

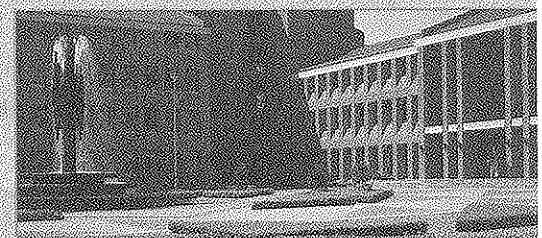
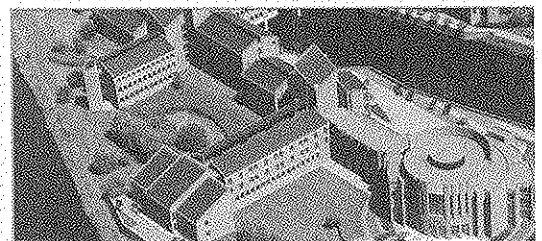
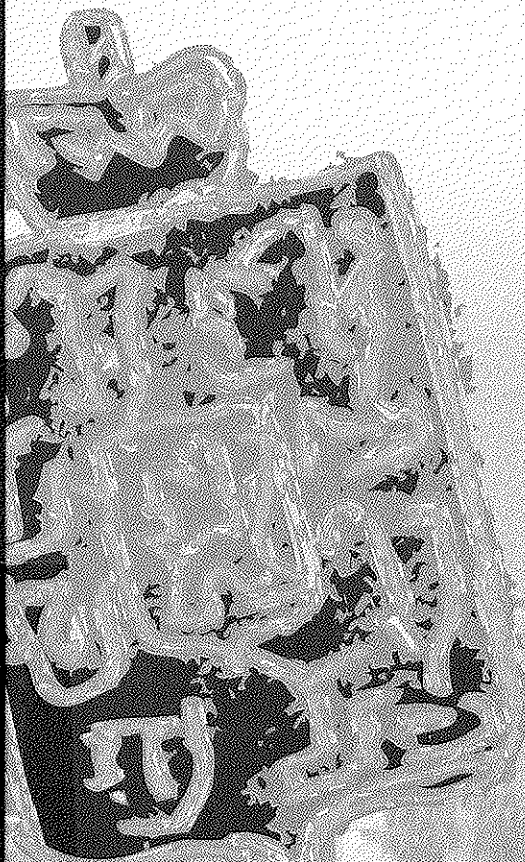
Provincie  
Limburg

885-38  
(29)

## WEGVERBINDING B56n - A2

(N279n Born-Millen)

### RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT



RICHTLIJNEN  
voor het  
MILIEU - EFFECTRAPPORT  
voor de wegverbinding B56n-A2  
(N297n: Born-Millen)

Gedeputeerde Staten van Limburg

21 oktober 1997

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming
  - 2.1 Probleemstelling
  - 2.2 Doel
  - 2.3 Besluitvorming
3. Te nemen en eerder genomen besluiten
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven
  - 4.1 Algemeen
    - 4.1.1 Te beschrijven elementen
  - 4.2 Keuze/afbakening van alternatieven
  - 4.3 Alternatieven
    - 4.3.1 Nulalternatief/referentiekader
    - 4.3.2 Verbeteringsalternatief
    - 4.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief
5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten
  - 5.1 Algemeen
  - 5.2 Landschap en cultuurhistorie
  - 5.3 Bodem en water
  - 5.4 Levende natuur
  - 5.5 Geluid en trillingen
  - 5.6 Lucht
  - 5.7 Veiligheid
  - 5.8 Woon- en leefmilieu
6. Vergelijking van alternatieven
7. Leemten in informatie
8. Evaluatieprogramma
9. Vorm en presentatie
10. Samenvatting van het mer

### Bijlagen

1. Samenvatting van de inspraakreacties, lijst van insprekers.
2. Samenvatting vragen gesteld op informatie-avond d.d. 9 juni 1997.
3. Hoofdpunten van het advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage.

### Leesaanwijzing

De in de tekst vermelde nummers tussen haakjes [...] corresponderen met de lijst van insprekers zoals opgenomen in bijlage 1.

## 1. INLEIDING

De provincie Limburg heeft het voornemen om een wegverbinding aan te leggen tussen de Bundesautobahn 46 en de Nederlandse A2, voorlopig aangeduid als N297n (Born-Millen). Ten behoeve van het nemen van een provinciaal tracébesluit wordt de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) gevolgd.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 20 mei 1997. Inspraak op de startnotitie is mogelijk geweest tussen 22 mei 1997 en 19 juni 1997. De richtlijnen zijn opgesteld op basis van het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Hierbij is rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen volgend uit de inspraak en uit de gehouden voorlichtingsbijeenkomst (d.d. 9 juni 1997).

De richtlijnen zijn opgesteld door het College van Gedeputeerde Staten. Het doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

*Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

### 2.1 Probleemstelling

In het MER moet gemotiveerd worden waarom de aanleg van de weg wenselijk is.

