

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2,
Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

30 oktober 2000

887-95

ISBN 90-421-0706-5
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en
van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer,
d.t.v. de directeur verkeersveiligheid en infra-
structuur,
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGP/VI/U.00.01739

uw brief
25 mei 2000

ons kenmerk
887-96/Od/fw

onderwerp
Toetsingsadvies capaciteitsvergroting
A2/A76 Urmond - Kerensheide - Ten Es-
schen

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
30 oktober 2000

Geachte ministers,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over capaciteitsvergroting A2/A76 Urmond - Kerensheide - Ten Eschen.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag maak ik u opmerkzaam op het volgende:

- Bij de besluitvorming over het MIT is uitgesproken dat de plannen voor de A76 en A2 pas na 2010 kunnen worden uitgevoerd, tenzij hiervoor eerder financiën gevonden worden. Bij de toetsing van dit milieueffectrapport heeft de Commissie m.e.r. zich de vraag gesteld of er voldoende informatie wordt geboden *om onder de huidige omstandigheden* te komen tot een besluit waarin het milieubelang een volwaardige rol speelt. Als het tracébesluit pas na verloop van vele jaren kan worden uitgevoerd, dan rijst de vraag of op grond van artikel 7.27, lid 2 van de Wm, de gegevens in het milieueffectrapport waarop het besluit is gebaseerd¹, nog redelijkerwijs ten grondslag kunnen liggen aan een besluit tot daadwerkelijke uitvoering van het tracébesluit. Ik ga ervan uit dat er dan een "actualiteitstoetsing" zal plaatsvinden vóórdat het tracébesluit tot wordt uitgevoerd².
- De wegverbindingen in hun huidige vorm veroorzaken een aantal problemen, waaronder geluidshinder en barrièrewerking, die bij uitvoering van de voorgestelde verbreding tevens aangepakt zouden worden. Als er verder geen aandacht aan zou worden besteed, zouden deze problemen blijven bestaan in de periode waarin er nog geen werkzaamheden aan de verbreding van de wegvakken worden verricht. Ik geef u in

¹ Dat geldt niet alleen voor de milieusituatie, maar ook voor de verkeerskundige situatie.

² Ook de provincie Limburg wijst in haar advies uitdrukkelijk op het probleem van de actualisatie.

overweging om in de komende periode, in het kader van het onderhoud van de wegvakken, zo veel mogelijk maatregelen te treffen die bijdragen aan de vermindering van milieuproblemen, afgestemd op een uiteindelijke oplossing zoals die in de Tracéwet-procedure wordt vastgesteld.

- Niet alleen de rijksweg, maar ook de spoorlijn vormt een barrière. Ontsnipperende maatregelen die zich alleen op de rijksweg richten zullen daarom niet zeer effectief zijn – ook in aanmerking nemend dat op de spoorlijn nauwelijks af-, maar eerder toename van het verkeer mag worden verwacht. Het MER geeft aan dat de regionale directie van Rijkswaterstaat er niet in is geslaagd om een samenwerking met Railinfra-beheer tot stand te brengen. Graag geef ik u in overweging om in verband met de effectiviteit van de ontsnipperende maatregelen te bezien of Railinfra-beheer bereid is medewerking te verlenen aan voorzieningen die beide verbindingen oversteekbaar maken.

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. D.K.J. Tommel,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
capaciteitsvergroting A2/A76 Urmond - Kerens-
heide - Ten Esschen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2, Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Rijkswegen A76 en A2, Ten Esschen – Kerensheide – Urmond.

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

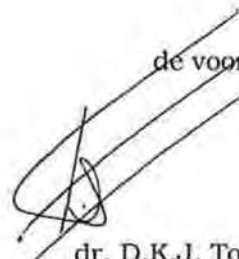
Rijkswegen A76 en A2, Ten Esschen – Kerensheide – Urmond,

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 30 oktober 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
2.2.1 Toepassing beschermingsformules	3
2.2.2 Hydrologie	7
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	8
3.1 Effecten op onderliggend wegennet	8
3.2 Geluid.....	8
3.3 Lucht.....	9
3.4 Licht.....	9
3.5 Cultuurhistorie en archeologie	10

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 mei 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 104 d.d. 30 mei 2000
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Brief van het bevoegd gezag (aanbiedingsbrief aanvullende informatie) d.d. 23 september 2000

1.

INLEIDING

De directie Limburg van Rijkswaterstaat is voornemens om de problemen op het weggedeelte Kerensheide – Ten Esschen van de A76 op te lossen en daarbij tevens het aansluitend deel van de A2 (Kerensheide – Urmond) te betrekken. Hiertoe is een tracé-/milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure gestart. In deze procedure treedt de directie Limburg van Rijkswaterstaat (RWS) namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als initiatiefnemer en treden de Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag.

Bij brief van 25 mei 2000¹ heeft de directeur verkeersveiligheid en infrastructuur namens de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer 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 31 mei 2000 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.

Tijdens een toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve 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 te nemen besluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan is er sprake van een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren om het MER aan te vullen.

Overige tekortkomingen worden in een 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.

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

De Commissie heeft tijdens deze toetsing ook gebruik gemaakt van enkele achtergrondrapporten die de directie Limburg van Rijkswaterstaat haar heeft verschaft. Dit betreft de rapporten:

- Concept-rapport geohydrologisch onderzoek rijksweg A76: fase 1 (IWACO);
- Hydrologische situatie langs de A76 bij Schinnen (Van Rooijen Advies);
- Onderzoek ecologische relaties studiegebied A76 (Taken).

Ook heeft zij kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁷, 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 stuitte de Commissie op enkele onduidelijkheden en onvolkomenheden, die naar haar oordeel essentieel waren in de informatievoorziening ten behoeve van de besluitvorming. Zij heeft de vertegenwoordigers van het bevoegde gezag en de initiatiefnemer uitgenodigd voor een bespreking op 17 augustus 2000 en hier haar bevindingen besproken. Naar aanleiding van dit overleg heeft het bevoegde gezag de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een aanvullende notitie bij het MER op te stellen en de Commissie verzocht om die aanvullende notitie in de toetsing te betrekken en het advies uiterlijk 28 oktober uit te brengen⁸. De Commissie gaat ervan uit, dat de informatie in de aanvullende notitie ook openbaar zal worden gemaakt bij de standpuntbepaling.

