

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Wegverbinding B56n – A2
(N297n: Born – Millen)

25 juli 1997

885-34

ISBN 90-421-0241-1
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Gedeputeerde Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

uw kenmerk
CA3709, 97/29677

uw brief
d.d. 20 mei 1997

ons kenmerk
U 523-97/Od/ao/885-35

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born
- Millen)

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
25 juli 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born - Millen). Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born - Millen)

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born - Millen)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
Wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born - Millen),

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Limburg door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Wegverbinding B56n - A2 (N297n: Born-Millen)

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 25 juli 1997

107

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Doel	4
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.1.1 Te beschrijven elementen	7
3.2 Keuze/afbakening van alternatieven	8
3.3 Alternatieven	9
3.3.1 Nulalternatief/referentiekader	9
3.3.2 Verbeteringsalternatief	10
3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	10
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Landschap en cultuurhistorie	13
4.3 Bodem en water	13
4.4 Levende natuur	14
4.5 Geluid en trillingen	14
4.6 Lucht	16
4.7 Veiligheid	16
4.8 Woon- en leefmilieu	17
5. Vergelijking van alternatieven	17
6. Leemten in informatie	18
7. Evaluatieprogramma	18
8. Vorm en presentatie	19
9. Samenvatting van het MER	19

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 mei 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 92 d.d. 20 mei 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) adviseert de provincie Limburg over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) N297n Born - Millen.

De Commissie voor de m.e.r. 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 aangetaast.
- 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.

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 milieueffectrapportage (m.e.r.) gevolgd.

Bij brief van 20 mei 1997^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 20 mei 1997^{2]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies 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.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen^{4]}, die zij in afschrift via het bevoegd gezag heeft ontvangen.

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."*

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."*

2.1 Probleemstelling

De startnotitie geeft niet duidelijk aan voor welke problemen de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden.

In het MER moet, in het hoofdstuk over de probleemstelling, 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 proble-

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

4 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

men worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gebaseerd^{5]}. Uit het MER moet duidelijk worden wat het nut en de noodzaak van de voorgestelde wegverbinding zijn^{6]}.

De startnotitie bevat verkeersprognoses voor het jaar 2005^{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, adviseert de Commissie om een doorkijk te geven naar 2020/2025^{8]}.

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^{9]} van te beschrijven alternatieven.

In de startnotitie zijn drie doelen aangegeven:

- ① completering van het wegennet;
- ② oplossen van de problemen met de ontsluiting van bedrijven en bedrijventerreinen^{10]} naar en vanuit het Rijn/Roergebied;
- ③ verbetering van de verkeersafwikkeling op de N297 en de N295.

Als het eerste doel gehandhaafd blijft, dan zal het MER duidelijk moeten maken, waarom het wegennet gecompleteerd moet worden, wat de criteria voor een compleet wegennet zijn, en of de doelstelling inhoudt dat na een eventuele aanleg van de N297n geen andere provinciale wegen meer zullen worden aangelegd.

Voor het tweede en derde doel geldt, dat deze in het MER geoperationaliseerd zullen moeten worden tot criteria.

De Commissie heeft begrepen dat naast de hierboven genoemde doelen, de volgende onderwerpen ook een rol spelen:

- de verkeerskundige knelpunten in Koningsbosch, Echt en een aantal Duitse dorpen;

5 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige e.d. gegevens betreft) en de autonome milieu-ontwikkeling (voor zover het het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult.

6 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

7 Startnotitie, blz. 7.

8 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

9 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

10 Zie ook reacties 19 en 25 (bijlage 4).

- de wens om het doorgaande verkeer zo snel mogelijk naar het hoofdwegenet te leiden;
- de behoefte om de nieuwe wegverbinding lokaal als ruimtelijke begrenzing van industriële ontwikkeling of van gemeentelijke uitbreiding te laten dienen¹¹].

De Commissie adviseert om in het MER duidelijk te maken 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 wegen¹²].

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.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen¹³], grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voorplan. 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. Het MER dient 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 grondwaterbeschermingsgebieden¹⁴], stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (beken), gebieden onder de Boswet).