In het hoofdstuk over de probleemstelling, moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) (bereikbaarheids- en leefbaarheids-) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gebaseerd. Uit het MER moet duidelijk worden wat het nut en de noodzaak van de voorgestelde wegverbinding zijn [11].

De startnotitie bevat verkeersprognoses voor het jaar 2005 (pag. 7). In verband met de planhorizon van het landelijke beleid is het wenselijk om ten minste een prognose voor 2010 op te nemen. Zowel bij de analyse van de problemen en de noodzaak van een nieuwe wegverbinding, als bij de vraag hoe 'robuust' of 'toekomstvast' oplossingen zullen zijn, dient een doorkijk gegeven te worden naar 2020/2025 [5].

### 2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstelling van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV2). Ook moeten de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking van te beschrijven alternatieven.

In de startnotitie wordt aangegeven dat d.m.v. de aanleg van de wegverbinding beoogd wordt:

1. het regionaal verbindend wegennet aan te vullen en een ontbrekende schakel in het internationale wegennet op te heffen
2. de ontsluiting van bedrijven en bedrijventerreinen [19,25] naar en vanuit het Selfkantgebied, het Rijn/Roergebied en de Westelijke Mijnstreek te verbeteren;
3. problemen bij de verkeersafwikkeling op de N297 en de N295 op te lossen.

Ten aanzien van het eerste doel dient in het MER duidelijk te worden geformuleerd, welke functie de eventuele nieuwe wegverbinding zal krijgen binnen het regionale- en binnen het internationale wegennet. Hierbij dient de wegverbinding in samenhang met andere wegen te worden gezien. Voor het tweede en derde doel geldt, dat deze in het MER geoperationaliseerd zullen moeten worden tot criteria.

Naast de hierboven genoemde doelen spelen de volgende onderwerpen ook een rol:

- 1 mogelijkheden ter reduceren van bestaande en/of toekomstige verkeerskundige knelpunten in Koningsbosch, Echt en een aantal Duitse dorpen;
- 2 de wens om het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet te leiden en hierdoor het onderliggende wegennet te ontlasten;
- 3 de behoefte om de nieuwe wegverbinding lokaal als ruimtelijke begrenzing van industriële ontwikkeling of van gemeentelijke uitbreiding te laten dienen [1].

In het MER dient duidelijk gemaakt te worden in hoeverre deze en wellicht andere overwegingen onderdeel uitmaken van het doel, in hoeverre en op welke wijze doelen met elkaar samenhangen, en welke prioriteit aan welke doelen wordt gegeven. In samenhang hiermee dient ook duidelijk te worden geformuleerd, welke functie de eventuele nieuwe wegverbinding zal moeten krijgen, eventueel in samenhang met andere wegen [8].

Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

De doelen dienen zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd.

### 3. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

*Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Het MER moet inzicht verschaffen in de relevante regelgeving plannen, randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen [14,20], grenswaarden emissies e.d.) en bestuurlijke uitspraken voor zover die invloed uitoefenen op de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

De afbakening van de corridor waarbinnen oplossingen zouden moeten worden gevonden vormt een onderdeel van dit overzicht van eerdere besluitvorming (in het kader van de streekplanherziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek). Het MER dient tevens aan te geven in hoeverre milieuargumenten bij deze afbakening een rol hebben gespeeld.

Aangegeven moet worden of er in het studiegebied gebieden of landschapselementen liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden [24], stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (beken), gebieden onder de Boswet).

De status van onder andere het Limbrichterbos [5], de Schwienswei [25], het IJzeren Bos en de beekdalen van Roode en Geleenbeek [12] dienen aan de orde te komen [4,16]. De consequenties van die status voor de keuze van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

De status en de voortgang van de Umweltverträglichkeitsstudie en de tracékeuzeprocedure van Duitse zijde moeten worden aangegeven [7].

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Duidelijk moet worden, tot welke andere relevante veranderingen in het studiegebied al is besloten, dan wel tot welke andere veranderingen inmiddels (openbaar bekende) voornemens bestaan.

Hierbij moet onder andere aandacht worden besteed aan:

- o de uitbreidingsplannen voor de barge terminal te Born [25];
- o de uitbreidingsplannen van NedCar te Born [1,8,27,28];

- o eventueel andere bedrijfs- of bedrijventerreinen [5,8] (bv Sittard-Noord, Holtum-Noord);
  - o wijzigingen in het Nederlandse wegennet [5,27,28,29] (o.a. relatie met mer-procedures voor brug Roosteren en A76);
  - o wijzigingen in het Duitse wegennet (welke relevant zijn voor dit project) [4];
  - o de plannen voor het landschapspark De Graven [4,11,22].
- Naast een beschrijving van status en betekenis hiervan voor de te nemen besluiten, dient met name te worden beschreven welke consequenties deze plannen en veranderingen hebben voor de plan- en besluitvorming bij de wegverbinding Born-Millen.

Speciale aandacht dient te worden besteed aan normering op het gebied van milieu-kwaliteits-eisen.