In dit advies wordt aangegeven op welke punten de bevindingen van de Commissie zich in eerste instantie richtten en in hoeverre de aanvullende notitie heeft geleid tot een andere beoordeling.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat het MER plus de aanvullende notitie de **essentiële informatie bevatten** die nodig is bij de besluitvorming.

In het MER ontbrak basisinformatie voor een zorgvuldige afweging in het kader van de bescherming van de ecologische hoofdstructuur⁹. Tevens was on-

⁷ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁸ Zie bijlage 5.

⁹ Hier verschilt de beoordeling van de Commissie m.e.r. van die van de regionale directie van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (reactie 9). Overigens stelde de provincie Limburg naar aanleiding van het oorspronkelijke MER dat ten aanzien van de realisatie van de ecologische verbindingzones de autonome variant ongewenst was en strijdig met het rijksbeleid, en de overige varianten onvoldoende uitgewerkt. De provincie achtte vanwege het feit dat de A76 het grootste knelpunt in de ecologische verbinding is "een proactieve benadering en een hoger ambitieniveau noodzakelijk".

duidelijk hoe de hoogteligging bij de verschillende alternatieven precies zal zijn; daarmee was niet duidelijk of er aantasting van het grondwatersysteem zou plaatsvinden. Deze beide punten worden in paragraaf 2.2 verder toegelicht.

Deze kritiekpunten nemen overigens niet weg dat het MER overzichtelijk is, helder geformuleerd en informatief voor een breed publiek. Het is de opstellers gelukt een redelijk compact en zeer leesbaar milieueffectrapport op te stellen. De illustraties dragen bij aan verdere verhoging van de kwaliteit. Ook verschaft het MER informatie op basis waarvan de beschreven varianten nog nader gedetailleerd kunnen worden en op grond waarvan 'finetuning' kan plaatsvinden¹⁰.

Met de Aanvulling op het MER heeft de regionale directie van RWS binnen beperkte tijd op een positieve manier de belangrijkste kritiekpunten op het MER weten op te lossen; het is een helder en overzichtelijk document.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 *Toepassing beschermingsformules*

Delen van de weg doorkruisen ecologische kerngebieden en ecologische ontwikkelingszones¹¹. Op deze kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden zijn de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte van toepassing. Hiervoor zijn de volgende vragen aan de orde:

1. Is er sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden, of (in geval van nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden) van het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden?
2. Kan de activiteit ook elders of op een andere manier worden gerealiseerd?
3. Is er sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang?
4. Wat zijn de mogelijkheden voor compensatie indien ook na mitigeren aanwijsbare schade optreedt?

Ad 1. Verdwijnen van wezenlijke kenmerken en waarden of van ontwikkelingsmogelijkheden

Het MER¹² geeft aan dat alle alternatieven tot *oppervlakteverlies* voor waardevolle natuur- en bosgebieden leiden. Bovendien blijken¹³ alle alternatieven tot *kwaliteitsverlies* te leiden bij waardevolle vegetatie en flora.

Het MER geeft aan dat dit kwaliteitsverlies kan optreden in een strook van 1 km breed aan weerszijden van de weg¹⁴). Voor een aantal soorten is dit een correcte aanname; voor diersoorten die zich over grote afstanden verplaatsen, zoals *das* en *ree*, is dit een onderschatting.

¹⁰ De Commissie beschouwt de mogelijkheid tot het toevoegen van de aansluiting Spaubeek aan de meest milieuvriendelijke variant – waar onder andere de gemeente Geleen op aandringt – als zo'n mogelijke nadere uitwerking.

¹¹ Vermeld in het MER in paragraaf 9.3.

¹² MER, § 9.3.2.

¹³ MER, § 9.3.3. (waardevolle vegetaties) en 9.3.4. (waardevolle faunasoorten)

¹⁴ MER, blz. 143.

Aan het feit dat

- de A76 het leefgebied van de met uitsterven bedreigde **hamster** doorkruist en dat,
- indien er geen ontsnipperende maatregelen worden genomen, de barrièrewerking door de verbreding toeneemt,

wordt in het MER onvoldoende aandacht besteed. Volstaan wordt met de informatie dat er geen bewoonde burchten zullen verdwijnen. Voor het voortbestaan van de hamster is echter essentieel dat de ruimtelijke samenhang wordt hersteld. De hamster is een prioritaire soort van het soortenbeschermingsbeleid (tevens rodelijstsoort en soort vallend onder de Habitatrictlijn), waarvoor een soortbeschermingsplan is opgesteld. Er ligt een kernleefgebied direct ten zuiden van de A76 (ten westen van Nuth en niet zoals in het MER vermeld ten oosten) en er is een verbindingzone gepland tussen Nuth en Schimmert over de A76.

- De Commissie heeft geconcludeerd dat er bij de verbetering van de doorstroming op de A76/A2 kenmerken en waarden verloren dreigen te gaan die waarschijnlijk als "wezenlijk" gekenschetst moeten worden.

Zij adviseert om voor en na uitvoering van de werken waarnemingen te verrichten naar het vóórkomen van planten- en diersoorten langs de weg en het studiegebied daarbij breder te kiezen dan de 1 km die nu in het MER wordt aangegeven. Als de versterking ernstiger blijkt dan is voorspeld, zouden extra mitigerende maatregelen moeten worden overwogen.

Ad 2: Alternatieven

Het MER wijst een aantal oplossingsmogelijkheden af omdat deze niet leiden tot een congestiekans van maximaal 2%, die na te streven zou zijn voor achterlandverbindingen. De richtlijnen geven echter expliciet aan:

"de 2% congestienorm is echter primair bedoeld voor het achterlandverkeer en kan derhalve geen doel op zich zijn; zeker in een situatie waarin een belangrijk deel van het verkeer van regionale aard is behoort een alternatief waarin de congestienorm van 2% niet wordt bereikt tot de reële mogelijkheden."

