

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Provinciale wegverbinding N297n: Born – Millen
en de aanvulling daarop

18 januari 2000

ISBN 90-421-0602-6
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Limburg
Bureau Milieubeleid
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

uw kenmerk
99/42836M en 99/59837

uw brief
9 september 1999

ons kenmerk
U8-2000/Od/eh/885-92

onderwerp
Toetsingsadvies Provinciale
Wegverbinding N297n: Born-Millen en de
aanvulling daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
19 januari 2000

Geachte college,

Met bovengenoemde brieven stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop, ten behoeve van de besluitvorming over de provinciale wegverbinding N297n: Born – Millen.

Overeenkomstig artikel 7.26 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 besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. ir. G. Blom
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Provinciale Wegverbinding N297n: Born-Millen

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
website www.eia.nl
e-mail mer@eia.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Provinciale wegverbinding N297n: Born – Millen
en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over
Provinciale wegverbinding N297n: Born – Millen en de aanvulling daarop,

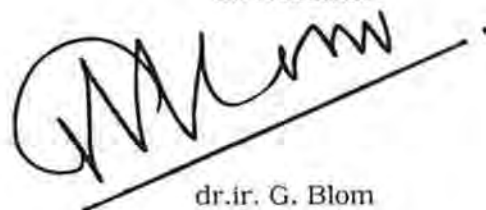
uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Limburg door de Commissie voor de milieueffect-
rapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Provinciale wegverbinding N297n: Born - Millen.

de secretaris

drs. M. Odijk

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, consisting of a large initial 'G' followed by several loops and a final flourish, written over a horizontal line.

dr.ir. G. Blom

Utrecht, 18 januari 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING.....	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.3 Afstemming op andere initiatieven uit streekplan.....	3
2.4 Relatie tot Duitse oplossingsmogelijkheden.....	4
2.5 Beoordeling van doorsnijding van het agrarisch cultuurlandschap ...	5
2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief	5
2.7 Verschil in studiegebieden.....	6
2.8 Vergelijking van alternatieven.....	6
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER MER EN AANVULLING.....	7
3.1 Terugkoppeling naar probleem- en doelstelling	7
3.2 Berekeningen van luchtverontreiniging.....	7
3.3 Ecologische hoofdstructuur	8
3.4 Berekeningen effecten (en compensatie) voor broedvogels.....	8

BIJLAGEN

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

1.

INLEIDING

De provincie Limburg heeft het voornemen om een wegverbinding aan te leggen tussen de Bundesautobahn 46 en de Nederlandse A2. Deze wegverbinding wordt voorlopig aangeduid als N297n (Born – Millen). Voor een besluit hierover wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) gevolgd.

Bij brief van 9 september 1999¹ heeft het provinciaal bestuur van Limburg de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 14 september 1999 ter inzage gelegd².

Het 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.

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

- aan de richtlijnen van het MER⁴, zoals vastgesteld op 21 oktober 1997;
- op eventuele onjuistheden⁵;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁶.

De m.e.r.-procedure is gestart ten behoeve van een provinciaal tracébesluit. Nadat het milieueffectrapport was opgesteld is besloten om, in verband met de ongeveer gelijktijdig ter visie te leggen milieueffectrapporten over de brug bij Roosteren en over het bedrijventerrein NedCar en het industriepark Swentibold, de besluitvorming over de wegverbinding Born – Millen af te ronden met de vaststelling van een streekplan NedCar en omgeving, waarin ook de besluiten over de brug bij Roosteren en over NedCar/Swentibold zijn verwerkt.

De Commissie heeft bij haar toetsing een rol moeten laten spelen, dat de richtlijnen voor het MER Born – Millen voor een ander type besluit waren opgesteld dan waarvoor het MER nu wordt gebruikt. Zij is uiteindelijk uitgegaan van toetsing aan een detailniveau dat adequaat is voor een streekplanvaststelling⁷ – zonder overigens hierbij elke vastgestelde richtlijn hierop te beoordelen.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.10

⁷ Bepaalde aspecten die zeker milieueffecten zullen hebben, zoals methode van straatverlichting en de locatie van tankstations (genoemd in reactie 36 = reactie 100) zijn op het streekplanniveau niet relevant. De Commissie adviseert in de vervolgproudures wel aandacht te besteden aan milieuvriendelijke opties voor dergelijke aspecten.

welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over het streekplan NedCar en omgeving.

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

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁸, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel

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

Tijdens de toetsing heeft op 26 oktober 1999 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie en de provincie. In dit gesprek heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen vragen oproept en geen juist beeld lijkt te geven. Naar aanleiding hiervan is besloten dat er een aanvulling op het MER zou worden opgesteld. De Commissie heeft deze aanvulling op 8 december 1999 ontvangen; de aanvulling heeft echter niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het streekplan ter visie te leggen.

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

⁸ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING

2.1 Algemeen

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

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

2.2 Toelichting op het oordeel

In eerste instantie had de Commissie tijdens de toetsing een aantal vragen en opmerkingen over het MER.

Dit betrof:

- de wijze waarop bij het zoeken van alternatieven, bij het voorspellen van milieueffecten en bij het zoeken naar mitigerende maatregelen, is ingespeeld op de samenhang tussen de drie verschillende initiatieven waarvoor milieueffectrapporten zijn opgesteld en waarover via hetzelfde streekplan zal worden beslist (zie § 2.3)
- de manier waarop bij de milieubeoordeling van de alternatieve oplossingen de milieugevolgen voor het aansluitende Duitse wegvak worden betrokken (zie § 2.4);
- de beoordeling van de doorsnijding van het agrarisch cultuurlandschap met de rodelijstsoort patrijs (zie § 2.5);
- de onduidelijke status van het meest milieuvriendelijke alternatief (zie § 2.6);
- de bepaling van de studiegebieden (zie § 2.7);
- de verwerking van het onderscheid tussen zwaarwegende en minder zwaarwegende milieueffecten (dit berustte op een misverstand);
- de toetsing aan doelstellingen (zie § 3.1);
- de berekening van de luchtverontreiniging (zie § 3.2).
- de onduidelijkheid over de status van de in het MER genoemde onderdelen van de provinciale ecologische hoofdstructuur (zie § 3.3);
- de behandeling van het effect van weggeluid op vogels (zie § 3.4)

Ten slotte plaatste de Commissie enkele kanttekeningen bij de methode van vergelijking van alternatieven (zie §.2.8).