11 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

12 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

13 Bijvoorbeeld hoofdtransportleidingen voor gas (zie reacties 14 en 20, bijlage 4), tenzij die in de werkzaamheden tevens verplaatst kunnen worden.

14 Zie ook reactie 24 (bijlage 4).

De Commissie verwacht dat daarbij de status van onder andere het *Limbrichterbos*^{15]}, de *Schwienswei*^{16]} en het *IJzeren Bos* en de beekdalen van Rode en Geleenbeek^{17]} aan de orde zullen komen^{18]}. De consequenties van die status voor de keuze van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven^{19]}.

De status en de voortgang van de Umweltverträglichkeitsstudie en de tracékeuzeprocedure van Duitse zijde moeten worden aangegeven^{20]}.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven^{21]} (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:

- de uitbreidingsplannen voor de *barge terminal* te Born^{22]};
- de uitbreidingsplannen van NedCar te Born^{23]};
- eventueel andere bedrijfs- of bedrijventerreinen^{24]};
- wijzigingen in het Nederlandse wegennet^{25]};
- wijzigingen in het Duitse wegennet^{26]};
- de plannen voor het landschapspark *De Graven*^{27]}.

Tevens moet duidelijk worden, welke consequenties deze plannen en veranderingen hebben voor de plan- en besluitvorming bij de wegverbinding Born – Millen.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een provinciaal tracébesluit door het college van Gedeputeerde Staten van Limburg^{28]}.

Tevens kan 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.

15 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

16 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

17 Zie ook reactie 12 (bijlage 4).

18 Zie ook reacties 4 en 6 (bijlage 4).

19 Zie § 3.2 van dit advies.

20 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

21 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

22 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

23 Zie ook reacties 1, 8, 27 en 28 (bijlage 4).

24 Zie ook reacties 5 en 8 (bijlage 4).

25 Zie ook reacties 5, 27, 28 en 33 (bijlage 4).

26 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

27 Zie ook reacties 4, 11 en 22 (bijlage 4).

28 Zie ook reacties 27, 28 en 29 (bijlage 4).

3. 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."

3.1 Algemeen

3.1.1 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 wegen²⁹].

Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg), de gebruiksfase (gebruik en beheer) en tijdens of na de beëindiging (indien van toepassing).

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen³⁰] (waaronder milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen³¹].

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

29 Zie ook reacties 5, 15 en 27 (bijlage 4).

30 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van de provincie hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenariobenadering worden gebruikt. Zie ook reactie 26 (bijlage 4).

31 Zie ook reacties 22 en 29 (bijlage 4).

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- (hogere) geluidschermen/-wallen of andere geluidwerende maatregelen (zowel met het oog op de bevolking als met het oog op de fauna);
- verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding (ecologisch/sociaal) het meest ernstig zou zijn³²;
- verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten³³;
- faunapassages/ecoducten;
- maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
- aanpassing van de wegverlichting ten einde energie te besparen en/of verstoring van dieren te verminderen;
- aanplant van bomen en struiken³⁴.

Voor de berekening van geluidafschermende 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 Ruimte³⁵, 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, wettelijke waarden in deze gebieden aantasten;

De Commissie geeft in overweging om als compenserende maatregel de oude loop van beken te herstellen.

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

3.2 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.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

32 Zie ook reacties 5 en 22 (bijlage 4).

33 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

34 Zie ook reactie 22 (bijlage 4).

35 Planologische Kernbeslissing (PKB) deel 4, blz. 64.

Plangebied/afbakening corridor

De startnotitie geeft geen duidelijkheid over de exacte afbakening van het plangebied. Enerzijds wordt aangegeven dat alleen oplossingen tussen de bebouwde kommen van Nieuwstadt en Sittard worden overwogen³⁶]; anderzijds wordt een oplossing via de Nolenslaan wel als alternatief aangegeven³⁷].