In geval van landsgrensoverschrijdende effecten dient aangegeven te worden welke regelgeving in het ontvangende land van toepassing is ter beoordeling van deze effecten.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een provinciaal tracébesluit door het college van Gedeputeerde Staten van Limburg [27,28,29]. Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.



#### 4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

*Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

*Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:*

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."*

*Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:*

*"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."*

##### 4.1 Algemeen

###### 4.1.1 Te beschrijven elementen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Tot de activiteit behoren ook de aansluitingen op andere wegen [5,15,27].

Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer). Hierbij dient de beschrijving van activiteiten in de realisatiefase slechts voor de signalering van eventuele onomkeerbare effecten.

###### Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen [26] (waaronder milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen [22,29]. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- o (hogere) geluidschermen/-wallen of andere geluidwerende maatregelen (zowel met het oog op de bevolking als met het oog op de fauna);
- o verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de

doorsnijding (ecologisch/sociaal) het meest ernstig zou zijn [5,22];

- o verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten [8];
- o faunapassages/ecoducten; maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
- o aanpassing van de wegverlichting ten einde energie te besparen en/of versterking van dieren te verminderen;
- o aanplant van bomen en struiken [22].

Voor de berekening van geluidafschermdende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast.

Als de activiteit effecten heeft in één of meerdere gevoelige gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte (Planologische Kernbeslissing deel 4, blz. 64.), dan geldt het compensatiebeginsel. Indien dit het geval is zal het MER moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten; in dit kader dient overwogen te worden welke compenserende maatregelen eventueel in aanmerking kunnen komen.

Duidelijk moet zijn, welke samenhang er bestaat tussen de (keuze van) alternatieven in deze provinciale tracékeuzeprocedure en de besluitvorming aan Duitse zijde.

#### 4.2 Keuze/afbakening van alternatieven

De afbakening van de alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. Eventueel kan deze motivering worden opgenomen in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument, waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER.

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven volgens dezelfde methode en ten minste op hoofdpunten met hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt. In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

#### Plangebied/afbakening corridor

De afbakening van de corridor heeft plaatsgevonden in een streekplanuitwerkingsprocedure. De in de startnotitie gepresenteerde alternatieven behoren alle tot deze corridor. Het MER zal de afweging die heeft plaatsgevonden t.a.v. de corridor dienen te vermelden. In ieder geval dienen de milieuargumenten voor de corridorafbakening te worden opgenomen.

#### 4.3 Alternatieven

##### 4.3.1 Nulalternatief/referentiekader

In de startnotitie wordt er bij de alternatiefontwikkeling van uitgegaan dat van Duitse kant een wegverbinding (B56-neu) zal worden aangelegd tussen BAB46 en de N274. De status van de plannen aan

Duitse zijde dient duidelijk te worden omschreven.

Het nulalternatief omvat het niet aanleggen van een nieuwe N297 op Nederlands grondgebied en het niet verbeteren van de bestaande knooppunten op de N297. De milieugevolgen van het nulalternatief dienen als referentie bij de vergelijking van de alternatieven. Aangezien de milieu-effecten van het voornemen of alternatieven zich pas in de toekomst zullen voordoen, dient de referentie-situatie gericht te zijn op de toekomstige situatie.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten.

#### 4.3.2 Verbeteringsalternatief

In aanvulling op het nulalternatief dient een alternatief ontwikkeld te worden dat uitgaat van verbetering van de (bestaande en/of toekomstige) knelpunten bij de knooppunten N297-A2 en N297-N295.

De verbetering van deze knooppunten vormt een onderdeel van de alternatieven 2 en 4. Tevens is deze verbetering van belang voor alternatief 5 Dr Nolenslaan. Het alternatief Dr Nolenslaan voldoet beter aan de doelstelling wanneer deze aangevuld wordt met de verbetering van de knooppunten.

#### 4.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- o realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- o uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Bij de ontwikkeling van het mma dient een 'actieve' aanpak gevolgd te worden. Hiermee wordt bedoeld dat de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Slechts wanneer er argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is, kan gekozen worden voor een passieve aanpak, waarbij na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma wordt benoemd.

Bij het mma dienen in ieder geval het herstel van oude beeklopen, de aansluiting op de EHS, en de ontwikkeling van migratiemogelijkheden voor flora en fauna in beschouwing te worden genomen.

## 5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

### 5.1 Algemeen

*Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

*Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan het besluit van de Duitse overheden tot het doortrekken van de BAB46 tussen de B221 (Geilenkirchen-Heinsberg) en de N274 (Brunssum-Posterhold) en eventueel de ontwikkelingen die worden veroorzaakt door de overdracht van de N274 aan Duitsland. Tevens dient te worden nagegaan, of eventuele verbetering van de A76 invloed zal hebben op de verkeerspatronen in het studiegebied.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Berekeningen van milieuveranderingen moeten worden gebaseerd op prognoses van onder andere verkeersintensiteiten [5,8] en andere verkeerskenmerken, op brandstofeigenschappen en omgevingskenmerken. Te verwachten veranderingen in verkeerskenmerken bijvoorbeeld een verandering in gemiddelde samenstelling van het verkeer vanwege een toenemende rol van de Barge terminal in Born moeten zo goed mogelijk in deze modellen worden meegenomen.

