



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ontwikkelas Weert – Roermond

Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport

1 maart 2011 / rapportnummer 2495-55





# 1. Hoofdpunten van het MER

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg willen de doorstromings-, leefbaarheids- en veiligheidsproblemen oplossen op en rond het deel van de N280 dat ligt tussen Weert en Roermond, door het aanpassen of uitbreiden van de infrastructuur. Dit deel van de N280 wordt in dit advies de 'N280 West' genoemd. De aanpassing of uitbreiding moet ook een stimulans vormen voor regionaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Om te komen tot een onderbouwde keuze voor de N280 West wordt onder meer een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld. Gemaakte keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. De Provincie Limburg treedt hierbij tevens op als bevoegd gezag.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het plan-MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval de onderstaande informatie moet bevatten:

- een onderbouwing van nut en noodzaak van infrastructurele maatregelen, op basis van een actuele verkeerskundige analyse;
- de relatie tussen de probleemanalyse, de projectdoelstellingen en de oplossingsrichtingen;
- de aard en omvang van de effecten die de onderscheiden alternatieven veroorzaken op de natuur en op de woon- en leefomgeving.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document gelezen kunnen worden en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en van de relatie van het MER met de andere studies die zullen worden uitgevoerd<sup>2</sup>.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op het startdocument 'Ontwikkelas Weert-Roermond, studie N280 West', dat een heldere beschrijving bevat van, onder andere, de probleem- en doelstelling, de uitgangspunten die bij het opstellen van het MER gehanteerd zullen worden, de beoogde reikwijdte van het MER en de samenhang met studies die gelijktijdig met het onderzoek naar de milieueffecten zullen worden uitgevoerd.

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'.

<sup>2</sup> Het startdocument maakt melding van vijf effectenstudies waarvan de resultaten zullen worden samengebracht in een afwegingsdocument.

## 2. Achtergrond en beleidskader

### 2.1 Achtergrond, probleem- en doelstelling

Er zijn verschillende studies uitgevoerd om de verkeersproblematiek op en rond de N280 West inzichtelijk te maken, waarbij een breed scala aan mogelijke oplossingen is onderzocht. Neem in het MER het overzicht op van deze studies uitgaande van hoofdstuk 2 van het startdocument. Vul dit aan met het onderzoek naar mogelijkheden tot aanpassing van de kruispunten in Roermond. Beschrijf die conclusies en aanbevelingen uit deze studies die van belang zijn voor dit project en geef aan hoe hierover is besloten.

De problemen rond bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid concentreren zich vooral op het westelijke enkelbaans gedeelte van de N280.<sup>3</sup> Voor het meest oostelijke deel wordt gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming op de kruispunten in Roermond. Motiveer in het MER waarom in dit project oplossingen worden gezocht voor de gehele N280 West.

Beschrijf in het MER de regionale en lokale, stedelijke en rurale gebiedsdoelen voor ruimtelijke kwaliteit (natuur en landschap), bereikbaarheid en leefbaarheid die het project beïnvloeden. Beschrijf ook in welke mate deze doelen met elkaar interfereren (conflicteren of versterken) en geef aan op een kaart waar dit gebeurt. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en belangenafwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn.

De doelstellingen die in paragraaf 4.2 van het startdocument op hoofdlijnen zijn beschreven, zijn in hoofdstuk 6 van het document uitgewerkt. Geef aan in het MER hoe de verschillende doelen ten opzichte van elkaar worden gewogen<sup>4</sup> en maak ze zo veel mogelijk concreet door aan te geven wanneer doelstellingen zijn gehaald en wanneer niet.<sup>5</sup>

Zorg ervoor dat de doelen zo zijn beschreven dat ze een rol kunnen vervullen:

- de verantwoording van de keuze van de alternatieven;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

#### 2.1.1 Bereikbaarheid

Beschrijf in het MER de huidige en de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied. Geef daarbij aan welke uitgangspunten zijn verondersteld voor de autonome ontwikkelingen<sup>6</sup>. Als onzeker is of, dan wel in welke vorm bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen doorgaan — zoals de bevolkingsontwikkeling — adviseert de Commissie om een beeld te schetsen van de bandbreedte van de bereikbaarheidsproblemen qua ernst (best-case en worst-case), aard en locatie. Maak prognoses voor het jaar dat tien jaar ligt na het veronder-

---

<sup>3</sup> Dit blijkt zowel uit de studies als uit de toelichting tijdens het locatiebezoek dat de Commissie op 19 januari heeft afgelegd om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

<sup>4</sup> Ook in de zienswijzen met nrs. 314, 501 en 527 wordt gevraagd om aan te geven welke weging de doelstellingen meekrijgen.