De afbakening van de corridor heeft plaatsgevonden in een streekplanuitwerkingsprocedure. De Commissie heeft kennis genomen van enkele inspraakreacties die vragen om het plangebied naar het noorden uit te breiden, waarbij oplossingen ten noorden van Nieuwstadt in beschouwing kunnen worden genomen³⁸]. Het MER zal in ieder geval de milieuargumenten voor de corridorafbakening moeten vermelden. Mocht het op grond van milieuoverwegingen zinvol blijken te zijn om – óverigens reële – oplossingen in overweging te nemen buiten de corridor zoals die is aangegeven in de startnotitie³⁹], dan gaat de Commissie er van uit dat de afbakening van het studiegebied heroverwogen kan worden⁴⁰].

De Commissie adviseert om in ieder geval de oplossing via de Nolenslaan⁴¹] als volwaardig alternatief in het MER te beschouwen en – voor zover daarover geen duidelijkheid bestaat – het plangebied daarmee in overeenstemming te brengen.

In aanvulling op de alternatieven die in de startnotitie worden aangeduid kan bij de opstelling van het MER worden gezocht naar andere, bij voorkeur milieuvriendelijkere alternatieven⁴²].

Bij de afbakening van de alternatieven dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project⁴³].

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

Het MER dient in te gaan op de status van het nulalternatief. Een nulalternatief in de zin dat *noch* aan Duitse, *noch* aan Nederlands kant een weg wordt aangelegd lijkt op dit moment tamelijk onrealistisch.

36 Kaartje blz. 10 van de startnotitie.

37 Figuur 4.1, alternatief 5 (blz. 12 van de startnotitie).

38 Zie ook reacties 2, 4, 5, 6, 8, 15, 16, 19, 20 en 25 (bijlage 4).

39 Blz. 10, gearceerde gebied tussen het Nedcarterrein, Nieuwstadt, Millen en Sittard.

40 Zie ook reacties 27 en 33 (bijlage 4).

41 Zie ook reacties 20 en 29 (bijlage 4).

42 Zie ook § 3.3.2 van dit advies.

43 Zie § 2.1 van dit advies.

Vooralsnog lijkt een nulalternatief voor het Nederlandse wegdeel in de ogen van de Commissie voor het bereiken van het doel wél een reëel alternatief⁴⁴. Het moet daarom als een volwaardig alternatief worden beschreven. De milieugevolgen van het nulalternatief dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven op milieugevolgen.

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

3.3.2 **Verbeteringsalternatief**

De Commissie adviseert om in aanvulling op de alternatieven die in de startnotitie worden aangegeven een alternatief te ontwikkelen dat uitgaat van verbetering van de bestaande Nederlandse wegenstructuur en minimalisering van de milieunadelen.

Deze oplossing gaat ervan uit, dat van Duitse kant een wegverbinding (B56-neu) zal worden aangelegd tussen BAB46 en de N274, en kan dan onder andere bestaan uit:

- verbetering van de 'oude route', die bestaat uit de N274 (Brunssum – Koningsbosch), de weg Koningsbosch – Echt en de N271 (Echt – St. Joost);
- verbetering van de aansluitingen van de N297 op de A2 en de bestaande en nieuwe aansluitingen op de N295.

Daarnaast kan worden gezien, welke elementen van het verbeteringsalternatief als bouwstenen voor andere alternatieven of varianten kunnen dienen.

3.3.3 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

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

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. Indien er echter argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is, kan ook gekozen worden voor de '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.

44 Zie ook reacties 4 en 17 (bijlage 4).

13

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN**

4.1 **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 activiteiten⁴⁵. 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 verkeersintensiteiten⁴⁶ 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

45 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

46 Zie ook reacties 5 en 8 (bijlage 4).

moeten inzichtelijk worden gemaakt⁴⁷]. 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 gerekend⁴⁸].

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 referentiejaar 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 meevallen⁴⁹].

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 verbindingen⁵⁰], 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.

47 Zie ook reactie 22 (bijlage 4).

48 Zie ook reactie 13 (bijlage 4).

49 Zie ook reactie 25 (bijlage 4).

50 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

4.2 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 milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten), functionele patronen of landschapsbeeld (ook: uitzicht op cultuurhistorisch belangrijke elementen)⁵¹;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen⁵², zoals dijken, kaden, landgoederen en kastelen (waaronder Kasteel en Huis Millen)⁵³, molens, oude (Romeinse of andere) bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen)⁵⁴.