2.3 Afstemming op andere initiatieven uit streekplan

Het MER voor de wegverbinding Born – Millen was al vrijwel klaar toen de milieueffectrapporten voor andere initiatieven in de regio nog moesten worden afgerond. Op hoofdlijnen is het ongewijzigd gebleven, terwijl de procedure wél werd veranderd. Er werd besloten om geen tracébesluit te nemen, maar de beslissingen over de wegverbinding Born – Millen, over de brug bij Roosteren

en over NedCar/Swentibold via dezelfde streekplanvaststelling te nemen. In elk van deze drie MER'en zijn separaat van elkaar de afzonderlijke initiatieven, de alternatieven daarbij, de milieueffecten daarvan en de mitigerende maatregelen daarvoor beschouwd. Een beschouwing van de samenhang tussen de per MER uitgewerkte informatie ontbrak echter in dit MER. Dit riep bij de Commissie op verschillende niveaus vragen op:

- op het niveau van de *milieueffecten*: het MER Born – Millen geeft bijvoorbeeld aan dat over de geluidsproductie van NedCar/Swentibold geen gegevens beschikbaar zijn⁹, terwijl die in het MER NedCar wel worden gegeven. Informatie over cumulatie van milieueffecten lijkt met deze aanpak niet beschikbaar voor de besluitvorming;
- op het niveau van *alternatieven*: nergens werd duidelijk in hoeverre voor de drie initiatieven is gezocht naar zo'n vorm van afstemming dat gecombineerd zwaar uitvallende milieueffecten kunnen worden voorkomen;
- op het niveau van de *mitigerende maatregelen*: zo wordt de mogelijkheid van geluidsafscherming bij het NedCar-terrein helemaal separaat van een geluidsafscherming voor de N297n besproken.

In de Aanvulling wordt uitvoerig ingegaan op de zogeheten Operatie Bottleneck waarmee deze drie initiatieven op streekplanniveau op elkaar worden afgestemd

- De Commissie heeft op basis van deze aanvulling geconcludeerd
 - dat in de andere MER'en wel rekening is gehouden met de milieueffecten die in het MER Born – Millen zijn beschreven en dat op deze manier voor de besluitvorming redelijk is na te gaan welke milieueffecten er bij welke (combinatie van) keuzen van alternatieven zouden gaan optreden;
 - dat de samenhang tussen de drie projecten relatief gering is en dat daarom geen situatie bestaat waarin via een uitgekende en op elkaar afgestemde alternatievenkeuze ernstige cumulatie van milieuschade zou kunnen worden voorkomen;
 - dat mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen in een later stadium zullen worden uitgewerkt, waarbij onderlinge afstemming alsnog aan de orde is.

2.4

Relatie tot Duitse oplossingsmogelijkheden

De wegverbinding bevindt zich ten dele op Nederlands, ten dele op Duits grondgebied. Ten behoeve van de tracékeuze op Duits grondgebied is, voor de Nederlandse m.e.r.-procedure uit, een Umweltverträglichkeitsstudie opgesteld. Deze studie bevat zowel een Raumempfindlichkeitsuntersuchung als een beschrijving van de verschillende tracé(bundel)alternatieven op Duits grondgebied, met effecten. Op basis daarvan schetst de studie waar zich zo conflictarm mogelijke tracébundels (in de Duitse studie als "corridors" aangeduid) bevinden. Mede naar aanleiding van de studie hebben de Duitse overheden besloten om bij de uiteindelijke tracékeuze de keuze aan Nederlandse zijde af te wachten.

Het MER geeft aan hoe de Nederlandse en Duitse tracés op elkaar kunnen worden aangesloten en vermeldt dat de combinatie alternatief 3/5 ↔ tracébundelvariant 2A veel ernstiger milieueffecten heeft dan een combinatie 6/6+ ↔ 1A, en dat nulalternatief ↔ nulalternatief voor het milieu het gunstigst is. Het MER biedt echter geen integrale beschouwing van de (milieueffecten van)

⁹ Hoofdrapport MER, blz. 118.

de Nederlandse plus Duitse wegdelen. De Commissie miste deze beschouwing, speciaal bij het zoeken naar een meest milieuvriendelijk alternatief voor de gehele wegverbinding.

Uit de Aanvulling komt naar voren dat het MER alleen is opgesteld voor het Nederlandse deel en dat er niet gezocht is naar de meest milieuvriendelijke oplossing voor de integrale (Nederlandse + Duitse) wegverbinding. –

- De Commissie constateert dat de Nederlandse wet- en regelgeving niet expliciet aangeeft dat in gevallen van grensoverschrijdende projecten op die manier naar een meest milieuvriendelijk alternatief gezocht moet worden. Zij meent dat in dit specifieke geval op grond van UVS, MER en Aanvulling wel voldoende informatie beschikbaar is om de milieuvriendelijkheid van de belangrijkste keuzecombinaties te beoordelen. Zij waardeert de nauwe samenwerking met de Duitse overheden en ze adviseert om de nu beschikbare informatie expliciet te betrekken bij de afronding van de besluitvorming waarbij nog mogelijkheden worden beschouwd om via varianten op de in het MER beschreven tracés tot minder milieuschadelijke oplossingen te komen.

2.5 Beoordeling van doorsnijding van het agrarisch cultuurlandschap

Het MER vermeldde dat in het agrarisch cultuurlandschap patrijzen voorkomen; deze soort geldt als rodelijstsoort¹⁰. De Commissie had in het MER dit aspect niet teruggevonden in de beoordeling van de tracéalternatieven op fauna¹¹. Verwerking van zowel deze actuele waarde als van potentiële waarden in de weging van de alternatieven had in de ogen van de Commissie tot een andere voorkeursvolgorde kunnen leiden wat betreft het aspect natuur,.

De Commissie heeft de consequenties van een correctere berekening van de gevolgen voor de beoordeling van de alternatieven – op basis van effecten op de natuur – beschouwd. Zij verwacht dat de effecten voor de varianten 6 en 6+ elkaar niet veel zullen ontlopen en dat variant 5 het slechtste scoort.

- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over het streekplan te betrekken dat de “scores” voor de verschillende alternatieven op deze manier lichtelijk bijgesteld zouden kunnen worden.

2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Uit het MER leidde de Commissie af dat bij het zoeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief een moeizaam proces zou hebben plaatsgevonden. Het MER vermeldde dat op basis van het nulalternatief geen meest milieuvriendelijke alternatief was samen te stellen, omdat het nulalternatief de doelen van dit initiatief niet kon realiseren. Vervolgens gaf het MER aan dat daarom het Dr. Nolenslaanalternatief als basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief had gediend.