#### **Studiegebied**

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Zowel de Duitse als de Nederlandse gevolgen (van het Nederlandse deel van de weg) moeten inzichtelijk worden gemaakt [22]. Aangegeven moet worden in hoeverre er ook invloed op Vlaams grondgebied wordt verwacht. Als dat het

geval is, dan moet ook dat deel van Vlaanderen tot het studiegebied worden gerekend [13].

Per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.

#### Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentie jaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Indien duidelijk is, dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, nog nauwelijks gevorderd is om een goede indruk te hebben van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan in welke mate een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen [25].

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten'). Hiertoe behoren voorzieningen voor het wegverkeer langs de beschouwde verbindingen [3], het eventuele dichtgroeien van de open ruimte tussen Sittard en Nieuwstadt, de (wenselijkheid tot) aanleg van agrarische voorzieningen bij verlies van landbouwgronden of landbouwverkeersvoorzieningen.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

#### 5.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande

milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten), functionele patronen of landschapsbeeld (ook: uitzicht op cultuurhistorisch belangrijke elementen) [15];
- o aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen [1], zoals dijken, kaden, landgoederen en kastelen (waaronder Kasteel en Huis Millen) [4,6], molens, oude (Romeinse of andere) bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- o aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

### 5.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- o gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- o bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- o bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- o bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- o bestaand en toekomstig reliëf; invloed op het bodemarchief [31], aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

### 5.4 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur), beschermde gebieden, reservaten;
- o (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- o (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;

- o (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten);
- o (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:

- o (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- o (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.
- o (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

#### 5.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o de geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, -, vliegverkeer, industrie et cetera), zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid (dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981);
- o de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen (zie IL-HR-15-01);
- o geluidsaneringsituaties;
- o het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- o het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI) of via de dosis-effectrelaties van het Ministerie van V.R.O.M.;
- o bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- o trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten [22] in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien hiertoe aanleiding is kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai van de Wet geluidhinder.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk periodes van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld. Eventueel wordt onderscheid gemaakt in Leq- waarden voor de dag- (07-19uur), de avond- (19-23 uur) en de nachtperiode (23-07 uur) afzonderlijk, alsmede in Letm-waarden, een en ander overeenkomstig de voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermdende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

## 5.6 Lucht

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof.  
Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- o huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>), verzurende stoffen (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO<sub>x</sub>);
- o aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermdende voorzieningen.



Hierbij kan tot 30 meter uit de weg het CAR-model worden gebruikt; verder van de weg af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

### 5.7 Veiligheid

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10-6 en de streefwaarde 10-8;
- o toetsing aan de norm van 10-6 per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- o indicatie van verandering in het groepsrisico;
- o indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

### 5.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid [27,28,29], barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- o de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels, ook voor langzaam verkeer [20] en voetgangers), barrièrewerking van de infrastructuur;
- o (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, etcetera);
- o aantallen verkeersslachtoffers;
- o de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- o gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- o kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

## 6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

*Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken. Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

## 7. LEEMTEN IN INFORMATIE

*Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie. Beschreven moet worden:

- o welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- o in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- o hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- o de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

## 8. EVALUATIEPROGRAMMA

*Artikel 7.39 van de Wm:*

*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

Bij het besluit dient het provinciaal bestuur van Limburg aan te geven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat het MER al een aanzet geeft tot een programma voor dit onderzoek, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

## 9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- o het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- o een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- o bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

## 10. SAMENVATTING VAN HET MER

*Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:*

*Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- o de hoofdpunten voor besluitvorming;
- o de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- o de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- o de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor selectie van het mma;
- o belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGE 1

SAMENVATTING VAN DE INSPRAAKREACTIES

Corridor is te klein genomen, een alternatief ten noorden van Nieuwstadt dient te worden gezien.

(2,4,5,6,8,15,16,19,20,25)

Voorkeur verdient het tracé ten zuiden van Millen of altn. 5

(18,20,21,26,29,30)

Het tracé ten zuiden (westen) van Millen is onrealistisch/onwenselijk.

