

**Tracénota/MER N297n  
Born-Millen**

885-76  
(2<sup>e</sup>)

Aanvulling

Provincie Limburg

Grontmij Advies & Techniek bv  
Eindhoven, 6 december 1999



# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	1
1.1	Algemeen.....	1
1.2	Leeswijzer .....	1
2	Ontwerp-streekplan procedure.....	2
2.1	Operatie Bottleneck .....	2
2.2	Samenhang onderliggende milieueffectrapportages .....	2
2.3	Verduidelijking Provinciale Ecologische Structuur .....	2
2.4	Natuurcompensatie .....	3
3	Aanvulling/wijziging beschrijving .....	4
3.1	Natuur.....	4
3.1.1	Effectbeschrijving natuur - algemeen.....	4
3.1.2	Effectbeschrijving fauna .....	5
3.2	Geluid.....	7
3.3	Lucht.....	9
4	Conclusies.....	12
4.1	Vergelijking milieueffecten.....	12
4.2	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) .....	13
4.3	Toetsing aan de doelstelling.....	14

## Bijlagen

Bijlage 1 Operatie Bottleneck: algemene kader en stand van zaken

Bijlage 2 Samenhang MER'n

Bijlage 3 Natuurcompensatie Bottleneck

Bijlage 4 Geluidscontouren

Bijlage 5 Berekening concentratie luchtverontreiniging

*doc.nr.: 3171951/51/R/003b*



# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

De commissie voor de milieueffectrapportage heeft in oktober 1999 aanvullende vragen gesteld over de Tracénota/MER N297n en het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving. Op 26 oktober 1999 heeft hierover mondeling overleg plaatsgehad met de Commissie, ten einde meer duidelijkheid te verkrijgen over de inhoud van de vraagstelling en wijze waarop een en ander beantwoord zou kunnen worden. Vervolgens is door de Commissie in november als reactie op deze bespreking nog nader commentaar geleverd. In onderliggende notitie is de beantwoording op de vragen van de Commissie opgenomen.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de procedure voor het Ontwerp Streekplan. Hierbij komen onder meer Operatie Bottleneck, de samenhang tussen de onderliggende milieueffectrapportages en de Provinciale Ecologische Structuur aan de orde. De aanvullende en/of gewijzigde beschrijving van milieuaspecten is in hoofdstuk 3 opgenomen. Tenslotte worden in hoofdstuk 4 de conclusies beschreven. Tevens wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op het meest milieuvriendelijke alternatief en getoetst aan de doelstelling zoals opgenomen in de Tracénota/MER N297n.



## 2 Ontwerp-streekplan procedure

### 2.1 Operatie Bottleneck

Operatie Bottleneck betekent het in samenhang bezien van de verschillende projecten in de Westelijke Mijnstreek. Het gaat daarbij onder meer om de volgende projecten:

- verhogen brug Roosteren en Echt;
- verbeteren aansluiting N97 op A2 en aanleg van een nieuwe verbindingsweg met Duitsland (N297n);
- uitwerken ecologische hoofdstructuur;
- uitbreiding Nedcar (vestiging toeleveranciers).

De aanpak van Operatie Bottleneck heeft ertoe geleid dat "iedereen" min of meer betrokken is geraakt bij het totaal en ook goede voorwaarden voor de verdere uitvoering zijn gecreëerd. De projecten zijn in het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving opgenomen.

In bijlage I is een uitgebreide beschrijving van Operatie Bottleneck opgenomen. Ook is in deze bijlage de stand van zaken per juni 1999 opgenomen.

### 2.2 Samenhang onderliggende milieueffectrapportages

Voor het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving zijn drie milieueffectrapportages opgesteld, te weten:

- MER verhogen brug Roosteren en Echt;
- MER uitbreiding Nedcar;
- Tracénota/MER N297n.

In bijlage 2 is een beschrijving opgenomen van de inhoudelijke samenhang tussen de verschillende milieueffectrapportages die zijn opgesteld ten behoeve van het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving. In deze bijlage wordt ook een toelichting gegeven op de mogelijke beïnvloeding van de keuze voor uitbreiding van Nedcar op de tracékeuze in de Tracénota/MER N297n.

### 2.3 Verduidelijking Provinciale Ecologische Structuur

De Commissie vindt de beschrijving van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Provinciale Ecologische Structuur (PES) in de Tracénota/MER N297n en het Ontwerp Streekplan niet helder. Ook is niet duidelijk op welke manier bij het ontwikkelen van alternatieven rekening is gehouden met het beleid ten aanzien van de Provinciale Ecologische Structuur (weten van nieuwe bebouwing en infrastructuur).

In de Tracénota/MER N297n is vermeld dat in de Ecologische Hoofdstructuur de beekdalen van de Roode Beek, de Geleenbeek en de Vloedgraaf zijn opgenomen. Deze vermelding is juist. In de samenvatting wordt de genoemde beken en de Limbrichterbeek als "(potentiële) ecologische verbindingzones" aangemerkt. Het gaat hier om een beschrijving van de huidige situatie. Het betreft hier dus geen beschrijving van het beleid inzake de Ecologische Hoofdstructuur of Provinciale Ecologische Structuur.





Het woord "potentieel" is hier toegevoegd, omdat genoemde beken nu of mogelijk in de toekomst (als gevolg van inrichtingsmaatregelen) als ecologische verbindingzone (kunnen) fungeren.

De Provinciale Ecologische Structuur is een nadere uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur. In de Tracénota/MER N297n is in figuur 5.8.8. de PES aangegeven zoals opgenomen in het Streekplan Uitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek [16]. Hierin zijn natuurgebieden, ecologische ontwikkelingsgebieden en ecologische ontwikkelingszones onderscheiden. Daarnaast worden aanvullend multifunctioneel bos en zoekgebied bos onderscheiden.

De PES zoals die thans is opgenomen in het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving wijkt op een aantal punten af van de PES zoals opgenomen in het Streekplan Uitwerking/herziening op onderdelen Westelijke Mijnstreek waarop de Tracénota/MER N297n is gebaseerd. Bij de vaststelling van de PES in februari 1999 (beleidsnota Natuur en Landschapsbeheer 2000-2010) door Provinciale Staten zijn ten opzichte van de ecologische structuur uit het Streekplan Westelijke Mijnstreek namelijk twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd: enerzijds het versterken (verbreden) van de bestaande ecologische verbindingzones en anderzijds het toevoegen van een ecologische verbindingzone van het Limbrichterbos naar het Roode Beekdal.

In het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving wordt opgemerkt dat de bestaande natuurgebieden en met name het behoud en de realisering van ecologische verbindingen in de huidige situatie sterk onder druk staan. Met de aanleg van de N297n, een van de onderdelen van het Ontwerp Streekplan, worden ook een aantal elementen uit de PES doorsneden.

Door bij de aanleg van de weg een duidelijke koppeling te leggen tussen de nieuwe weg en de ecologische structuur door middel van groene investeringen wordt echter een meerwaarde voor natuur bereikt. Vanuit het principe "rood" voor "groen" of beter gezegd "grijs" voor "groen" worden investeringen gedaan die ertoe moeten leiden dat een goed functionerend ecologisch systeem worden gecreëerd en duurzaam behouden blijft.

#### **2.4 Natuurcompensatie**

Voor Operatie Bottleneck is de natuurcompensatie niet per project bekeken maar is in een afzonderlijke notitie de totale natuurcompensatie op een rij gezet. In bijlage 3 is de notitie Natuurcompensatie Bottleneck opgenomen.



## **3 Aanvulling/wijziging beschrijving milieuaspecten**

### **3.1 Natuur**

De Commissie mist in de beoordeling van de tracé-alternatieven op fauna het aspect voorkomen patrijs in agrarisch cultuurlandschap. Ook zouden de potentiële waarden niet meegenomen zijn in de beoordeling.

Tevens is het voor de Commissie niet duidelijk waarom de gevolgen van weggekluid op broedvogels niet kwantitatief zijn weergegeven en in het MER slechts van een kwalitatieve beoordeling is uitgegaan.

#### **3.1.1 Effectbeschrijving natuur - algemeen**

##### **Potentiële natuurwaarden**

De potentiële waarden voor natuur zijn in de beoordeling niet specifiek voor fauna opgenomen, maar voor zowel vegetatie en flora als fauna samengenomen in het toetsingscriterium Ecologische structuur.

Er is niet gekeken naar de potentiële waarden die het gebied met de huidige aanwezige structuren zou hebben. Dit is achterwege gelaten omdat met het opstellen en uitvoeren van Landschapsplan Susteren en Landschapsplan De Graven in combinatie met het realiseren van de benodigde compensatie voor de diverse m.e.r.-plichtige besluiten in het Ontwerp Streekplan Nedcar en omgeving deze potentiële waarden aanzienlijk zullen veranderen en toenemen. Deze plannen waren nog niet allen volledig uitgewerkt op het moment van het verschijnen van de Tracénota/MER N297n.

##### **Gevolgen weggekluid op broedvogels**

De door de Commissie bedoelde kwantitatieve methode om de gevolgen van weggekluid op broedvogels kwantitatief weer te geven is opgenomen in de publicatie "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties" van M.J.S.M. Reijnen, G. Veenbaas en R.P.B. Foppen. Deze methode wordt ook wel kortweg Methode van Reijnen genoemd. Er wordt algemeen van uitgegaan dat deze methode een beter inzicht in de grootte van de verstoring van broedvogelpopulaties geeft. De methode van Reijnen is in het MER niet gehanteerd om de volgende redenen:

- \* er zijn geen (recente) gebiedsdekkende broedvogelinventarisatie beschikbaar;
- \* basisgegevens (ligging tracé-alternatieven, vegetatie-eenheden) zijn niet in GIS beschikbaar;
- \* de gecumuleerde geluidsbelasting (NedCar, A2 en overige wegen studiegebied) was ten tijde van het schrijven van de Tracénota/MER N297n niet beschikbaar, omdat er geen goede gegevens waren over de geluidsbelasting van onder andere Nedcar en de A2. Inzicht in deze geluidsbelasting is naar de mening van de initiatiefnemer noodzakelijk om de meerwaarde van de methode van Reijnen te benutten.

Thans is een dergelijke gecumuleerde geluidbelasting berekend om een beter inzicht te krijgen in de effecten op woon- en leefmilieu in Nieuwstadt en directe omgeving. Een gebiedsdekkend beeld, dat nodig zou zijn voor de toepassing van de methode van Reijnen ontbreekt echter.



De initiatiefnemer is van mening dat toepassen van de methode van Reijnen tot een beter inzicht in de grootte van de verstoring van broedvogelpopulaties zou hebben geleid. Echter, de initiatiefnemer is van mening dat het niet toepassen van de methode van Reijnen niet tot een zodanige leemte in kennis leidt dat het opvullen van deze leemte van invloed is op de besluitvorming.

### 3.1.2 Effectbeschrijving fauna

In de effectbeschrijving fauna is het agrarisch cultuurlandschap in het kader van het voorkomen van patrijzen inderdaad niet meegenomen. Onderstaand is dit aspect alsnog uitgewerkt.

#### ***Ruimtebeslag voorkomen patrijs in het agrarisch cultuurlandschap (F4)***

Voor het ruimtebeslag van voorkomens patrijzen is gebruik gemaakt van figuur 5.8.3. Verspreidingskaart vogels, Rode Lijst en prioritaire soorten in Limburg, zoals opgenomen in het MER.

#### *Nulalternatief*

Bij dit alternatief wordt de huidige wegenstructuur gehandhaafd, zodat geen sprake is van ruimtebeslag op voorkomens van de patrijs.

#### *Dr. Nolenslaanalternatief*

Bij de verbreding van de bestaande weg in dit alternatief is sprake van ruimtebeslag op twee voorkomens van de patrijs. Het weggedeelte dat nieuw wordt aangelegd leidt niet tot ruimtebeslag op het voorkomen van de patrijs. In totaal is het ruimtebeslag matig te noemen.

#### *Alternatief 3*

De aanleg van de nieuwe weg in alternatief 3 heeft ruimtebeslag tot gevolg op de voorkomens van patrijzen. Het gaat daarbij om totaal drie voorkomens, zodat het ruimtebeslag groot is te noemen.

#### *Alternatief 5*

De aanleg van de nieuwe weg in dit alternatief leidt tot ruimtebeslag op drie voorkomens van de patrijs. Het totaal ruimtebeslag is groot te noemen.

#### *Alternatief 6 en 6<sup>+</sup>*

In deze alternatieven wordt met de aanleg van de nieuwe weg op 3 voorkomens van de patrijs ruimtebeslag gepleegd. Het ruimtebeslag bij deze twee alternatieven is groot te noemen.

#### ***Verstoring voorkomen patrijs in het agrarisch cultuurlandschap (F5)***

Voor het ruimtebeslag van voorkomens patrijzen is gebruik gemaakt van figuur 5.8.3. Verspreidingskaart vogels, Rode Lijst en prioritaire soorten in Limburg zoals opgenomen in het MER.