Tegelijkertijd gaf het MER aan dat met het Dr. Nolenslaanalternatief op de lange termijn problemen zouden ontstaan in de verkeersafwikkeling. In de afweging werd vervolgens aangegeven dat de provincie een verkeerskundig “goe-

¹⁰ Hoofdrapport MER, blz. 54.

¹¹ Hoofdrapport MER, blz. 91.

de" verbinding wil en dat om die reden het Nolenslaanalternatief – en dus ook het mma – worden afgewezen.

Dit riep bij de Commissie de vraag op in hoeverre het beschreven mma een "redelijkerwijs te beschouwen alternatief" is. Als het geen "redelijkerwijs te beschouwen alternatief" zou zijn, dan zou in het MER een werkelijk mma ontbreken.

Uit de Aanvulling blijkt dat het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) weliswaar op lange termijn met minder zekerheid een verkeerskundige oplossing biedt, maar dat dit géén argument vormt om het mma uit te sluiten bij de besluitvorming.

- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming het meest milieuvriendelijke alternatief volwaardig te betrekken.

2.7 Verschil in studiegebieden

Bij de beoordeling van de verschillende alternatieven bleken in het MER voor het aspect geluid verschillende criteria aangelegd. Het studiegebied was namelijk verschillend gekozen: de geluidscontouren waren alleen rond de respectievelijke tracés getekend; het studiegebied is echter groter. Dit leidde ertoe dat de beoordeling van het Dr. Nolenslaanalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief in het nadeel van deze alternatieven uitpakte¹².

In de Aanvulling zijn herberekeningen opgenomen.

- De Commissie adviseert om deze berekeningen ten behoeve van de besluitvorming te gebruiken.

2.8 Vergelijking van alternatieven

De samenvatting van het MER geeft een eindbeoordeling van de effecten op het milieu aan de hand van de termen "geen/gering", "klein", "matig" en "groot". Tijdens de toetsing heeft de Commissie gevraagd te verhelderen wat de relatie is met de toetsingsresultaten in het hoofdrapport van het MER per aspect, en de rangschikking van de effecten per deelaspect, eveneens in het hoofdrapport.

Toegelicht is dat de bij eindbeoordeling¹³ bewust is gekozen voor een weergave in woorden om daarmee ook de beoordeling op basis van beleidsuitgangspunten weer te geven.

De Commissie constateert dat er desalniettemin verschillen in de beoordeling op aspecten en de eindbeoordeling zijn; waarbij het onderscheidend vermogen tussen alternatieven in de eindbeoordeling kleiner is; de beleidsmatige beoordeling geeft niet helder aan hoe deze verschillen tot stand gekomen zijn¹⁴.

¹² Hoofdrapport MER, blz. 94.

¹³ Deze is overigens ook als tabel 9.2 in het hoofdrapport van het MER opgenomen.

¹⁴ Op twee punten bestaan afwijkingen: bij de beoordeling op basis van landschapseffecten wordt in de aspectsgewijze beoordeling alternatief 5 als meest schadelijk beoordeeld; in de eindbeoordeling deelt alternatief 5 deze score met alternatief 3. Bij de beoordeling op basis van cultuurhistorie en archeologie is het onderscheid tussen het nulalternatief en het Dr. Nolenslaanalternatief (respectievelijk "nul" en "gering" in de aspectsgewijze beoordeling) vervallen in de eindbeoordeling (beide "klein").

- Het is aan te raden om bij het besluit niet alleen de eindbeoordeling, maar tevens de toetsingsresultaten per aspect te betrekken. Deze gegevens zijn opgenomen in het MER.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER MER EN AANVULLING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie weer in hoeverre naar aanleiding van de eerdere vragen en opmerkingen over het MER, de Aanvulling hierin voldoet. Geen van deze punten heeft betrekking op essentiële lacunes in de informatie.

3.1 Terugkoppeling naar probleem- en doelstelling

Het MER geeft aan onder probleem- en doelstelling:

“Met deze nieuwe verbinding wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verbetering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu ter plaatse van het huidige wegennet. [...] Daarnaast leidt de aanleg van de N297n tot een verbetering van de verkeerssituatie in de kernen van Koningsbosch en Peij.”

De Commissie constateerde dat het MER niet toetste in hoeverre de alternatieven aan deze doelstellingen voldoen.

De Aanvulling geeft hierover extra informatie, die de Commissie adequaat vindt.

- De Commissie adviseert om deze informatie bij de besluitvorming te betrekken.

3.2 Berekeningen van luchtverontreiniging

Het onderzoek naar de luchtverontreiniging leek op basis van het MER onzorgvuldig uitgevoerd en op een aantal punten zelfs onjuist. De Commissie gaf als belangrijkste tekortkomingen aan:

- De berekeningen waren uitgevoerd zonder rekening te houden met de ontwikkeling van techniek en de gevolgen daarvan voor de emissiefactoren. Hierdoor was niet duidelijk of de geconstateerde overschrijdingen van grenswaarden reëel waren. Ook de mogelijke noodzaak om mitigerende maatregelen te treffen bleef hierdoor onduidelijk.
- De berekeningen waren uitgevoerd zonder rekening te houden met de kenmerken van de omgeving. Er was uitgegaan van een soort standaardstraat, waardoor het niet meer uitmaakt over welk tracé het verkeer rijdt, en dus voor welk alternatief wordt gekozen. Een dergelijke werkwijze kan tot een onjuiste vergelijking van alternatieven leiden.

Hoewel de richtlijnen expliciet hiernaar vroegen was geen aandacht besteed aan emissies van broeikasgassen¹⁵; terwijl een motivering hiervoor ontbrak.

- De Commissie constateert dat de emissie van broeikasgassen per alternatief nauwelijks zal verschillen omdat de aantallen voertuigkilometers niet sterk zullen afwijken.
- In de Aanvulling worden geen nieuwe berekeningen gepresenteerd, maar wordt uitgebreid ingegaan op de gehanteerde methode en de beperkingen daarvan. De Commissie heeft getracht de consequenties van deze beperkingen na te gaan.

¹⁵ Richtlijnen, blz. 14.