(4,5,6,23,25)

Enkele aspecten blijven onderbelicht in de startnotitie:

- \* Probleemstelling-doelstelling: Goede onderbouwing van gegevens, tijdhorizont, noodzaak tot aanleg, aanleg tweebaans of vierbaans, nationaal verbindende weg versus regionaal verbindende weg, aansluiting met Duitsland. (4,5,8,11,16,17,22,25,27)
- \* Wat is de planologische status, waarom volgen van provinciaal tracébesluit (27,28,29)
- \* Herindelingsplan Sittard-Geleen (incl grenscorrecties). De weg vormt de gemeentegrens van Sittard en Susteren. (1,29)
- \* Relatie met nieuwe op- en afrit A2 nabij Roosteren en brug over het Julianakanaal (project "Aanleg toeleidende weginfrastructuur en brug Roosteren") (5,8,25,26,27,28)
- \* Relatie met regionale bedrijventerreinenvisie, (Barge Terminal, Rail terminal, ontsluiting Holtum Noord) (8,25,28)
- \* Uitbreidingsplannen NedCar, zoeklocaties voor toeleveranciers Nedcarterrein, bereikbaarheid Nedcarterrein. (1,8,27,28)
- \* Ontsluiting industrieterrein Sittard-Noord. (1,19,25)
- \* Gevolgen voor verkeersintensiteit A2 tussen afslag Born en Roosteren (28)
- \* Cultuurhistorische/archeologische waarden. (1,4,5,6,15,22,31)
- \* Agrarische waarden, Natuurcompensatie, agrarisch verkeer, boerderij van fam Voncken. (1,2,12,18,29)
- \* Ecologische waarden, Limbrichterbos, waterlopen, relatie met Landschapspark "de Graven", "de Schwienwei" (4,5,6,11,12,22,29)
- \* Grondwaterwinning Hoogveld (24)
- \* Verkeersveiligheid (27,28,29)
- \* Kruising N297n-N295 en N297n-Sittarderweg/Nusterweg (1,20,27,28)
- \* Cummulatieve aspecten (DSM, AWACS, DSM-graetheide, industrieterrein Sittard-Noord) (16,22)
- \* Verkeersaspecten noord-oostzijde van Oostelijk Zuid-Limburg Brunssum/Onderbanken (27)
- \* onderscheid tussen etmaal en (avond)spitsbelasting
- \* Gastransportleidingen. (14,20)
- \* Ondertunneling. (5,22)
- \* Tankstation. (3)
- \* Inkapseling Millen (23)

Lijst van inspraakreacties en adviezen

Startnotitie N297N (Born-Millen)

nr.	datum	persoon of instantie	adres	datum ontvangst
1.	970616	B&W Gemeente Susteren Dhr GSC Peeters	Postbus 12 6114 ZG Susteren	970617
2.	970617	LLTB-afd. Born-Susteren Dhr Otten LLTB-afd Sittard-Einighausen Dhr H. Salden	Beuningerstraat 7 6114 KZ Susteren Rijstraat 12 6143 AR Guttecoven	970618
3.	970530	Schreurs oliemaatschappij b.v t.a.v. M. Kuypers	Postbus 823 5900 AV Venlo	970618
4.	970618	Wagemans advocaten Maastricht Dhr R.H.M. Wagemans	Postbus 598 6200 AN Maastricht	970619
5.	970616	Stichting Milieufederatie Limburg t.a.v. ir. H.K. Vijverberg	Wilhelminastraat 36 6131 KR Sittard	970617
6.	970613	Stichting Limburgse Kastelen t.a.v. Drs. W. Hupperetz	Lingsforterweg 26b Postbus 4301 5944 ZG Arcen	970616
7.	970616	Gemeinde Selfkant Der Bürgermeister t.a.v. Dhr Stelten	Am Rathaus 13 52538 Selfkant	970616
8.	970612	Ministerie van Economische Zaken Rijksconsulentschap Limburg t.a.v. ir. H.N.J. Looyestijn	Stokstraat 37 6211 GB Maastricht	970616
9.	970613	Gemeinde Waldfeucht Gemeindedirector	Postfach 1601 52525 Waldfeucht	970618
10.	970617	CDU Gemeindeverband Selfkant M.R. Deckers	52538 Selfkant- Hoengen	970618
11.	--	Stichting Middenbos t.a.v. secr. dhr F. Dijkstra	Postbus 88 6130 AB Sittard	970618
12.	970611	Waterschap Roer en Overmaas t.a.v. dhr F.W.G. Laarakker	Postbus 185 6130 AD Sittard	970612
13.	--	Aminal/MER t.a.v. ir. M. Cherrette	Belliardstraat 14-18 1040 Brussel	970611
14.	970616	Gasunie t.a.v. ing. W.J. Kolff	Postbus 19 9700 MA Groningen	970617
15.	970615	D.J.J. Lauwers	Lünenschloszstraat 7 6137 PJ Sittard	970617
16.	970612	Bürgerinitiatieve B56n z.H. L. Hilgers	Maasstraße 49 52538 Gangelt	970617
17.	970609	dhr J.E. Janssen	Meijlaertsweg 23 6118 EL Nieuwstadt	970616
18.	970617	Eheleute Franz Pfingsten	von-Byland-straße 64 D-52538 Selfkant-Millen	970618