4.3 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 milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden⁵⁵;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- 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;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief⁵⁶, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

51 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

52 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

53 Zie ook reacties 4 en 6 (bijlage 4).

54 Zie ook § 2.3 van dit advies.

55 Zie ook § 2.3 van dit advies.

56 Zie ook reactie 31 (bijlage 4).

4.4 Levende natuur

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

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur), beschermde gebieden, reservaten⁵⁷];
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten;
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten);
- (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:

- (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.
- (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.

4.5 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:

- 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 omgevingsgeluid⁵⁸];
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen⁵⁹];

57 Zie ook § 2.3 van dit advies.

58 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). Voor stiltegebieden zou de geluidbelasting in alle gevallen met behulp van het referentieniveau moeten worden aangegeven.

59 Zie IL-HR-15-01.

- geluidsaneringsituaties;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI)⁶⁰] of via de dosis-effectrelaties van het Ministerie van V.R.O.M.;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- 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 effecten⁶¹] 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 Verkeerslawaaier 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 perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld. Eventueel wordt onderscheid gemaakt in L_{eq} -waarden voor de dag- (07 – 19 uur), de avond- (19 – 23 uur) en de nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk, alsmede in L_{etm} -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 geluidafschermende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

60 Zie verder in deze paragraaf onder methoden en aandachtspunten.

61 Zie ook reactie 22 (bijlage 4).

4.6 Lucht

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

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof.
Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- 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)afschermende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas 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.

4.7 Veiligheid

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

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

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid⁶²), 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:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels, ook voor langzaam verkeer⁶³) en voetgangers), barrièrewerking van de infrastructuur;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

5. 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)⁶⁴) 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.

62 Zie ook reacties 27, 28 en 29 (bijlage 4).

63 Zie ook reactie 20 (bijlage 4).

64 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

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.

6. 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:

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

7. 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."

Het provinciaal bestuur van Limburg moet bij het besluit aangeven 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.

8. 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:

- 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;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. 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:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁶⁵];
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

65 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Wegverbinding
B56n – A2 (N297n: Born – Millen)


(bijlagen 1 t/m 4)

groot

29

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 mei 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingskiedenis:	21 MEI 1997
nummer:	I 627-97
dossier:	885-1 2x
kopie naar:	Se./Pres./btl./



Provincie
Limburg

Gedeputeerde
Staten

Aan: Commissie voor de Milieu-effect-
rapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Hoofdgroep : MW/MB
Faxnr. : (043) 361 87 12
Ons kenmerk : CA3709, 97/29677
Bijlage(n) : 2

Behandeld : R. Ubachs
Doorkiesnr. : (043) 389 76 46
Uw kenmerk : -
Maastricht : 20 MEI 1997

Onderwerp
Startnotitie milieu-effectrapportage N297n tracé/m.e.r.-studie

Hierbij delen wij u mee dat, gelet op de Wet milieubeheer (regeling inzake milieu-effectrapportage), een milieu-effectrapportage zal worden uitgevoerd ter voorbereiding van de vaststelling van het tracé voor de verbindingsweg tussen A2 en Millen (aansluiting op B56n, Duitsland).

Een startnotitie t.b.v. deze milieu-effectrapportage met informatie over het project is op 29 april 1997 door ons vastgesteld.

Wij zullen de startnotitie van 22 mei 1997 tot en met 19 juni 1997 voor eenieder ter inzage leggen conform bijgaande bekendmaking. De bekendmaking van het voornemen zal een dezer dagen plaatsvinden in de Staatscourant en de regionale dagbladen. Overeenkomstig het gestelde in artikel 7.14, eerste lid, van de Wet milieubeheer, verzoeken wij u ons voor 25 juli 1997 te adviseren over de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Informatie over het project zal gegeven worden tijdens een voorlichtingsbijeenkomst. Deze zal plaatsvinden op maandag 9 juni 1997 om 19.30 uur in het Euregionaal Sport- en Congrescentrum, Sportcentrumlaan 5 te Sittard.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,
het hoofd van de afdeling Milieu
van de hoofdgroep Milieu en Water

(ir. D.J.P.J. van Nierop, plv.)