<sup>5</sup> Zo is het beter om bijvoorbeeld voor geluidhinder en luchtkwaliteit en voor de I/C-verhouding en reistijden niet alleen gerealiseerde maar ook de nagestreefde verbeteringen te benoemen en om de alternatieven daarop te beoordelen.

<sup>6</sup> Geef ook inzicht in de rol van de ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument.

stelde gereedkomen van het initiatief. Een doorkijk naar latere jaren is gewenst om de toekomstvastheid van de te kiezen oplossing aan te tonen. Geef de ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument een plaats in deze doorkijk.

Beschrijf in het MER de omvang en de locaties van de bereikbaarheidsknelpunten zo gedetailleerd en kwantitatief mogelijk. Presenteer deze knelpunten, voor zover mogelijk, op een overzichtskaart. Geef op basis van een grondige analyse van de verkeerstromen<sup>7</sup> aan in hoeverre problemen worden veroorzaakt door:

- doorgaand (inter)nationaal (vracht)verkeer;
- (boven)regionaal verkeer;
- lokaal bestemmingsverkeer;
- personenverkeer, respectievelijk goederenvervoer.

Daarnaast is het mogelijk dat op bepaalde wegvakken sprake is van sluipverkeer.

Geef aan in het MER wanneer sprake is van een robuuste en toekomstvaste oplossing voor de bereikbaarheid. Verwerk daarin eventuele provinciale en lokale bereikbaarheidsdoelen. Geef ook aan welke ruimte de gestelde bereikbaarheidsdoelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor andere gebiedsdoelen. Met andere woorden: in welke mate kan genoeg genomen worden met minder dan 100% realisatie van de bereikbaarheidsdoelen.

### 2.1.2 Leefbaarheid

Geef in het MER inzicht in de actuele leefbaarheidsknelpunten (lucht, geluid, verkeersveiligheid, barrièrewerking). Beschrijf de ambities om deze knelpunten op te lossen. Doe dit tegen de achtergrond van de autonome ontwikkeling en de ruimtelijke ambities uit hoofdstuk 3.5 van het startdocument.

Geef ook aan in welke mate de gebiedsdoelen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, vanuit oogpunt van volksgezondheid, verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden. De Commissie wijst in dit verband op de doelstellingen voor volksgezondheid<sup>8,9</sup>, zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002–2006)<sup>10</sup> en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008–2012).

---

<sup>7</sup> De behoefte aan inzicht in de herkomst en bestemming van het verkeer wordt ook in een aantal zienswijzen direct of indirect aan de orde gesteld (bijvoorbeeld de nrs. 539, 547, 549, 561, 563 en 576).

<sup>8</sup> Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

<sup>9</sup> Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

<sup>10</sup> Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

## 2.2 Beleidskader

Het startdocument bevat een lange lijst beleidsstukken en rapporten die verband houden met dit project. Geef in het MER een samenhangend overzicht van het 'beeldbepalende' beleidskader, dat wil zeggen, van de gebiedsdoelen en randvoorwaarden die bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van de regio in zijn relatie tot de N280 West. Neem een verwijzing op naar de documenten die voor de beschrijving van dit kader zijn geselecteerd.

Duurzaamheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het project. Geef daarom aan op welke wijze de provinciale duurzaamheidsambities richting geven aan de gebiedsontwikkeling, de verbetering van de infrastructuur en de koppeling tussen beide.

## 2.3 Besluitvorming en relatie tussen deelonderzoeken

De eventuele aanpassing van het provinciale omgevingsplan, waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, is slechts één stap in het proces dat moet leiden tot de realisatie van een aangepaste of een nieuwe weg. Daarna zijn nog andere besluiten nodig om het voornemen te kunnen realiseren. Geef aan in het MER welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

Het afwegingsdocument<sup>2</sup> speelt een centrale rol in het besluit over een eventuele aanpassing van het provinciale omgevingsplan. Het moet een integrale samenvatting bevatten van de resultaten van alle deelstudies en de integrale onderbouwing van de eindafweging. De Commissie onderschrijft de gekozen aanpak om de deelstudies, waaronder het plan-MER, en het afwegingsdocument samen vast te stellen en ter inzage te leggen.