De Commissie heeft onder andere bij de advisering over de SWAB-projecten¹⁵ geconstateerd dat het Ministerie ook bij die projecten een overschrijding van de 2% congestie wel hanteert als basis om knelpunten te signaleren, maar niet als een absolute voorwaarde waaraan oplossingen moeten voldoen.

Tijdens het overleg van 17 augustus heeft de Commissie aan de initiatiefnemer de voorgelegd dat

- uit de richtlijnen volgt dat naar tracéalternatieven moet worden gezocht;
- uit de beschermingsformule nog met meer klem volgt dat naar tracéalternatieven moet worden gezocht;
- het argument van 2% congestiekans niet valide is om tracéalternatieven buiten beschouwing te laten.

Ook heeft de Commissie zelf globaal nagegaan in hoeverre de nu "afgeschreven" oplossingsrichtingen redelijkerwijs wél als alternatieven beschouwd zouden moeten worden.

- Op basis van het MER en van de informatie die de initiatiefnemer heeft gegeven heeft de Commissie geconcludeerd dat geen van de mogelijke tracéalternatieven ook maar enigszins kan voldoen aan de doelstellingen die bij dit project zijn ge-

¹⁵ SWAB = Samen Werken Aan Bereikbaarheid. Afgelopen jaar adviseerde de Commissie over negen van dergelijke projecten.

steld: verbetering van de doorstroming en van de verkeersveiligheid. Ook erkent zij dat elk mogelijk tracéalternatief leidt tot een aanzienlijke verslechtering van de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet, zowel in de doorstroming als in de verkeersveiligheid. Oplossingen voor deze verslechtingen zijn slechts door zeer ingrijpende maatregelen – infrastructureel, landschappelijk en ecologisch – te mitigeren.

Mede vanwege het feit dat de wegaanpassing op het bestaande tracé volgens de meeste varianten – inclusief de voorgestelde ontsnipperende maatregelen – leidt tot een vermindering van de barrièrewerking acht de Commissie het acceptabel dat geen verder onderzoek is verricht naar tracéalternatieven.

Mocht in de besluitvorming echter de voorkeur bestaan voor een variant die *niet* leidt tot vermindering van de barrièrewerking op het bestaande tracé, dan acht de Commissie het op basis van de beschermingsformule wenselijk dat alsnog tracéalternatieven worden uitgewerkt en dat de milieueffecten van deze tracéalternatieven worden voorspeld.

Ad 3: Zwaarwegend maatschappelijk belang

Het Structuurschema Groene Ruimte stelt dat de aanwezigheid van een zwaarwegend maatschappelijk belang op basis van voorafgaand onderzoek moet worden vastgesteld, waarbij tevens de vraag aan de orde is in hoeverre er alternatieven bestaan.

- De Commissie beschouwt het niet als haar taak om te toetsen of het zwaarwegende maatschappelijke belang voldoende is aangetoond. Wel adviseert zij om de afweging die op dit punt moet worden gemaakt op te nemen bij de standpuntbepaling en het (ontwerp-) tracébesluit.

Ad 4: Mitigeren en compenseren

Het Structuurschema Groene Ruimte stelt dat indien na afweging van belangen met de functie natuur en/of bos en/of recreatie wordt besloten om aanwijsbare schade aan te brengen ten behoeve van een zwaarwegend maatschappelijk belang, *“in elk geval mitigerende en, indien deze onvoldoende zijn, tevens compenserende maatregelen moeten worden getroffen”*. De Commissie gaat er daarbij van uit dat eerst maximale inzet van mitigerende maatregelen zal moeten worden onderzocht, voordat aan de orde is of, hoe en waar compensatie moet worden geboden.

De richtlijnen stellen bovendien:

“De barrièrewerking van de A76 in combinatie met de spoorlijn is het grootste milieuknelpunt in het studiegebied. De grootste milieuwinst kan daarom worden geboekt met maatregelen die versnippering voorkómen, verminderen of compenseren.”

Het MER stelt dat herstel en verbeteren van de ecologische verbindingzones uitgangspunten zijn bij het tracéontwerp. Gezien de gebiedskenmerken mag ook een grote effectiviteit worden verwacht van goede ontsnipperende maatregelen¹⁶ – zéker als het gaat om het meest milieuvriendelijke alternatief.

¹⁶ Het A76-traject tussen Heerlen en Geleen wordt in het *Schetsboek opgave ontsnippering; de weg van de minste weerstand* (LNV, directie natuurbeheer, in druk) vanwege het te verwachten hoge rendement als prioritair te mitigeren barrière aangemerkt.

De Commissie constateerde echter dat

- (a) bij de vraag voor welke soorten mitigerende maatregelen moeten worden ingericht en waar de maatregelen dan wenselijk zijn, niet alle relevante soorten waren beschouwd;
- (b) onvoldoende was nagegaan of de voorgestelde ontsnipperende maatregelen effectief zouden zijn en of de fauna ten noorden en ten zuiden van de weg werkelijk weer in contact zou staan¹⁷; de Commissie meende dat er andere maatregelen mogelijk zijn met meer effectiviteit.

ad a)

Ten aanzien van de **hamster** ontbrak een analyse op welke plek(ken) vooral habitats met elkaar verbonden zouden kunnen worden. Inmiddels was daarover meer bekend dan in het MER en de achtergrondinformatie was aangegeven. De Commissie achtte dit een lacune in het MER.

In het MER wordt gesteld dat er ten noorden van de A76 wel **reeën** voorkomen maar dat het gebied ten zuiden van de A76 niet geschikt is voor reeën, en dat daarom ontsnipperingsmaatregelen gericht op reeën niet nodig zijn. De Commissie meende dat in het gebied ten zuiden van de A76 wel degelijk reeën voorkomen, en dat het tot de taak van de MER-opstellers behoorde om na te gaan of er ontsnipperingsmaatregelen voor reeën kunnen worden aangelegd.

ad b)

Doelsoorten stellen verschillende eisen aan over- en onderdoorgangen. Deze eisen worden bepaald door de bereidheid om bijvoorbeeld door lange en smalle onderdoorgangen te gaan.