Doordat in de berekeningen voor alle alternatieven hetzelfde (voor luchtverontreiniging ongunstige) straattypen is gebruikt is waarschijnlijk voor alle alternatieven, maar niet in gelijke mate, sprake van overschatting van de luchtverontreiniging. Of en in hoeverre de voorspellingen door gebruik van correcte straattypgegevens naar beneden kunnen worden bijgesteld, is nu onvoldoende aangetoond. De Commissie adviseert om ten behoeve van verdere besluiten, bijvoorbeeld de bestemmingsplannen, alsnog nieuwe berekeningen uit te voeren (hetgeen betrekkelijk simpel kan zijn).

3.3 Ecologische hoofdstructuur

Het MER geeft niet helder weer wat de status is van de onderdelen van de ecologische hoofdstructuur die zich binnen het studiegebied bevinden. Het Structuurschema Groene Ruimte maakt een onderscheid tussen kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones. Duidelijk lijkt dat de huidige beekdalen van de Roode Beek, de Geleenbeek en de Vloedgraaf tot verbindingzone¹⁶ zijn aangewezen. De samenvatting van het MER vermeldde daar echter tussen haakjes het woord potentieel bij¹⁷; dit was verwarrend. De indeling van de streekplanuitwerking/-herziening Westelijke Mijnstreek, waarbij onder andere ecologische verbindingzones en ecologische ontwikkelingszones worden aangewezen sloot hier niet naadloos op aan. Ook was niet duidelijk of de provinciale ecologische structuur de provinciale begrenzing vormt van de in het SGR aangewezen EHS, of daar extra, provinciale, elementen aan toevoegt. Wel is duidelijk dat het beleid, als het gaat om ecologische verbindingzones, gericht is op het weren van nieuwe bebouwing en infrastructuur.

Ook was niet duidelijk op welke manier bij het ontwikkelen van alternatieven rekening was gehouden met dit beleid: er waren wel maatregelen beschreven bij de kruisingen van de ecologische verbindingzones, maar er werd niet duidelijk gemaakt op grond van welke motieven is overwogen contrair aan het beleid toch nieuwe infrastructuur aan te leggen.

- De Aanvulling geeft uitsluitsel over de status van de gebieden en elementen. De Commissie adviseert om in de motivering van het besluit over het streekplan toe te lichten hoe met de beschermingsformules van het SGR is omgegaan. Ook zal bij een besluit over compensatie ten behoeve van de drie initiatieven onder het streekplanbesluit een toelichting op de principes van het SGR en een terugverwijzing naar de informatie van de MER'en (en aanvullingen) van belang zijn.

3.4 Berekeningen effecten (en compensatie) voor broedvogels

Het was de Commissie niet duidelijk waarom, terwijl er een methode voorhanden is om de gevolgen van weggeluid op broedvogels kwantitatief weer te geven, in het MER slechts een kwalitatieve beoordeling was gebruikt.

In de aanvulling wordt gesteld dat de methode-Reijnen niet gebruikt is vanwege de volgende redenen:

1. Er zijn geen recente broedvogelgegevens beschikbaar.

¹⁶ MER hoofdrapport blz. 14, blz. 21.

¹⁷ Samenvatting MER, blz. A-13.

De Commissie merkt op dat dit ook niet nodig is; de beschikbare gegevens over broedvogels geven aan waar de waardevolle gebieden liggen en daar dient men van uit te gaan.

2. De basisgegevens zijn niet digitaal beschikbaar:
Naar het idee van de Commissie vormt die invoer weinig werk. Als er gewerkt wordt met de eenheden bos en weidelandschap (af te leiden uit figuren en bijlagenrapport) dan zou dit snel kunnen gebeuren.
3. Er zijn geen goede gegevens over de gecumuleerde geluidsbelasting.
De Commissie begrijpt dat die er niet waren tijdens het schrijven van het MER. Inmiddels zijn er meer berekeningen gemaakt in de beide andere MER'en. Op basis daarvan moet de cumulatie bekend zijn.

Het stond voor de Commissie niet vast dat toepassing van de methode een ander beeld zou opleveren; in eerste instantie was de vraag dan ook waarom de methode niet was toegepast.

De argumenten die daarvoor in de Aanvulling zijn aangegeven, overtuigen niet.

- De Commissie adviseert om bij volgende milieueffectrapporten in beginsel effecten van geluid op broedvogels zo veel mogelijk te kwantificeren.

Het MER maakt een onderscheid tussen het ruimtebeslag (= de fysieke ruimte die door het weglichaam wordt onttrokken aan het leefgebied van broedvogels) en het verstoorde oppervlak (= de ruimte waar de broedvogels in lagere dichtheden voorkomen vanwege geluidshinder). Bij de berekeningen van deze beide oppervlakken wordt uitgegaan van waargenomen broedvogels. De Commissie tekent hierbij aan:

1. Door bij de voorspellingen van effecten uit te gaan van waarnemingen van broedvogels zijn de resultaten te zeer afhankelijk van toevalsfactoren zoals de jaarlijkse fluctuaties in dichtheden en variaties in inventarisatie-intensiteit. Daarom dient voor het berekenen van effecten en voor bepaling van compensatie te worden uitgegaan van het totale oppervlak potentieel geschikt gebied.
2. Effecten van ruimtebeslag en effecten van verstoring leiden beide tot vermindering van de hoeveelheid leefgebied voor broedvogels. Deze effecten kunnen derhalve worden gesommeerd.
 - De Commissie veronderstelt dat de beoordeling van alternatieven, als met deze kanttekeningen rekening wordt gehouden, slechts gradueel zal verschuiven en dat de rangorde niet zal wijzigen. Wel adviseert zij bij de besluitvorming en vooral wat betreft de compensatie, rekening te houden met bovenstaande kanttekeningen.

BIJLAGEN

Bij het toetsingsadvies over
het milieueffectrapport
Provinciale wegverbinding N297n Born – Millen
en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

groen

14

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 september 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

885-48 'lm 52

VERZONDEN 09 SEP. 1999



Provincie
Limburg

Commissie voor de milieueffectrapportage	
omsch.	13 SEP. 1999
ter	827 -99
n	885 / 1867 / 1/003
mesr	C.J. v.B.T. / Ra

Aan
Commissie voor de
Milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

rxo mw gl

sc/prrs/bib

Hoofdgroep : RGV/RB Behandeld : H. Brunenberg
Faxnr. : (043) 389 79 77 Doorkiesnr. : (043) 389 76 00
Ons kenmerk : 99/42836M Uw kenmerk :
Bijlage(n) : div. Maastricht : 09 september 1999

Onderwerp

Ontwerp-streekplan "NedCar en omgeving".