#### *Nulalternatief*

Bij dit alternatief worden geen nieuwe voorkomens doorsneden. Wel zal de verwachte toekomstige toename van de verkeersintensiteit (autonome ontwikkeling) leiden tot een toename van de reeds bestaande verstoring. Deze extra verstoring wordt echter als zeer gering beschouwd, aangezien een toename van reeds bestaande verstoring als minder erg wordt ervaren dan een geheel nieuw optredende verstoring.



*Dr. Nolenslaanalternatief*

Bij dit alternatief zal de te verwachte toekomstige toename van de verkeersintensiteit tot een geringe toename van de reeds aanwezige verstoring leiden. Door de verbreding van de bestaande weg zal verstoring van twee voorkomens van de patrijs optreden. In totaliteit is de verstoring als matig aan te merken.

*Alternatief 3*

De aanleg van de nieuwe weg in dit alternatief leidt tot een verstoring van twee voorkomens van de patrijs. In totaliteit is de verstoring matig te noemen.

*Alternatief 5*

De aanleg van de nieuwe weg in alternatief 5 zal tot verstoring van 2 voorkomens van de patrijs leiden. In totaal is de verstoring matig te noemen.

*Alternatief 6 en 6<sup>+</sup>*

In deze alternatieven wordt zal als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg verstoring optreden bij 2 voorkomens van de patrijs. Bij deze twee alternatieven is de totale verstoring matig te noemen.

**Samenvatting natuur**

In onderstaande tabel zijn de toetsingscriteria voor het aspect natuur middels de deelaspecten ecologische structuur (E), vegetatie (V) en fauna (F) uit het MER en inclusief de twee toegevoegde toetsingscriteria voor fauna nog eens samengevat weergegeven.

**Toetsingsresultaten effecten natuur**

	Nul	Dr.N.	Alt 3	Alt 5	Alt 6	Alt. 6 <sup>+</sup>
<b>Ecologische structuur</b>						
E1 Ruimtebeslag PES (ha)	0	0,5	0,8	0,9	0	0
E2 Versnippering ecologische verbindingzones	geen	gering	matig	matig	matig	matig
<b>Vegetatie en flora</b>						
V1 Ruimtebeslag waardevolle vegetatie (m <sup>2</sup> )	0	650	240	465	625	625
V2 Kwalitatieve verslechtering waardevolle vegetatie door verzuring (m <sup>2</sup> )	0	700	1.650	1.650	1.650	1.650
<b>Fauna</b>						
F1 Ruimtebeslag waardevol leefgebied broedvogels	geen	geen	gering	matig	groot	groot
F2 Verstoring waardevol leefgebied van soorten broedvogels	zeer gering	gering	matig	matig	groot	groot
F3 Aantasting waardevol leefgebied overige soorten fauna	zeer gering	gering	zeer gering	matig	groot	groot
F4 Ruimtebeslag voorkomen patrijs in het agrarisch cultuurlandschap	geen	matig	matig	groot	groot	groot
F5 Verstoring voorkomen patrijs in het agrarisch cultuurlandschap	zeer gering	matig	matig	matig	matig	matig

In afwijking van de Tracénota/MER wordt, mede op grond van commentaar van de Commissie, in deze aanvulling een aanmerkelijk grotere waarde aan de ecologische structuur toegekend in vergelijking tot de overige toetsingscriteria voor het aspect natuur. Reden hiervoor is dat in de potentie voor ecologische structuur de belangrijkste meerwaarde zit.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat bij het nulalternatief de aantasting van de natuur nihil is. Deze krijgt dan ook de laagste rangorde. De aantasting van natuur bij het Dr. Nolenslaanalternatief is in vergelijking met de andere alternatieven het minst groot. Toch is het effect op de ecologische structuur in vergelijking tot het nulalternatief aanzienlijk toegenomen.





Alternatief 6 en 6<sup>+</sup> hebben weliswaar het grootste effect op zowel de aanwezige fauna en vegetatie en flora, maar scoren naar verhouding gunstig voor de ecologische structuur.

Alternatief 3 en 5 hebben beiden een groot effect op de ecologische structuur. Alternatief 5 heeft ten opzichte van alternatief 3 daarentegen een aanzienlijk groter effect op de vegetatie en flora maar met name op de aanwezige fauna. Derhalve wordt aan alternatief 5 de hoogste rangorde toegekend.

Bovenstaande is samengevat weergegeven in onderstaande tabel, waarbij rangorde 1 de minste effecten betekent en rangorde 5 de meeste.

***Rangschikking effecten natuur***

	Nul	Dr.N.	Alt.3	Alt.5	Alt.6	Alt. 6 <sup>+</sup>
Rangorde	1	3	5	6	4	4

Door het toekennen van een grotere waarde aan de ecologische structuur verandert de rangorde van de verschillende alternatieven ten opzichte van de rangorde voor het aspect natuur zoals vermeld in de Tracénota/MER. Ten opzichte van de Tracénota/MER worden alternatief 6 en 6<sup>+</sup> gunstiger beoordeeld (rangorde 4 i.p.v. rangorde 6), terwijl de beoordeling ongunstiger uitvalt voor het Dr. Nolenslaanalternatief (rangorde 3 i.p.v. rangorde 2) en alternatief 3 (rangorde 5 i.p.v. rangorde 4). De rangorde voor alternatief 5 blijft ongewijzigd (rangorde 6).

### **3.2 Geluid**

De Commissie merkt op dat voor het aspect geluid het studiegebied verschillend is gekozen. Het studiegebied is groter dan de getekende geluidscontouren rond de respectievelijke tracés in de Tracénota/MER N297n .

Nader onderzoek naar het gekozen studiegebied in de Tracénota/MER N297n voor het aspect geluid leidt inderdaad tot de conclusie dat het studiegebied per alternatief verschillend is. Het nulalternatief zou uitgangspunt moeten zijn in de keuze van het studiegebied. Dit blijkt bij geen van de alternatieven het geval te zijn geweest.

Indien het studiegebied van het nulalternatief als uitgangspunt wordt genomen voor de andere alternatieven betekent dit voor het Dr. Nolenslaanalternatief een uitbreiding van het studiegebied met de weg Dr. Nolenslaan tot aan Duitse grens. Voor de alternatieven 3, 5, 6 en 6<sup>+</sup> moet aanvullend nog de N295 en de Dr. Nolenslaan tot aan Duitse grens worden meegenomen.

Op grond van de berekende verkeersintensiteiten in het gebruikte verkeersmodel is de ligging van de 50, 55 en 60 dB (A)-contour bepaald. In bijlage 4 is per alternatief een volledig overzicht gegeven van het studiegebied (de wegvakken) met bijbehorende waarden voor de 50, 55 en 60 dB(A)-contour.

De cursief weergegeven wegvakken zijn aanvullend op het studiegebied zoals meegenomen in de Tracénota/MER N297n.

De hieronder vermelde oppervlaktes kunnen niet direct worden afgeleid van de vermelde waarden in bijlage 4. Redenen hiervoor is dat de berekende oppervlaktes binnen de 50 dB(A)-contour per alternatief zijn gecorrigeerd voor overlappen van de 50 dB(A)-contour van de meegenomen wegvakken. Hierbij is het groter worden van het gebied binnen de 50 dB(A)-contour, dat plaatsvindt bij het kruisen van twee 50-d(B)A-contouren (cumulatie) gezien de grofheid van de berekening niet meegenomen.

Voor de alternatieven 3, 5, 6 en 6<sup>+</sup> geldt dat het gedeelte van de N297 tussen de aansluiting met de N297n en de kruising met de N295 niet is meegenomen, aangezien dit weggedeelte bij aanleg van één van deze alternatieven wordt afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer.



**Oppervlakte gebied binnen de 50 dB(A) contour (Ge1)**

Bij dit toetsingscriterium is het oppervlakte (ha) binnen de 50 dB(A)-contour bepaald. Deze oppervlakte (afgerond op tientallen) is sterk gerelateerd aan de lengte van de tracé-alternatieven.

*Nulalternatief*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour bedraagt 400 ha.

*Dr. Nolenslaanalternatief*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour bedraagt 470 ha.

*Alternatief 3*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour bedraagt 440 ha.

*Alternatief 5*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour bedraagt 435 ha.

*Alternatief 6*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour bedraagt 450 ha.

*Alternatief 6<sup>+</sup>*

Het oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour kan gelijk worden gesteld aan het berekende bij alternatief 6 en bedraagt derhalve 460 ha.

**Aantal geluidgehinderden binnen de 50 dB(A) (indicatief) (Ge2)**

Bij dit toetsingscriterium is globaal aangegeven in hoeverre er sprake zal zijn van geluidgehinderden in de woonsituatie. Het betreft een kwalitatieve bepaling waarbij vooral gekeken is naar de aanwezigheid van woonbebouwingsconcentraties binnen de 50 dB(A)-contour.

Voor alle alternatieven geldt dat sprake is van een groot aantal geluidgehinderden: de westrand van Nieuwstadt, de bewoners langs de N295 en bewoners van het gedeelte binnen de bebouwde kom van Sittard (voorbij de Dr. Nolenslaan richting Duitse grens). De verschillen in geluidsbelasting bij de alternatieven onderling is daarbij te gering om een onderscheid in het aantal geluidgehinderden aan te brengen.

In onderstaande tabel zijn de toetsingscriteria en de gewijzigde waarden voor geluid nog eens samengevat weergegeven. Voor het aspect trilling zijn de waarden uit de Tracénota/MER N297n overgenomen.

***Toetsingsresultaten effecten geluid en trilling***

	Nul	Dr. N.	Alt 3	Alt 5	Alt 6	Alt. 6 <sup>+</sup>
<b>Geluid</b>						
Gel oppervlakte binnen 50 dB(A) (ha)	400	470	440	435	460	460
Ge2 Aantal geluidgehinderden binnen de 50 dB(A)-contour	groot	groot	groot	groot	groot	groot
<b>Trilling</b>						
Tr1 Aantasting woningen door trilling-hinder	groot	matig	gering	zeer gering	matig	matig

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de toetsingscriteria voor geluid geheel niet of een zeer beperkt onderscheidend vermogen hebben. Daarbij wordt het totale oppervlakte binnen de 50 dB(A)-contour minder belangrijk geacht dan het aantal geluidhinderden binnen de 50 dB(A)-contour. De aantasting van woningen door trillinghinder wordt ten opzichte van het aspect geluid van ondergeschikt belang geacht.



Uit bovenstaande blijkt dat de effecten relatief het kleinst zijn in het nulalternatief. Echter bij de overige alternatieven is het effect niet veel groter. Dit betekent voor de rangschikking van de alternatieven het volgende, waarbij rangorde 1 de minste effecten en rangorde 6 de meeste effecten betekent.

***Rangschikking effecten geluid en trilling***

	Nul	Dr. N.	Alt 3	Alt 5	Alt 6	Alt. 6 <sup>+</sup>
rangorde	1	6	3	3	6	6

### 3.3 Lucht

Ten aanzien van het wegverkeer is met name de verontreiniging van de lucht door stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en koolstofmonoxide (CO) van belang. Overige aspecten van de luchtkwaliteit hangen vooral samen met de aanwezigheid van industrie. Hierbij gaat het in hoofdzaak om:

- geur;
- carcinogene stoffen, zoals benzeen, en benzo-a-pyreen;
- fijn en grof stof.

Omdat het verkeer weinig tot geen invloed heeft op deze aspecten van de luchtkwaliteit, worden deze met uitzondering van benzeen hier niet verder behandeld.

#### **Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolstofmonoxide (CO) en benzeen**

Stikstofdioxide en koolstofmonoxide zijn ten aanzien van het wegverkeer de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen. Het beleid ten aanzien van stikstofdioxide bestaat uit twee sporen. Het emissiegerichte spoor is opgesteld op basis van verzuringdoelstellingen; het immissiegerichte spoor is gericht op het voorkomen van nadelige effecten op de gezondheid van mensen. Hier wordt alleen op het immissiegerichte spoor ingegaan. De normatiek omtrent het immissiegerichte spoor is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide, 1987 (een AmvB op grond van de Wet Luchtverontreiniging). In deze AmvB zijn grens- en richtwaarden geformuleerd ten aanzien van stikstofdioxiden. Deze waarden zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Koolstofmonoxide (CO) kan eveneens nadelige gevolgen hebben op de gezondheid van de mensen. Naast de industrie is het wegverkeer een belangrijke bron van CO. De normering voor CO is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit koolstofmonoxide en lood (1987). De waarden hiervan zijn eveneens vermeld in onderstaande tabel.

#### ***Grens- en richtwaarden NO<sub>2</sub>, CO en benzeen***

Stof	Grenswaarde in µg/m <sup>3</sup>	Richtwaarde in µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	150 (98 percentiel, uurgemiddelde)	80 (98 percentiel, uurgemiddelde)
CO	6000 (98 percentiel, uurgemiddelde)	
Benzeen	15 (98 percentiel, uurgemiddelde)	

(De grenswaarde voor NO<sub>2</sub> bedraagt vanaf 2000 135 µg/m<sup>3</sup>).