Van sommige doelsoorten is te weinig bekend om soortspecifieke ontsnipperingsmaatregelen te kunnen ontwerpen. In die gevallen moet worden verondersteld dat die voorzieningen die zo veel mogelijk op de natuurlijke situatie lijken, acceptabel zouden kunnen zijn als migratiepad. Dit betekent dat in verband met de **hamster** en het **ree** vooral gedacht zou moeten worden aan brede ecoducten. Om het gebruik van onderdoorgangen door andere diersoorten te bevorderen zouden brede en hoge onderdoorgangen moeten worden beschouwd waarin beken en beekoevers de weg kruisen.

In de aanvullende notitie wordt de effectiviteit van de voorgestelde faunapassages beschouwd en worden daarop enkele aanpassingen voorgesteld. Ook worden extra mogelijkheden voor faunapassages aangegeven.

Gesteld wordt dat een extra ruime voorziening voor alle dieren, in de vorm van een ecotunnel en een ecoduct, op de locatie waar hamsters voorkomen – de EHS-zone Reijmersbeek – een adequate faunapassage voor hamsters moet vormen. Ook wordt geschetst dat aanpassingen en extra voorzieningen tot drie voor reeën effectieve maatregelen kunnen leiden.

- De Commissie concludeert dat op deze wijze voldoende informatie beschikbaar is voor de standpuntbepaling. Zij adviseert om ten behoeve van het (ontwerp0) tracébesluit het compensatieplan nader uit te werken.

¹⁷ Ook de Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie (reactie 26) stelt dat de in het MER beschreven ecologische maatregelen krap bemeten zijn en niet erg effectief.

2.2.2

Hydrologie

In de richtlijnen is gevraagd om informatie over de bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding. Het MER verschaft echter nauwelijks inzicht in de toekomstige hydrologische situatie. Wel wordt gesteld dat de weg op zeven punten kwelgebieden passeert. Voor één van die gebieden – bij Schinnen – is nader onderzoek verricht. Het MER stelt¹⁸ dat de grondwatertoestand in de alternatieven niet zal veranderen – wellicht met uitzondering van de situatie in Spaubeek ter hoogte van 't Veldje.

Door het ontbreken van basisinformatie is deze stelling niet te verifiëren. Met name gold dit voor de alternatieven waarbij sprake is van verlaging van het tracé naar maaiveld. Het achtergronddocument van IWACO stelde

- dat binnen Rijkswaterstaat de eis geldt dat er een afstand van 1,5 meter tot het hoogste grondwaterniveau in honderd jaar wordt aangehouden in de hoogteligging van de weg, en
- dat als de weg dichterbij, of zelfs onder dit 1/100-jaar-peil ligt, aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zowel om de weg droog te houden als om de hydrologische relaties binnen het gebied zo goed mogelijk te herstellen.

Op enkele punten leek die hoogteligging echter tot een geringe afstand tussen weg en grondwaterspiegel te leiden. Ten aanzien van 't Veldje wordt nader onderzoek voorgenomen.

De Commissie kon op basis van het MER niet uitsluiten dat er op een of meer plaatsen een aanzienlijke verstoring van de waterhuishouding plaatsvindt. Dit kan leiden tot verlies van vochtminnende vegetatie en andere wijzigingen van het natuurlijk milieu. Het MER biedt echter geen informatie over mitigerende of compenserende maatregelen bij deze mogelijke aantastingen.

Uit de aanvullende notitie blijkt dat het bij de hoogteligging wordt beoogd zowel een betere landschappelijke inpassing (inclusief faunapassages) te creëren als een hydrologisch verantwoorde situatie te behouden; en dat een criterium van 1,5 m afstand tot het hoogste grondwaterpeil uit 100 jaar slechts op één punt wellicht wordt geschonden. Voor dit punt wordt nader onderzoek verricht.

- Gezien de mogelijkheden om in de hoogteligging in latere fasen van de tracéprocedure nog variaties aan te brengen acht de Commissie daarom voldoende informatie beschikbaar voor de bepaling van het standpunt, en voldoende garanties aanwezig om tot adequate informatie voor het tracébesluit te komen.

¹⁸ MER, blz. 157.

3. **OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING**

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Effecten op onderliggend wegennet

De richtlijnen stellen:

*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. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. [...] In de praktijk is 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 worden gesteld op een toename van ten minste 30% of een afname van en minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie¹⁹.*

De milieueffecten die in het MER en de Aanvulling zijn beschreven zijn de effecten van met name het gebruik van de hoofdwegen na aanpassing²⁰. Ten aanzien van het onderliggend wegennet wordt wel aangegeven dat de verkeersstromen zullen wijzigen, dat de toe- of afname in het algemeen gering zal zijn, en ook dat de wijzigingen in zijn geheel gezien positief zullen uitvallen. Tevens zijn de geluidseffecten op een aantal regionale routes aangegeven²¹.

■ Hoewel het MER niet letterlijk vermeldt dat vanwege deze omstandigheden een groot deel van het onderliggend wegennet buiten het studiegebied valt heeft de Commissie dit wel kunnen afleiden. De Commissie kan de opmerking dat de toename van 2 dB(A) op enkele onderliggende wegen gering is, onderschrijven. Zij gaat ervan uit dat nader overleg met andere overheden zal plaatsvinden over mogelijke maatregelen op de route Spaubeek – Neerbeek (waarvoor een toename van 5 dB(A) wordt voorspeld).

3.2 Geluid

Naast de mogelijkheden om de fysieke oversteekbaarheid van de weg te verbeteren – waar hiervóór op is ingegaan – zijn er ook maatregelen mogelijk om de versturende werking van de weg te mitigeren. Concreet kunnen die zich richten op mitigeren van de geluidshinder voor broedvogels.

Het MER meldt dat het geluidsbelaast oppervlak in de toekomst zowel in de referentiesituatie als bij alle alternatieven afneemt. Dit is het gevolg van de

¹⁹ De accentuering met vette letters is niet oorspronkelijk en alleen ten behoeve van dit toetsingadvies.

