



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontwikkelas Weert – Roermond

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 november 2011 / rapportnummer 2495-122



1. Oordeel over het MER

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg¹ willen de doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen op en rond de N280-west oplossen door het aanpassen of uitbreiden van de infrastructuur. Deze aanpassing of uitbreiding moet ook een stimulans vormen voor de regionaal-economische ontwikkeling. Om een onderbouwde keuze uit mogelijke oplossingen te kunnen maken zijn een plan-MER, een MKBA² en een overkoepelend afwegingsdocument opgesteld. Te maken keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')³ zich uit over de kwaliteit en de volledigheid van het MER, over de consistentie van de milieuinformatie in de MKBA en het MER en over de vertaling van de gegevens uit het MER naar het afwegingsdocument.

De gekozen aanpak, waarbij een MER en een MKBA worden opgesteld en samengebracht in een afwegingsdocument vormt in principe een goed vertrekpunt voor een transparante afweging en trechtering van mogelijke oplossingen. Het MER geeft een helder gestructureerd overzicht van een groot aantal verkeers- en milieueffecten van zes alternatieven voor de verbinding tussen Weert en Roermond. De Commissie beschouwt het resultaat als een eerste overzicht zonder duidelijke stellingname over te realiseren doelen, waarbij maatregelen die het doelbereik kunnen vergroten buiten beschouwing zijn gelaten. Deze aanpak heeft het elegantie van een eerste-ordeschets, die aangeeft wat alternatieven maximaal aan effecten met zich meebrengen en die lijkt te passen bij de te voeren discussie.

De Commissie constateert echter dat de te bereiken doelen niet eenduidig omschreven en geprioriteerd zijn en dat als er al sprake is van 'meetbare doelen', deze bij geen van de alternatieven worden gehaald. Op dit punt onderschrijft de Commissie niet de vertaling die is gemaakt van de bevindingen uit het MER naar de conclusies in het afwegingsdocument.

Omdat de maatregelen die kunnen worden ingezet om de gestelde doelen te halen niet zijn uitgewerkt, is daarnaast onduidelijk of een of meer van de alternatieven voldoende aangepast kunnen worden en, als dat het geval is, onder welke voorwaarden en met welke gevolgen dat zou kunnen.

De Commissie oordeelt dat het MER de gevolgen van de alternatieven voor het milieu in voldoende mate in kaart brengt. Ze onderschrijft echter niet de wijze waarop de te realiseren doelen zijn beoordeeld en zijn vertaald naar de conclusies in het afwegingsdocument.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en doet ze aanbevelingen voor het vervolgtraject, waarmee ze een bijdrage hoopt te leveren aan de kwaliteit van de besluitvorming.

¹ De Provincie Limburg treedt hierbij tevens op als bevoegd gezag.

² Inclusief een regionale economische onderbouwing (REES).

³ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl. Een overzicht van de ontvangen zienswijzen vindt u in bijlage 2.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor het vervolgproces

2.1 Doelen en doelbereik: de ene plus is de andere niet

Uit de waargenomen problemen en de gewenste ontwikkelingen op en rond de N280 zijn vijf (groepen) projectdoelen afgeleid. Het gaat om

- stimuleren van de regionale economie in het algemeen;
- stimuleren van specifieke projecten;
- oplossen van doorstromingsproblemen;
- oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen;
- bijdragen aan overkoepelende provinciale doelen zoals op het gebied van natuur, landschap en duurzaamheid.⁴

In de eerste plaats constateert de Commissie dat niet eenduidig is gedefinieerd wanneer de onderscheiden doelen gehaald zijn en welke doelen met prioriteit gerealiseerd moeten worden.⁵ Dit blijkt onder andere uit het volgende:

- De beschreven doelen kennen een zeer divers schaalniveau. Veelal betreft het lokale leefbaarheidkelpunten en (boven)lokale economische ontwikkelingen. In het MER worden de effecten van de alternatieven alleen op een regionaal schaalniveau gescoord en vergeleken. Hiermee ontstaat onvoldoende inzicht in de mate waarin de veelal lokale doelen worden gehaald c.q. milieu-, verkeers- en economische knelpunten opgelost. Door effecten alleen regionaal te toetsen wordt ten eerste geen recht gedaan aan de onderliggende knelpunten en wordt ten tweede een onnodig diffuus beeld gegeven van zowel de milieueffecten als van het doelbereik van de alternatieven.
- Wanneer verkeersdoelen zijn gehaald of verkeersknelpunten opgelost en wanneer ongewenste milieueffecten van alternatieven afdoende zijn ingeperkt is niet meetbaar gemaakt.⁶
- Het aanpassen of aanleggen van infrastructuur is volgend op de ontwikkelingen in het gebied en er is slechts beperkt sprake van sturing op die ontwikkelingen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat de 'mobiliteitsladder' enkel achteraf wordt doorlopen en dat de lijst van plannen alleen wordt opgesplitst in 'harde' en 'zachte' plannen, zonder aan elk ervan een prioriteit toe te kennen.⁷ Deze gekozen aanpak heeft het voordeel van 'waardenvrij' oordelen, maar maakt de hiërarchie in en de relatie tussen de ontwikkelingsdoelen niet duidelijk. Verder gaat deze aanpak voorbij aan het feit dat het gaat om heel ongelijksoortige ontwikkelingen op uiteenlopende afstand van de weg en met grote verschillen in afhankelijkheid van die weg.

⁴ Paragraaf 2.2 op pagina 28 van het MER

⁵ Dit blijkt ook uit tal van zienswijzen die deze onduidelijkheid aankaarten of die, bij gebrek aan duidelijkheid, zelf een hoofddoel aanwijzen (e.g. zienswijzen 305, 307, 309, 311, 518 en 539).

⁶ Zie hiervoor bijvoorbeeld ook zienswijzen 305 en 539.

⁷ Geen prioriteit is toegekend ondanks het feit dat de gewenste ontwikkelingen deels lokaal en deels regionaal van karakter zijn en in verschillende mate bijdragen aan de ontwikkeling van Midden-Limburg. Een voorbeeld van een gewenste regionale ontwikkeling is de groei van recreatie en kooptoerisme en een voorbeeld van een lokale ontwikkeling de bouw van woningen in een deelgemeente grenzend aan de N280.

- Bij het scoren van de verkeers- en milieudoelen zijn wel prioriteiten gesteld door het gebruik van weegfactoren. Zo weegt de regionale verkeersafwikkeling en de doorstroming op het rijkswegennet zwaarder in het eindoordeel over een alternatief dan de bereikbaarheid van de dorpskernen.⁸ In het afwegingsdocument wordt het knelpunt Ba-exem uit het geheel gelicht en afzonderlijk gescoord⁹ op grond van (leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Hierdoor krijgt dit knelpunt impliciet en buiten het MER om een veel groter gewicht dan de andere knelpunten.
- Aan de effecten op verschillende natuurwaarden zijn weegfactoren toegekend die onvoldoende het verschil in status van bijvoorbeeld Natura 2000-, EHS- en POG-gebieden reflecteren. Effecten op Natura 2000-gebieden vormen daarbij een veel hogere drempel voor de uitvoering van een alternatief dan andere natuureffecten. Het verschil tussen 'voldoen aan wat wenselijk is' en 'voldoen aan wettelijke randvoorwaarden' komt hiermee onvoldoende tot zijn recht. Alleen omdat de score voor Natura 2000 nagenoeg gelijk is aan de totaalscore voor de andere natuureffecten, ontstaat een bruikbare eindscore. Door niet alleen de omvang van het effect te scoren, maar ook de kans dat problemen kunnen worden opgelost, zou een belangrijke aanvullende dimensie worden meegewogen.¹⁰

In de tweede plaats constateert de Commissie dat als er al sprake is van 'meetbare doelen', deze niet worden gehaald. Zo blijkt dat

- geen van de alternatieven leidt tot een knelpuntvrije verbinding tussen Weert en Roermond (onderdeel van doel 3)¹¹;
- alle alternatieven ten opzichte van de huidige situatie een toename van het aantal verkeersknelpunten laten zien;
- alle alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling zelfde verkeersknelpunten of een verschuiving in knelpunten laten zien;¹²
- de bestaande leefbaarheidsknelpunten voor geluid door geen van de alternatieven worden opgelost (onderdeel van doel 4);
- het aantal (ernstig) geluidgehinderden bij de meeste alternatieven even groot is als bij de autonome ontwikkeling. Vergeleken met de huidige situatie neemt hun aantal in alle alternatieven echter sterk toe;¹³
- geen van de alternatieven leidt tot behoud en ontwikkeling van natuur (onderdeel van doel 5).¹⁴