#### **Huidige situatie**

Er zijn voor het studiegebied geen gegevens omtrent de luchtkwaliteit beschikbaar. Bij de berekeningen van de luchtverontreiniging wordt derhalve geen rekening gehouden met achtergrondconcentraties.

Met behulp van het CAR model (Calculation of Airpollution from Roadtraffic) van de verkeersmilieukaart van de gemeente Sittard is, op basis van de verkeersintensiteiten op de wegvakken die deel uitmaken van de huidige verbinding, de luchtverontreiniging in de huidige situatie berekend.



Maatgevende parameters in het model zijn CO en NO<sub>2</sub>. Het model berekent tevens de parameter benzeen.

In het model is de werkelijke situatie betreffende bebouwing langs de verschillende wegvakken ingevoerd.

Het model berekent de concentraties ter plaatse van bebouwing binnen 10 meter uit de wegas. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 5. (Bijlage 5 is een gecorrigeerde versie van bijlage B5.11 uit de Tracénota/MER).

Uit de berekeningen blijkt dat in de huidige situatie de concentraties van luchtverontreinigende stoffen (veroorzaakt door wegverkeer) voor CO circa 2000-3000 µg/m<sup>3</sup>, voor NO<sub>2</sub> circa 110-140 µg/m<sup>3</sup> en voor benzeen ongeveer 3-5 µg/m<sup>3</sup> bedragen. Dit betekent dat in de huidige situatie langs geen enkel wegvak de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden.

### **Autonome ontwikkeling**

De effecten op de luchtkwaliteit in de autonome ontwikkeling (2010) zijn berekend. Bij de bepaling van de groei van het autoverkeer is onder meer rekening gehouden met de invloed van regionale sociaal-economische ontwikkelingen, de verdeling van het verkeer over de verschillende herkomsten en bestemmingen, het schoner worden van motoren en de mobiliteitsgroei. Uit de modelberekeningen blijkt dat de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs de huidige verbinding in 2010 voor CO circa 2200-3400 µg/m<sup>3</sup>, voor NO<sub>2</sub> circa 115-145 µg/m<sup>3</sup> en voor benzeen ongeveer 4-6 µg/m<sup>3</sup> zullen bedragen.

Ten opzichte van de huidige situatie zijn deze concentraties zoals te verwachten is, licht verhoogd.

Als gevolg van de nieuwe (verlaagde) grenswaarde voor NO<sub>2</sub> die vanaf 2000 gaat gelden blijkt uit de modelberekeningen dat er sprake is van een (geringe) overschrijding van de grenswaarde langs de N295 en de Dr. Nolenslaan.

### **Effecten alternatieven**

Ten behoeve van de berekening van de effecten op de luchtkwaliteit van (gedeeltelijk) nieuwe tracés is in de verkeersmilieukaart de nieuwe verbinding ingevoerd. Voor deze nieuwe verbinding is met betrekking tot aanwezige bebouwing uitgegaan van een zogenaamde "default"-situatie. Deze wordt in bijlage 5 beschreven.

Met betrekking tot de resultaten kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat, ten opzichte van de autonome ontwikkeling, de emissies op het niveau van de beschouwde wegvakken afnemen. (Voor de resultaten van de uitgevoerde berekeningen zie bijlage 5). Langs nieuwe tracés is er nergens sprake van overschrijding van de grenswaarden.

In het Dr. Nolenslaanalternatief zijn, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van dit alternatief in vergelijking met het nulalternatief, de emissies op het niveau van de beschouwde wegvakken iets hoger dan in het nulalternatief. De concentraties van verontreinigende stoffen ter plaatse van 10 meter uit de wegas bedragen voor CO circa 2200-3500 µg/m<sup>3</sup> (nulalternatief: 2200-3400 µg/m<sup>3</sup>), voor NO<sub>2</sub> circa 115-150 µg/m<sup>3</sup> (nulalternatief: 115-145 µg/m<sup>3</sup>) en voor benzeen ongeveer 4-6 µg/m<sup>3</sup> (gelijk aan concentraties in nulalternatief). In Sittard, voor de weggedeelten voorbij de Dr. Nolenslaan richting Duitse grens treedt een verbetering op ten opzichte van het nulalternatief. In het Dr. Nolenslaanalternatief kan alleen voor NO<sub>2</sub> mogelijk sprake zijn van een lichte overschrijding van de norm.

De berekende concentraties in de alternatieven 3, 5, 6 en 6+ zijn gelijk, omdat deze alternatieven verkeerskundig niet onderscheidend zijn. De concentraties van verontreinigende stoffen ter plaatse van 10 meter uit de wegas bedragen voor CO circa 2150-3400 µg/m<sup>3</sup> (nulalternatief: 2200-3400 µg/m<sup>3</sup>), voor NO<sub>2</sub> circa 115-145 µg/m<sup>3</sup> (nulalternatief: 115-145 µg/m<sup>3</sup>) en voor benzeen ongeveer 4-6 µg/m<sup>3</sup> (gelijk aan concentraties in nulalternatief).





Ook in de alternatieven 3, 5, 6 en 6<sup>+</sup> kan alleen voor NO<sub>2</sub> mogelijk sprake zijn van een lichte overschrijding van de norm.

Bij de beoordeling van de resultaten van de berekeningen met het CAR-model dient de volgende kanttekening te worden gemaakt. Het CAR-model is ontwikkeld om de luchtkwaliteit binnen de bebouwde kom te kunnen bepalen, waarbij de bebouwde kom in het algemeen wordt gekarakteriseerd door wegen met aaneengesloten bebouwing. De feitelijke situatie langs de wegvakken waar volgens de modelberekeningen een (beperkte) overschrijding van de norm optreedt, de Hasseltse Baan en de Dr. Nolenslaan, wijkt hiervan sterk af (geen aaneengesloten bebouwing; grote "openheid"). De modelberekeningen geven hierdoor een zekere overschatting ten opzichte van de werkelijk optredende immissies.

Er mag dan ook verondersteld worden dat er nergens overschrijding van de normen zal plaatsvinden. Om die reden en om de reden dat er nauwelijks onderscheid is tussen de alternatieven, zijn in het vervolg van het MER de effecten op lucht niet meer in beschouwing genomen.



## 4 Conclusies

### 4.1 Vergelijking milieueffecten

Bij de vergelijking in milieueffecten is een onderscheid aangebracht tussen milieu-aspecten met een zwaar gewicht en overige milieu-aspecten. De Commissie kan zich vinden in een dergelijke aanpak, maar de redenering bij het aspect geomorfologie wordt enigszins merkwaardig gevonden. In de Tracénota/MER is voor dit aspect opgenomen dat "de effecten weliswaar onomkeerbaar zijn, maar beperkt van omvang. Zeer grote ingrepen op belangrijke geomorfologische eenheden (hier beekdalbodems), zoals omvangrijke vergravingen, zijn niet gepland".

Deze tekst doet vermoeden dat de zwaarte van een effect (deels) bepaald wordt door de omvang. Dit is echter niet het geval geweest. Een geringe omvang van een ingreep kan immers wel degelijk grote gevolgen hebben voor het betreffende aspect (in dit geval geomorfologie). Bedoeld is dat de geomorfologische waarden in het gebied en met name ter plaatse van de geplande ingrepen of algemeen voorkomend zijn en niet bijzonder of reeds gekenmerkt worden door een grote aantasting of versnippering. Op grond van deze kenmerken is aan het aspect geomorfologie geen extra gewicht toegekend.

De vergelijking van milieueffecten, zoals opgenomen in de Tracénota/MER N297n, zal opnieuw moeten worden bekeken als gevolg van de hertoetsing die heeft plaatsgevonden voor het aspect natuur en geluid. Bij de vergelijking van milieueffecten is het aspect lucht, gelijk aan het gestelde in de Tracénota/MER N297n, buiten beschouwing gelaten.

De effecten op *natuur* hebben betrekking op de huidige en potentiële natuurwaarden in het studiegebied. De effecten op het aspect natuur worden het grootste beoordeeld in alternatief 5, waarbij geldt dat deze beoordeling met name is toe te schrijven aan het relatief grote ruimtebeslag op de ecologische structuur, de matige versnippering van ecologische verbindingzones en het effect op de aanwezige fauna (matig of groot). De effecten in alternatief 3 zijn met name het gevolg van de matige versnippering van ecologische verbindingzones en het ruimtebeslag op de PES. Daarmee leidt alternatief 3 tot een behoorlijke aantasting van de natuur. Voor de alternatieven 6 en 6<sup>+</sup> geldt dat het effect op het aspect natuur met name wordt bepaald door een groot effect op de aanwezige fauna. Het effect op de ecologische structuur is bij deze twee alternatieven in vergelijking tot de andere alternatieven gering.

Voor het aspect *geluid* geldt dat de toestingscriteria geheel niet of zeer beperkt onderscheidend zijn. Bij de geringe verschillen die aanwezig zijn heeft het nulalternatief het kleinste effect. Maar zoals gezegd is het effect is bij de overige alternatieven niet veel groter.

De beoordeling zoals opgenomen in de Tracénota/MER N297n is op grond van de hertoetsing van de aspecten natuur en geluid als volgt op te stellen. Hierbij wordt voor de omvang van het effect onderscheid gemaakt in geen of gering effect, klein effect, matig (groot) effect en groot effect.



**Eindbeoordeling effecten op het milieu**

	<i>nul</i>	<i>dr.N</i>	<i>Alt 3</i>	<i>Alt 5</i>	<i>Alt 6</i>	<i>Alt 6*</i>
<b>Milieu-aspecten met een zwaar gewicht</b>						
grondwater	<u>geen</u> /gering	geen/ <u>gering</u>	groot	groot	matig	matig
landschap	<u>geen</u> /gering	klein	groot	groot	matig	matig
natuur	<u>geen</u> /gering	matig	groot	groot	matig	matig
wonen	<u>geen</u> /gering	groot	klein	matig	matig	matig
Duitsland	<u>geen</u> /gering	klein	groot	groot	klein	klein
<b>Milieu-aspecten zonder extra zwaar gewicht</b>						
geomorfologie	<u>geen</u> /gering	geen/ <u>gering</u>	geen/ <u>gering</u>	geen/ <u>gering</u>	geen/ <u>gering</u>	geen/ <u>gering</u>
bodem	<u>geen</u> /gering	geen/ <u>gering</u>	klein	klein	klein	klein
cultuurhistorie en archeologie	klein	klein	klein	klein	matig	matig
recreatie	<u>geen</u> /gering	<u>geen</u> /gering	klein	klein	klein	klein
geluid	matig	groot	matig	matig	groot	groot

De hertoetsing van het aspect natuur leidt tot een andere eindbeoordeling van de alternatieven. Voor het aspect geluid zijn als gevolg van de nu juiste beoordeling (studiegebied) de effecten weliswaar groter geworden, maar zijn de verschillen tussen de alternatieven aanzienlijk kleiner.

Op grond van de hertoetsing van de aspecten natuur en geluid wordt de eindbeoordeling effecten op het milieu voor de verschillende alternatieven niet gewijzigd. De voorkeursvolgorde van de alternatieven verandert dus niet. Wel zijn de verschillen tussen de alternatieven 6 en 6\* enerzijds en de alternatieven 3 en 5 anderzijds groter geworden (op basis van een andere eindbeoordeling voor het aspect natuur).

#### 4.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In de Tracénota/MER N297n wordt beargumenteerd dat het Dr. Nolenslaanalternatief als basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief dient. De Commissie vraagt zich af of het Dr. Nolenslaanalternatief wel een "redelijkerwijs te beschouwen alternatief" is, gezien de te verwachten problemen in de verkeersafwikkeling die zich op termijn zullen voordoen.

In het MER heeft een beoordeling plaatsgevonden van de toekomstvastheid van de verschillende alternatieven. Ten behoeve van de beoordeling hiervan, is op basis van de resultaten van de modelberekeningen voor het jaar 2010, een doorkijk gemaakt naar het jaar 2025. Hierbij is uitgegaan van een verkeersintensiteit die in 2025 circa 20% hoger ligt dan in 2010 (aangenomen is een groei van 1% per jaar, derhalve over genoemde periode een groei van circa 20%).

Enerzijds blijkt dat bij deze benadering in het Dr. Nolenslaanalternatief ernstige problemen in de verkeersafwikkeling moeten worden verwacht. Anderzijds is de initiatiefnemer van mening dat een dergelijke doorkijk naar 2025 met onzekerheden is omgeven. De initiatiefnemer is op grond hiervan tot de conclusie gekomen dat op basis van de huidige inzichten onvoldoende beargumenteerd kan worden dat dit alternatief vanuit verkeerskundig oogpunt geen redelijkerwijs te beschouwen alternatief is. Vanuit het milieu gereedeneerd kent het Dr. Nolenslaanalternatief als belangrijk voordeel dat het (op Nederlands grondgebied) slechts over geringe afstand gebruik maakt van nieuw tracé, waardoor de effecten op het milieu aanzienlijk kleiner zijn dan bij alternatieven die gebruik maken van een volledig nieuw tracé.