²⁰ Uit veel reacties blijkt ook ongerustheid over de effecten op het onderliggend wegennet, onder andere 1, 6, 13, 22, 24,25, 42 (zie bijlage 4).

²¹ MER, blz. 179 (kader).

toepassing van zoab en geluidwerende voorzieningen en (afhankelijk van het alternatief) van andere maatregelen en ingrepen²².

Het onderdeel geluidshinder²³ is echter alleen als element van het menselijk leefmilieu beschouwd. De geluidsniveaus zijn echter nog steeds van een zodanig niveau dat de zones langs de weg een verminderde draagkracht houden voor broedvogels. Op grond van:

- het feit dat er rodelijstsoorten voorkomen;
- dat er enkele vogelsoorten voorkomen die door de provincie zijn aangewezen als prioritaire soorten;

zouden extra voorzieningen zeker voor het milieuvriendelijkste alternatief overwogen moeten worden.

De Commissie heeft dit punt tijdens het overleg van 17 augustus 2000 besproken. Duidelijk is dat de broedvogelpopulaties zo gespreid zijn langs de route, dat het niet zinvol is om dergelijke maatregelen, als ze zouden worden overwogen, op een of enkele plaatsen te nemen; daarvoor is de spreiding te groot.

- De Commissie acht het daarom niet zinvol om in aanvulling op het MER nader onderzoek te verrichten naar de mogelijkheid om geluidhinderbepalende maatregelen te treffen ten behoeve van de broedvogelpopulaties.

3.3 Lucht

De Commissie wijst erop, dat in de komende jaren het Nederlandse normensysteem voor luchtkwaliteit zal worden aangepast aan de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit. Vooral ten aanzien van stikstofdioxide (en PM10²⁴) kan dit een verscherping van de norm opleveren. Vooral omdat de kans groot is dat de uitvoering van het tracébesluit pas na 2010 zal kunnen plaatsvinden, en de implementatie van de Europese dochterrichtlijn in 2010 zijn beslag hoort te krijgen, is dit relevant voor de besluitvorming.

- De Commissie adviseert om bij het tracébesluit aan te geven hoe in het evaluatieonderzoek NO₂-concentraties gemeten zullen worden en welke maatregelen worden overwogen als blijkt dat de nieuwe normen worden overschreden.

3.4 Licht

In het MER is weinig aandacht besteed aan de effecten van de weginrichting en belichting. Voor de keuze van een tracé zijn dit ook geen relevante aspecten.

- De Commissie adviseert om in het uiteindelijke besluit wel aan te geven in hoeverre met de plaatsing van lichtmasten en het verlichtingsregiem de verstoring van de

²² In enkele reacties (bijv. 5, 6, 10, 11, 12, 24 en 31) wordt verbazing geuit waarom niet maatregelen die bijdragen tot vermindering van geluidshinder niet bij alle varianten zijn doorgerekend. Hoewel het MER niet systematisch alle effecten van alle combinaties van mitigerende maatregelen beschrijft meent de Commissie dat het op grond van de geboden informatie wel mogelijk is om een keuze te maken – waarbij het combineren van voordelen van varianten mogelijk is.

²³ Bij de tracékeuze is het niet relevant in hoeverre tevens geluidsoverlast door vliegverkeer wordt veroorzaakt (reactie 31 vraagt naar de cumulatie); wel zal bij het ontwerp en de kostenberekening van isolerende maatregelen aan gebouwen rekening gehouden moeten worden met de cumulatie van geluidshinder.

²⁴ Fijn stof met een diameter < 10 µm.

fauna zo gering mogelijk kan worden gemaakt, zónder dat de verkeersveiligheid hier onder lijdt.

3.5 Cultuurhistorie en archeologie

Uit verscheidene reacties²⁵, uit de aanwijzing van De Dael als rijksmonument en de aanwijzingsprocedure voor hoeve Cultura, én uit de Belvederestatus²⁶ van het gebied blijkt de hoge waardering in de regio voor monumentale hoeves en huizen die bij de werkzaamheden aan de rijkswegen mogelijk moeten verdwijnen.

- De Commissie adviseert om bij de tracékeuze de mogelijkheid te betrekken om dergelijke hoeven of huizen af te breken en elders weer op te bouwen.

Het MER vermeldt dat de A76 gebieden aansnijdt met een hoge en middelgrote verwachtingswaarde voor archeologische vondsten. In tegenstelling tot het algemene beleid ten aanzien van archeologische vondsten lijkt het MER aan het (moeten) opgraven van archeologische resten een positieve waarde toe te kennen. Aangezien er zonder veldonderzoek geen onderscheid te maken is tussen de beschreven varianten heeft deze waardering echter geen consequentie voor de voorkeursvolgorde van de varianten. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek merkt op dat het MER daarom op het punt van de archeologie omissies bevat.

- In de toetsing heeft de Commissie in overweging genomen dat het definitieve besluit over de aanpak van het wegtraject naar zeer grote waarschijnlijkheid pas over vele jaren zal worden genomen. Zij adviseert om deze tijd te gebruiken om aan de hand van archeologisch vooronderzoek vast te stellen of er op archeologische gronden nog voor- of nadelen kunnen worden aangegeven in de tracering en exacte inrichting.

²⁵ Bijvoorbeeld de reacties 26, 31 en 43. In reactie 26 suggereert de Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie ook herbouw van waardevolle panden. Ook het MER geeft duidelijk kasteel Reijmersbeek, De Dael en hoeve Terlinden aan (figuren 3.7 t/m 3.9)

²⁶ Hier wijst de provincie Limburg terecht op in haar advies (reactie 50, bijlage 4).

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2,
Ten Esschen - Kerensheide - Urmond

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 mei 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur

Aan
De Voorzitter van de Commissie voor
de Milieu-effectrapportage
ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
datum:	30 MEI 2000
nummer:	7
dossier:	887-40
copie naar:	od/sc/pres/bv/w/mw

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
25 mei 2000	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.00.01739	-
Onderwerp	
Trajectnota/MER A2/76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen	

Geachte heer Ketting,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over bovengenoemde trajectnota/MER.