Hierbij delen wij u mede dat ons college op 17 augustus 1999 het ontwerp-streekplan "Nedcar en omgeving" voorlopig heeft vastgesteld en de onderliggende milieueffectrapporten heeft aanvaard.

Het betreft de volgende milieueffectrapporten (MER):

- 1 Tracénota/MER N297n Born-Millen;
- 2 MER uitbreiding bedrijventerrein NedCar/Industriepark Swentibold;
- 3 MER brug Roosteren, toeleidende weginfrastructuur en ontsluiting Holtum-Noord.

Over de onderlinge samenhang tussen deze milieueffectrapporten, de gevolgde procedures en de relatie met het ontwerp-streekplan is een overkoepelende en toelichtende notitie opgesteld.

De terinzagelegging van genoemde stukken vindt conform bijgevoegde bekendmaking plaats van 14 september tot en met 8 november 1999. Wij verzoeken u overeenkomstig het gestelde in artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer, advies uit te brengen over de drie milieueffectrapporten. Zodra de datum van de hoorzitting bekend is zullen wij u daarvan in kennis stellen.

Wij wijzen u erop dat het plan en de onderliggende stukken pas vanaf 14 september 1999 openbaar zijn.

Gedeputeerde Staten van Limburg,
namens dezen,
projectcoördinator Bottleneck,

ing. J.A.J. Smeelen

Doc.: 21588/RBS

s.v.p. bij beamvoorzijng
datum en kenmerk
vermelden

Bezoekadres
Limburglaan 10
Maastricht
Randwyck

Telefoon
(043) 389 99 99
Telefax
(043) 361 80 99

Postadres
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
Internetadres
www.limburg.nl

Bankrekening ING
67 94 11 372
Postrekening
1060741

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 december 1999 waarin de Commissie uitstel wordt verleend om advies uit te brengen.

Commissie voor de Milieu-effectrapportage	
datum:	17 DEC. 1999
nummer:	1145-99
soort:	B85-82/75
handtekening:	Od eh



Provincie
Limburg

De Commissie voor de Milieu-effect
rapportage
T.a.v. B. Rademaker
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Hoofdgroep : MW/CX
Faxnr. : (043) 389 70 18
Ons kenmerk : 99/59837
Bijlage(n) : 1

Behandeld : R. Ubachs
Doorkiesnr. : (043) 389 76 46
Uw kenmerk :
Maastricht : 15 december 1999

Onderwerp

Toezening verslag hoorzitting "Streekplan Nedcar en omgeving".

Hierbij zenden wij u het verslag van de hoorzitting over het Streekplan Nedcar en omgeving. Tijdens deze hoorzitting zijn insprekers in de gelegenheid gesteld hun bedenkingen t.a.v. het streekplan en de onderliggende milieueffectrapporten nader te onderbouwen en te verduidelijken.

Het betref de volgende milieueffectrapporten:

- MER Nedcar/Industriepark Swentibold;
- MER Verbindingsweg N297n (Born-Millen);
- MER Ophoging brug Roosteren, toeleidende wegen en ontsluiting Holtum-Noord

Op basis van de datum van deze hoorzitting zou het toetsingsadvies van uw commissie in de eerste week van 2000 aan ons college gezonden dienen te worden. Aangezien het verslag van de hoorzitting betrokken dient te worden bij het opstellen van de toetsingsadviezen bieden wij uw commissie(s) de mogelijkheid om het opstellen van het toetsingsadvies/adviezen voor de MER'n (indien nodig) enkele weken uit te stellen.

Mede gelet op de voortgang van de projecten verzoeken wij u de toetsingsadviezen uiterlijk 21 januari 2000 aan ons te zenden.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,
het hoofd van de afdeling Coördinatie
en ondersteuning

(ir. K. Slijkhuis)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzage legging van het Milieueffectrapport in De Limburger d.d. 10 september 1999

 Provincie Limburg

Bibliotheek
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. 043-3897382
http://www.limburg.nl

mededeling
M 248/26-99

ONTWERP-STREEKPLAN "NEDCAR EN OMGEVING"

In september 1998 hebben de gemeenten Born, Susteren en Sittard en de provincie Limburg in het kader van "Operatie Bottleneck" een samenhangende visie gepresenteerd op een groot aantal vraagstukken die spelen in de betreffende gemeenten. De realisering van de meeste onderdelen uit deze visie past binnen het provinciaal beleid. Ten behoeve van de realisering van enkele onderdelen is aanpassing of detaillering van het vigerende beleid op streeplanniveau nodig. Hiertoe is het ontwerp-streekplan NedCar en omgeving opgesteld. Voor de ontwikkelingen rondom NedCar/IndustriePark Swentibold (IPS), de detaillering van het tracé van de N297n Born-Milten en de verhoging van de brug bij Roosteren zijn in dat kader drie afzonderlijke milieueffectrapporten opgesteld. Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat zij het ontwerp-streekplan "NedCar en omgeving" voorlopig hebben vastgesteld en de onderliggende milieueffectrapporten hebben aarvaard.

Terinzagelegging
De terinzagelegging vindt plaats overeenkomstig de bepalingen in de Wet Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht, op basis van een besluit van Provinciale Staten is de procedure gevolgd als beschreven in paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht. De volgende stukken liggen ter inzage: 1. het ontwerp-streekplan NedCar en omgeving; 2. het milieueffectrapport NedCar/IPS; 3. het milieueffectrapport Brug Roosteren, toelijdende weginfrastructuur en ontsluiting Holtum Noord; 4. de Tracénota/milieueffectrapport N297n Born Milten; 5. een overkoepelende- en toelichtende notitie over de drie milieueffectrapporten; 6. de richtlijnen voor de drie bovengenoemde milieueffectrapporten, inclusief de adviezen en inspraakreacties die ontvangen zijn ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen. Deze stukken liggen gedurende acht weken, van dinsdag 14 september tot en met maandag 8 november 1999, ter inzage op de volgende plaatsen: - provincie Limburg, tijdens kantooruren tussen 08.30 uur tot 16.30 uur in de Bibliotheek van het Gouvernement te Maastricht, Limburglaan 10, - de gemeentehuizen van Born, Sittard en Susteren, overeenkomstig de aldaar gebruikelijke wijzen en plaatsen.

