

**TUSSENTIJD'S TOETSINGSADVIES OVER
DE TRECHTERNOTA VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT
N280-OOST: ROERMOND – ELMPT (D)**

20 JUNI 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER DE TRECHTERNOTA.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2

1. INLEIDING

De provincie Limburg en het Landschaftsverband Rheinland namens de Duitse overheid onderzoeken de mogelijkheid voor de aanleg van de wegverbinding (de N280-Oost) tussen Rijksweg A73-Zuid bij Roermond en Bundesbahn A52 bij Elmpt. Voor de besluitvorming wordt m.e.r. doorlopen. Gedeputeerde Staten treden voor het Nederlandse deel van de verbinding als bevoegd gezag op voor het tracébesluit.

De m.e.r.-procedure is gestart op 1 november 2000 en de Commissie voor de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) bracht haar advies voor richtlijnen uit op 26 januari 2001. In haar advies besteedde de Commissie onder andere aandacht aan de reeds uitgevoerde voorselectie van alternatieven. Daarbij gaf zij aan het nulplusalternatief in het MER verder in beschouwing te nemen: *“De startnotitie vermeldt dat het Nulplusalternatief niet wordt meegenomen omdat de gevolgen nagenoeg dezelfde zijn als een tracé met 2x2 rijstroken. De Commissie mist in de startnotitie een onderbouwing van deze stellingname. De Commissie is van oordeel dat voor een volwaardige afweging van de milieuaspecten de beschrijving van dit alternatief en zijn effecten niet kan worden gemist.”*

Behalve dit nulplusalternatief heeft het bevoegde gezag besloten enkele andere alternatieven die nog niet in de startnotitie voorkwamen te onderzoeken. Om zekerheid te verkrijgen dat alle reële alternatieven in het MER beschouwd worden heeft het bevoegde gezag als onderdeel van het m.e.r.-proces een trechternota opgesteld, waarin de selectie van alternatieven wordt gemotiveerd. De Commissie is bij brief van 8 mei 2001¹ gevraagd de informatie in deze notitie te toetsen.

Dit advies is opgesteld door een deel van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.² die ook het advies voor richtlijnen heeft opgesteld. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De trechternota is niet ter visie gelegd, zodat de Commissie bij de opstelling van dit advies geen inspraak heeft kunnen betrekken.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep en overige projectgegevens.

2. OORDEEL OVER DE TRECHTERNOTA

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de trechternota over **capaciteitsaspecten niet de essentiële informatie bevat**, en over **milieuaspecten wel de essentiële informatie** bevat om de selectie van alternatieven die in het MER nader zullen worden onderzocht te kunnen onderbouwen.

2.2 Toelichting op het oordeel

Afwijzen van het nulplusalternatief om capaciteitsredenen

In haar advies voor richtlijnen constateerde de Commissie dat de startnotitie het doel te beperkt omschreef, namelijk als een weg met uitsluitend 2x2 rijstroken. Daardoor vielen alternatieven die voor het milieu mogelijk minder belastend zijn buiten de scope van het onderzoek. De verwachte verkeersintensiteit in 2020 van 21.000 mvt/etmaal kan volgens de huidige verkeerskundige inzichten door een weg met twee rijstroken afgewikkeld worden. Een nadere onderbouwing van de verwachte verkeersontwikkeling (met bandbreedtes en robuustheidscontrole³) en mogelijke veiligheidsproblemen was daarom gewenst om te kunnen motiveren dat alternatieven met minder dan 2x2 rijstroken in het MER niet worden onderzocht. Ook de bijlage bij de bestuursovereenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Limburg vermeldt dat: "Uit de verplichte tracé/mer-studie zal moeten blijken, dat de uitvoering met twee rijstroken per rijrichting verdedigbaar is"⁴. De trechternota geeft deze onderbouwing niet. De nota gaat uit van een mogelijke doorgroei van 21.000 mvt/etmaal in 2020 naar 30.000 mvt/etmaal in 2030. Bij een theoretische capaciteit van 30.000 mvt/etmaal en een reëel benuttingspercentage van 80% zou een weg met 2x1 rijstroken en een te benutten capaciteit van ca. 24.000 mvt/etmaal nog enige ruimte bieden voor doorgroei van het verkeersaanbod na 2020. De Commissie onderschrijft daarom niet de conclusie in de trechternota dat een nulplusalternatief met 2x1 rijstroken niet realistisch is om capaciteitsredenen.

- De Commissie concludeert dat de trechternota geen argumenten biedt om alternatieven die *niet* uitgaan van 2x2 rijstroken af te wijzen om redenen van capaciteit⁵. Het MER zal de onderbouwing van nut en noodzaak voor een 2x2 autoweg moeten bieden zoals is aangegeven in de richtlijnen. Deze onderbouwing is ook van groot belang vanwege de mogelijke invloed van alternatieven op gebieden in de ecologische hoofdstructuur en op de terrasrand die is aangewezen als speciale

³ zie richtlijnen paragraaf 3.1

⁴ zie Bestuursovereenkomst aanleg Rijksweg 73-Zuid Rijksweg 74, N280-Oost en Oosttangent Roermond, nr LB 5846, dd 6 december 1999; Bijlage betreffende de Functionele kwaliteitseisen inzake de N280-Oost.

⁵ alternatieven die niet uitgaan van 2x2 rijstroken zijn een "hoogwaardig" nulplusalternatief met 2x1 rijstroken volgens de RONA en twee parallelwegen over de volledige lengte en een nulplusalternatief waarbij zoveel mogelijk binnen de bestaande verkeersruimte wordt gezocht naar een substantiële verbetering van veiligheid, capaciteit en doorstroming.

beschermingszone onder de Vogelrichtlijn van de Europese Unie. Indien aantasting optreedt in deze gebieden zal gezocht moeten worden naar alternatieven die minder of geen aantasting tot gevolg hebben. Bovendien zal, indien aantasting onvermijdelijk is, het zwaarwegend maatschappelijk belang van het voornemen moeten worden aangetoond.