De trajectnota/MER ligt van 31 mei tot en met 25 juli 2000 voor een ieder ter inzage. Ik verzoek u om uw advies binnen 5 weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Afdeling Hoofdwegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De nota's zullen u rechtstreeks worden toegezonden door de initiatiefnemer, de regionale directie Limburg van Rijkswaterstaat.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR VERKEERSVEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR,

Mr. M.J. Olman

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

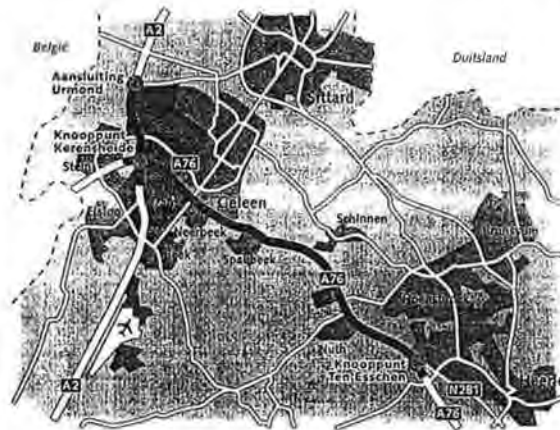
BIJLAGE 2

Kennisgeving van de terinzagelegging van het Milieueffectrapport in Staatscourant nr. 104 d.d. 30 mei 2000

Nederlandse Staatscourant - Nr. 104

Dinsdag 30 mei 2000

Inspraak Trajectnota/MER A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen



gedurende de periode 31 mei tot en met 25 juni 2000 ligt de trajectnota/MER A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen ter inzage. Een Milieu-Effectrapport (MER) maakt deel uit van de nota. In deze periode kunt u op de trajectnota/MER inspreken.

De A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen

De A2/A76 doorkruist vanaf Limbrog in oost-westelijke Zuid-Limburg. De weg is een belangrijke achterlandverbinding voor de economische centra van de randstad. Daarnaast verbindt de weg - als E314 - de economische centra van België en Duitsland met elkaar. Het verkeer op deze aansluiting veroorzaakt hinder van files en er gebeuren veel verkeersongevallen. Door het geplande autopeetoplossingen de problemen in omringing toe. Rijkswaterstaat directie Limburg heeft daarom gezocht naar oplossingen van deze knelpunten, waarbij de negatieve effecten voor het leefmilieu zoveel mogelijk worden voorkomen, ofwel worden beperkt.

De trajectnota/MER A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen

Alleen een verbod van de bestaande autostrade met een breedte van richting leidt tot een duurzame oplossing van de verkeersproblemen. In de trajectnota/MER staan vier varianten voor de verbreding beschreven. De varianten zijn vergeleken op hun effecten op het verkeer, de economie, de natuur, het woon- en leefmilieu, het rijtuiggebruik, de uitvoerbaarheid en de kosten. De nota doorloopt een inspraakprocedure in het kader van de Tractaten en de Wet Milieubeheer. U wordt daarbij in de gelegenheid gesteld uw mening over de inhoud van de trajectnota/MER kenbaar te maken.

Inspraakavonden met informatie Markt

Op maandag 26 juni 2000 organiseert Rijkswaterstaat in het gemeenschapslokaal 'Nieuw Beemden' in Schinnen een inspraakavond over de trajectnota/MER. Op dinsdag 27 juni 2000 is een breedte inspraakavond gepland in het Tractatenruimte in Nuth. Op beide avonden bent u vóór 18.30 uur vertrokken. Tussen 18.30 en 21.00 uur wordt een informatie Markt gehouden waar u zich kunt laten informeren over de inhoud van de trajectnota/MER. Dit gebeurt met behulp van informatiepaampers en kaarten, waarbij de inhoud van de trajectnota/MER u vragen kunnen beantwoorden. Vanaf 21.15 uur start een officiële zitting voor iedereen die mondeling wil inspreken op de trajectnota/MER. Van de inspraakreacties wordt een verslag gemaakt.

Maandag 26 juni:
Gemeenschapslokaal
Nieuw Beemden,
Burg. Pijpstraat 5, Schinnen

Dinsdag 27 juni:
Tractatenruimte
Waldenstraat 3, Nuth

18.30 - 21.00 uur:
informatie Markt

21.15 - 22.30 uur:
mondelinge inspraak

Wat gebeurt er met uw reactie?

Na afloop van de inspraakbijeenkomst bundelt het inspraakpunt alle reacties en stuurt deze onder andere aan de betrokken minister. De inspraakreacties worden ook verstuurd naar de - evaluatiecommissie - Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Deze commissie oordeelt of het milieueffectrapport voldoende aan de gestelde eisen. Ook wetelijke adviezen van de gemeenteraden rondom de A76 ontvangen de gebundelde reacties. Mede op basis van alle inspraakreacties en adviezen, bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een standpunt. Wanneer er een keuze maken voor één variant, werkt Rijkswaterstaat deze gedetailleerd uit in de volgende fase, namelijk het Ontwerp-Tractaten. Te zijner tijd kunt u hierop anders inspreken. Alle inspraakreacties worden ook opgenomen in de bijlagen bij het Ontwerp-Tractaten.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraakbijeenkomst u de reacties die het inspraakpunt heeft ontvangen en het verslag van de mondelinge inspraakreacties toezien op de locatie waar de trajectnota/MER momenteel ter inzage ligt.

Meer informatie

Van de trajectnota/MER A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen is ook een samenvatting gemaakt. Deze is gratis op te vragen bij Rijkswaterstaat directie Limburg, telefoon 043 - 329 43 50. Daar kunt u ook terecht voor meer informatie over de inhoud van de nota. De trajectnota/MER kunt u bekijken door R. 25 - over te maken op banknummer 19223946 (Rabobank), onder vermelding van trajectnota/MER A2/A76, ten name van Rijkswaterstaat directie Limburg, Maastricht.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 - 361 89 78.

Waar kunt u de trajectnota/MER inzien?