S.v.p. bij beantwoording
datum en nummer
vermelden.

Bezoekadres:
Limburglaan 10
Maastricht
Randwyck

Postadres:
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. (043) 389 99 99
fax (043) 361 80 99

bankrekening ING
67 94 11 372
postrekening
1060741

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 92 d.d. 20 mei 1997



Provincie Limburg

mededeling
M 160/20-97

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE N297n TRACÉ/M.E.R.-STUDIE

Bekendmaking Startnotitie

Initiatiefnemer en doel

Gedeputeerde Staten van Limburg delen mede dat zij voornemens zijn een tracé/m.e.r.-studie te starten ten behoeve van de aanleg van een provinciale weg (N297n). De N297n vormt de verbinding tussen de in Duitsland aan te leggen B56n en de A2 in Nederland. Het doel van dit voornemen is het vergelijken van mogelijke tracés en mogelijke inrichtingsvarianten voor de N297n ter completering van het bestaande nationaal en regionaal verbindend wegennet en verbeteren van de bereikbaarheid tussen de A2, het gebied ten noorden van Sittard en het Selfkantgebied (Duitsland).

Bevoegd gezag en besluitvorming

Voor de hierboven genoemde activiteit dienen Gedeputeerde Staten een Provinciaal tracébesluit te nemen. Gelet op de Wet milieubeheer (regeling inzake milieu-effectrapportage), dient ten behoeve van de besluitvorming hierover een milieu-effectrapportage te worden doorlopen.

Terinzagelegging startnotitie en voorlichtingsbijeenkomst

Een startnotitie met informatie over het project ligt van 22 mei 1997 tot en met 19 juni 1997 ter inzage op onderstaande plaatsen tijdens kantooruren. – Provincie Limburg (Gouvernement), Bibliotheek, Limburglaan 10, Maastricht; – de gemeentehuizen van Sittard, Born, Susteren en Echt. Informatie over het project zal gegeven worden tijdens een voorlichtingsbijeenkomst. Deze zal plaatsvinden op maandag 9 juni 1997 om 19.30 uur in het Euregionaal Sport- en congrescentrum, Sportcentrumlaan 5, Sittard.

Inspraak en verdere procedure

Eenieder kan tot en met 19 juni 1997 op deze startnotitie schriftelijk reageren. Mede op basis van de binnengekomen reacties zullen richtlijnen voor het te maken milieu-effectrapport worden opgesteld. In de richtlijnen zal worden aangegeven aan welke aspecten of onderwerpen in het bijzonder aandacht dient te worden besteed, hoe de beschrijving dient te worden gestructureerd en welke mate van detaillering nodig is. De richtlijnen zullen onder meer betrekking hebben op de te beschrijven alternatieven, op de beschrijving van het milieu en op de te hanteren methoden en technieken voor het voorstellen en beoordelen van effecten.

Reacties dienen te worden gestuurd aan: Gedeputeerde Staten van Limburg, t.a.v. bureau Milieubeleid, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht. Nadere inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij bureau Milieubeleid van de provincie, telefoon 043-3897646 of bij de unit Mobiliteit van de provincie, telefoon 043-3897190.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: de provincie Limburg

Bevoegd gezag: de provincie Limburg

Besluit: provinciaal tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2

Activiteit: De regionale weg N274 van Brunssum naar Posterholt (in noord-zuidrichting) loopt voor een deel over Duits grondgebied. Lange tijd is deze weg in Nederlands bezit geweest, en zijn op het deel op Duits grondgebied (Selfkantgebied) geen aansluitingen toegestaan. De bedoeling is om het deel dat op Duits grondgebied ligt over te dragen aan de Duitse autoriteiten. Deze hebben het voornemen om twee aansluitingen te maken op het onderliggende (Duitse) wegennet, waardoor de verkeersdruk op de weg zal toenemen. Mede in verband hiermee willen de Duitse overheden een wegverbinding aanleggen die globaal gezien in oost-westrichting de N274 kruist, en die noordelijk of zuidelijk van Millen bij de Nederlandse grens zou moeten komen: de B56n. Hiervoor is een Umweltverträglichkeitsstudie opgesteld. De provincie Limburg tracht in te spelen op deze ontwikkeling en wil het regionaal verbindend wegennet in de Westelijke Mijnstreek completeren, de bereikbaarheid tussen de Westelijke Mijnstreek en het Selfkantgebied verbeteren, en de verkeersafwikkeling op de N297 (Nieuwstadt – Born) verbeteren door een wegverbinding (N297n) aan te leggen van het Nedcarterrein in Born naar Millen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 20 mei 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 juli 1997