Hieruit moet de conclusie worden getrokken dat drie van de vijf doelen niet worden gerealiseerd zonder (mogelijk kostbare) aanvullende maatregelen die zowel positieve als negatieve milieueffecten kunnen hebben. Dit blijkt slechts beperkt uit het MER omdat daarin hoofdzakelijk wordt vergeleken met de autonome ontwikkeling en niet met de huidige situatie, van

⁸ Tabel 5.17 op pagina 85 van het MER

⁹ Tabel 3.19 op pagina 32 van het afwegingsdocument

¹⁰ Dit kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van kleurcodes: groen staat daarbij bijvoorbeeld voor geen probleem, geel voor een matig, waarschijnlijk oplosbaar probleem, oranje voor een groot en moeilijk oplosbaar probleem en rood voor een zeer groot, waarschijnlijk onoplosbaar probleem.

¹¹ Zoals geformuleerd in paragraaf 2.2 op pagina 28 van het MER.

¹² Tabel 5.7 op pagina 68 en 69 van het MER, waar niet is omschreven wat de exacte betekenis is van kritisch (oranje) en problematisch (rood).

¹³ Vergelijk hiervoor tabellen 6.2 t/m 6.5 op pagina's 88 en 89 van het MER met tabellen 6.6 t/m 6.10 op pagina's 90 en 91 en met tabellen 6.12 t/m 6.16 op pagina's 92 t/m 94

¹⁴ Tabel 13.22 op pagina 199 van het MER

waaruit de doelstellingen zijn geformuleerd. In het afwegingsdocument¹⁵ wordt die vergelijking met autonome ontwikkeling doorgetrokken waardoor alternatieven uiteindelijk vanuit een ander perspectief worden beoordeeld dan oorspronkelijk beoogd.

De Commissie concludeert uit het voorgaande dat het MER vooral een globale indicatie geeft van de mogelijkheden en beperkingen van de onderzochte alternatieven en een relatieve score oplevert van de alternatieven ten opzichte van elkaar. Welke concrete doelen gehaald moeten worden blijft echter onduidelijk.

Specifiek voor het onderwerp 'verkeersafwikkeling en bereikbaarheid' werkt de Commissie haar kritiek uit. Ze verwacht dat inzicht geboden wordt in de mate waarin ieder alternatief de doorstromingsknelpunten oplost. Op grond van de berekening van de reistijden in de alternatieven lijken de congestieproblemen gering, terwijl er toch diverse wegvakken en kruispunten qua verkeersafwikkeling als kritisch dan wel problematisch zijn aangemerkt. Een meer diepgaande analyse dient ertoe bij te dragen dat oplossingen worden ontwikkeld en gerealiseerd die leiden tot een duurzame verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de regio.

De Commissie beveelt aan om het afwegingsdocument en de relatie van dit document met het MER te verduidelijken door

- de project- en milieudoelen eenduidiger te definiëren;
- (hiërarchische) relaties tussen doelen te benoemen;
- de alternatieven hiervoor aanvullend te scoren.

Specifiek voor het onderwerp 'verkeersafwikkeling en bereikbaarheid' adviseert de Commissie om bij de uitwerking van de voorkeursalternatieven meer diepgaande analyses uit te voeren naar de aard en omvang van de doorstromingsproblematiek op de gehele route, inclusief de diverse zijwegen.

2.2 (Effectiviteit van) maatregelen

In paragraaf 2.1 van dit advies is geconcludeerd dat verkeers- en leefbaarheidsdoelen alleen met aanvullende maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Het MER beperkt zich tot het opsommen van mogelijke maatregelen per onderzocht deelprobleem, maar spreekt zich niet uit over het oplossend vermogen, de eventuele kosten en de neveneffecten¹⁶. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk:

- welke ingrepen, ook vanuit de bepalingen uit de Wet geluidhinder, nodig zijn om de toegenomen geluidbelasting terug te dringen;
- of mogelijk negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden zijn te voorkomen;
- waar eventuele schade aan de EHS kan worden gecompenseerd.¹⁷

¹⁵ Overzichtstabel op pagina 5 en 6 van het afwegingsdocument.

