten wordt om advies gevraagd.

Fase 5: vaststelling van het Provinciaal Tracébesluit

Na de inspraak en de toetsing van de tracé/mer-nota en de inspraak op het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit stellen wij het Provinciaal Tracébesluit vast.

Indien het Provinciaal Tracébesluit afwijkt van het vigerende streekplan zal, alvorens de gemeenten verzocht worden het tracé op te nemen in het bestemmingsplan, het streekplan aangepast moeten worden.

Fase 6: Evaluatie Milieugevolgen

Indien de weg wordt aangelegd en in gebruik is genomen, vergelijkt het bevoegd gezag de werkelijk opgetreden milieu-effecten met de effecten die in de tracé/mer-nota zijn voorspeld. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegde gezag nadere maatregelen nemen.

Woordenlijst

alternatief	mogelijke oplossing; meestal een samenhangend pakket van maatregelen	mma	meest milieuvriendelijk alternatief: het alternatief waarin optimaal rekening gehouden is met het milieu; het MMA vormt een verplicht onderdeel van het milieu-effectrapport
autonome ontwikkeling	de ontwikkelingen in het studiegebied die optreden als het project geen doorgang vindt		
bevoegd gezag	een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieu-effectrapport wordt opgesteld; in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg	nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. Autonome ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
Commissie mer	een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport	NVWN	Nationaal Verbindend Wegennet
		PMP	Provinciaal Mobiliteitplan 1996-1990, in 1996 verschenen provinciale nota over het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de provincie Limburg
compenserende maatregel	maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landschap of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd	richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke eisen waaraan de tracé/mer-nota moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu) effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
MER	milieu-effectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke oplossingen zijn geïnventariseerd	RVWN	Regionaal Verbindend Wegennet
mer-procedure	procedure van Milieu-effectrapportage; bestaat uit het maken van het milieu-effectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming en het achteraf evalueren van de werkelijke effecten	startnotitie	een notitie als deze, waarin het 'wat', 'waar', 'waarom' en 'hoe' van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de mer-procedure
		tracé	aanduiding van het verloop van een aan te leggen weg
		tracé/mer-procedure	besluitvormingsprocedure voor wegenprojecten; de mer-procedure is hierin opgenomen
mitigerende maatregel	maatregel om de nadelige milieu-gevolgen van een activiteit te voorkomen of te verzachten	tracé/mer-studie	studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu-effecten en andere effecten als verkeer en vervoer en economie



worden onderzocht; wordt
uitgevoerd als onderdeel van
de tracé/mer-procedure

tracé/mer-nota

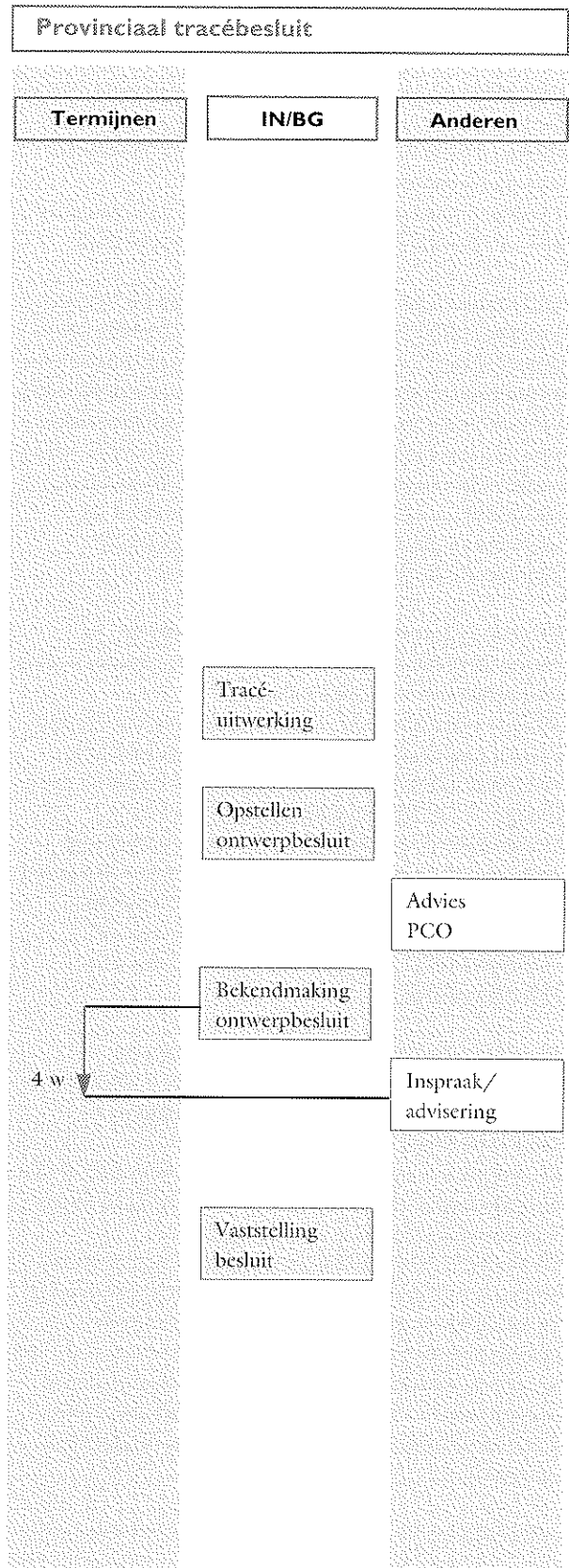
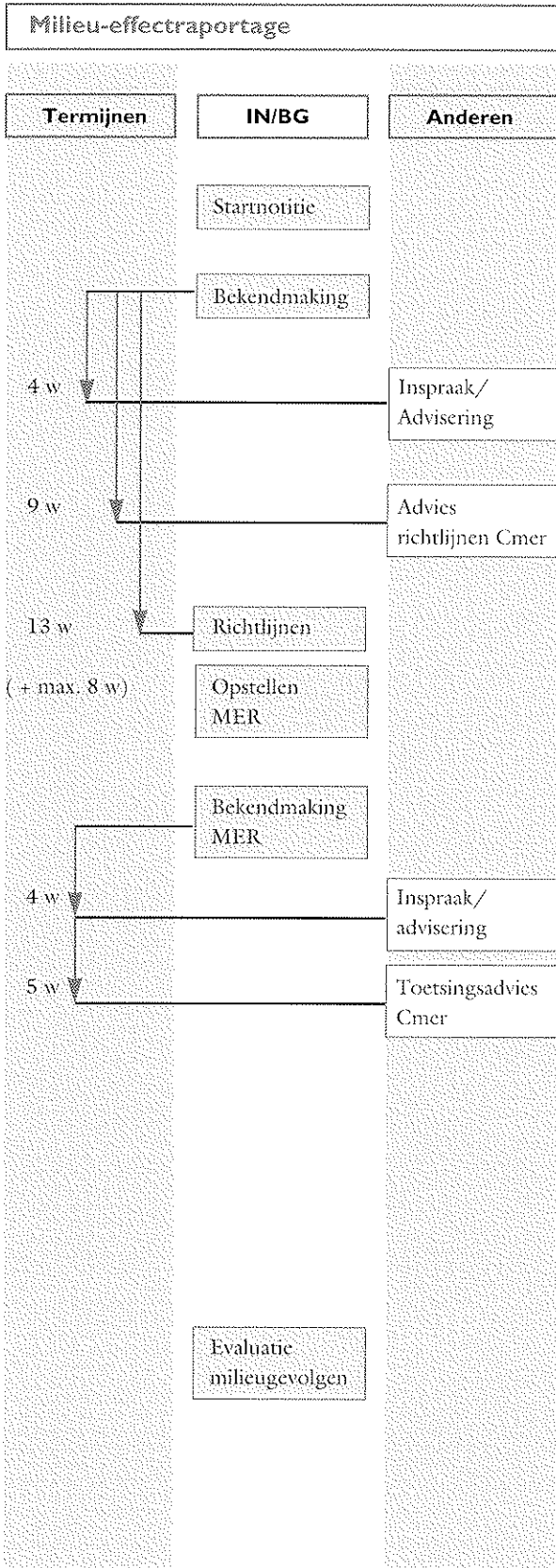
rapport waarin de resultaten
van de tracé/mer-studie zijn
vastgelegd (het milieu-
effectrapport is hierin verwerkt)