Een toets op duurzaamheid, een overkoepelend doel voor dit project, is een integrale toets die naast natuur en milieu ook het economische en sociaal-culturele domein omvat. Het afwegingsdocument leent zich bij uitstek voor een duurzaamheidstoets van de zeven oplossingsrichtingen. De leefbaarheids- en bereikbaarheidsthema's komen daar samen met de (sociaal)economische en financiële thema's. De Commissie adviseert de duurzaamheidstoets integraal<sup>11</sup> uit te voeren en op te nemen in het afwegingsdocument.

# 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

## 3.1 Algemeen

Beschrijf in het MER duidelijk hoe de selectie van te onderzoeken alternatieven tot stand is gekomen en welke rol de visie op het milieu en op de ontwikkeling van de regio daarin heb-

---

<sup>11</sup> De voorgestelde beoordeling op duurzaamheid (bijlage 6) doet te weinig recht aan het integrale karakter en richt zich vooral op energie en klimaat en enkele (sociaal)economische effecten. De eerstgenoemde zijn zeer relevant, maar niet in deze fase van de besluitvorming (principekeuze oplossingsrichting).

ben gespeeld.<sup>12</sup> Om te komen tot passende oplossingen wordt gewoonlijk gewerkt met de zogenaamde ‘Ladder van Verdaas’.<sup>13</sup> Ook in het provinciaal verkeer- en vervoerplan wordt uitgegaan van eerste benutten, dan beïnvloeden en dan pas bouwen. Geef aan welke stappen al zijn uitgevoerd en welke mogelijkheden en ruimte er nog is voor alternatieven en maatregelen volgens deze systematiek. Beschrijf vervolgens wat de huidige en toekomstige functie van de N280 is en welke wegkarakteristieken daar bij passen.

Besteed ook aandacht aan mogelijkheden om na realisatie van een alternatief de resterende problemen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit verder te verminderen. Geef ook aan op welke wijze dit gedaan kan worden (voor geluid zijn dit bron- of overdrachtsmaatregelen of voorzieningen aan woningen).

## 3.2 Referentie

Beschrijf in het MER de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de ‘autonome ontwikkeling’ verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Onzekere ontwikkelingen of ontwikkelingen die afhankelijk zijn van de te kiezen oplossingsrichtingen dienen als onderdeel van de alternatieven te worden beschouwd. Een andere mogelijkheid, zoals aangegeven in paragraaf 2.1.1 van dit advies, is deze potentiële ontwikkelingen te gebruiken voor het toetsen van de toekomstvastheid van de alternatieven. Deze toets geeft dan aan in hoeverre de beschreven oplossingsrichtingen het verkeer van en naar alle nieuwe ontwikkelingen kunnen faciliteren.

Omdat het project tot doel heeft bestaande knelpunten te verbeteren moeten alternatieven zowel met de huidige situatie worden vergeleken<sup>14</sup> als met de situatie die het gevolg is van de autonome ontwikkeling. Kies voor de toekomstige situatie een referentiejaar dat vanuit de planning van het project kan worden verantwoord (zie ook de paragrafen 4.2.1 en 4.4)

# 4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

## 4.1 Algemeen

Onderbouw in het MER de keuze van de rekenmethoden en -modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Geef verder inzicht in het belang van de onzekerheden voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven. Stem

---

<sup>12</sup> Een significant deel van de zienswijzen handelt ondermeer over onduidelijkheid rond de selectie van alternatieven en over de wijze waarop hiermee in het vervoltraject zal worden omgegaan.

<sup>13</sup> Ook zienswijzen 302 en 306 (en gelijkloidend) dringen aan op het volgen van deze systematiek. Andere wijzen op de beperkte aandacht voor bijvoorbeeld openbaar vervoer (106, 202 en 205).

<sup>14</sup> Let op: voor effecten op Natura-2000 gebieden moet worden vergeleken met de situatie in 2004.

het detailniveau van de analyses hierop af. Blijkt een alternatief niet te kunnen voldoen aan een of meer (wettelijke) randvoorwaarden, werk dat alternatief dan minder gedetailleerd uit.