¹⁶ Een voorbeeld van neveneffecten zijn landschappelijke schade en beperking van het uitzicht voor omwonenden wanneer een geluidscherm moet worden aangelegd.

¹⁷ Zie ook de zienswijzen 311 en 309

Het feit dat dit aspect niet is uitgewerkt, leidt ertoe dat in dit stadium niet is aan te geven of een alternatief realiseerbaar is en, indien dat het geval is, hoe ingrijpend en kostbaar de uitvoering uiteindelijk wordt in vergelijking met andere alternatieven.

Naar het oordeel van de Commissie houdt vasthouden aan de gekozen benadering het risico in dat wanneer in de volgende fase blijkt dat delen van een gekozen alternatief, bijvoorbeeld om budgettaire redenen,^{18,19} (bijna) niet gerealiseerd kunnen worden, er alsnog andere alternatieven of delen ervan opnieuw in beeld komen. Nu blijft niet alleen onduidelijk wat 'afdoende beperken van negatieve effecten' concreet betekent (zie paragraaf 2.1 van dit advies), maar ook de discussie of afdoende beperken mogelijk is, wordt vooruitgeschoven. De Commissie acht het risico aanwezig dat de verdere besluitvorming hierdoor zwaar wordt belast, wat tot onnodige vertraging en suboptimale uitkomsten kan leiden.

Specifiek voor het onderwerp 'geluidhinder' werkt de Commissie haar kritiek uit. Tijdens de toetsing heeft de Commissie aan het bevoegd gezag gevraagd om op kaart aan te geven waar omvangrijke wijzigingen in de geluidhinder zullen optreden.²⁰ De ontvangen kaarten geven een indicatie van de locaties waar de geluidbelasting hoger dan 58 dB is of bij ieder van de alternatieven te verwachten is. De Commissie stelt vast dat de hinder ten opzichte van de huidige situatie niet alleen in omvang toeneemt, maar dat ook de ruimtelijke verdeling van de hinder tussen de alternatieven verschilt. Waar, mede uit oogpunt van de Wet geluidhinder, een inspanning geleverd moet worden om de hinder te beperken en hoe omvangrijk die inspanning is, wordt niet duidelijk.

De Commissie beveelt aan om voor de voorkeursalternatieven concreet aan te geven met welke maatregelen prioritaire verkeers- en milieudoelen gehaald kunnen worden. Dit biedt de mogelijkheid om de kosten hiervan zichtbaar te maken. Specifiek voor geluid betekent het dat per alternatief, bij voorkeur aan de hand van kaarten met verschilcontouren, moet worden aangegeven waar mogelijk maatregelen nodig zijn en of daarmee gestelde doelen kunnen worden gehaald.

Zowel een analyse van de effectiviteit van maatregelen, zoals behandeld in de bovenstaande paragraaf, als een meer eenduidig omschrijving en prioriteitsstelling van doelen, zoals behandeld in paragraaf 2.1, zijn nodig om van het MER een document te maken dat voldoende informatie bevat voor het onderbouwd kiezen van een of meer voorkeursoplossingen.

¹⁸ In de MKBA zijn de kosten van compenserende en mitigerende maatregelen niet begroot en wordt slechts vastgesteld dat werkelijke kosten zijn onderschat.

¹⁹ cfr. zienswijze 304 waarin wordt gesteld dat de kosten worden onderschat omdat maatregelen die zorgen dat het plan past binnen de eisen van wet- en regelgeving of die tegemoet komen aan de realisering van andere belangen in het gebied, niet zijn ingeschat.

²⁰ De Commissie beveelt het bevoegd gezag aan om deze toelichting openbaar te maken. Omdat ze niet ter visie heeft gelegen, heeft de Commissie hierover geen zienswijzen in haar advies mee kunnen nemen.

2.3 Verkeer: veiligheid, barrièrewerking en robuustheid van alternatieven

Een van de hoofddoelen is het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid zijn verschillende methodieken gebruikt die leiden tot een licht positieve beoordeling van de alternatieven 2, 3, 4, 6 en 7 en een licht negatieve voor alternatief 5. Op grond van het expert judgement zouden de alternatieven 3 tot en met 7 veel positiever moeten scoren dan in de beoordelingstabel (tabel 5.15) is opgenomen. Vastgesteld kan worden dat de doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid niet wordt bereikt. Het totaal overziend is niet voldoende duidelijk gemaakt in welke mate de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven wordt verbeterd.