### 4.3 Toetsing aan de doelstelling

In het MER N297n is de volgende doelstelling geformuleerd:

*“Met de aanleg van de N297n als provinciaal verbindende weg streeft de initiatiefnemer naar een toekomstvast verbetering van de verkeersafwikkeling in de Westelijke Mijnstreek en een goede bereikbaarheid tussen de Westelijke Mijnstreek en de Kreis Heinsberg. Met deze nieuw verbinding wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verbetering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu ter plaatse van het huidige wegennet. De functie van dit wegennet als lokaal bedienend wegennet wordt met deze nieuwe verbinding versterkt. In combinatie met het feit dat zowel in Nederland (A2) als in Duitsland (BAB 46) aangesloten wordt op het nationaal verbindend wegennet, wordt de economische potentie van de Westelijke Mijnstreek en Kreis Heinsberg versterkt. Daarnaast leidt de aanleg van de N297n tot een verbetering van de verkeerssituatie in de kernen van Koningsbosch en Peij”.*

In hoofdstuk 6 van het MER zijn de daarvoor in aanmerking komende alternatieven beoordeeld op een vijftal verkeerskundige criteria, te weten:

- *kwaliteit verkeersafwikkeling (doorstroming);*
- *verbindingsfunctie met Duitsland;*
- *ontlasting verblijfsgebieden van doorgaand verkeer;*
- *toekomstvastheid;*
- *verkeersveiligheid.*

Uit de beoordeling van het Dr. Nolenslaanalternatief en de alternatieven 3, 5, 6 en 6<sup>+</sup> op hun verkeerskundige effecten blijkt aan de hand van de hierboven genoemde criteria dat alle alternatieven een aanmerkelijke verbetering opleveren ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Daarmee kan worden geconcludeerd dat in principe in alle onderzochte alternatieven in min of meerdere mate wordt voldaan aan de doelstellingen van de initiatiefnemer.

Tevens blijkt dat met name voor de criteria *kwaliteit verkeersafwikkeling*, *verbindingsfunctie met Duitsland*, *ontlasting verblijfsgebieden van doorgaand verkeer* en *toekomstvastheid* de alternatieven 3, 5, 6 en 6<sup>+</sup> goed beoordeeld worden en beduidend beter zijn dan het Dr. Nolenslaanalternatief. Van deze alternatieven wordt alternatief 6<sup>+</sup>, alle aspecten afwegende, vanuit verkeerskundig oogpunt echter als beste alternatief beoordeeld.

Het Dr. Nolenslaanalternatief scoort over het algemeen matig, maar leidt op een aantal punten tot onvoldoende verbeteringen (ontlasting verblijfsgebieden met doorgaand verkeer). Bovendien moet verwacht worden dat dit alternatief omstreeks 2025 zal leiden tot grote knelpunten in de verkeersafwikkeling, waarvan betwijfeld kan worden of die nog binnen het tracé kunnen worden opgelost.

Het nulalternatief biedt in alle opzichten onvoldoende aanknopingspunten als adequate verbinding tussen de N297 en de B56 neu.

De Commissie geeft aan dat met name onvoldoende duidelijk wordt in welke mate met uitvoering van één van de alternatieven wordt voldaan aan de doelstelling om ter plaatse van de kernen Koningsbosch en Peij te komen tot een verbetering van de verkeerssituatie. In onderstaande tabellen worden de resultaten weergegeven van de verkeersmodelberekeningen. Tabel 4.1 geeft de berekende verkeersintensiteiten op de betreffende wegvakken ter plaatse van Koningsbosch en Peij en tabel 4.2 de procentuele afname van de verkeersintensiteit op de betreffende wegvakken.





Hieruit wordt duidelijk dat met uitvoering van alternatieven die gebruik maken van een volledig nieuw tracé (de alternatieven 3, 5, 6 en 6\*) ruimschoots wordt voldaan aan de doelstelling om ook in de kernen van Koningsbosch en Peij tot een verbetering van de verkeerssituatie te komen. Het Dr. Nolenslaanalternatief leidt niet tot een wezenlijke verbetering ter plaatse van deze kernen.

**Tabel 4.1** *Toe-/afname spitsuurintensiteiten ten opzichte van 2010*

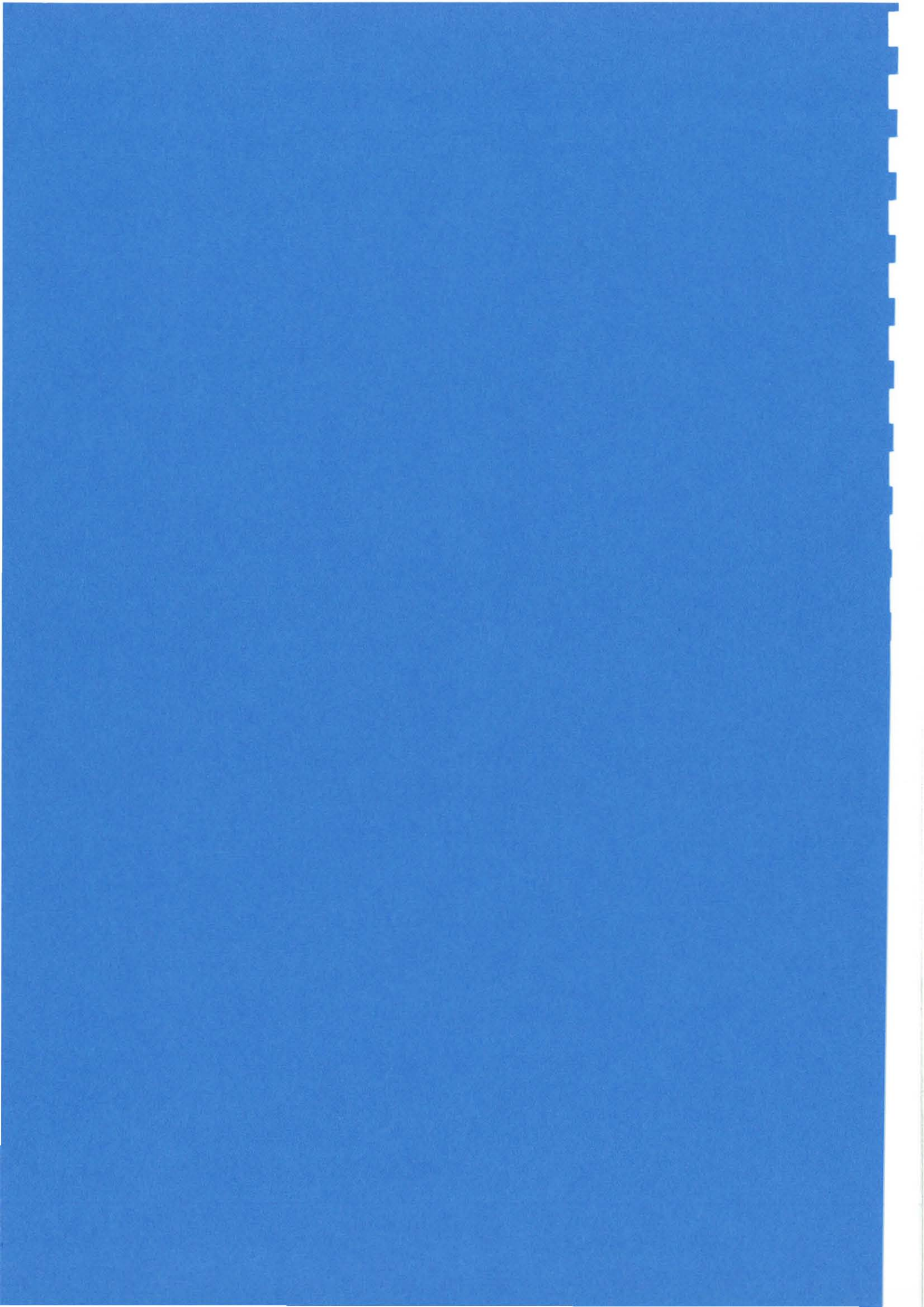
Wegvakken	1996	2010	Alternatief 3,5,6,6*	Dr. Nolenslaanalternatief
Peijerstraat (Echt)	732	737	452	724
N572 ,Houtstraat (Peij)	719	764	453	736
N572, Kerkstraat (K'bosch)	565	562	289	552

**Tabel 4.2** *Relatieve toe-/afname spitsuurintensiteiten ten opzichte van 2010*

Wegvakken	1996	2010	Alternatief 3,5,6,6*	Dr. Nolenslaanalternatief
Peijerstraat (Echt)	732	737	-38,7%	-1,8%
N572 ,Houtstraat (Peij)	719	764	-40,7%	-3,7%
N572, Kerkstraat (K'bosch)	565	562	-48,6%	-1,8%



## **Bijlagen**



# **Bijlage 1      Operatie Bottleneck**

- **Algemene kader**
- **Stand van zaken**



## OPERATIE BOTTLENECK; HET ALGEMENE KADER

### 1 Aanleiding

In 1996 is voor het gebied Westelijke Mijnstreek de streekplanuitwerking/herziening op onderdelen vastgesteld. Op basis van de gepresenteerde visie, beleidslijnen en programma's is gestart met de doorwerking/uitvoering van beleid. Daarbij kan onder andere gewezen worden op de ontwikkeling/invulling logistiek centrum Holtum-Noord (inclusief mogelijke insteekhaven), verhoging/verplaatsing brug Roosteren (w.o. MER ten behoeve van bestemmingsplan), uitvoering landschapspark De Graven (zuidelijk Nedcar voor wat betreft de gemeenten Sittard, Geleen en Schinnen), opstellen bestemmingsplan Graetheide, aanleg N297n (binnen corridor opstellen tracé-MER).

Veel uitwerkingsplannen zijn opgepakt. Voor de uitvoering waren financiële (rijks-, provinciale en gemeentelijke) middelen echter onvoldoende aanwezig.

In het streekplan was opgenomen dat eventuele uitbreiding van Nedcar diende plaats te vinden aan de noordkant van het complex en binnen de aangeduide grens van het stedelijk gebied.

Twee jaar geleden werd duidelijk dat de automotive sector in Europa op zoek ging naar nieuwe concepten. Enkele fabrieken zouden toekomstvast gemaakt kunnen worden mits toeleveranciers direct aan de fabriek zouden worden aangehaakt. Nedcar, een van de modernste fabrieken in Europa, ontvouwde plannen welke de automotive sector zouden kunnen binden in de regio. Mogelijkheden voor de nieuwe generatie auto's werden gepresenteerd. Haalbaar is een en ander, mits in 2002 de fabriek omringd zou worden met meest relevante toeleveranciers. Haast is geboden. Echter niet ten koste van zorgvuldigheid. De eerste toeleverancier diende zich al aan (Inalfa). Passend binnen streekplan aan de noordkant van Nedcar. Bevolking en gemeenteraad van Born konden instemmen met deze ontwikkeling, mits ook de samenhang met de overige toeleveranciers in beeld werd gebracht.

Alles overziende is op dat moment besloten alle ontwikkelingen procedureel, procesmatig en bestuurlijk in samenhang inzichtelijk te maken. Daarbij zouden tevens gemeentelijke belangen/knelpunten, welke min of meer los zouden staan van gemeenteoverschrijdende projecten, in beeld worden gebracht. Ook zou gewerkt moeten worden aan oplossingen welke van meet af aan financierbaar zouden zijn op korte termijn. Operatie Bottleneck was geboren. Zowel de rijksoverheid, de provincie, de betrokken gemeenten en belangenorganisaties ondersteunden de vernieuwende aanpak. Inmiddels zijn de onderhandelingen over de voorwaarden met betrekking tot het sluiten van het Oost-Westbaandossier afgerond en zijn tussen Kabinet en het college van Gedeputeerde Staten afspraken gemaakt over de financiering van Operatie Bottleneck (204 miljoen Rijk en 66 miljoen provincie).

Een visie op hoofdlijnen werd vastgelegd met als doelstelling:

- binden van de automotieve sector in Limburg;
- accommoderen van de logistieke draaischijffunctie (o.a. Holtum-Noord, DSM, Nedcar in relatie tot weg, water en rail);
- samenhangend ontwikkelen van een landschapspark in het noordelijk deel van de Westelijke Mijnstreek (aansluiten op landschapspark De Graven).

## 2 Projecten/procedures

Een veelheid van projecten zal uitvoerbaar gemaakt moeten worden. Daarbij is consensus tussen overheden en bedrijfsleven van belang. Vernieuwend is de intensieve afstemming met de bevolking. Dat maakt voortdurende aanpassingen en weggingen noodzakelijk. Autonome ontwikkelingen worden in de uitvoering samenhangend gepresenteerd.