## 4.2 Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling

### 4.2.1 Verkeersmodel

Geef in het MER een beknopte toelichting op het verkeersmodel en op de aannames die hierin worden gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en welke prognosejaren worden gehanteerd. Het jaar 2020 of 2025 kan bijvoorbeeld gebruikt worden om de te verwachten effecten in kaart te brengen en het jaar 2030 om te bezien hoe toekomstvast de mogelijke alternatieven zijn en welke rest-capaciteiten er zijn om de beschreven ambities te kunnen realiseren;
- de actualiteit van het verkeersmodel, bijvoorbeeld hoe rekening is gehouden met de demografische ontwikkelingen in de regio en keuzes voor de invoering van het prijsbeleid;
- welke uitgangspunten worden gehanteerd uit mobiliteitsbeleid en voor de economische ontwikkeling;
- welke verkeerssoorten (vervoerwijzen) in het model zijn opgenomen;
- met welke weg- en verkeerskenmerken de N280 is opgenomen. Denk daarbij aan rijnsnelheden, wegprofiel en -breedte, geslotenheid voor bepaalde vervoerwijzen, en dergelijke.

Omdat verschillende knelpunten voortkomen uit een slechte doorstroming adviseert de Commissie om ook een dynamisch model toe te passen met een identieke invoer als het statische verkeersmodel. Zo kunnen oorzaken van het gebrek aan afwikkeling beter geanalyseerd worden en kunnen oplossingen effectiever worden bepaald.

### 4.2.2 Analyse

Beschrijf in het MER voor de huidige situatie en voor de verschillende alternatieven

- de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan, en de omvang van de congestie op de relevante deeltrajecten in (voertuig)verliesuren per doelgroep (woon-werkverkeer, goederenvervoer en overig verkeer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit (I/C-verhouding). Doe dit voor zowel de wegvakken als voor de kruispunten;
- het aandeel sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat gezien herkomst en bestemming thuishoort op het hoofdwegennet, maar gebruikmaakt van het onderliggende wegennet;
- welke omleidingsroutes en oplossingen beschikbaar zijn bij calamiteiten (robuustheid van het netwerk);
- de effecten op (de doorstroming voor) openbaar vervoer, fietsers<sup>15</sup> en landbouwverkeer<sup>16</sup>;
- (de beleving van) de verkeersveiligheid.

---

<sup>15</sup> Zie ook de zienswijzen met nummers 106 en 564.

<sup>16</sup> Zie ook de zienswijzen van 510 en 528.



## 4.3 Leefbaarheid

### 4.3.1 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de huidige en de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om in het MER de effecten op de concentraties van PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden.<sup>17</sup> De berekeningen moeten voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Daarbij kan de meest eenvoudige methode (SRM1) gebruikt worden als hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

Presenteer — daar waar relevant voor het onderscheid tussen de alternatieven — de resultaten van de berekeningen met verschilcontourenkaarten<sup>18</sup> en geef per klasse het aantal en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.<sup>19</sup>

## 4.4 Geluid

Beschrijf in het MER de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg). Voor te reconstrueren wegen zijn volgens de Wet geluidhinder de situatie vóór de reconstructie<sup>20</sup> en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar) bepalend. Geef aan waar nieuwe knelpunten te verwachten zijn en of bestaande knelpunten worden opgelost. De berekeningen dienen te voldoen aan het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Daarbij kan de meest eenvoudige methode (SRM1) gebruikt worden als hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

Geef — daar waar relevant voor het onderscheid tussen de alternatieven — de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van de alternatieven. Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 43 dB(L<sub>den</sub>)<sup>21</sup>. Presenteer de geluidcontouren op een contourenkaart. Geef per klasse het aantal en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten. Geef verschilcountouren aan, net als bij luchtkwaliteit.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>18</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>19</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

<sup>20</sup> Er is sprake van reconstructie als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is de laagste waarde van de heersende geluidbelasting of een eerder vastgestelde waarde.

<sup>21</sup> De voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder bedraagt 48 dB, door de geluidbelasting onder 48 dB in kaart te brengen wordt ook inzicht gegeven in de gezondheidseffecten die optreden onder de grenswaarden.

<sup>22</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 2 dB.

## 4.5 Externe veiligheid

Geef in het MER op hoofdlijnen aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

## 4.6 Natuur

### 4.6.1 Gebiedsbescherming

Beschrijf in het MER de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en de Ecologische hoofdstructuur (EHS)<sup>23</sup>. Er kan door uitstoot van NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> sprake zijn stikstofdepositie op zwakgebufferde habitats. Daarnaast kan sprake zijn van fysieke doorsnijding, versnippering en licht- en geluidverstoring<sup>24</sup>. Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking).

Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.

#### Ecologische hoofdstructuur

In het studiegebied zijn verscheidene EHS-gebieden en verbindingzones aan te treffen. Ook is een aantal natuurgebieden in ontwikkeling.<sup>25</sup> Bij een deel van de alternatieven is de mogelijke doorsnijding en verstoring van EHS-gebieden een belangrijk aandachtspunt.<sup>26</sup> Beschrijf voor de EHS-gebieden in en rond het plangebied de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor de EHS-gebieden die in het plangebied zijn gelegen, geldt volgens de Nota Ruimte een 'nee-tenzij' regime. Geef aan hoe het 'nee-tenzij' regime provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> Let op: naast Natura 2000- en EHS-gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998) en beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

<sup>24</sup> De Commissie doet de suggestie om de mogelijke verstoring van vogels in kaart te brengen met de methode beschreven in [de factsheet vogels en wegverkeer](#), beschikbaar op de website van de Commissie.

<sup>25</sup> In de reacties van Natuurmonumenten (302) en de Stichting Milieufederatie Limburg (306) worden de volgende gebieden genoemd: de verbindingzones aan de beekdalen Tungelroyse Beek en Haelense Beek, de verbindingen ten zuiden van Weert tussen Moeselpeel, Kootspeel en Roeventerpeel richting Sarsven en De Banen, de Provinciale Ontwikkelingszone Groen ten noorden van Ell, de verbinding Leudal, Exatenbosch, Beegderheide richting Lus van Linne naar Roerdal en Meinweg en vanuit de Beegderheide richting Maasdal, Eiland in de Maas richting de Doordt en het Geleenbeekdal.

<sup>26</sup> Ook een groot aantal zienswijzen wijst op vernietiging of verstoring van (EHS) natuur bij verschillende alternatieven.

<sup>27</sup> Per provincie is een toetsingskader en compensatieregeling EHS vastgesteld, die in principe passen binnen de nationale Nota Ruimte en de Spelregels EHS.

## Natura 2000-gebieden

Geef in het MER voor de Natura 2000-gebieden 'Sarsveld en de Banen' en 'Leudal'

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit<sup>28</sup> van habitattypen en leefgebieden voor soorten;
- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor de Natura 2000-gebieden zijn. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied<sup>29</sup> en die onderdeel moet uitmaken van het MER<sup>30</sup>.

Onderzoek, indien van toepassing, in de Passende Beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast<sup>31</sup>. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen<sup>32</sup>.

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende depositie op de Natura 2000-gebieden. Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH<sub>3</sub> en NO<sub>x</sub>) in het gebied<sup>33</sup>;
- de voor stikstof gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde<sup>34</sup>;
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden;
- of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden kan optreden.

Gemotoriseerd verkeer kan naast luchtvervuiling ook geluidhinder en licht- en visuele verstoring veroorzaken. De Commissie beveelt daartoe het hanteren van effectafstanden aan.<sup>24</sup>

Door een effectafstand te gebruiken wordt rekening gehouden met een combinatie van facto-

---

<sup>28</sup> Een kenschets, definitie en kwaliteitseisen van habitattypen en de ecologische vereisten van soorten zijn te vinden in de profielendocumenten van EL&I.

<sup>29</sup> Art. 19f, lid 1, Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en art. 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 voor plannen.

<sup>30</sup> Art. 19j, lid 4, Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>31</sup> Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is als er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

<sup>32</sup> Art. 19g en 19h, Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>33</sup> Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en - indien beschikbaar - bij de provincie Limburg.

<sup>34</sup> De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.

ren die effect hebben op vogels en andere dieren. De vuistregel maakt daarom gebruik van effectafstanden en niet van dB(A)-contouren. Bij een Passende Beoordeling op planniveau voldoet een check op de instandhoudingsdoelen.