9.	970618	B&W Gemeente Sittard	Postbus 18 6130 AA Sittard	970618 fax
0.	970609	J. Pollema-Falize	Millenerweg 61 6118 Nieuwstadt	970619 fax
1.	970619	Kreis Heinsberg T.a.v. Derichs Leiter Kreisbaudirector Planungs-, landschafts- und Braunkohlenamt	Valkenburgerstr 45 52525 Heinsberg	970619 fax
2a	970616	A. Boden	Op de Camp 2 52538 Selfkant-Millen	970616 fax
2b	970616	H. Boden	Op de Camp 2 52538 Selfkant-Millen	970616 fax
2c	970616	G. Boden	Op de Camp 2 52538 Selfkant-Millen	970616 fax
3.	--	(handtekeningenlijst) Vertegenwoordiger: A. Boden Aantal handtekeningen: ca 120	Op de Camp 2 52538 Selfkant-Millen	--
4.	970617	WML t.a.v. ir R.E.H.J. Hamers	Postbus 1060 6201 BB Maastricht	970619
5.	970618	Raadsfractie stadspartij "Nieuw Sittard"	p/a Rijksw noord 242 6136 AG Sittard	
6.	970618	Raadsfractie Progressief Born t.a.v. dhr N.H.A. Naus	Rondstaai 5 6127 AC Grevenbicht	970619
7.	970619	Directoraat Generaal Rijkswaterstaat Directie Limburg t.a.v. ir. Tj. de Haan	Postbus 25 6200 MA Maastricht	970620
8.	970619	B&W gemeente Born	Postbus 100 6120 AC Born	970620
9.	970616	Actie-comite voor een landelijk en leefbaar Nieuwstadt t.a.v. B. Hoving	Markt 11 6118 BB Nieuwstadt	970620
0.	970615	A. Wijnands	Millenerweg 56 6118 BW Nieuwstadt	970619
1.	970620	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek A. Mennens-van Zeist,	Kerkstraat 1	970620 fax
2.	970626	DSM Transport Maatschappij T.a.v. A. van kooi	Postbus 1163 6160 BD Geleen	970627

BIJLAGE 2

SAMENVATTING VRAGEN GESTELD OP INFORMATIE-AVOND

d.d. 9 JUNI 1997

De vragen zijn zoveel mogelijk gerubriceerd naar onderwerp.

1. Vragen over Nut en noodzaak

- \* In de presentatie ontbrak de onderbouwing met cijfers omtrent de aanleiding van deze studie. Die onderbouwing is absoluut noodzakelijk voordat je over welk tracé dan ook gaat praten. (v1)
- \* Even teruggaan naar de streekplanvaststelling omtrent deze corridor (1993 naar ik meen) (v1)
- \* Is uberhaupt wel een nieuw weg nodig, m.i. niet. (v4)
- \* Zou NL ook deze weg willen, als DL niet richting de grens zou komen? (v18)
- \* Hoe lang is bij de verkeersmodellen vooruitgekeken naar de toekomst? Volgens de startnotitie zou dit 2005 zijn? (v10)
- \* De studie komt m.i. te vroeg. Momenteel bestudeert de provincie de behoefte aan industrieterreinen, o.a. bij Nedcar. Eerst resultaat afwachten, dan tracé's bestuderen. (v10)
- \* De verkeersintensiteiten welke in de UVS naar voren zijn gebracht zijn niet meer actueel. Deze dienen nader bezien/herzien te worden. (v20)

2. Vragen over plangebied en corridor

- \* Waarom niet ten noorden van Nieuwstadt? (v2)
- \* Waarom is het plangebied als in de beginfase zo begrensd. Moet de problematiek niet ruimer gezien worden (Sittard/Geleen A76). Was een directe aansluiting op Kerensheide of de A76 tussen Heerlen en Geleen niet voor de hand liggender? (v3)
- \* Waarom dit alternatief niet meegenomen: ten noorden van Nieuwstadt en direct ten noorden van het Ned-carterrein, met nieuwe oprit naar A2 aldaar. Voordelen: het ontziet Millen als cultuurhistorisch hoogtepunt; werkelijk alternatief voor Langereweg; dicht bij Pey (wat ook van belang was) (v4)
- \* Is "corridor" nog te verplaatsen c.q. te verruimen naar: ten noorden van Nieuwstadt en Ned-Carterrein nieuwe aansluiting op A2. (v5)
- \* In Duitsland bestaat vanuit verschillende zijden sterke voorkeur voor een tracé ten noorden van Nieuwstadt. In de Streekplanuitwerking Westelijke Mijnstreek is deze mogelijkheid niet opgenomen, omdat er alleen een corridor tussen Nieuwstadt en Sittard lgt. Op pagina 66 van de Streekplanuitwerking wordt over het alternatief ten noorden van Nieuwstadt gezegd dat dit "een grote nauwelijks toelaatbare ingreep" betekent voor het milieu. Omdat bij de Streekplanuitwerking niet alle gevolgen op