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen de doelen voor de verkeersveiligheid te concretiseren en op basis van duurzaam veilige inrichtingen van die alternatieven toetsbaar te maken.

In het MER is te beperkt aandacht voor de barrièrewerking (oversteekbaarheid) van de N280, vanuit de overweging dat dit op niveau van een plan-MER niet te beoordelen is. In het MER is geen beeld gegeven van de (huidige omvang van de) relaties tussen de gebieden ten noorden en zuiden van de N280 en van de mate waarin oversteekbaarheid in de alternatieven relevant is. Voor fiets- en landbouwverkeer, maar ook omwonenden van de weg, is dit echter een belangrijk aspect.²¹ Ook hier zijn concrete doelen nodig om richting te geven aan de uitwerking van de alternatieven.

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen eerst concrete doelen en eisen voor de oversteekbaarheid te formuleren om vervolgens te bezien hoe die in de voorkeursalternatieven optimaal gerealiseerd kunnen worden.

In het MER ontbreekt een doorkijk naar 2025/2030 waarmee effecten op langere termijn zichtbaar zijn gemaakt. Aan de hand van een dergelijke doorkijk kan onderscheid worden gemaakt tussen de alternatieven op het punt van houdbaarheid (robuustheid).

De Commissie adviseert om bij de uitwerking van voorkeursoplossingen de robuustheid van de oplossingen te onderzoeken aan de hand van prognoses voor 2025/2030.

²¹ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen 517, 305, 312, 529 en 531.

2.4 Milieueffecten

2.4.1 Natuur

Voor de onderbouwing van de effectbeschrijving op Natura 2000-gebieden wordt in het MER verwezen naar een Voortoets/globale Passende Beoordeling. Formeel gezien behoort de Passende beoordeling onderdeel uit te maken van het MER. De Commissie heeft de Voortoets opgevraagd en beschouwt deze na lezing als Passende Beoordeling op het abstractieniveau van dit Plan-MER. De informatie is voldoende. Alleen stelt de Commissie vast dat de extra depositie van stikstof die een alternatief mogelijk veroorzaakt, in het MER is bepaald door te vergelijken met de autonome ontwikkeling en in de Voortoets door te vergelijken met de huidige situatie. Deze laatste vergelijking is formeel gezien de juiste. Verschillen tussen de alternatieven zijn veelal beperkt, op de alternatieven 6 en 7 na.

De Commissie beveelt aan om de voortoets beschikbaar te maken omdat deze niet ter inzage heeft gelegen, en om bij de besluitvorming aan te geven welke mogelijkheden er binnen de regiovisie 'het oog van Midden-Limburg' zijn om gevolgen van de N-depositie terug te dringen.

De Commissie beveelt aan om bij de uitwerking van de voorkeursoplossingen alsnog een meer gedetailleerde Passende Beoordeling te maken.

2.4.2 Selecteren en scoren van criteria

Ieder milieuaspect zoals geluidhinder of externe veiligheid wordt op basis van een variatie aan criteria beoordeeld. Per aspect worden de scores van de onderscheiden criteria gewogen opgeteld. In het eindoordeel wordt aan de verschillende aspecten een gelijke waarde toegekend. De meeste criteria zijn navolgbaar omschreven en getoetst. Een aantal criteria is naar het oordeel van de Commissie onterecht gebruikt of komt onvoldoende uit de verf. Het gaat bijvoorbeeld om:

- de inschatting van gezondheidseffecten (GES-score), die is gebaseerd op de omvang van blootgestelde oppervlakken en niet op aantallen blootgestelde personen;²²
- het criterium trillingen, waarvoor de alternatieven verschillend zijn gescoord ondanks het feit dat in het MER alleen de spoorweg wordt aangewezen als bron van trillingen;²³
- de relatie tussen de wegalternatieven en de aanwezige risicovolle inrichtingen, waarvoor onduidelijk is waarom en hoe dit de externe veiligheid beïnvloedt;²⁴
- het grote aantal duurzaamheidscriteria: het gaat om een uitgesproken heterogeen geheel, met een verschillende mate van concreetheid en overlap met elders gescoorde doelen en effecten. Voorbeelden van dit laatste zijn invloeden op bereikbaarheid en reistijd. De uitwerking van duurzaamheid in het MER doet geen recht aan de geformuleerde

²² Paragraaf 9.1.2 op pagina 118 e.v. van het MER.