De volgende projecten zijn in de organisatie betrokken:

- ontwikkelen logistiek knooppunt Holtum-Noord (passend in vigerend streekplan);
- verhogen brug Roosteren en Echt ten behoeve van meerlaags containervervoer over water (passend in vigerend streekplan; een vrijwillig bestemmingsplan MER liep ten behoeve van brug Roosteren);
- oplossen knelpunten in railvervoer voor korte en lange termijn (passend in vigerend streekplan);
- verbeteren aansluiting N297 op de A2 en vanaf daar de aanleg van een nieuwe verbindingsweg met Duitsland (passend in vigerend streekplan en op basis van op te stellen tracé-MER);
- aanwijzen historische buitenplaatsen Wolfrath (ten noorden van Nedcar) en Millen (oostelijk van Sittard) en passend in vigerend streekplan;
- uitwerken ecologische hoofdstructuur (passend in vigerend streekplan);
- toestaan eerste toeleverancier Nedcar ten noordwesten van fabriek;
- zorgen dat overige toeleveranciers zich kunnen vestigen rondom Nedcar waarbij de historische buitenplaatsen, ecologische hoofdstructuur en harde infrastructuur maatgevend zijn (niet passend in vigerend streekplanbeleid).

Ten behoeve van de doorwerking van het beleid op hoofdlijnen en ten behoeve van de uitvoering zijn 6 projectgroepen in het leven geroepen welke via operatie Bottleneck gecoördineerd (inclusief communicatie) worden, nl:

- projectgroep weginfra;
- projectgroep railinfra;
- projectgroep IPS/Nedcar;
- projectgroep landschapspark;
- projectgroep grondverwerving;
- projectgroep streekplan/bestemmingsplan.



In overleg met de regio en omdat ten behoeve van uitbreiding bedrijventerrein Nedcar het streekplan aangepast moest worden is besloten alle elementen (hoewel niet noodzakelijk) in één streekplan inzichtelijk te maken. Op deze wijze zou het ook voor de bevolking duidelijk worden dat de verschillende projecten gelijktijdig worden opgepakt. Daarmee is provincie (hoewel vanuit de oorspronkelijke aanpak niet noodzakelijk) voor alle Mer's bevoegd gezag geworden. Dat betekent ook een ander abstractieniveau dan oorspronkelijk gedacht.

Tevens is afgesproken dat in interactief proces tussen overheden, bedrijven, belangenorganisaties en bewoners de uitvoering van projecten ter hand zou worden genomen. Door hiervoor te kiezen is bewust gekozen voor het werken van grof naar fijn. Dat maakt dat de opzet van het streekplan zó flexibel moet zijn, dat in de uitwerking door partijen aangedragen alternatieven niet belemmerd mogen worden door formeel vastgelegde hoofdlijnen van beleid.

Als voorbeelden worden genoemd andere ontsluitingsstructuren, alternatieve aanpak geluidsproblematiek, aanpak bestaande leefbaarheidsproblematiek in omliggende kernen, alternatieven als gevolg van eigendomsverhoudingen en -wensen etc.

### 3 Vervolgaanpak

De gekozen aanpak maakt dat milieuaspecten maar een deel van de problematiek vormen. Het gaat veelal om de beleving van inwoners. Als voorbeeld kan genoemd worden de problematiek van doorgaand verkeer in bepaalde kernen. Dit verkeer is feitelijk aanwezig en groeit onafhankelijk van Bottleneckprojecten. Toch is beloten om samen met bewoners naar oplossingen te zoeken, welke in de uitvoering wellicht wel samen kunnen vallen met Bottleneckprojecten. Zo wordt samen met betrokkenen gekeken wat effecten zijn van alternatieve ontsluiting van Nedcar over meer ingangen en wat effecten zijn van al of niet aan openbaarheid onttrekken van wegen. In een mer zullen daarom ook alleen de geluidsaspecten globaal aangegeven moeten worden op haalbaarheden, waarbij in de uitwerking op bestemmingsplan en uitvoeringsniveau pas daarwerkelijke keuzen gemaakt worden. Een ander voorbeeld is de verhoging van de brug bij Roosteren. Bewoners in de kernen langs de aanvoerroute naar de brug klagen al langer over de verkeersoverlast (inclusief geluid). Alles past in wettelijke kaders. Toch zal in de uitvoering ook naar deze onderdelen gekeken worden.

Daarnaast is gekozen om een landschapspark te ontwikkelen, interactief met betrokkenen. In het kader van Bottleneck zijn hiervoor middelen gereserveerd welke samen met compensatie uit de verschillende projecten ingezet worden voor de uitvoering. In het landschapsplan zal gewerkt gaan worden met prioriteiten. Daarbinnen wordt uitvoering geregeld. Compensatie van projecten wordt daarmee niet binnen het betreffende project geregeld, maar binnen de prioriteiten van het landschapspark. Dat maakt een compensatieparagraaf (in de vorm van wat waar) in een MER overbodig en zelfs ongewenst.

Nedcar heeft verzocht 83 ha buiten haar eigen terrein in te vullen met toeleveranciers en plaatsten gereed product. In streekplan is potentieel ruimte gegeven voor 64 ha. Echter met randvoorwaarden omkleed mag Nedcar vooralsnog niet meer invullen dan 50 ha. Naast deze ruimtelijke duurzaamheid wordt met betrokkenen gekeken naar overige duurzaamheidsaspecten (bv. waterretentie). De railontsluiting wordt meegenomen in het MIT-onderzoek railinfra westelijk Zuid-Limburg, dat binnenkort van start gaat. Het streekplan geeft de globale corridor/verbinding aan. Voor de provincie zal dit terrein als pilot gelden. In de uitwerking zal detaillering plaatsvinden (o.a. op basis beeldkwaliteitsplannen) Uit het intensieve overleg met bewoners blijkt dat niet zozeer de uitbreiding van Nedcar ter discussie staat, maar wel de huidige leefbaarheid in bepaalde kernen en de recreatieve uitloop in het gebied. Daar is dan ook Operatie Bottleneck mede op gericht.

Een en ander wil zeggen dat voorkeuren van de te ontwikkelen ruimte en/of tracé's op een breed draagvlak mogen rekenen van mensen welke er echt mee te maken krijgen. Naast milieuhygiënische aspecten zijn daarbij leefbaarheidsaspecten (stad-milieu-idee), bestuurlijke aspecten, financiële aspecten, sociaal-culturele aspecten van eminent belang.

#### 4. Conclusie

Het bovengeschetste is een aanduiding van de vernieuwende aanpak van ruimtelijke inpassingsonderdelen in samenhang met de beleving van bewoners. Partijen lopen gelijk op. De tijdsdruk is groot. Een en ander zal in samenhang toch uitvoerbaar gemaakt moeten worden. De middelen zijn eindelijk veiliggesteld. Luisteren naar omgeving is belangrijk. Niet op voorhand belemmeringen opwerpen is een must. Deze vernieuwende aanpak vergt ook flexibeler omgaan met procedures zonder wettelijk kader te frustreren. Dat wil zeggen dat de milieueffectrapportages gezien moeten worden als een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen en op haalbaarheden van de uitvoering. Dit passend bij het niveau van een streekplanbesluit. In de vervolgaanpak is uitvoerings- en onderhandelingsruimte noodzakelijk. Het project tracht het sociaal/culturele, het economische en het ecologische kapitaal in samenhang met elkaar tot ontwikkeling te brengen.

Per halfjaar wordt een notitie met de stand van zaken Operatie Bottleneck opgesteld. Bijgevoegd is de laatste per juni 1999.

#### N.B.

Met de volgende partijen heeft overleg plaatsgevonden en zijn vervolgafspraken gemaakt voor overleg en t.b.v. verdere planvorming en uitvoering:

- rijksoverheid (EZ, RWS, LNV, VROM, ROB);
- gemeenten (Sittard, Born, Susteren, Echt, Geleen en Stein);
- Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken;
- milieuorganisaties;

- landbouw- en natuurorganisaties;
- Waterschap, Zuiveringschap en Waterleidingmaatschappij;
- bedrijven: Nedcar, DSM, RTB, BTB, LKZL, NS, LIOF;
- vertegenwoordigers bewonersgroepen kern Nieuwstadt, kern Holtum, Dieteren, kern Roosteren, kern Limbricht, kern Born.



## OPERATIE BOTTLENECK

De stand van zaken juni 1999

### 1 Inleiding

Samen met de gemeenten Born, Sittard en Susteren heeft de provincie Limburg, in overleg met tal van betrokkenen, samenhang aangebracht tussen een groot aantal projecten. Via het voorstel voor operatie Bottleneck is het globale resultaat daarvan voorgelegd aan de betrokken gemeenteraden en aan Provinciale Staten.

Deze hebben ingestemd met de planopzet.

Via een "package-deal" met het Rijk heeft de provincie de financiering voor een belangrijk deel van de plannen veiliggesteld. Zo is aan de voorwaarden voldaan om te komen tot concrete planrealisering van de onderscheiden onderdelen.

Niet alleen is bereikt dat er nu sprake is van goede voorwaarden voor de verdere uitvoering, er is ook bereikt dat "iedereen" min of meer betrokken is geraakt bij het totaal.

Na het moment van visievorming, draagvlak creëren en afstemming op hoofdlijnen, is nu het moment van werkverdeling aan de orde. Daarbij is van belang dat, ondanks dat diverse projectonderdelen in verschillende stadia van ontwikkeling/uitvoering zijn en inhoudelijke relaties niet steeds aan de orde zijn, afstemming noodzakelijk blijft. In deze notitie wordt de stand van zaken op hoofdlijnen beschreven in de vorm van een tussenrapportage.

### 2 Organisatie

Binnen Bottleneck breekt nu een volgende fase aan: Afstemming op hoofdlijnen maakt plaats voor afstemming op lager schaalniveau, voorafgaand aan en deels samenvallend met feitelijke planrealisatie. Procedures moeten doorlopen worden, geldmiddelen zullen gestroomlijnd moeten worden (zowel tussen partijen als tussen projecten) en meer gedetailleerde inhoudelijke afstemming op onderdelen moet plaatsvinden. Problemen zullen in samenhang (binnen totaal kader) opgelost moeten worden.

Daarbij zal de provincie vooralsnog aangesproken kunnen blijven worden op haar regie en afstemmingsfunctie. De betrokken gemeenten en organisaties blijven formeel bevoegd waar van toepassing (bijvoorbeeld streekplan, bestemmingsplan, exploitatie).

Om daar waar samenhangende en van elkaar afhankelijke keuzen gemaakt moeten worden, is het zaak te kunnen terugvallen op één aanspreekpunt. Het college van Gedeputeerde Staten en de betrokken gemeentebesturen hebben dan ook besloten tot de instelling van één bestuurlijke stuurgroep. Om slagvaardig te kunnen opereren zal de stuurgroep beperkt van omvang dienen te zijn, en dus niet alle partijen (18) moeten bevatten welke oorspronkelijk in verschillende stuurgroepen waren vertegenwoordigd. Dat is ook niet nodig omdat niet alle partijen even zwaar moeten worden aangehaakt.

Met partijen welke op onderdelen betrokken zijn, zal ad hoc bestuurlijk overleg plaats kunnen vinden, gecoördineerd binnen de stuurgroep. Voorbereiding en vertaling van bestuurlijke standpunten vinden plaats in een (ambtelijke) kerngroep waarin naast een provinciaal projectcoördinator, tevens vertegenwoordigers van de drie betrokken gemeenten en de vier projecttrekkers zitting hebben. Deze inhoudelijke projecttrekkers zijn voorzitter van vier respectievelijke projectgroepen. Overigens dient er voor gewaakt te worden dat trager lopende projecten de voortgang van andere projecten frustreren. Daarom wordt de mogelijkheid open gehouden om (bestuurlijke) begeleidingsgroepen in te stellen per project (groen, infrastructuur, Industrial Park Swentibold; IPS of rail) om zodoende in de lijn en met het oog op de uitvoering, de voortgang te bewaken. Met het oog op een voortvarende aanpak is nu reeds voorzien in een aparte bestuurlijke begeleiding van het landschapspark. Daar waar knelpunten ontstaan in samenhang met overige projectonderdelen, zal dit in de stuurgroep aan de orde worden gesteld. De projectorganisatie "Bottleneck" ziet er dan als volgt uit:

**Stuurgroep (bestuurlijk)**  
 provincie (voorzitter), gemeenten Born,  
 Sittard, Susteren, LIOF, RWS, EZ en  
 projectcoördinator provincie (ambtelijk)

**Kerngroep (ambtelijk)**  
 Projectcoördinator provincie  
 4 projecttrekkers  
 3 gemeenten

Projectgroep Groen	Projectgroep IPS/NedCar	Projectgroep Infrastructuur	Projectgroep Rail
trekker: Susteren +LLTB +natuurm +prov./Groen +Sittard +Born PM	trekker: LIOF-BT +Nedcar +Prov/EGF +Born +Sittard +Susteren PM	trekker Provincie +LKZL +Born +Echt +Susteren +Maasbracht +Sittard +RWS PM	trekker: Provincie +LKZL +Born +Sittard +RWS +NS PM

Een op maat ingevulde samenstelling, de werkwijze en een activiteitenplanning zullen meer gedetailleerd door de respectievelijke projectgroepen worden uitgewerkt. Een en ander zal afhangen van de feitelijke werkzaamheden en het tijdstip waarop deze plaatsvinden..

Met het oog op de noodzakelijke coördinatie worden werkgroepen ingesteld zoals ten aanzien van financiën en procedures. Deze zullen worden aangehaakt aan de kerngroep die de samenhang in de gaten houdt.