- een rij zijn gezet, is het nodig dit alternatief nu toch mee te nemen in de Startnotitie. (v6)
- \* De contouren van de kern Nieuwstadt zijn suggestief aangegeven. Het wekt de indruk of Nieuwstadt nauwelijks geraakt wordt. Zie kaartjes pag. 12 en vergelijk met bebouwing kaart op blz. 10. (v17)
  - \* U constateert verkeersdruk in Pey en Koningsbosch. In Maasbracht komt een toekomstig verkeersknooppunt i.v.m. A73. Was aanluiting hier niet veel logischer geweest i.p.v. in het smalste, meest belaste stukje Nederland. Dus betrekken bij studiegebied. M.a.w. worden we niet gedwongen door Duitsland voor het voor Nederland minst aantrekkelijke tracé? (v12)
  - \* Waarom niet oversteken meteen ten noorden van de huidige (industrie)bebouwing Sittard, om het verkeer ver van Nieuwstadt te houden. Speelt hier uitbreiding van industriegebied mee? Zo ja, waarom niet genoemd? (v18)

### 3. Vragen over verbinding Nieuwstad-Sittard

- \* Hoe wordt de Nusterweg gekruist? Wat wordt daar aan de thans reeds bestaande verkeersdrukte gedaan? (v2)
- \* Hoe moet verkeer van Nieuwstadt naar A2? (v11)
- \* Wat gebeurt met de kruising Langereweg/Nieuwstadt. (v15)
- \* De aansluiting van de N297n op de Sittarderweg vindt plaats tussen Nieuwstadt en Sittard. Dit wordt dus een knooppunt/kruispunt. (v18)
- \* Hoe garandeert u een veilige fietsroute voor studenten van Nieuwstadt/Susteren etc. richting de scholen in Sittard. (v18)

### 4. Vragen over aanlegaspecten van de weg

- \* Op basis van welke studie is gekozen voor 2 baansweg-80 km/uur, fiets en landbouwverkeervrij? (v9)
- \* U heeft gesproken over autosnelwegen en niet over autowegen met gelijkvloerse kruisingen en een snelheid van 100 km per uur en 4 rijstroken (v15)
- \* Welke zijn de minimale eisen/normen voor het aanleggen van geluidszonering voor 2-baansweg. (v14)
- \* Kan de weg verlaagd worden aangelegd met geluidswallen? (18)
- \* Was geschiedt, wenn de B56n von 14 m Breite in 7,2 m Breite endet? Wie weit ist der Verkehrsstau vorprogrammiert? (v8)
- \* Wo liegt der Anschluß einer Autobahn, wenn das Verkehrsaufkommen eine Autobahn, wenn das Verkehrsaufkommen eine Autobahn erforderlich macht. z.B. A61 von Venlo-Koblenz? (v8)
- \* Zowel de horizontale als verticale ligging van de weg dient afgestemd te worden op de Duitse weg. Geconstateerd wordt dat op Duits grondgebied sprake is van een driebaansweg welke afwijkt in hoogte. (v20)

### 5. Vragen t.a.v. Alternatief 5

- \* Wordt bij alternatief 5 ook gekeken naar verbreding Hasseltse Baan naar 2x2 rijstroken. (v11)
- \* Alternatief 5: is aanpassing dwarsprofiel Molenslaan, verbreden ook 2x2 stroken? Alternatief 1 en 3: Wat wordt bedoeld met

"deel van Langereweg komt te vervallen"? (v11)

- \* Alternatief 5 is een voor het milieu (natuur, landschap), landbouw en een leefbaar Nieuwstadt een zeer interessante optie (lees: M.M.A.). Alleen zou voor de volledigheid dan ook een verbreding van de Hasseltse Baan moeten worden bestudeerd. Dit staat echter niet aangegeven. Kunt u dit in het onderzoek alsnog meenemen? (v12)
- \* In alternatief 5: Waarom is de aansluiting dr. Nolenslaan-Urmonderbaan naar het knooppunt Kerensheide niet verder onderzocht. Volgens mij het goedkoopste en de beste Oost-Westverbinding. (v16)
- \* Dr. Schrijen spreekt van N297-nieuw, de heer Venema van N297-Noord. Welke variant is juist. Ofwel gaarne informatie over N297-Zuid. (v19)

