

Toetsingadvies over het milieueffectrapport  
N280-Oost: Roermond – Elmpt (D)

14 oktober 2002

1133-192

ISBN 90-421-050-3  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER .....</b>	<b>2</b>
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING .....</b>	<b>3</b>
3.1 Nut en noodzaak.....	3
3.1.1 Nut als TEN-schakel.....	3
3.1.2 Analyse intensiteit/capaciteitsverhouding.....	3
3.2 Wegcategorisering.....	3
3.3 Geluid.....	4
3.4 Evaluatie en monitoring .....	4
3.5 Archeologie en cultuurhistorie .....	4

## 1. INLEIDING

De provincie Limburg en het Landesbetrieb Strassenbau Nordrhein-Westfalen 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 milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Gedeputeerde Staten treden voor het Nederlandse deel van de verbinding op als initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het tracébesluit.

Bij brief van 2 juli 2002<sup>1</sup> hebben Gedeputeerde Staten van Limburg de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). De tracénota/MER is op 20 augustus 2002 ter inzage gelegd<sup>2</sup>. De tracénota/MER is tevens een Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) volgens de voorschriften in de Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG). Op basis van de tracénota/MER/UVS wordt het voorkeursalternatief vastgesteld het door bevoegd gezag. Dit voorkeursalternatief wordt in een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) opgenomen. De aanvulling wordt door Gedeputeerde Staten vastgesteld. De Commissie heeft alleen het gedeelte van de tracénota/MER/UVS getoetst dat betrekking heeft op het Nederlandse tracé. Wel heeft zij kennis genomen van de Duitse inspraakreacties en deze voor zover betrekking hebbend op het Nederlandse gedeelte betrokken in haar advies.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, 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.

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

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld op 26 januari 2001;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

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 welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomin-

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.10

gen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het tracébesluit. 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.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

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

In het MER is geen aandacht besteed aan de effectbeschrijving van een mogelijke bundeling van de N280-Oost met de IJzeren Rijn. De Commissie kan hier begrip voor opbrengen, zeker gezien het feit dat de kans op een keuze voor dit tracé voor de IJzeren Rijn momenteel als klein kan worden ingeschat. Mocht een en ander toch nog een serieuze optie worden dan gaat de Commissie er van uit dat de toezegging gestand wordt gedaan om een aanvullend MER te maken over de effecten van deze bundeling<sup>8</sup>.

Bij lezing van het MER dient men zich te realiseren dat bij de vergelijking van de alternatieven voor de verschillende aspecten het referentiealternatief het gehele traject bevat. Dat betekent dat voor een goede vergelijking voor aspecten als geluid en veiligheid de effecten van twee afzonderlijke deeltrajecten bij elkaar moeten worden opgeteld en dan pas vergeleken kunnen worden met het referentiealternatief.

Uit een mondelinge toelichting is gebleken dat bij het aspect geluid melding is gemaakt van effecten op andere wegen indien de verkeersintensiteit op deze wegen af- of toenam met respectievelijk 30 of 20 %.

In het MER is een integere poging gedaan een meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen. Het dilemma tussen een mens- en natuurgerichte uitwerking is helder geworden.

---

<sup>8</sup> Stichting Ruimte (inspraakreactie nr.10, bijlage 4) geeft aan dat het niet anticiperen op die bundelingmogelijkheid ongewenst is, onterecht en kortzichtig.

### **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 Nut en noodzaak**

Het MER gaat sterk uit van de intentie die door de provincie Limburg is neergelegd om de N280 als een 2x2 autoweg aan te leggen. Het MER probeert nut en noodzaak hiervan uitsluitend in beeld te brengen via de functie in het Trans-Europese Netwerk(TEN) en via een afweging van de intensiteit/capaciteitsverhouding. Beide argumenten zijn naar de mening van de Commissie echter niet valide. Hier wreekt zich het feit dat over de aanleg van de N280-Oost al een bestuursovereenkomst met het Rijk is gesloten waardoor het lijkt of het MER de afweging van nut en noodzaak als een gepasseerd station beschouwt.

##### **3.1.1 Nut als TEN-schakel**

De stelling dat de N280-Oost een **ontbrekende** TEN-schakel is, is niet helder. Op p 25 van het deelrapport Verkeer en Economie staat dat er in de herkomst-/bestemmingrelaties meer relaties ontstaan met de Maastrichtseweg (N271) maar dat er tussen 1995 en 2020 niet of nauwelijks veranderingen plaatsvinden in de overige herkomst-/bestemmingsrelaties. Onduidelijk blijft of de TEN-schakel door het langeafstandsverkeer gebruikt gaat worden.

##### **3.1.2 Analyse intensiteit/capaciteitsverhouding**

De uiteenzettingen over de capaciteit van de N280 (N68), de verwachte intensiteit en de maximale belastingsgraad zijn nog niet overtuigend. In het deelrapport Verkeer en Economie (p 23) wordt de maximale capaciteit van de weg naar het oordeel van de Commissie op een te laag niveau vastgesteld. Dat deze capaciteit verder is teruggebracht (vanwege de steilrand, een hoog aandeel vrachtverkeer en de erftoegangen) met 15% lijkt de Commissie op zich niet onredelijk, maar let onverlet dat de basiscapaciteit hoger kan. Ook de maximale belastingsgraad is naar het oordeel van de Commissie op een te laag niveau vastgesteld.