De trajectnota/MER A2/A76 kunt u in de periode 31 mei tot en met 25 juni 2000 inzien tijdens de reguliere openingstijden op de volgende locaties:

- gemeentehuis Beek, afdeling Grondgebouwen, sector ROV Kamer 1.211
- gemeentehuis Geleen, Buik Bouwen en Wonen
- gemeentehuis Heerlen, informatiecentrum
- gemeentehuis Huls, leestamer Kamer 23
- gemeentehuis Schinnen, afdeling Ruimtelijke Ordening Kamer 2.06
- gemeentehuis Stein, informatiecentrum
- gemeentehuis Vlerken, centrale publicatie
- de openbare bibliotheek (hoofdfvestiging) in buurgemeenschap
- de bibliotheek van het gemeentehuis Limburg in Maastricht
- de bibliotheken van de ministeries van VNIW en VROM in Den Haag
- het kantoor van Rijkswaterstaat directie Limburg in Maastricht, informatiecentrum

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling inspreken op de trajectnota/MER A2/A76 Urmond-Kerensheide-Ten Esschen. Uw schriftelijke reactie kunt u vóór 25 juni 2000 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Trajectnota/MER A2/A76
Kneuterdyk 6, 2514 EH Den Haag

indien u dat wilt, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens. U kunt mondeling inspreken op de trajectnota/MER tijdens de hiernaast genoemde inspraakavonden op 26 en 27 juni 2000.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Limburg, voor de Minister van Verkeer en Waterstaat

Bevoegd gezag: Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat

Besluit: besluit ingevolge de Tracéwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.4

Activiteit: In de jaren twintig van de twintigste eeuw is de A76 als verbinding tussen de Oostelijke Mijnstreek en de rijksweg Roermond – Sittard – Maastricht ontworpen. In 1928 is begonnen met de aanleg van de A76; de werkzaamheden kwamen in 1938 tot stilstand vanwege de Tweede Wereldoorlog. Pas halverwege de jaren vijftig zijn de werkzaamheden hervat en uiteindelijk is het werk in 1969 voltooid. In het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer zijn de A2 en de A76 aangeduid als achterlandverbinding. Het verkeer op de A76 bestaat op dit moment uit circa 30% interlokaal verkeer dat de weg slechts tussen een of twee afslagen gebruikt. Circa 20% van het wegverkeer wil van Heerlen naar Kerensheide (DSM-complex) of omgekeerd. Rijkswaterstaat verwachtte bij het uitblijven van maatregelen rond het jaar 2000 dusdanige congestieproblemen dat de A76 niet meer aan zijn functie van achterlandverbinding zou kunnen voldoen. Daarnaast voldoet de A76 zowel in vormgeving (hoogstralen) als in het (hoge) aantal op- en afritten niet aan de huidige inzichten voor een verkeersveilige achterlandverbinding. Hoewel het aantal letselslachtoffers onder het landelijk gemiddelde ligt, is het aantal blikshadeongevallen duidelijk boven het landelijk gemiddelde. Het voornemen bestaat uit maatregelen op het traject Ten Esschen – Kerensheide van de A76 en het traject Kerensheide B Urmond van de A2. De startnotitie gaf voor de A76 een uitbreiding aan van 2x2 naar 2x3 rijstroken als enige mogelijkheid.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 30 mei 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 31 juli 1997

richtlijnen vastgesteld: 9 december 1997

kennisgeving MER: 30 mei 2000

toetsingsadvies uitgebracht: 30 oktober 2000

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies vroeg de Commissie om in het MER een groter plangebied te onderscheiden, en aan te geven of binnen dat plangebied andere (combinaties van) wegen rol van achterlandverbinding (gedeeltelijk) kunnen overnemen. Verder adviseerde de Commissie om bij een eventuele verbreding/aanpassing van de A76 de spoorlijn langs de A76 niet als harde randvoorwaarde voor tracering van de weg te beschouwen, maar samen met NS Railinfrabeheer te zoeken naar inpassingsmogelijkheden. Hierbij zou dan ook aandacht besteed moeten worden aan maatregelen ter vermindering van de barrièrewerking van de wegverbinding en spoor.

De richtlijnen gaven expliciet aan, dat de weg niet ten koste van alles aan de 2%-congestienorm hoefde te voldoen, als een belangrijk deel van het verkeer

op de verbinding regionaal verkeer is; de 2%-norm geldt alleen voor de achterlandverbindingsfunctie. Voor de precieze afbakening van alternatieven gaven de richtlijnen aan, dat nog tussentijds overleg zou plaatsvinden tussen initiatiefnemer en bevoegd gezag. Wel bevatten de richtlijnen suggesties voor alternatieven, die ten minste in een soort gevoeligheidsanalyse zouden moeten worden betrokken.

Medio 1998 werd duidelijk dat de uitvoering van de maatregelen vanwege financieringsproblemen aanzienlijke vertraging dreigde op te lopen. In het kader van de projecten "Samen Werken aan Bereikbaarheid" is daarop besloten een procedure te starten voor de A2-zuid, Grathem – Urmond¹.

Bij de presentatie van het MER in juni 2000 was duidelijk, dat de uitvoering van het project – tenzij alsnog financiële ruimte zou worden gevonden – pas na 2010 ter hand genomen zou kunnen worden.

Tijdens de toetsing constateerde de Commissie dat in het MER essentiële informatie ontbrak over de toepassing van de beschermingsformules voor de ecologische hoofdstructuur en over de mogelijke aantasting van grondwatersystemen. In een overleg op 17 augustus 2000 zijn deze punten besproken met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag heeft hierna besloten de initiatiefnemer in staat te stellen om aanvullende informatie op te stellen en heeft de Commissie verzocht de advisering hieraan aan te passen.

De Commissie concludeert in haar toetsingsadvies over MER plus aanvulling dat de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is. Zij adviseert wel om de periode tussen standpuntbepaling en begin van uitvoering te benutten om aanvullende informatie te vergaren. Ook wijst zij op de verwachte wijzigingen van de normstelling voor luchtverontreiniging en de consequenties die dat kan hebben voor dit project.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. A. Barendregt
drs. A.L. de Jong
ir. J.E.M. Lax
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter toetsing)
ir. K.H. Veldhuis (voorzitter richtlijnen)
drs. C.C. Vos
ir. D. Wiebes

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk (in de richtlijnenfase tezamen met drs. P.A. Kee).