#### 6. Vragen t.a.v. MER-aspecten

- \* Worden agrarische gevolgen, zoals areaalverlies en doorsnijding van huiskavels/bedrijven, meegenomen in het onderzoek? Hiertoe behoren niet alleen de gevolgen van het wegtracé zelf, maar ook die van de eventuele natuurcompensatiemaatregelen. (v6)
- \* In hoeverre worden de effecten van het agrarisch verkeer meegenomen in de studie? (v6)
- \* Is het niet veel wenselijker om ook de mogelijkheid van ondertunnelweg in de M.E.R. te bestuderen? (v7)
- \* Gezien de vele kruisingen met waterlopen, spoorlijnen en wegen lijkt het mij verstandig de mogelijkheid van ondertunneling te bekijken. Ook i.v.m. geluidsoverlast en bariërewerking. (v7)
- \* Als de M.M.A. een van de andere 6 alternatieven is, is er geen sprake van 7 alternatieven. Als de MMA niet een van de andere 6 alternatieven is, welke tracés worden hiertoe dan in het onderzoek nog ingenomen? (v13)
- \* Zijn de volgorde van de te onderzoeken effecten/aspecten genoteerd naar zwaarte? (v14)
- \* Worden de plannen t.a.v. landschapsparkt "de Graven" meegenomen in de studie? (v20)
- \* Gevraagd wordt naar de mogelijkheden om nog na de inspraaktermijn reacties te geven t.b.v. de richtlijnen. (v21)
- \* Doorsnijding van areaalverlies wordt meegenomen alsmede aspecten t.a.v. natuurcompensatie.
- \* Effecten voor agrarisch verkeer (bv barriërewerking) worden meegenomen. De gevolgen van agrarisch verkeer zal beperkt worden gezien omdat de weg waarschijnlijk niet gebruikt zal worden voor agrarisch verkeer.
- \* Ondertunneling van de weg zou gezien kunnen worden. Nu is nog onduidelijk of deze variant reeel is.
- \* In het milieu-effectrapport wordt in ieder geval een alternatief uitgewerkt

Lijst van insprekers op  
informatie/voorlichtingsavond 9 juni 1997

v1.	J.E. Janssen	Meylaertsweg 23	6118 EL Nieuwstadt
v2.	W. Haenen	Randenborgweg 112	6118 AW Nieuwstadt
v3.	J.P. Keiren	Randenborgweg 62	6118 GG Nieuwstadt
v4.	R. Lauwers	Lunenschloszstraat 7	6137 PJ Sittard
v5.	G. Claessens	Burg. Lunenschloszstraat 5	6137 PJ Sittard
v6.	P. Lebens	Limbrichterweg 1	6168 RC Nieuwstadt
v7.	J. Maas	Heistraat 14	Sittard
v8.	A. Boden	Op de Camp 2	D-52538
	Selfkant-Millen		
v9.	H. Cleven	Millenerweg 50	6118 BW Nieuwstadt
v10.	H. Bemelmans	Aam het Broek 1	6137 TJ Sittard
v11.	P. Wielders	Hoordstraat 35	6118 CH Nieuwstadt
v12.	H. Vrehan	Wolfswei 14	Nieuwstadt
v13.	P.L.M. van Hoof	Randenborgweg 51	6118 GJ Nieuwstadt
v14.	A. Cleven	Millenerweg 50	6118 BW Nieuwstadt
v15.	Stoffels	Koestraat 29	6125 BD Obbicht
v16.	A. Hoving	Markt 11	6118 BB Nieuwstadt
v17.	Verbraak	Limbrichterstraat 59	6118 AK Nieuwstadt
v18.	F.H. Keysers	Gouv. Houbenstraat 14	6118 CM Nieuwstadt
v19.	Backbier	v. Galenstraat 64	6163 XW Geleen
v20.	Wagemans Millen		
v21.	Kohnen Gangelt		

BIJLAGE 3

Hoofdpunten van het advies van de commissie voor de  
Milieu-effectrapportage

De provincie Limburg heeft het voornemen om een wegverbinding aan te leggen tussen de Bundesautobahn 46 en de Nederlandse A2, voorlopig aangeduid als N297n (Born-Millen).

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) heeft de provincie Limburg op 25 juli 1997 geadviseerd over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) N297n Born- Millen.

De commissie voor de milieu-effectrapportage adviseert om in het MER vooral in te gaan op:

- . De samenhang met de Duitse plannen en de noodzaak van de verbinding. Vooralsnog bestaat de indruk, dat de wegverbinding vooral gericht is op ontsluiting van de Selfkant, en dat het Duitse belang groter is dan het Nederlandse. Op te lossen knelpunten, doelen van het voornemen en criteria waaraan oplossingen moeten voldoen, dienen in het MER, duidelijker dan in de startnotitie, te worden aangegeven.
- . De 'robuustheid' of 'toekomstvastheid' van oplossingen; in hoeverre voldoen de alternatieven ook nog bij mee- of tegenvallende verkeersontwikkelingen in de planperiode en bij ontwikkelingen in de periode 2010 tot ongeveer 2025.
- . De status van die landschapselementen in het plangebied, die door (een van de alternatieven voor) de nieuwe wegverbinding dreigen te worden aangetast.
- . De afstemming op plannen en ontwikkelingen in de regio, zoals de ontwikkeling van de bedrijvigheid op bepaalde locaties.
- . De mogelijkheden voor een nulalternatief (dat gezien de onduidelijke doelstelling op dit moment een reëel alternatief lijkt).
- . De mogelijkheden voor een verbeteringsalternatief, dat uitgaat van aanleg van het Duitse deel van de verbinding, en voor de Nederlandse zijde uitgaat van verbetering en aanpassing van bestaande verbindingen.
- . De afbakening van het studiegebied, en dat eventueel uit te breiden ten opzichte van wat in de startnotitie wordt aangegeven.
- . De milieuaspecten landschap en cultuurhistorie, grond- en oppervlaktewater, en flora, vegetatie en fauna.