Bedoelde aspecten lopen als een rode draad door alle projectonderdelen. Dat geldt eveneens voor een gecoördineerde grondaankoop waarvoor een projectgroep wordt ingesteld.

### **Vergaderfrequentie**

De stuurgroep zal gemiddeld 1x per 2 maanden bijeenkomen (of zoveel meer dan nodig). Daarnaast zullen er bilaterale bestuurlijke contacten zijn welke steeds in de stuurgroep worden teruggekoppeld. De kerngroep zal gemiddeld 1x per 3 weken bijeenkomen.

### **Personele bezetting**

Uitgangspunt is dat iedere organisatie één bestuurlijk aanspreekpunt heeft. Voor de provincie is dat de coördinerend portefeuillehouder Bottleneck (de heer Tindemans). Ambtelijk is de heer J. Smeelen projectcoördinator. Namens de overige deelnemers zijn dat de heer Swillens (Born), de heer Van Mierlo (Susteren), de heer Paes (Sittard), de heer Teders (Rijkswaterstaat), de heer Rosman (EZ) en de heer Koelman (LIOF). Iedere deelnemer aan de stuurgroep koppelt indien nodig (bestuurlijk) terug, dan wel schakelt overige collegabestuurders in voorzover relevant voor projectonderdelen. De projectgroepen Rail en Infra zullen getrokken worden door de provincie. Voor de projectgroepen Landschapspark en IPS zijn door de genoemde verantwoordelijke organisaties tijdelijk externe krachten ingehuurd: IPS/NedCar, vanuit DHV milieu en infrastructuur; Landschapspark, vanuit bureau Ruimtelijke Inrichting en Techniek.

### **3 Afspraken**

Tijdens het traject tot op heden zijn op verschillende momenten tal van afspraken gemaakt en toezeggingen gedaan. Deze zullen moeten worden uitgevoerd en soms bekrachtigd moeten worden. Ook zullen ze bewaakt moeten worden. Hieronder volgt een opsomming van hetgeen in ieder geval tot nu toe is vastgelegd.

#### **Toezeggingen**

Bij de behandeling van het voorstel voor de operatie Bottleneck in de gemeenteraden en in Provinciale Staten is een aantal aspecten naar voren gebracht die nadere aandacht behoeven:

- omvang bedrijfsterrein (Yard/kantooractiviteiten) oostelijk van de N295;
- mogelijkheden voor stapelen van auto's;
- Swentibold voor toeleveranciers NedCar; geen overwegende productie voor derden;
- bij aansluiting N296 op A2 efficiënt ruimtegebruik nastreven;
- spoed met verdere studie naar railperikelen.

#### **Overige afspraken**

- De provincie Limburg stelt f 2 miljoen beschikbaar voor de aansluiting van Holtum-Noord op de N296 (afhankelijk van definitieve exploitatieopzet);

- de gemeente Susteren is bereid mee te werken aan een verlegging van de gemeentegrens, zodanig dat de gronden vanaf de N297n naar het zuiden en gronden tussen spoorlijn en N295 (ten behoeve van Yard cs.) alsmede ten westen van de N295 (ten behoeve van IPS/NedCar) overgaan naar de gemeente(n) Sittard en/of Born. De omvang is afhankelijk van de uiteindelijke ruimtelijke invulling. Ten noorden van NedCar zal gestreefd worden de huidige gemeentegrens van Susteren te handhaven. Totdat een en ander verwerkt en/of afgerond is binnen de daarvoor geldende wettelijke procedure zullen de gemeenten ontwikkelingen ter plaatse onderling afstemmen in lijn met de (ruimtelijke) afspraken binnen operatie Bottleneck;
- ontsluiting Swentibold zoveel mogelijk op N295;
- geen verbindingsweg tussen NedCar en Holtum-Noord;
- geen doorgaande weg tussen Nieuwstadt en bedrijventerrein Sittard Noord (behalve langzaam verkeer; verkeersveilig);
- provincie, Susteren en Born stellen gezamenlijk gedurende twee jaar een projectleider aan voor de uitwerking en de start van het groenproject; provincie betaalt de helft tot f 100.000,--, de beide gemeenten de rest;
- inrichting strook tussen NedCar en Born (Holtum, Buchten, Born), westelijk van A2 is onderdeel van het Landschapspark Susteren;
- de gemeente Born is opdrachtgever (en betaler zolang er nog geen exploitatie dan wel voorbereidingskrediet is vastgesteld) van het bestemmingsplan voor de omgeving van NedCar (inclusief bestemmingsplan ten behoeve van N297n). De kosten zullen later ingebracht worden in de exploitatie van NedCar/IPS. Iedere afzonderlijke gemeente stelt plan vast voorzover liggend op hun eigen grondgebied;
- provincie zal uit reguliere middelen f 3,5 miljoen besteden aan landschapspark Susteren in 10 jaar.

### **Compensatie**

In geval van operatie Bottleneck wordt ten behoeve van een extra kwaliteitsverbetering in ieder geval het volgende begrepen onder compensatie.

- a. Het planelement Landschapspark Susteren conform het (te vervaardigen) plan van aanpak.
- b. Alle voorzieningen die gebruikelijk zijn om de aan te leggen wegen en industrieterreinen in de omgeving in te passen (ten laste van project).
- c. De natuurgebieden en houtopstanden die moeten wijken voor de onder b. genoemde werken worden conform de provinciale regels gecompenseerd (ten laste van project).
- d. Ten laste van de nieuwe industrieterreinen (uitbreidingsruimte Holtum-Noord, IPS/NedCar/Yard) wordt f 2,50 per m<sup>2</sup> bruto plangebied extra ingebracht in het fonds voor het Landschapspark Susteren.
- e. Ten laste van de realisering van de N297n wordt extra bijgedragen in de aanleg van de ecologische verbindingzone tussen Sittard en Nieuwstadt voor f 5 miljoen.



- f. Ten laste van de exploitatie van Swentibold wordt extra bijgedragen in de aanleg van (in ieder geval visueel) groen tussen Yard en Nieuwstadt voor een bedrag van f 1,5 miljoen.
- g. De provincie compenseert Nieuwstadt voor de veranderingen in de directe omgeving door een bijdrage van f 1,4 miljoen voor diverse maatregelen (PS-besluit d.d. 5 februari 1999).

#### 4 Financiering

Voortkomend uit de deal met het Rijk over de Oostwest-baan van Maastricht Aachen Airport (brief van minister van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris van Economische Zaken aan de Tweede Kamer) en het provinciale basisaccord, is voor specifieke onderdelen van Bottleneck in totaal f 270 miljoen beschikbaar (f 204 miljoen rijksoverheid en 66 miljoen Provincie). Voor de rijksoverheid is van belang dat een en ander budgettair neutraal verloopt. Aan Provinciale Staten is toegezegd zo spoedig mogelijk met een meer gedetailleerd financieringsvoorstel te komen. Daarvoor zijn enkele aspecten relevant.

Het merendeel van de rijksbijdrage komt voor rekening van de begroting van het ministerie van Economische Zaken. Het grootste deel van de EZ-bijdrage komt ten goede aan infrastructurele werken. De voorwaarden waaronder en de afspraken waarmee de rijksbijdrage beschikbaar komt, zijn thans nog onderwerp van overleg. Met name gaat de discussie over de vraag of de bedragen toereikend zijn, wie welke werken uitvoert, wie welke risico's draagt en daarmee samenhangend, wanneer welke middelen ter beschikking komen (fasering). Omdat de middelen verdeeld moeten worden over verschillende projecten met verschillende projecteigenaren, is duidelijkheid over deze vragen van groot belang. Temeer omdat Bottleneck als totaalproject gepresenteerd is en ook als samenhangend project uitvoerbaar moet blijven. Nog voor de zomer 1999 zullen hierover met de betrokken bewindslieden meer gedetailleerde afspraken gemaakt worden. Dan is het ook mogelijk Provinciale Staten een doordacht en afgestemd financieringsvoorstel te doen. Dit voorstel zal in de tweede helft van dit jaar gedaan kunnen worden. Van belang daarbij is dat de uitvoeringsplanning niet in gevaar mag komen. Het nieuwe industriële concept van NedCar dient bij de start van de volgende modelcyclus (vanaf 2003) gerealiseerd te zijn.

Gesprekken met toeleveranciers vinden nu plaats. De invulling van het Industrial Park Swentibold ligt daarbij op het kritieke pad. Daarmee samenhangend zal de N297n tijdig verlegd moeten worden. Omdat de aanleg van de N297n zeer hoge urgentie heeft ter plaatse van NedCar, is daarom aan Provinciale Staten verzocht om vooralsnog en vooruitlopend op het definitief financieringsplan akkoord te gaan met beschikbaarstelling van een werkkapitaal (minnelijke grondverwerving, uitvoeringsonderzoek etc.). Hiermee laat de overheid aan betrokken marktpartijen haar intenties blijken.

#### 5 Procedures

Prioritair op dit moment is de opstelling van het ontwerp-streekplan dat uitbreiding van NedCar mogelijk moet maken (aanpassing grens stedelijk gebied; voor het overige zoveel mogelijk uitgaan van vigerend streekplan).

De startnotitie van het MER voor IPS/NedCar heeft ter visie gelegen. De commissie MER heeft advies uitgebracht en kon zich vinden in de vernieuwende aanpak welke gekozen is, nl.: in de startnotitie reeds uitvoerig alle relevante onderzoeken verwerken. Dit maakt het mogelijk dit MER medio juli 1999 af te ronden.

Ook voor de N297n en de N296 (in verband met verplaatsen brug over Julianakanaal bij Roosteren) zijn tracé-/MER-studies gestart en nagenoeg afgerond. Voorzover deze van belang zijn voor de streekplanherziening zullen ze daarvan onderdeel uitmaken. Daarmee wordt versnippering van besluitvorming voorkomen. Het streekplan (inclusief MER) zal vanaf begin september ter visie liggen. Op basis van inspraak, adviezen commissie MER en PCO kan het college van Gedeputeerde Staten begin 2000 voorstellen doen ter vaststelling in Provinciale Staten. Passend binnen de gemaakte afspraken zal ook de bestemmingsplanprocedure (IPS/NedCar en N297n) in de tweede helft van dit jaar starten. Om de doorwerking richting bestemmingsplan gelijktijdig met de streekplanprocedure zichtbaar te maken, zal een voorontwerp-bestemmingsplan gelijktijdig beschikbaar zijn. Gestreefd wordt om vanaf 2001 te kunnen beschikken over een goedgekeurd bestemmingsplan ter plaatse van NedCar (IPS, N297n inclusief ecologie ter plaatse en voorzover uitvoering niet mogelijk op grond van vigerende bestemmingsplannen). Indien noodzakelijk dan is voorzien in eventuele toepassing van artikel 19-procedure vanaf het moment dat het streekplan is vastgesteld.

De ontwikkeling van Holtum-Noord past binnen vastgesteld provinciaal (streekplan)beleid. De bestemmingsplanprocedure is gestart. De aanleg van een nieuwe insteekhaven is eveneens gestart. Kort volgend op het in exploitatie nemen van Holtum-Noord II is de noordelijke ontsluiting voorzien.

Alle overige projecten zijn minder kritisch en zullen aan bedoelde prioritaire projecten worden gekoppeld.

## 7 Communicatie

De voorliggende notitie is bedoeld om de gemeenteraden en Provinciale Staten te informeren over de aanpak op hoofdlijnen. Het is evident dat er in de volgende uitvoerings- en proceduretrajecten nog vele details moeten worden uitgewerkt. Bij die trajecten zullen belanghebbenden geïnformeerd en betrokken worden. Naast voorlichtingsbijeenkomsten staan daar eveneens formele procedures voor. De communicatie wordt gecoördineerd binnen de Stuurgroep Bottleneck.

Het streekplan (inclusief MER) zal zoals aangegeven bij punt 6 (procedures) in ontwerp vanaf september ter visie liggen. Naast formele inspraak zullen in de regio dan ook voor gemeenteraden en bevolking voorlichtingsavonden worden georganiseerd.

## 8 Relevante aspecten projectonderdelen

### IPS/NedCar

De projectontwikkeling is gericht op de oprichting van Industrial Park Swentibold. De projectleiding is in handen van het LIOF. Een convenant tussen partijen wordt voorbereid.

Met name de exploitatie, financiering, juridische structuur en subsidies zijn daarbij van belang. Gewerkt wordt verder aan een interne en externe lay-out (beeldkwaliteitsplan) en logistiek. Groencompensatie en uitwerking van duurzaamheidsprincipes maken daar onderdeel van uit. Een en ander zal zodanig van opzet moeten zijn dat aanhaking aan een eventuele bedrijfsregio tot de mogelijkheden behoort.

#### **Holtum-Noord**

Het bestemmingsplan verkeert in ontwerpfase. De haveninsteek wordt aangelegd.