Openbare Informatiebijeenkomst
Op maandag 13 september 1999 zal van 19.30

de adviezen en inspraakreacties die ontvangen zijn ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen. Deze stukken liggen gedurende acht weken, van dinsdag 14 september tot en met maandag 8 november 1999, ter inzage op de volgende plaatsen: - provincie Limburg, tijdens kantooruren tussen 08.30 uur tot 16.30 uur in de Bibliotheek van het Gouvernement te Maastricht, Limburglaan 10, - de gemeentehuizen van Born, Sittard en Susteren, overeenkomstig de aldaar gebruikelijke wijzen en plaatsen.

Openbare informatiebijeenkomst
Op maandag 13 september 1999 zal van 19.30 uur tot 22.00 uur in het gemeenschapshuis aan de Milenerstraat in Nieuwstadt een openbare informatiebijeenkomst worden gehouden. Tijdens deze bijeenkomst zal een toelichting worden gegeven op het ontwerp-streekplan en de onderliggende milieueffectrapporten.

Bedenkingen ontwerp-streekplan "NedCar en omgeving" en schriftelijke opmerkingen over het MER

Gedurende de eerder genoemde termijn kan iedereen zijn of haar bedenkingen tegen het ontwerp-streekplan en opmerkingen over de MER's kenbaar maken. Deze moeten worden toegezonden aan: Gedeputeerde Staten van Limburg, t.a.v. de afdeling Ruimtelijk Beleid, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht onder vermelding van "Streekplan NedCar en omgeving". De opmerkingen over het MER kunnen slechts betrekking hebben op het al dan niet voldoen aan de richtlijnen voor de milieueffectrapportage of op onjuistheden. Degenen die schriftelijke reacties op deze stukken inbrengt kan daarbij verzoeken dat zijn of haar persoonlijke gegevens niet worden vermeld.

Hoorzitting en mondelinge bedenkingen streekplan/opmerkingen MER

Degenen die of prijs op stelt nadat te worden gehoord of van gedachten wenst te wisselen over het streekplan en/of het MER dient dit zo spoedig mogelijk kenbaar te maken. Alsdan zal zo kort mogelijk na afloop van de termijn van de terinzagelegging een hoorzitting worden georganiseerd. De mondelinge reacties worden in een verlag vastgelegd. De opmerkingen over het MER kunnen derhalve ook tijdens de hoorzitting slechts betrekking hebben op het al dan niet voldoen aan de richtlijnen voor de milieueffectrapportage of op onjuistheden.

Verdere procedure

De ontvangen reacties, bedenkingen, opmerkingen en adviezen op/over de bovengenoemde documenten zullen betrokken worden bij de definitieve opstelling van het streekplan "NedCar en omgeving". In het besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van het streekplan, naar verwachting 4 februari 2000, zal worden aangegeven tegen welke onderdelen van het plan beroep kan worden ingesteld. Indiening van beroepschriften dient te geschieden bij de afdeling bestuursrechtspreek van de Raad van Staten.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: provinciaal bestuur van Limburg

Bevoegd gezag: provinciaal bestuur van Limburg

Besluit: aanvankelijk was de procedure bedoeld voor een provinciaal tracébesluit; bij de afronding van het MER is besloten om in een streekplanbesluit dit initiatief met twee andere initiatieven – de “brug Roosteren” en “NedCar/Swentibold” te bundelen.

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

richtlijnen vastgesteld op: 21 oktober 1997

kennisgeving MER: 13 september 1999

toetsingsadvies uitgebracht: 18 januari 2000

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies vroeg 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 zouden de op te lossen knelpunten, doelen van het voornemen en criteria waaraan oplossingen moeten voldoen, duidelijker dan in de startnotitie, moeten 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 vroeg 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 was aangegeven. Tenslotte vroeg de Commissie naast de tracéalternatieven 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.

De richtlijnen weken op enkele punten af van het richtlijnenadvies:

- De Commissie zette vraagtekens bij het argument van completering van het wegennet: deze zijn vervallen in de richtlijnen.
- De richtlijnen vroegen explicieter aandacht voor (wet- en) regelgeving in de aangrenzende landen die milieueffecten zouden ondervinden.
- De richtlijnen gaven aan dat deelactiviteiten in aanlegfase alleen hoefden te worden beschreven voor zover ze onomkeerbare effecten veroorzaken.

- De Commissie had gesuggereerd om te bekijken of het herstel oude beeklopen zinvol was als compenserende maatregel. Dat is niet overgenomen in richtlijnen. Het moet volgens richtlijnen overigens wél worden overwogen als onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief.
- De Commissie had geadviseerd om het plangebied zo nodig (d.w.z. als er milieuargumenten vóór waren) uit te breiden. De richtlijnen vroegen alleen milieuargumenten voor afbakening van het plangebied te vermelden.
- De suggestie van de Commissie om verbetering van de 'oude route', die bestaat uit de N274 (Brunssum – Koningsbosch), de weg Koningsbosch – Echt en de N271 (Echt – St. Joost) te beschouwen, is niet overgenomen.

Bij de toetsing heeft de provincie ernaar gestreefd de ongeveer gelijktijdig lopende procedures in de regio – ook in verband met de brug bij Roosteren en het industriepark Swentibold e.o. – te combineren binnen een nieuw streekplanbesluit.

Naar aanleiding van een bespreking tijdens de toetsing heeft de Commissie een aanvulling op het milieueffectrapport ontvangen.

Bij de toetsing van MER plus Aanvulling heeft de Commissie geconcludeerd dat de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Zij geeft enkele aanbevelingen, onder andere ten aanzien van

- de relatie tot Duitse oplossingsmogelijkheden: uit de beschikbare informatie is globaal af te leiden hoe de milieuvriendelijkheid van verschillende combinaties van Nederlandse plus Duitse wegdelen ten opzichte van elkaar verhouden; de Commissie adviseert deze informatie in het besluit te betrekken en bij de gesprekken met de Duitse overheden om tot een gedetailleerde tracering te komen.
- beoordeling van doorsnijding van het agrarisch cultuurlandschap; de Commissie adviseert om in de besluitvorming er rekening mee te houden dat op dit punt een geringe verschuiving van de beoordeling kan optreden als beter rekening zou zijn gehouden met de patrijs.
- meest milieuvriendelijk alternatief; de status van dit alternatief was in het MER niet duidelijk. Op basis van de Aanvulling is duidelijk dat het een volwaardige rol in de besluitvorming kan spelen.
- vergelijking van alternatieven; in het MER zijn verschillende beoordelingen gebruikt. De Commissie adviseert om bij het besluit niet alleen de eindbeoordelingstabel te gebruiken.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. A. Barendregt