#### 4.6.2 Soortenbescherming<sup>35</sup>

Ga in het MER na of in de gebieden die door één of meer van de alternatieve routes worden doorsneden, ruimtelijke concentraties van soorten die door de Flora- en faunawet beschermd worden, te verwachten zijn en welk beschermingsregime ervoor geldt. Geef aan of die ontwikkelingen risico's inhouden voor het behoud van deze natuurwaarden en hoe deze risico's kunnen worden beperkt of voorkomen. Hanteer ook hier de effectafstandenmethodiek.<sup>24</sup>

#### 4.7 Landschap en cultuurhistorie

De beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de cultuurhistorie en op (de beleving van) het landschap. Geef in het MER:

- een beschrijving van aanwezige landschapselementen en hun samenhang;
- een visualisatie op kaart, als basis voor de effectbeschrijving van de alternatieven;
- een beschrijving van eventuele beperkingen of kansen die het landschap oplevert voor de realisatie van het voornemen.

Geef aan hoe landschappelijke inpassing zal worden geoptimaliseerd en hoe wordt omgegaan met de archeologische waarden in het gebied.

### 5. Overige aspecten

#### 5.1 Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de huidige en de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast afzonderlijk voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde projectdoelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

---

<sup>35</sup> Op de website [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) is bij het onderwerp 'Biodiversiteit / Planten en dieren beschermen' uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

## 5.2 Leemten in milieuinformatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Identificeer bijvoorbeeld de onzekerheden in de uitkomsten van modellen die het gevolg zijn van dit tekort. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Houd verder bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden en dus in het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven.

Ga ook in de samenvatting van het MER in op hoe met de onzekerheden in effectvoorspellingen rekening is gehouden.

## 5.3 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** GOML (Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg)

**Bevoegd gezag:** Provinciale staten van de provincie Limburg

**Besluit:** besluit over aanvulling op het provinciale omgevingsplan

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

**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

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroep bij dit project is als volgt samengesteld:

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 advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startdocument ontwikkelas Weert-Roermond. Studie n280 West. Provincie Limburg, Maastricht, december 2010
- Samenvatting startdocument ontwikkelas Weert-Roermond. Studie n280 West. Provincie Limburg, Maastricht, december 2010
- Verkeersstudie Midden-Limburg. Variantenstudie. DHV, eindrapportage incl. bijlagen, Maastricht, november 2009

- Verkenning verkeersproblematiek N280 tussen Weert en Roermond. BVA, hoofd rapportage plb-163, Zwolle, 2 januari 2007

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 7 februari 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. De nummers corresponderen met de nummers uit de lijst die Commissie van de Provincie Limburg heeft ontvangen.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