#### **Weg-/waterinfrastructuur**

De projecten welke noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Logistiek Knooppunt Zuid-Limburg worden meer gedetailleerd uitgewerkt. Doelstelling daarbij is een ongehinderde afvoer van producten over het water met meerlaagscontainers alsmede ten behoeve van de weginfrastructuur. Met het oog op de noodzakelijke uitbreiding van IPS/NedCar, wordt de verlegging van de N297n ter plaatse prioritair voorbereid. Het moment van aanleg van het overige deel van de N297n (ten oosten van de N295) zal mede afhangen van de aanleg van de weg op Duits grondgebied. Voor de overige projecten (bruggen en aansluitende wegen) wordt op dit moment bezien welke duurzame oplossing mogelijk is binnen het beschikbare budget (zie ook punt 4 financiën). Desinvesteringen dienen te worden voorkomen. Daarbij spelen ingebrachte wensen uit de regio een rol. Het moge duidelijk zijn dat eerst de hoofdstructuur helder moet zijn alvorens detailvragen te kunnen beantwoorden. De ontsluiting van Holtum-Noord is in dit kader prioritair.

#### **Railinfrastructuur**

De railproblematiek kent verschillende onderdelen met korte- en langetermijn problematiek. Naast de rangeerproblematiek in Sittard is er het probleem van de spoorverbinding Sittard Born (o.a. in relatie tot de ontsluiting/licging van de Rail Terminal) kort langs bebouwing in Limbricht en Born. Daarnaast en daarmee samenhangend is aan de orde de capaciteit op de bestaande Noord-Zuidlijn.

Voor de korte termijn lijkt de rangeerproblematiek oplosbaar. Dit heeft vooral te maken met uitkomsten van een meer op het feitelijk gebruik toegespitst rekenmodel en met de feitelijke bevolkingsdichtheid in de omgeving. Een convenant wordt voorbereid. Ten aanzien van de spoorlijn Sittard-Born zullen nog concrete afspraken gemaakt moeten worden over te nemen maatregelen. Het gaat daarbij met name over het vastleggen van afspraken en deze controleerbaar maken. Met betrokken partijen en omwonenden vindt overleg plaats. Bezien wordt op welke wijze de afspraken het beste kunnen worden vastgelegd.

Voor de wat langere termijn zullen ten behoeve van de totale railproblematiek (capaciteit, toekomst rangers en RTB) nieuwe prognoses gemaakt dienen te worden om besluitvorming in MIT-kader mogelijk te maken. Gestreefd wordt een verkennende studie railproblematiek Westelijke Mijnstreek aan te kondigen in het MIT dat in september verschijnt. Bedoelde studie kan dan begin 2000 gestart worden.

Het gaat daarbij om een open benadering waarbij naast prognoses ook capaciteitsonderzoeken en tracé-/rangeeronderzoeken in verschillende scenario's verricht worden.

Met betrokken partijen worden afspraken gemaakt om nog voor de zomer te komen met een notitie welke de problematiek, oplossingsrichtingen, verantwoordelijkheden en tijdspad gedetailleerder in beeld brengt.

### **Landschapspark Susteren**

Doelstelling is het herinrichten van het landelijk gebied inclusief de aanleg van extra natuur, bos en landschapselementen gelijktijdig met het ontwikkelen van de infrastructuur en bedrijventerreinen, conform de visie als opgenomen in operatie Bottleneck.

Uitgangspunt is de realisatie van extra natuur, bos en landschap (aanvullend aan realisatie van reeds door Gedeputeerde Staten aangewezen RBON-gebieden) in het gebied rondom automotivecentre en Nieuwstadt, door ecologisch en landschappelijk herstel van de beekdalen en waterlopen, alsmede herstel en versterken van ecologische relaties. De bestaande onderzoeken, waaronder de structuurvisie van de gemeente Susteren, het onderzoek natuur en landschapsvisie voor het gebied tussen Maasbracht en Sittard, genaamd "Verbindend Landschap" en de provinciaal ecologische structuur conform de nota Natuur en Landschap 2000-2010, gelden als uitgangspunt voor het op te stellen inrichtingsplan. De nadruk bij het ontwikkelen van het landschapspark dient gericht te zijn op de realisatie. Het inrichtingsplan dient mede gebaseerd te zijn op een visie over de landbouw. Een raamplan voor de landbouw is binnenkort voorhanden.

Een extern projectleider is aangesteld. Hij zal van meet af aan zijn aandacht moeten richten op het fysiek realiseren van onderdelen van het landschapspark. Voorzover vanuit bestaande onderzoeken nog discussiepunten voortkomen voor het inrichtingsplan dient in het eerste halfjaar de planvorming te worden afgerond. Vervolgens zal de aandacht volledig gericht dienen te zijn op het uitdragen van de visie, onderzoeken van mogelijkheden voor realisatie, scheppen van draagvlak in de regio en de mogelijkheden voorzover nodig van extra financieringsbronnen.

### **Historische buitenplaatsen Wolfrath en Millen**

#### **Wolfrath**

De historische buitenplaats Wolfrath is door de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen in 1998 aangewezen en opgenomen in het rijksmonumentenregister. Het perceel waarop de bouw van het toeleveringsbedrijf Inalfa is voorzien, maakt deel uit van deze beschermde historische buitenplaats.

Dit perceel is blijkens de toelichting bij de monumentbeschrijving van belang voor het bewaren van de samenhang tussen de 18de- en 19de eeuwse elementen van de parkaanleg en voor het visueel beleefbaar houden van deze samenhang.

Bij wijze van voorlopige voorziening is de door de gemeente Born aan Inalfa verleende monumentenvergunning door de bestuursrechter geschorst. Het verzoek van Inalfa tot opheffing van de schorsing is door de bestuursrechter niet toegewezen, in afwachting van een definitieve belangenafweging in de bodemprocedure.

Gelet op de grote belangen die met het een en ander zijn gemoeid, zal er op korte termijn worden overgegaan tot het in behandeling nemen van de bodemprocedure.

#### **Millen**

Op korte termijn zal de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen een aanwijzingsprocedure starten voor de historische buitenplaats kasteel Millen. Vanaf dat moment is, binnen de door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg aangegeven omgrenzing, de rijksbescherming op de buitenplaats van toepassing.

Uit een eerste ambtelijk verkennend overleg blijkt dat de omgrenzing voor het varianttracé van de N297n ten noorden van Millen geen complicaties oplevert. Het varianttracé ten zuiden van Millen zal in ieder geval wel de buitenplaats doorsnijden. Vanuit deze optiek heeft het zuidtracé in ieder geval niet de voorkeur.

De voor de Rijksdienst Monumentenzorg van groot belang zijnde instandhouding van de huidige "openheid" rondom kasteel Millen kan door het bestaande planologische instrumentarium worden gewaarborgd. Overigens maakt de buitenplaats Millen onderdeel uit van het Landschapspark de Graven. Tussen de Graven en Landschapspark Susteren is voorzien in inhoudelijke afstemming.

Stuurgroep Bottleneck  
Maastricht, 15 juni 1999



## **Bijlage 2      Samenhang MER'n**





## Inhoudelijke samenhang MER'n t.b.v. Streekplan Nedcar e.o.

### Algemeen

De door de commissie gevraagde inhoudelijke samenhang tussen de milieueffectrapporten t.b.v. het streekplan Nedcar e.o. kan gezien worden vanuit verschillende invalshoeken. Duidelijk is dat er in het studiegebied meerdere initiatieven doorgang zouden kunnen vinden. Voor de MER'n is o.i. vooral van belang of de mogelijk optredende milieugevolgen voortkomend uit een project de keuze tussen alternatieven van een ander project beïnvloeden. Onze overtuiging is dat er slechts in enkele gevallen sprake is van een dusdanige relatie dat er beïnvloeding van keuzen plaatsvindt.

In de onderstaande tabel wordt inzichtelijk gemaakt waar voorliggende keuzen elkaar beïnvloeden.

Keuze voor	Gevolgen voor keuze		
	Tracé N296	Nedcar	Tracé N297n
Tracé N296	---	deels (1)	nee (2)
Nedar	nee (3)	---	ja (5)
Tracé N297n	nee (4)	ja (6)	---

### Situatie 1 en 2

De keuze voor het al dan niet ophogen/verplaatsen van de brug Roosteren heeft geen invloed op de voorliggende keuze voor de uitbreidingsrichting van Nedcar of voor de tracering van de N297n. De verbetering van de ontsluiting van het Holtum-Noordterrein heeft echter wel gevolgen voor de beoordeling van de twee Nedcaralternatieven. Het alternatief waarbij de Yard geplaatst wordt op het Holtum-Noordterreinscoort t.a.v. wegverkeerlawaaï in Holtum negatiever dan dan het oostalternatief voor de Yard. In het MER Uitbreiding Nedcar wordt er immers vanuit gegaan dat de vrachtwagens van Nedcar alleen Holtum-Noord kunnen bereiken via de bestaande zuidelijke aansluiting (door de kern Holtum). (zie ook notitie MMA)

De alternatieven voor de toeleidende weginfrastructuur (N296) kan verschillende gevolgen hebben voor verkeersintensiteiten op de N295 die langs Nedcar loopt en de N297n kruist. De optredende verschillen tussen de verkeersintensiteiten op de N295 (tussen de alternatieven voor de N296) zijn echter beperkt en hebben geen invloed op de keuzen die voorliggen in het project uitbreiding Nedcar of de tracering van de N297n.

### Situatie 3 en 4

Gesteld kan worden dat de uitbreiding Nedcar en de aanleg van de N297n de verkeersintensiteiten op de N295 beïnvloeden en daarmee ook de optredende intensiteiten op de N296 als toeleidende weg naar de brug Roosteren. De keuze van ligging van de brug en het al dan niet ophogen hiervan is echter niet afhankelijk van de verkeersintensiteit van de N296.

De specifieke werkelijk optredende effecten van de uitbreiding Nedcar en de eventuele aanleg van de N297n zijn slechts globaal te geven aangezien de intensiteiten die ze veroorzaken op de N295 vooral afhankelijk zijn van :

- de onsluiting van Nedcar (personen en goederen);
- de groei van de productie van Nedcar;
- aantal en aard van de toeleveranciers bij Nedcar;
- nog overeen te komen aan- en afvoerroutes;
- de mogelijke knip in de Nusterweg

Deze punten worden niet door het Streekplan Nedcar en omgeving geregeld maar vormen onderwerp van verdere onderhandelingen.

### Situatie 5 en 6

De uitbreiding van Nedcar door het aanhaken van toeleveranciers en het inrichten van een Yard heeft gevolgen voor de N297n. De wens van Nedcar om in zuidelijke richting uit te breiden heeft ertoe geleid dat er een alternatief voor de N297n in bespreking is geweest dat zuidelijker gelegen was dan de meest zuidelijke variant uit het MER N297n. Immers een naar het zuiden gerichte uitbreiding van Nedcar betekent dat de bestaande N297 tussen A2 en N295 verschoven dient te worden. De streekplanuitwerking Westelijke Mijnstreek geeft echter de bandbreedte van de alternatieven voor de N297n aan.

De aangegeven corridor in de streekplanuitwerking geeft hiermee de maximale uitbreidingsmogelijkheid voor Nedcar in zuidelijke richting aan. Toch is in het MER gekeken naar een grotere uitbreiding in zuidelijke richting. Uit het MER Uitbreiding Nedcar blijkt dat verruiming van de corridor in zuidelijke richting (alternatief...) niet wenselijk is.

De resterende alternatieven voor de uitbreiding Nedcar hebben invloed op de ligging van de N297n. Wanneer Nedcar zou besluiten af te zien van uitbreiding (in zuidelijke richting) zal de N297n toch aangelegd worden volgens het voorgenomen tracé (alternatief 5).

In het MER t.b.v. de N297n is de mogelijkheid die de wegverbinding voor Nedcar biedt als wegingsfactor meegenomen.

Veranderende verkeersintensiteiten die optreden als gevolg van de uitbreiding van Nedcar zijn in verhouding verwaarloosbaar t.o.v. de intensiteiten op de N295 en N297 (zie ook paragraaf ...). deze zijn derhalve niet van invloed op de tracering van de N297n.

Het al dan niet doorgang vinden van de aanleg van de N297n heeft direct invloed op de mogelijkheden voor Nedcar. Immers de huidige N297 vormt de grens van het stedelijke gebied. De alternatieven in

het MER uitbreiding Nedcar die gericht zijn naar het zuiden zouden dan aangepast moeten worden. Nedcar zou hierbij over de bestaande N297 in zuidelijke richting kunnen uitbreiden. In een dergelijke situatie zouden "de Rollen" en "het Limbrichterbos" vanwege het ontbreken van een afscheiding (zoals infrastructuur die zou kunnen bieden) verder onder druk kunnen komen te staan. Tevens zou gekozen moeten worden voor een verdubbeling van de huidige N297 tussen A2 en N295 om de toekomstige verkeersstroom aan te kunnen. Uit het MER N297n blijkt dat deze noodzakelijke verdubbeling grote gevolgen heeft voor de bestaande aansluiting op de N295.