Het MER levert geen sluitende argumentatie voor de noodzaak van de N280-Oost.

↓ De Commissie is er wel van overtuigd dat de toekomstige functie van de N280-Oost een weginrichting noodzakelijk maakt die meer waarborgen biedt voor een veilige afwikkeling van het verkeer dan nu het geval is. Zij adviseert echter bij de besluitvorming bovenstaande argumenten te plaatsen in een totaal kader betreffende meer valide veiligheids- en inrichtingsaspecten.

#### **3.2 Wegcategorisering**

De Commissie heeft zich op basis van de aangeboden informatie geen compleet beeld weten te vormen van de functies die aan de wegen in de regio zijn toegekend. Daarom is ook de relatie tot de functie van stroomweg onduidelijk.

De uiteenzetting over de stroomfunctie, de gebiedsontsluiting en de erfdoegangswegen is naar het oordeel van de Commissie niet voldoende geoperationaliseerd (en gevisualiseerd). Bij typeringen als 'directe afstandsverbindingen voor de auto' en 'snelheidsverbindingen voor het regionaal verbindend openbaar vervoer', afkomstig uit de plannen voor het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) heeft de Commissie in dit verband geen beschrijvingen aangetroffen inzake de functionele betekenis en de bijbehorende inrichtingseisen. Het valt de Commissie op dat N280-Oost (stroomweg) en de A73-Zuid (stroomweg) zullen worden aangesloten met een zogenaamd half klaverblad, met gelijkvloerse kruisingen voorzien van verkeersregelininstallaties aan de voet van de aansluitbogen. Deze aansluitvorm wordt in bestaande situaties weliswaar meermaals aangetroffen, maar realisatie van deze suboptimale aansluitvorm in nieuwbouwsituaties, is een bewuste keuze die afwijkt van in ontwerp-richtlijnen opgenomen kwaliteiten.

↓ De Commissie adviseert een overzicht op te nemen waarin uiteen wordt gezet wat de functies van de verschillende wegen zijn en aan te geven in hoeverre de suboptimale aansluitingsvorm op de A73 de gewenste waarborgen voor een veilige afwikkeling van het verkeer biedt.

### 3.3 Geluid

In het MER zijn alleen de ernstig gehinderden terug te vinden, de categorie (gewoon) gehinderden (en eventueel licht gehinderden) ontbreekt. Ook bij een geluidsbelasting onder de 50 dB(A) ondervindt een percentage van de omwonenden hinder. De Commissie verwacht daarom dat het aantal (normaal) gehinderden hoger is dan het MER aangeeft.

In het MER zijn geluidscontouren niet eenduidig afgebakend en kunnen tellingen van gehinderden onjuist zijn. Wat vervolgens belangrijk is, is dat in verschillende onderzoeken niet dezelfde geluidscontouren worden gepresenteerd. Tevens zijn de diverse onderzoeken niet op dezelfde gegevens gebaseerd.

↓ De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming na te gaan hoeveel gehinderden er zijn en evt. mitigerende maatregelen in beeld te brengen. Tevens moet aandacht besteed worden aan gecumuleerde effecten voor omwonenden.

### 3.4 Evaluatie en monitoring

Nu het Designer Outlet Center in Roermond geopend is, is het van groot belang inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de intensiteit en de verkeersveiligheid op de huidige weg. Deze inzichten kunnen gebruikt worden om eventueel te besluiten de nieuwe weg later of gefaseerd aan te leggen.

↓ De Commissie adviseert zo spoedig mogelijk te beginnen met monitoring van de ontwikkeling van de intensiteit en de verkeersveiligheid.

### 3.5 Archeologie en cultuurhistorie

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) geeft in zijn inspraakreactie<sup>9</sup> aan dat de archeologische waarden op correcte wijze in kaart zijn gebracht en meegewogen. De omgang met deze waarden bij de uitvoering van de werkzaamheden is volgens de ROB echter onvolledig en onduidelijk.

---

<sup>9</sup> Zie inspraakreactie nr. 7, bijlage 4.

| De Commissie adviseert contact op te nemen met de ROB voor verdere uitwerking van de omgang met de archeologische waarden voor en bij uitvoering van de werkzaamheden.

De Rijksdienst voor de Monumentenzorg<sup>10</sup> maakt opmerkingen ten aanzien van de effectbepaling voor buitenplaats Zuidewijck Spick. Volgens Deelrapport Alternatieven en Varianten doorkruisen alle noordelijke alternatieven landerijen van landgoed Zuidewijck Spick<sup>11</sup>. Indien die landerijen ook tot de feitelijke buitenplaats behoren, zijn ze vergunningplichtig vanuit de Monumentenwet. Dan is een hogere negatieve score bij aantasting gerechtvaardigd.

| De Commissie adviseert na te gaan wat de status is van de gebieden die worden doorsneden en indien nodig de scores op dit punt aan te passen.

---

<sup>10</sup> Zie inspraakreactie nr. 4, bijlage 4.

<sup>11</sup> Zie blz. 28.