²³ Paragraaf 6.1.2 op pagina 90 van het MER.

²⁴ Paragraaf 8.3 op pagina 115 van het MER.

(provinciale) duurzaamheidsambities en kan in deze vorm geen bijdrage leveren aan de verdere besluitvorming.

Deze onvolkomenheden hebben mogelijk beperkt invloed op de geaggregeerde score per milieuaspect of op het algehele beeld per alternatief maar verstoren wel de discussie over de voor- en nadelen van de alternatieven.

Het optellen van de scores en de doorvertaling ervan naar de MKBA en het afwegingsdocument is meestal navolgbaar. Niet navolgbaar zijn bijvoorbeeld:

- de wijze waarop de scores uit het MER voor 'geluid en trillingen' en voor 'sociale aspecten' (tabel 15.1) in tabellen 3.14 en 3.18 van het afwegingsdocument worden teruggebracht tot de scores voor één enkel deelaspect, respectievelijk 'aantal gehinderden' en 'barrièrewerking';
- de totaalscores voor bijvoorbeeld alternatieven 3 en 6 in tabel 5.17 en voor alternatief 3 in tabel 10.2 die niet correct berekend lijken te zijn.

De Commissie beveelt aan om in de volgende fase

- de lijst met toetsingscriteria kritisch te beoordelen en in te perken tot die criteria waaraan met zekerheid en/of bij voorkeur moet worden voldaan en aan de hand van kleurcodes (groen, oranje, rood) aan te geven hoe groot de kans is dat problemen kunnen worden opgelost;
- de criteria waar nodig opnieuw en concreter te definiëren en te scoren;
- duurzaamheidsdoelen concreet uit te werken en te toetsen op doelbereik.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg)

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Limburg

Besluit: besluit over aanvulling van het provinciale omgevingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling en mogelijke kaderstelling voor categorie C01.2
plan-m.e.r.

Activiteit: aanpassen of uitbreiden van infrastructuur

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Dagblad de Limburger van: 7 januari 2011
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 13 december 2010 t/m 28 januari 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 7 december 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 maart 2011

inhoudseisen vastgesteld: 29 maart 2011

kennisgeving MER in Dagblad de Limburger van: 29 augustus 2011

ter inzage legging MER: 29 augustus 2011 t/m 10 oktober 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 29 augustus 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 8 november 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. J.A. Huizer

dhr. drs. S.R.J. Jansen

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. mr. M.A.P.C. van Loon (voorzitter)

dhr. ing. B. Peters

dhr. drs. G. de Zoeten

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in

het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Akoestisch onderzoek ten behoeve van planMER Ontwikkelas Weert–Roermond. 25 mei 2011
- Luchtonderzoek ten behoeve van planMER Ontwikkelas Weert–Roermond. 25 mei 2011
- Voortoets / Globale Passende Beoordeling Nb–wet. N280 West. 12 juli 2011
- Milieueffectrapport (PlanMER), Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Kostenramingen, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- REES en MKBA, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Afwegingsdocument, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 16 augustus 2011
- Rapport Verkeer, Ontwikkelas Weert–Roermond, studie N280 West. 17 augustus 2011
- Aanvullende gegevens geluid PlanMER N280. Grontmij–notitie dd. 3 oktober 2011

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 7 november 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen