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies vraagt de Commissie om in het MER in te gaan op de samenhang met de Duitse plannen en de onderbouwing van de noodzaak van de verbinding. Hiertoe dienen de op te lossen knelpunten, doelen van het voornemen en criteria waaraan oplossingen moeten voldoen, duidelijker dan in de startnotitie, te worden aangegeven. Ook zou aandacht moeten worden besteed aan de afstemming op plannen en ontwikkelingen in de regio, zoals de ontwikkeling van de bedrijvigheid op bepaalde locaties. Verder vraagt de Commissie om de afbakening van het studiegebied beter te motiveren, en het studiegebied eventueel uit te breiden ten opzichte van wat in de startnotitie is aangegeven. Tenslotte vraagt de Commissie naast de tracé-alternatieven uit de startnotitie de mogelijkheden te onderzoeken 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.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. A. Barendregt

drs. A.L. de Jong

ir. J.E.M. Lax

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

drs. C.C. Vos

ir. D. Wiebes

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk en drs. P.A. Kee

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	970616	B&W Gemeente Susteren	Susteren	970618
2.	970617	LLTB-afdeling Born-Susteren	Susteren	970618
3.	970530	Schreurs Oliemaatschappij	Venlo	970618
4.	970618	Wagemans Advocaten	Maastricht	970619
5.	970617	Stichting Milieufederatie Limburg	Sittard	970617
6.	970616	Stichting Limburgse Kastelen	Arcen	970616
7.	970616	Bürgermeister der Gemeinde Selfkant	Selfkant	970616
8.	970616	Ministerie van Economische Zaken	Maastricht	970618
9.	970618	Gemeinde Waldfeucht	Waldfeucht	970618
10.	970618	CDU Gemeindeverband Selfkant	Selfkant-Hoengen	970618
11.	970618	Stichting Middenbos	Sittard	970618
12.	970612	Waterschap Roer en Overmaas	Sittard	970612
13.	970611	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Department Leefmilieu en Infrastructuur, afdeling Milieu en Natuurbeleid (AMINAL)	Brussel	970611
14.	970617	Gasunie	Groningen	970617
15.	970617	D.J.J. Lauwers	Sittard	970617
16.	970617	Bürgerinitiatieve B56n	Gangelt	970617
17.	970616	J.E. Janssen	Nieuwstadt	970616
18.	970618	Eheleute Franz Pfingsten	Selfkant-Millen	970618
19.	970618	B&W Gemeente Sittard	Sittard	970618
20.	970619	J. Pollema-Falize	Nieuwstad	970619
21.	970619	Kreis Heinsberg	Heinsberg	970618

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22a.	970618	A. Boden	Selfkant-Millen	970618
22b.	970618	H. Boden	Selfkant-Millen	970618
22c.	970618	G. Boden	Selfkant-Millen	970618
23.	970619	A. Boden (± 120 handtekeningen)	Selfkant-Millen	970625
24.	970619	Waterleidingmaatschappij Limburg	Maastricht	970625
25.	970619	Raadsfractie stadspartij Nieuw Sittard	Sittard	970625
26.	970619	Raadsfractie Progressief Born	Grevenbicht	970625
27.	970619	Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat	Maastricht	970704
28.	970610	B&W Gemeente Born	Born	970704
29.	970616	Actiecomité voor een landelijk en leefbaar Nieuwstadt	Nieuwstadt	970704
30.	970615	A. Wijnands	Nieuwstadt	970704
31.	970620	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	970704
32.	970626	DSM Transportmaatschappij	Geleen	970704
33.	970610	Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken	Maastricht	970625