¹ Project 1046.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20000601	F. Nijssen	Schinnen	20000804
2.	20000608	A.H.M.J. Mathijssen en N.E. Ludwiczak	Nuth	20000804
3.	20000619	DSM Transport Maatschappij	Geleen	20000804
4.	20000628	E.T. Petri	Schinnen	20000804
5.	20000629	Fam. Van Gool	Schinnen	20000804
6.	20000629	P.J. Mulleners	Spaubeek	20000804
7.	20000707	Buurtvereniging "Noa an gen Beck"	Schinnen	20000804
8.	20000710	SWV Bouw Opleidingen	Nuth	20000804
9.	20000717	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	Eindhoven	20000804
10.	20000714	J. Roukens	Spaubeek	20000804
11.	20000714	J.M.A. van den Camp	Schinnen	20000804
12.	20000629	A. Armani	Schinnen	20000804
13.	20000717	A.C.M. Wanders	Geleen	20000804
14.	20000706	Schreurs Oliemaatschappij b.v.	Venlo	20000804
15.	20000714	Fam. P. Maase	Spaubeek	20000804
16.	20000719	Stichting Limburgse Kastelen	Roermond	20000727
17.	20000714	H.A.G. Wehrens	Nuth	20000727
18.	20000721	Buro voor publiekrecht en ondernemer, namens J.P.W. Crijs	Brunssum	20000727
19.	20000719	A.L.W. Embrechts	Nuth	20000727
20.	20000714	J.H.F. Franssen	Schinnen	20000727
21.	20000717	A.D. Armnijs en mevr. Armnijs	Nuth	20000727
22.	20000720	DSM Limburg bv	Geleen	20000727
23.	20000720	Aelmans Agrarische advisering	Voerendaal	20000727
24.	20000719	C.M.A. Kohl-Maase	Spaubeek	20000727
25.	20000721	H. Dormans	Spaubeek	20000727
26.	20000721	Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afdeling Nuth	Nuth	20000727
27.	20000719	A. Nevels	Schinnen	20000727
28.	20000717	Th.G. Habets	Schinnen	20000727

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
29.	20000714	P.M. Potten en M.B.G. Haselier-Gerards	Schinnen	20000727
30.	20000719	P.P.H.M. Voncken	Schinnen	20000727
31.	20000626	J.L.G. Hermens	Hoensbroek	20000727
32.	20000717	Buurtvereniging Genèk, 46 eensluitende reacties	Schinnen	20000804
33.	20000717	Buurtvereniging Genèk, 54 eensluitende reacties	Schinnen	20000804
34.	20000720	J.W.M. Pakbier	Wijnandsrade	20000727
35.	20000721	W.P.E. Gerrickens	Ingber/Gulpen	20000727
36.	20000724	L.M.A. Op den Camp	Schinnen	20000727
37.	20000724	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20000727
38.	20000722	Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afdeling Hoensbroek	Hoensbroek	20000727
39.	20000725	Boerderijenstichting Limburg	Roermond	20000727
40.	20000726	Vereniging Das & Boom	Beek-Ubbergen	20000727
41.	20000724	L. en F. Robeerts	Nuth	20000727
42.	20000723	Miliegroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek	Schinnen	20000727
43.	20000724	Bond Heemschut, afdeling Limburg	Roermond	20000804
44.	20000721	Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afdeling Spaubeek	Spaubeek	20000804
45.	20000831	Waterschap Roer en Overmaas	Sittard	20000921
46.	20000613	Gemeente Voerendaal	Voerendaal	20001026
	20001011			
47.	20000915	Gemeente Heerlen	Heerlen	20000927
48.	20000913	Gemeente Beek	Beek	20000927
49.	20000918	Gemeente Schinnen	Schinnen	20000927
50.	20000922	Provincie Limburg	Maastricht	20001002
51.	20000927	Gemeente Geleen	Geleen	20001005
52.	20000928	Gemeente Stein	Stein	20001005

BIJLAGE 5

Brief van het bevoegd gezag (aanbiedingsbrief aanvullende informatie) d.d. 23 augustus 2000

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur

Aan
De Commissie voor de
milieueffectrapportage
dr. D.K.J. Tommel
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	25 AUG. 2000
nummer :	
dossier :	887-76
kopie naar :	Od fw

Contactpersoon
H.H. van der Kolk
Datum
23 augustus 2000
Ons kenmerk
DGP/VI/U.00.02738
Onderwerp
Trajectnota/MER A2/76

Doorkiesnummer
(070) 3516396
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer Tommel,

Bij brief van 25 mei 2000 met kenmerk DGP/VI/U.00.01739 bent u in de gelegenheid gesteld om uiterlijk op 28 augustus advies uit te brengen over de trajectnota/MER A2/76.

Op 17 augustus heeft een overleg plaats gehad met uw commissie. Afgesproken is dat:

- de effectiviteit van de in de trajectnota geplande mitigerende maatregelen wordt aangegeven, zo mogelijk naar bepaalde doelgroepen;
- bezien wordt of aanvullende effectieve mitigerende maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn, in het bijzonder voor de hamster en/of voor faunagroep II (zie achtergrondrapport van Taken Landschapsplanning).

Het resultaat hiervan zal worden verwerkt in een notitie. Deze notitie ontvangt u uiterlijk 17 september 2000. De notitie heeft niet de status van aanvullende MER. Tevens ontvangt u een notitie waarin kort is uitgelegd op basis van welke criteria de hoogteligging van de autosnelweg is bepaald.

Afgesproken is dat de termijn waarbinnen u advies kunt uitbrengen zal worden verlengd met 2 maanden. Ik verzock u derhalve om uw advies voor 28 oktober 2000 uit te brengen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,

DE DIRECTEUR VERKEERSVEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR,

mr. M.J. Ojhan

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon (070) 3516768
Telefax (070) 3516411

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)