dr.ir. G. Blom (voorzitter) (toetsing)

drs. A.L. de Jong

ir. J.E.M. Lax

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter) (richtlijnenfase)

drs. C.C. Vos

ir. D. Wiebes

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk, in de richtlijnenfase geassisteerd door 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.	19990924	Kreis Heinsberg Der Landrat	Heinsberg (D)	19991124
2.	19990920	Wagemans Advocaten Maastricht	Maastricht	19991124
3.	19990929	L.P.J.H. Verbraak	Nieuwstadt	19991124
4.	19990927	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Algemeen Milieu- en Natuurbeleid	Brussel (B)	19991124
5.	19991005	Oliehandel Rijmar Roermond	Roermond	19991124
6.	19991008	Limburgse Land- en Tuinbouwbond namens dhr. M.H. Jongen	Roermond	19991124
7.	19991005	H.F.H. Indemans	Roosteren	19991124
8.	19991008	B.G. Paulides mede namens Wolfrath BV en A.C.J. Tol	Born	19991124
9.	19991012	DSM Transport Maatschappij B.V.	Geleen	19991124
10.	19991013	Th. Sanders Timmerbedrijf V.o.F.	Roosteren	19991124
11.	19991011	P.N. Edixhoven	Susteren	19991124
12.	19991015	S. Veen	Nieuwstadt	19991124
13.	19991019	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19991124
14.	19991020	Provincie Limburg, Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken	Maastricht	19991124
15.	19991025	A. J. Hodzelmans	Nieuwstadt	19991124
16.	19991019	J.M.J.M. Filott	Susteren	19991124
17.	19991026	De Haan Minerale Oliën B.V.	Alblasserdam	19991124
18.	19991028	A. Stroeks	Nieuwstadt	19991124
19.	19991029	Aelmans agrarische advisering, namens maatschap Welman	Voerendaal	19991124
20.	19991101	mevr. B. Hamacher	Selfkant (D)	19991124
21.	19991101	dhr. H. Hamacher	Selfkant (D)	19991124
22.	19991031	dr. J.E. Janssen	Nieuwstadt	19991124
23.	19991029	Gaston Coonen, namens verontruste inwoners van Roosteren	Roosteren	19991124
24.	19991101	A.J. van Gulick	Susteren	19991124
25.	19991102	L.M. Rietjens	Nieuwstadt	19991124

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
26.	19991102	Gemeente Born	Born	19991124
27.	19991101	Thea Janssen	Nieuwstadt	19991124
28.	19991027	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens H. Salden en J. Otten	Roermond	19991124
29.	19991103	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. H.J.I.V. Beusmans	Roermond	19991124
30.	19991026	J.J. Lebens	Nieuwstadt	19991124
31.	19991030	S.J.J. van der Linde	Nieuwstadt	19991124
32.	19991103	ing. H.H.A.B. Ruijters	Roosteren	19991124
33.	19991101	Fam. Busch-Simons	Nieuwstadt	19991124
34.	19991102	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19991124
35.	19991103	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens de heer en mevrouw Lebens-Schmeiz	Roermond	19991124
36.	19991102	J.F. Cleven en C. Cleven - Sanders	Nieuwstadt	19991124
37.	19991101	K.H. Beckers	Selfkant (D)	19991124
38.	19991102	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. J.C.M. Dohmen en mevr. A.N.M. Dohmen - Vogel	Roermond	19991124
39.				
40.	19991031	J.L.M.W. van de Winkel	Susteren	19991124
41.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. P. Lemans en dhr. J. Lemans	Roermond	19991124
42.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens de R.K. St. Martinusparochie Holtum	Roermond	19991124
43.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens Mts. Geraeds	Roermond	19991124
44.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens J. van Sloun en J. Lebens	Roermond	19991124
45.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. en mevr. Houben	Roermond	19991124
46.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. P. Voncken	Roermond	19991124
47.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. en mevr. Houben	Roermond	19991124
48.	19991103	Hotel Restaurant "Op de Vos"	Nieuwstadt	19991124

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
49.	19991104	Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. F.C.G. Montulet	's Hertogenbosch	19991124
50.	19991101	Hotel Restaurant de Roosterhoeve	Roosteren	19991124
51.	19991108	dhr. J.A.J.A.M. Dahlmans en mevr. M.H.H. Dahlmans - Nelissen	Maastricht	19991124
52.	19991101	Mevr. M. Coenen - Reiners	Nieuwstadt	19991124
53.	19991104	Limburgse Land- en Tuinbouwbond, namens dhr. A. Collé	Roermond	19991124
54.	19991102	John Keiren	Nieuwstadt	19991124
55.	19991102	M. Wiersma	Nieuwstadt	19991124
56.	19991102	B. Hoving	Nieuwstadt	19991124
57.	19991101	A.M.J. Leenen en A.M.E.G. Streukens	Roosteren	19991124
58.	19991102	J. G.M. Kentgens	Nieuwstadt	19991124
59.	19991103	Mevr. G. Coolen-Beynsbergen	Nieuwstadt	19991124
60.	19991101	L.J.M. Reiners	Nieuwstadt	19991124
61.	19991103	Bronneberg B.V.	Nieuwstadt	19991124
62.	19991104	Miriam Ahn	Nieuwstadt	19991124
63.	19991105	Stichting Samenwerkende Buurten Dieteren namens 257 inwoners van Dieteren	Dieteren	19991124
64.	19991102	R.J.M. Ge..en	Nieuwstadt	19991124
65.	19991105	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Limburg	Maastricht	19991124
66.	19991104	CDA - fractie Susteren	Susteren	19991124
67.	19991105	Gemeente Susteren	Susteren	19991124
68.	19991105	Advocaten en Notarissen Banning Van Kemenade & Holland, namens tuincentrum "De Hazelaar"	Eindhoven	19991124
69.	19991107	Progressief Born	Grevenbicht	19991124
70.	19991103	S. Zevenhuizen	Nieuwstadt	19991124
71.	19991101	A. Mentjens	Nieuwstadt	19991124
72.	19991103	S.A. Wauben	Nieuwstadt	19991124
73.	19991103	Dhr. F.J.G. Reinen	Nieuwstadt	19991124
74.	19991104	G.M.W. Reinen	Nieuwstadt	19991124
75.	19991105	Bezirksregierung Köln	Köln (D)	19991124