variant

een mogelijke uitvoeringswijze
van een deel van een
tracé-alternatief, bijvoorbeeld
een tunnel, brug of omleiding

Bijlage nr. 1

Procedureschema





Bijlage nr. 2:

Vergelijking Nederlandse en Duitse procedure

Vooruitlopend op de Nederlandse procedure zijn in Duitsland reeds een aantal procedurele stappen gezet. In Duitsland heeft men reeds de met in Nederland vergelijkbare mer-procedure uitgevoerd, de zgn. 'Umweltverträglichkeitsstudie' (UVS). Dit is in Duitsland de voorloper voor het 'Linienbestimmungsverfahren'.

In Duitsland is de Bond (Bundesministerium für Verkehr) verantwoordelijk voor Bundesstraßen. Deze verantwoordelijkheid wordt in opdracht van de Bond waargenomen door de deelstaten (Länder). In de deelstaat Nordrhein-Westfalen valt deze taak onder het Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr. Namens het laatstgenoemde ministerie voeren Landschaftsverbände de taken uit. Voor de doortrekking van de B56n is het Landschaftsverband Rheinland de voornaamste gesprekspartner, hierin terzijde gestaan door het Strassenbauamt Mönchengladbach.

De Duitse procedure wijkt af van de Nederlandse. In Duitsland worden de status en 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 in het vastgelegd tijdens het 'Linienbestimmungsverfahren', dat eindigt met de 'Bestimmung der Linie' door de Bundesminister für Verkehr'. Het 'Linienbestimmungsverfahren' duurt in het algemeen één á twee jaar. Op grond van deze vaststelling kan niet met de bouw begonnen worden. Rechtskracht wordt pas verkregen door de 'Planfeststellung', vergelijkbaar met het Nederlandse Bestemmingsplan.

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 'eerster 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.

Aan Duitse zijde heeft men inmiddels een UVS uitgevoerd en is men gestart met het Linienbestimmungsverfahren. Een

'Linienbestimmung' heeft nog niet plaatsgevonden. Overigens zal de Duitse besluitvorming met betrekking tot de B56n vooralsnog niet verder reiken dan de N274 in westelijke richting. De vaststelling van het tracé richting Nederland zal pas plaatsvinden nadat afstemming heeft plaatsgevonden op de Nederlandse tracé/mer-studie en het Provinciaal Tracébesluit. Zowel voor de Nederlandse als de Duitse procedure geldt dat het verloop van de procedure continu met de betrokken overheden moet worden afgestemd.

colofon

Uitgave:

Provincie Limburg

Tekst:

Provincie Limburg, Unit Mobiliteit,
hoofdgroep RGV

Vormgeving en Zetwerk:

Publishing & Printing Company BV, Beek

Foto's omslag:

Van Sloun en Ramaekers, Maastricht

Kartografie:

Provincie Limburg,
Bureau Geo-informatic, Hoofdgroep RGV

Druk:

Drukkerij Huntjens, Stein