Afwijzen van het nulplusalternatief om milieuredenen

De trechternota geeft aan dat voor een nulplusalternatief dat uitgaat van:

- 2x1 stroken,
 - een uniforme, hoogwaardige invulling volgens de RONA en
 - twee parallelwegen over de volledige lengte,
- een dwarsprofiel van ca. 32 meter noodzakelijk is (een 2x2 stroomweg heeft een dwarsprofiel van 38 meter). Duidelijk wordt dat een dergelijk nulplusalternatief als gevolg heeft dat een vijftiental woningen zou dienen te verdwijnen. Onduidelijk is overigens hoeveel woningen de dupe zouden worden van de minder vergaande dwarsprofielen zoals geschetst in de tekeningen nr. 301 (minimum dwarsprofiel conform RONA) en 303 (minimum dwarsprofiel met barrier, afwijkend van RONA). Ook bij de andere alternatieven die het huidige N68-tracé volgen zal een aantal woningen dienen te verdwijnen. In de trechternota zijn die aantallen niet gespecificeerd. Gezien het geringe verschil in breedte zullen de milieugevolgen van het geschetste nulplusalternatief en de overige alternatieven niet duidelijk verschillen. Meer dan door de breedte van de weg wordt de ecologische barrièrewerking beïnvloed door de aan- of afwezigheid van goed functionerende faunapassages.

- De Commissie concludeert dat de trechternota aannemelijk maakt dat het geschetste hoogwaardige nulplusalternatief dat uitgaat van 2x1 rijstroken vanuit milieuoogpunt weinig meerwaarde biedt ten opzichte van andere alternatieven. De trechternota bevat over milieuaspecten voldoende aanknopingspunten voor het nemen van een besluit over het al dan niet verder onderzoeken van het geschetste nulplusalternatief. De Commissie merkt daarbij op dat de ecologische barrièrewerking van de weg in belangrijke mate wordt bepaald door de aanwezigheid van faunapassages. De Commissie beveelt daarom aan bij alle nader te onderzoeken alternatieven adequate maatregelen ter vermindering van de barrièrewerking op te nemen.

Overige alternatieven

Behalve het nulplusalternatief bespreekt de trechternota drie andere alternatieven die nog niet in de startnotitie waren vermeld: het "alternatief optimalisatie 1B", het "alternatief EHS" en het "bewonersalternatief". De Commissie merkt op dat het EHS-alternatief niet gepresenteerd is als een reëel alternatief omdat de bogen die doorsnijden van de EHS moeten voorkomen niet op elkaar aansluiten. Dit wordt veroorzaakt door de eis van een minimale horizontale boogstraal van 450 meter. Aansluiting zou gerealiseerd kunnen worden door deze eis niet strikt te hanteren. De Commissie is echter van mening dat een dergelijk alternatief niet kansrijk is als meest milieuvriendelijk alternatief, omdat dan een extra doorsnijding in het landschap zou ontstaan naast de bestaande infrastructuur. Om die reden acht de Commissie het niet zinvol dit alternatief verder te ontwikkelen.

- De Commissie concludeert dat de trechternota voldoende informatie bevat voor het nemen van een besluit over het al dan niet verder onderzoeken van het “bewonersalternatief”, het “alternatief EHS” en het “alternatief optimalisatie 1B”⁶.

Overige opmerkingen

De trechternota is weinig overzichtelijk en systematisch in de presentatie van de alternatieven. Duidelijker dan te spreken over de alternatieven 1A t/m 1J is het om onderscheid te maken in een noordelijk en een zuidelijk alternatief waarbinnen verschillende varianten bestaan.

De indeling van de milieuaspecten is niet conform de richtlijnen. Externe veiligheid bijvoorbeeld, is een milieuaspect en hoort derhalve niet thuis onder “infrastructuur en verkeer”. Luchtkwaliteit zou onder “woon- en leefmilieu” gerangschikt moeten worden. De Commissie heeft vernomen dat de gekozen indeling van de milieuaspecten aansluit bij de Duitse regelgeving voor m.e.r. Tot grote problemen in de eindbeoordeling leidt de afwijkende indeling bovendien niet. De Commissie heeft de afwijkende indeling daarom niet als tekortkoming aangemerkt.

De tekst maakt niet van alle alternatieven duidelijk of ze worden afgewezen of in het MER verder zullen worden onderzocht. Het kaartmateriaal tenslotte is onvoldoende om effecten zoals het verdwijnen van woningen te kunnen verifiëren.

- De Commissie beveelt aan in het MER een duidelijker indeling van de uiteindelijk onderzochte alternatieven op te nemen, van alle alternatieven voldoende gedetailleerde (kleuren)kaarten op te nemen en de indeling van de milieuaspecten in het MER nog eens te bezien in het licht van de richtlijnen.

De relatie met de tracés die worden onderzocht voor de IJzeren Rijn en de milieugevolgen van eventueel bundelen van de IJzeren Rijn met de N280 zijn in de trechternota niet aangegeven. Omdat geen alternatieven zijn afgevallen in deze fase die bundelen met de IJzeren Rijn ziet de Commissie dat niet als een probleem. In het MER zal dit aspect uitgewerkt kunnen worden.

⁶ het is de Commissie overigens niet precies duidelijk welke tracé-aanpassingen de basis zijn voor het alternatief “optimalisatie 1B”. Dat zal in het MER moeten worden uitgewerkt.