- 101 Gemeente Roerdalen, SINT ODILIËNBERG
- 102 Gemeente Nederweert, NEDERWEERT
- 103 Gemeente Echt-Susteren, ECHT
- 104 Gemeente Maasgouw, MAASBRACHT
- 105 Gemeente Leudal, HEYTHUYSEN
- 106 Gemeente Roermond, ROERMOND
- 107 Gemeente Weert, WEERT
- 201 Tankstation Carwash Peeters, KELPEN-OLER
- 202 ARAG rechtsbijstand , namens Gubbels-Bollen Beheer BV/ mw. P.M.G.L. Gubbels en Café Restaurant De Molshoof BV, KELPEN-OLER
- 301 Stichting Limburgse kastelen, ROERMOND
- 302 Stichting tot behoud leefmilieu Buggenum, Haelen, Horn, Nunhem en naaste omgeving, BUG-GENUM
- 303 Staatsbosbeheer, TILBURG
- 304 Ondernemend Limburg, KvK, EVO en TLN, ROERMOND
- 305 Stichting Milieufederatie Limburg, ROERMOND
- 306 Fietsersbond afdeling Midden-Limburg, MAASBRACHT
- 308 Buurtcomité Moesdijk Weert, WEERT
- 309 Natuurmonumenten, 's GRAVELAND
- 310 Fietsersbond afdeling Midden-Limburg en prov. vertegenwoordiger, ROERMOND
- 312 Dorpsraad Baexem, BAEXEM
- 313 Dorpsraad Kelpen Oler C. Weekers 6037 RL KELPEN-OLER
- 401 SP (afdeling Leudal), HORN
- 402 SP (afdeling Weert), WEERT
- 403 SP (afdeling Roermond), ROERMOND
- 501 D. Dormans, WEERT
- 502 Mts. G.L.G. en J.L. Bongers, HERKENBOSCH
- 503 F. Ickenroth, HORN
- 504 dhr. Van Enkevort, KELPEN
- 505 dhr. Van de Berg, KELPEN-OLER
- 506 F. Alofs, ROGDEL
- 507 J. Minses, KELPEN-OLER
- 508 F.G.P. van Wees en C.W.M. de Groot, KELPEN-OLER
- 509 G. van Heusden, HAELEN
- 510 fam. Coolen, KELPEN-OLER
- 511 fam. Giebels, HORN
- 512 M. Linders-Winkelmolen, BAEXEM
- 513 P.L.G.C.M. Parren, THORN
- 514 G.J. Geraets, KELPEN-OLER
- 515 R.M.L.M. Magnée, HORN
- 516 R. Verhagen, ROGDEL
- 517 M. Scholten, HEYTHUYSEN
- 518 J.H.J. van Melick, WEERT
- 519 P.H.R. Bruls, BAEXEM
- 520 K.E.M.A.M. Bouwens, BAEXEM
- 521 Th.W.H. Bremmers, HORN
- 522 T.P.A. Tijssen, HORN
- 523 L. Hermans, HORN
- 524 J.E.G.J. Hermens-Stals, WEERT
- 525 Ever Advies, namens dhr. en mw. Peeters-Willekens, KELPEN-OLER
- 526 Ever Advies, namens Maatschap Peeters-Willekens & Zn, KELPEN-OLER
- 527 C.H. Schreurs, HORN
- 528 C.J.A. Weekers, KELPEN-OLER
- 529 Aelmans Adviesgroep, nemanes Dhr. P.H.C.M. Hendriks, GRATHEN
- 530 J.M. Bonten, BAEXEM
- 531 Mts. M.A.J. en C.A.E.M. Bongers-Teeuwen, KELPEN-OLER
- 532 B. Bongers, WEERT
- 533 S.H.H.C. Winckels, HORN
- 534 J.A.G.M. Schreurs, HORN
- 535 I. Velter en D. Lenaerts, KELPEN-OLER

536 F.H.J. Lemmerlijn, GRATHEM
537 J. Lenaerts, KELPEN-OLER
538 H.J.M. Salemans, NEDERWEERT
539 H.H. van Mal, BAEXEM
540 P.J.A. Bausch en M.P. Princen, WEERT
541 M. Bonten-Van de Port, BAEXEM
542 M.D.H. Schrurs-Lemmen, KELPEN-OLER
543 fam. de Groot, KELPEN
544 P.J.L. Tacx, HORN
545 L.T.A. Parren, BAEXEM
546 fam. Hansen, HORN
547 R.A.J. Kruitwagen, WEERT
548 W.C.G. Moors, ITTERVOORT
549 P.D.J. Zuidgeest, WEERT
550 W.E.M.G. van Ophoven, HORN
551 H.H.M. Bonten, BAEXEM
552 Achmea rechtsbijstand, namens W. van Heugten, BAEXEM
553 Y. Verhagen, KELPEN
554 J. van Ool, KELPEN-OLER
555 Van de Hurck, WEERT

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Ontwikkelas Weert – Roermond

ISBN: 978-90-421-3376-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