101 Gemeente Roerdalen, St Odilienberg

102 Gemeente Roermond, Roermond

103 Gemeente Nederweert, Nederweert

104 Gemeente Weert, Weert

104a Gemeente Weert, Weert

105 Gemeente Maasgouw, Maasbracht

106 Gemeente Leudal, Heythuysen

201 Nieuwesteeg & Berghs B&L, Baexem

202 Hendriks Platteland Makelaardij, Haelen

203 Advocatenkantoor Exaten - Mr. P. Bruls, Baexem

204a Rutten & Welling Advocaten Namens WAM Bruekers, Heerlen

204b Rutten & Welling Advocaten Namens Kennis ijzerhandel BV, Heerlen

204c Rutten & Welling Advocaten Namens Bruekers Holding BV , Heerlen

205 Thissen JFGM Namens MEDADVIS, Haelen

206 ARAG Dhr R Bormans, Roermond

301 GPM Hendriks, namens Bomenstichting, Weert

302 CAM Rijnen namens Natuurmonumenten, 's-Graveland

303 PPM Daal namens Stichting tot behoud leefmilieu, Buggenum

304 Achmea Rechtsbijstand W van Heugten, Baexem

305 VDB Advocaten namens Jac. Cox Weert BV, Rosmalen

306 -308 t/m 312 Stichting Milieufederatie Limburg mede namens anderen namens

J.H. Heijnen. Roermond

307 VDB Advocaten namens Brans lapis BV, Roermond

313 Senden HJC namens LLTB, Roermond

314 J.P.G. Coenen namens LWV, Roermond

315 ARAG Dhr R Bormans namens Cafe Restaurant de Molshoof BV Gubbels en Gubbels JA & PM-GL, Roermond



401 SP/ HJH Beuvens, Weert

402 SP Leudal/B. Grabert, Horn

501 A.H.L.G. van Laarhoven, Baexem

502 L.G.H.A. & C.J.E. Smets & Goldsmits, Baexem

503 M.J.J. Camp, Baexem

504 J.H.J. van Melick, Weert

505 J.G.M. van de Ven, Baexem

506 H.H.M. Bonten, Baexem

507 G.L. Geraets, Kelpen-Oler

508 H.J.I. Venner, Baexem

509 G.D.M. Venner, Baexem

510 G.L.G. Bongers, Herkenbosch

511 T.H. Pelen, Baexem

512 H.W.G. Hendriks, Haelen

513 J. Minses, Kelpen-Oler

514 H. Neijssen, Thorn

515 J.E.M.H. Luijs, Baexem

516 R.J.H. Baeten, Haelen

517 M. Munnecom, Neeritter

518 E. Princen, Weert

519 Buurtvereniging Boete Aaf, Baexem

520 Dr. Ir. H.H. van Mal, Baexem

521 J & B. Boot & Zimmerman, Baexem

522 Verplaatst naar Bedrijven Nr 203 (Bruls)

523 KEMAM Bouwens, Baexem

524 E & I Timmer & Weteras, Baexem

525 DF & IA. Dormans & vd Dussen, Weert

526 L. Hasselmann, Baexem

- 527 Rob de Nas, Baexem
- 528 H.M.J.A. Timmermans, Roermond
- 529 R.J. Claessen, Baexem
- 530 Bas & Linda Nieuwesteeg & Berghs, Baexem
- 531 J.G.J. Bouten, Haelen
- 532 KHJV & SE Laarhoven & Elbertsen, Baexem
- 533 J. Mulder, Baexem
- 534 G.L. Zimmerman, Baexem
- 535 J. Vermey, Baexem
- 536 R. Kruitwagen, Weert
- 537 J. van der Mullen, Baexem
- 538 J. van der Mullen, Baexem
- 539 Rob & Lena Heijman & Jessen, Buggenum
- 540 W. Boonen – Derks, Baexem
- 541 H. Geraats, Baexem
- 542 CGJM. Van den Berg, Baexem
- 543 M. Geraats-Swelsen, Baexem
- 544 B. vd Zande, Baexem
- 545 L.M.M. Nevels, Heel
- 546 C. van Buren, Baexem
- 547 T.G.H. Kessels, Baexem
- 548 Dr. Ir. H.H. van Mal/Stichting dorpsraad Baexem 1, Baexem
- 548a Ing. C. en Dr. ir. H.H. van Mal/Stichting dorpsraad, Baexem
- 549 Ing. C. en Dr. ir. H.H. Weekers & van Mal/St.dorpsraad Kelpen Oler, Baexem
- 550 J.G. Oonk, Baexem
- 551 L.H.M. van den Beucken, Baexem
- 552 P.J.M. Knops, Haelen
- 553 H & T Dorpsraad Buggenum Dhr. Sleutels & Dhr. Metsemakers, Buggenum

554 Buurtcomité Moesdijk Weert, Weert

555 M.M.J. Geelen – Brouns, Baexem

556 M. Schroijen – Moonen, Baexem

557 R.E.F. Rees, Baexem

558 J.L.M. Peeters, Baexem

559 P. Venner, Baexem

560 ing MAJ Bongers, Kelpen - Oler

561 G. van Heusden, Haelen

562 J.J.C.M. & J.J.M. Driessens & Driessens Vissers, Baexem

563 L.T.A. Parren, Baexem

564 J. van Roij, Baexem

564a J. van Roij, Baesem

565 T. Stichting Dorpsraad Grathem Dhr. Rittersbeek, Grathem

566 J.W.M. & A. van Grimbergen - van Helden, Baexem

567 W.F. van Cranenbroek, Baexem

568 P.A.M. Coolen, Baexem

569 H. Bongers, Baexem

570 J. Wulms, Baexem

571 W.M.L.A. Vestjens, Baexem

572 PDJ. Zuijdgeest, Weert

573 I & N Geenen (kasteel Baexem), Baexem

573a I & N Geenen, Baexem

574 M. Zuijdgeest – Kehrens, Weert

575 Ing. A.P.J. Timmermans, Baexem









## Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Ontwikkelas Weert – Roermond

Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg en de Provincie Limburg 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 te komen tot een onderbouwde keuze wordt een plan-MER opgesteld. Gemaakte keuzes kunnen leiden tot een aanvulling op het provinciale omgevingsplan. De Provincie Limburg treedt hierbij op als bevoegd gezag.



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3219-1

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