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
76.	19991105	NV Waterleiding Maatschappij Limburg	Maastricht	19991124
77.	19991104	H.J.M. Hodzelmans	Nieuwstadt	19991124
78.	19991104	Mevrouw van Kuyk	Nieuwstadt	19991124
79.	19991104	N.M.H. Hochstenbach	Nieuwstadt	19991124
80.	19991103	Stichting Landelijk en Leefbaar Nieuwstadt	Nieuwstadt	19991124
81.	19991104	N.M.J. Muyres	Nieuwstadt	19991124
82.	19991104	E.G.M.G. Hochstenbach	Nieuwstadt	19991124
83.	19991109	Gemeinde Selfkant	Selfkant (D)	19991124
84.	19991029	Provincie Limburg , Ruimtelijke Ordening - Planning en Beleid	Hasselt (B)	19991124
85.	19991101	Gemeente Sittard	Sittard	19991124
86.	19991104	L.F.G. Knoops	Nieuwstadt	19991124
87.	19991106	L.G.H.M. Cartigny	Nieuwstadt	19991124
88.	19991104	G.J.V. Hennen	Nieuwstadt	19991124
89.	19991103	G.M.J. Duijkers	Nieuwstadt	19991124
90.	19991106	L.G.H.M. Cartigny	Nieuwstadt	19991124
91.	19991107	Familie Ernes	Nieuwstadt	19991124
92.	19991107	L.A. Goossens	Nieuwstadt	19991124
93.	19991106	R. Bronneberg	Nieuwstadt	19991124
94.	19991105	Arnold en Kitty Truyen	Nieuwstadt	19991124
95.	19991104	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Limburg	Maastricht	19991124
96.	19991105	A.P.G. Savelkoul	Nieuwstadt	19991124
97.	19991105	J.A. Stelten	Nieuwstadt	19991124
98.	19991102	R.E.C. Creemers-Keulens	Nieuwstadt	19991124
99.	19991105	Ambachtelijke Kunstsmederij Guillaume Luijten	Roosteren	19991124
100.	19991102	P. Cleven en M. Cleven-Janssen	Nieuwstadt	19991124
101.	19991102	N.J.M. Renet-Hanssen	Nieuwstadt	19991124
102.	19991104	A. Th. Basten	Nieuwstadt	19991124
103.	19991104	J.G. Minnee	Prinsenbeek	19991124
104.	19991108	Brouwers Stikkelbroeck namens Beleggingsmaatschappij Anleco B.V.	Meerssen	19991124

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
105.	19991106	Fractie van D66 Susteren	Susteren	19991124
106.	19991108	Stichting Milieufederatie Limburg, mede namens: Landschapsvereniging "De Kringloop" Stichting Graetheide Comité Heemkundevereniging "Bicht" IVN Land van Swentibold IVN Sittard Milieugroep Sittard-Susteren Natuurhistorisch Genootschap Limburg Platform Natuur en Milieu Sittard Vereniging Natuurmonumenten Vogelwacht Limburg Vogelwerkgroep De Haeselaar	Sittard	19991124
107.	19991109	Waterschap Roer en Overmaas	Sittard	19991124
108.	19991108	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Zuid	Eindhoven	19991124
109.	19991109	Gemeinde Selfkant	Selfkant (D)	19991124
110.	19991106	W. Klinkers	Nieuwstadt	19991124
111.	19991105	Gaston Coonen namens de veront- ruste inwoners van Roosteren	Roosteren	19991124
112.	19991108	Stichting Rechtsbijstand namens dhr. S.M. Cau	Roermond	19991124
113.	19991105	A. Boden	Selfkant (D)	19991124
114.	19991106	J. Goffin	Nieuwstadt	19991124
115.	19991105	Klaas en Ien Pollema	Nieuwstadt	19991124
116.	19991105	Dhr. en mevr. Linker	Nieuwstadt	19991124
117.	199911..	F.G. de Vogel	Nieuwstadt	19991124
118.	19991102	J.H. Janssen	Nieuwstadt	19991124
119.	19991102	J.M. Goos	Nieuwstadt	19991124
120.	19991101	J.A. van Thoor	Nieuwstadt	19991124
121.	19991107	R. Smeets	Nieuwstadt	19991124
122.	19991104	Dhr. en mevr. Lardenoye-Bronwasser	Nieuwstadt	19991124
123.	19991103	M. van de Wall	Nieuwstadt	19991124
124.	19991106	E. Fox	Sittard	19991124
125.	19991104	ir. P.A.M. van der Luyt	Nieuwstadt	19991124
126.	19991103	C. Bronwasser en M.I.C. Bronwasser Laugs	Nieuwstadt	19991124

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
127.	19991105	F.H. Keyzers	Nieuwstadt	19991124
128.	19991102	T. de Wit-Brouwers	Nieuwstadt	19991124
129.	19991104	C.M. Alberts	Nieuwstadt	19991124
130.	19991104	M.J. Alberts	Nieuwstadt	19991124
131.	19991103	J. Muyris en G.M.J. Muyris-Buskens	Nieuwstadt	19991124
132.	19991104	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Limburg	Maastricht	19991124
133.	19991103	H. Reinen	Nieuwstadt	19991124
134.	19991102	H.S. Dohmen	Nieuwstadt	19991124
135.	19991101	Mevr. Haagh van Lin	Nieuwstadt	19991124
136.	19991031	R.A.W. Osenga en M.C. Osenga- Menke	Nieuwstadt	19991124
137.	19991101	J.G.M. Janssen	Nieuwstadt	19991124
138.	19991104	K. Deneer	Nieuwstadt	19991124
139.	19991102	H. Meulenberg	Nieuwstadt	19991124
140.	19991103	M. Buskens en M. Buskens-Schrouff	Nieuwstadt	19991124
141.		
142.	19991104	M.J. Lousberg – Moors	Nieuwstadt	19991124
143.	19991101	M. Roseboom-Barends	Nieuwstadt	19991124
144.	19991101	VVV Agentschap Susteren	Susteren	19991124
145.	19991107	Fam. Bronswijk	Susteren	19991124
146.	19991101	Fam. Honings	Nieuwstadt	19991124
147.	19991102	L.G.M. Schoonbrood	Nieuwstadt	19991124
148.	19991105	Ton van Bruggen en Monique van der Bruggen-Smeets	Nieuwstadt	19991124
149.	19991103	J.M. Cleven en E.W. Cleven-Quix	Nieuwstadt	19991124
150.	19991101	Jan en Zita Quix-van Wijk	Nieuwstadt	19991213

36