Tijdens het proces van het opstellen van het MER N297n is gebleken dat de voorkeursvolgorde t.a.v. milieuaspecten als volgt zou uitvallen MMA: Nolenslaanalternatief (over de bestaande N297) en daarna altaernatief 6 en alternatief 5. Deze laatste twee alternatieven zijn t.a.v. de mogelijkheid die ze voor Nedcar bieden gelijk.

## **Inhoudelijke aanvullingen en verwijzingen**

### **Verkeer**

De verschillende projecten waarvoor MER'n opgesteld zijn hebben allen een bepaald effect op de verkeersintensiteiten in het studiegebied.

Aangezien er sprake is van drie opzichzelf staande Milieueffectrapportages zijn de alternatieven en varianten in ieder MER afzonderlijk bezien en t.a.v. verkeerseffecten doorgerekend. Voor ieder MER is het verkeersmodel Westelijke Mijnstreek voor de voorliggende keuzen aangepast.

De meest voor de hand liggende verkeersrelatie tussen de projecten is gelegen in de beïnvloeding van verkeersintensiteiten op de N295. Uit de verkeersberekeningen die uitgevoerd zijn i.h.k.v. de N296 (Brug Roosteren) en de N297n blijkt dat de voorliggende alternatieven marginaal van elkaar verschillen. Verandering van verkeersintensiteiten voortkomend uit de uitbreiding van Nedcar beïnvloed de intensiteiten wel. Echter de beïnvloeding van deze intensiteit wordt niet primair bepaald door factoren die zich buiten de besluitvorming van het streekplan (en dus MER) afspelen en die nog nader bezien dienen te worden bij de verdere projectuitwerkingen en verdere besluitvorming.

Hierbij dient gedacht te worden aan:

- de onsluiting van Nedcar op de N297 of op de N295
- de daadwerkelijke groei van de productie van Nedcar;
- aantal en aard van de toeleveranciers bij Nedcar;
- nog overeen te komen aan- en afvoerroutes;

In de verkeersberekeningen zijn hiervoor aannemens gedaan. Gebleken is dat het totaal van de verkeerstoename als gevolg van de uitbreiding van Nedcar in de worst-case ca 1500 voertuigbewegingen/etmaal zullen zijn t.o.v. ca 20.000 voertuigen die gebruik zullen gaan maken van de N295.

Tevens is gebleken dat het al dan niet "knippen" van de Nusterweg (de verbinding tussen Sittard en Nieuwstadt) veel grotere gevolgen heeft op de mogelijke intensiteiten op de N295 (ca 8000 voertuigen /etmaal).

#### **Keuze voor tracé-alternatief 5 voor de N297n.**

De voorkeursvolgorde van tracé-alternatieven voor de N297n t.a.v. is het Dr. Nolenslaanalternatief, daarna alternatief 6 (6+) en daarna alternatief 5. Het Dr. Nolenslaanalternatief gaat over de bestaande N297 en vormt geen toekomstvaste oplossing voor de gesignaleerde problemen. De alternatieven 5 en 6 (6+) verschillen niet t.a.v. de ruimte die ze bieden ten zuiden van het Nedcarterrein (28 ha).

Alternatief 5 voor de N297n biedt ruimte voor Nedcar, ligt zo ver mogelijk van de kern Nieuwstadt, sluit zo veel mogelijk aan bij het bedrijventerrein Sittard Noord, geeft hierdoor ruimte om een ecologische verbindingzone te realiseren, en snijdt waardevolle beken zo min mogelijk.

de keuze voor alternatief 5 als tracé voor de N297n is onafhankelijk van het al dan niet doorgang vinden van de uitbreiding van het Nedcarterrein.

#### **Aanpassing van de capaciteit van de wegen om Nedcar**

De capaciteit van de wegen rondom Nedcar hoeven niet (vanwege een uitbreiding van de productie of vanwege de aanhaking van toeleveranciers aan het Nedcarterrein) aangepast te worden. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de toename van het aandeel verkeersbewegingen voortkomend uit de uitbreiding van Nedcar ca 15000 voertuigen/etmaal zal bedragen. Deze toename is marginaal t.o.v. de 20.000 voertuigen die de N295 per etmaal zal verwerken.

#### **Geluid**

##### Cumulatie en aantal gehinderden

De cumulatie van geluidbelastingen is weergegeven in het rapport 982006-1 (Cauberg-Huygen 4 februari 1999). Deze cumulatie is bepaald aan de hand van de Miedema methode. Dit rapport is als bijlage toegevoegd.

Het aantal gehinderden is in dit rapport aangegeven aan de hand van een milieu-kwaliteitsmaat (per woning).

### Mitigerende maatregelen om geluidhinder tegen te gaan

In het Bestemmingsplan zal aangegeven worden dat de meest geluidproducerende delen van Nedcar en IPS zo centraal mogelijk op het Nedcarterrein te situeren. In het geluidrapport 981508-3 (Cauberg-Huygen 7 januari 1999) wordt in figuur 1 een geactualiseerd invullingsplan geformuleerd (zie ook bijlage sheets).

Daarnaast zullen maatregelen bepaald dienen te worden in de vergunningaanvraag van Nedcar (om de productie te kunnen uitbreiden) ofwel op het bestemmingsplanniveau. Vooralsnog worden de volgende mogelijkheden nader bezien (mede in relatie tot ontheffingsmogelijkheden):

- 1 Mogelijkheden om bij Nedcar ALARA-plus maatregelen door te voeren; Nedcar zal hier in de fase van de vergunningverlening inzicht in moeten bieden;
- 2 het al dan niet aanvullend oprichten van een geluidwal;
- 3 mogelijkheden om een geluidluwe gevel te creëren voor enkele woningen (maatregelen spoorweglawaai en wegverkeerlawaai in Nieuwstadt)

### **Ecologie en compensatie**

In het kader van de afstemming binnen de structuren van Bottleneck is bepaald dat er een evenwicht gecreeerd dient te worden tussen de "rode" en "groene" projecten in de Westelijke Mijnstreek. Hiertoe dient een landschapspark in het noordelijke deel van de Westelijke Mijnstreek gerealiseerd te worden. Dit gebied dient aan te sluiten op het zuidelijker te ontwikkelen "Landschapspark de Graven". In de verschillende MER'n die i.h.k.v. het Streekplan Nedcar e.o. zijn opgesteld is globaal aangegeven welke gevolgen de verschillende alternatieven hebben t.a.v. ecologie. T.a.v. de reikwijdte en diepgang van de beschrijving is uitgegaan van de voorliggende keuzen op streekplanniveau. Uit de MER'n is derhalve slechts globaal op te maken welke compensatie benodigd is. Momenteel wordt binnen het project landschapspark per onderdeel aangegeven welke compensatie op basis van het provinciale natuurcompensatieplan benodigd is. Ter informatie is een concept-nota t.a.v. deze compensatie meegezonden. Aanvullend op deze verplichte compensatie is in het kader van Bottleneck besloten 5 mln gulden beschikbaar gesteld om een ecologische verbindingszone te realiseren ten zuiden van de kern Nieuwstadt.

Om enig zicht te verkrijgen over de inpassing van de uitbreiding Nedcar en de ecologische verbindingszone zijn een aantal sheets als bijlage toegevoegd (sheets Ecologische structuur= de verbindingszone, en sheets beeldkwaliteitsplan)

### **Uitwerking van het Meest Milieuvriendelijke alternatief**

Zie notitie 3: MER-Nedcar uitwerking MMA.

## Discrepanties tussen MER en Streekplan

Als bijlage is de sheet "Nedcar/Ips (bruto hectaren opgenomen).  
Uit deze tabel valt op te maken dat de gewenste uitbreiding van het Nedcarterrein gaandeweg het opstellen van het MER en het streekplan op basis van onderhandelingen in het kader van Bottleneck steeds verder zijn teruggebracht.

Bij de kolom streekplan en streekplan 'de opgave' zijn de volgende hectaren aangewezen:

- autoproductie 6 ha (zijnde bedrijventerrein 1 op streekplankaart ten noorden van het bestaande Nedcarterrein tegen de N295 aan);
- Industriepark 28 ha (de zuidzijde van het bestaande Nedcarterrein tot aan de Nieuwe N297) bestaande uit
  - 16 ha bedrijventerrein 1 op streekplankaart;
  - 18 + 4 ha bedrijventerrein 2 op streekplankaart.  
(bij 'de opgave' worden deze laatste 4 ha zijnde de driehoek tussen de N297n en de N295 niet ingevuld);
- Yard 30 ha (bedrijventerrein 2 op streekplankaart waarbij bij 'de opgave' 20 ha worden ingevuld).

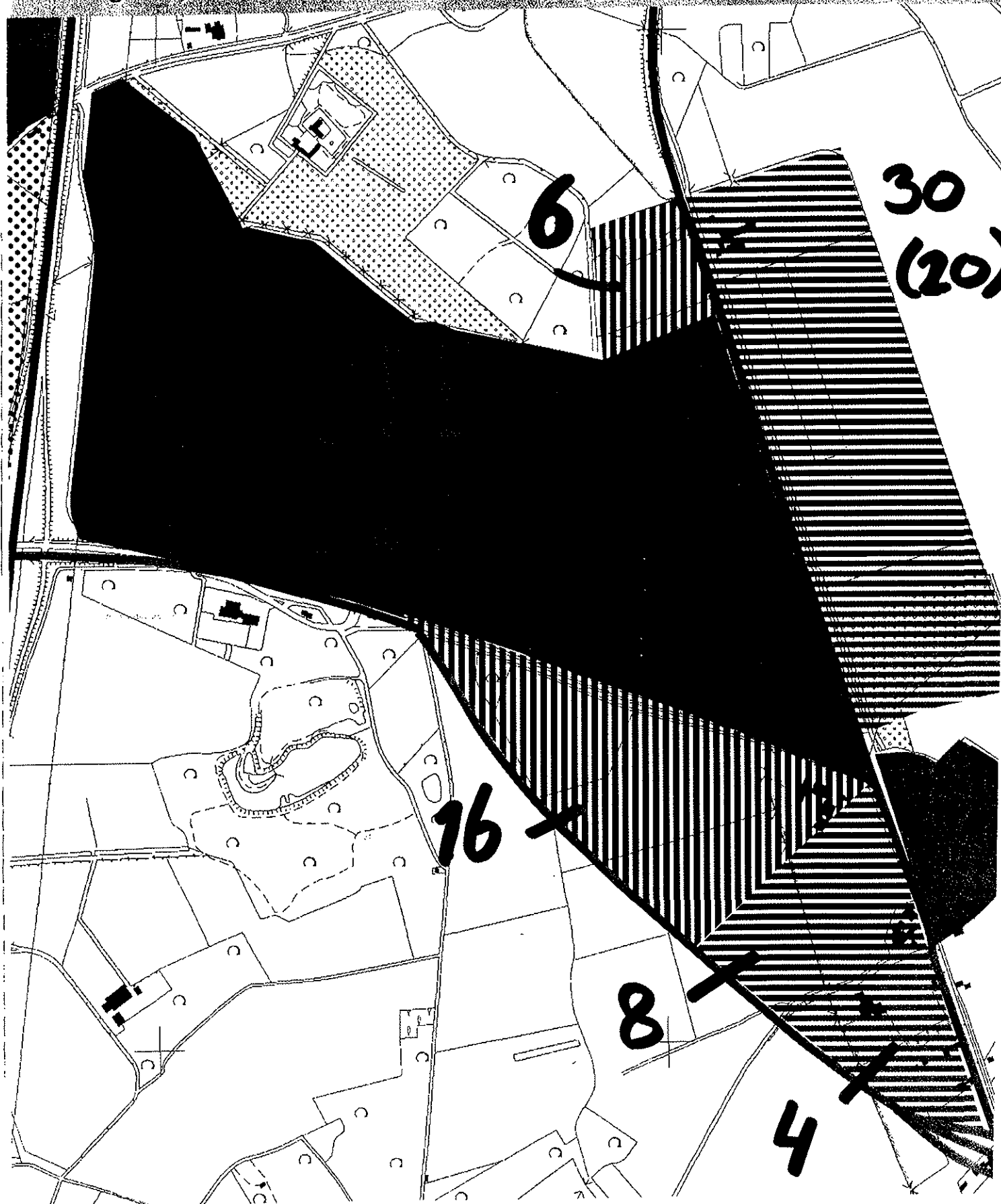
Zie ook notitie 3: MER-Nedcar uitwerking MMA en sheets Nedcar/IPS (bruto hectaren)




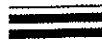
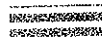
# NedCar / IPS (bruto hectaren)

## NEDCAR/IPS

Bruto hectaren t.o.v. de referentiesituatie 1998; productie 450.000 auto's/jaar

	Situatie 1998 Ruimtebenutting huidig Nedcar- terrein	Visie Nedcar Gewenste uitbreiding huidig Nedcar- terrein	Keuze Bottleneck Mogelijkheden uitbreiding huidig Nedcar-terrein	Streekplan	Streekplan 'de opgave'
Autoproductie	82	6	8	6	6
Industrie park	0	35	16	28	24
Yard	14	42	42	30	20
Totaal	96	83	66	64	50



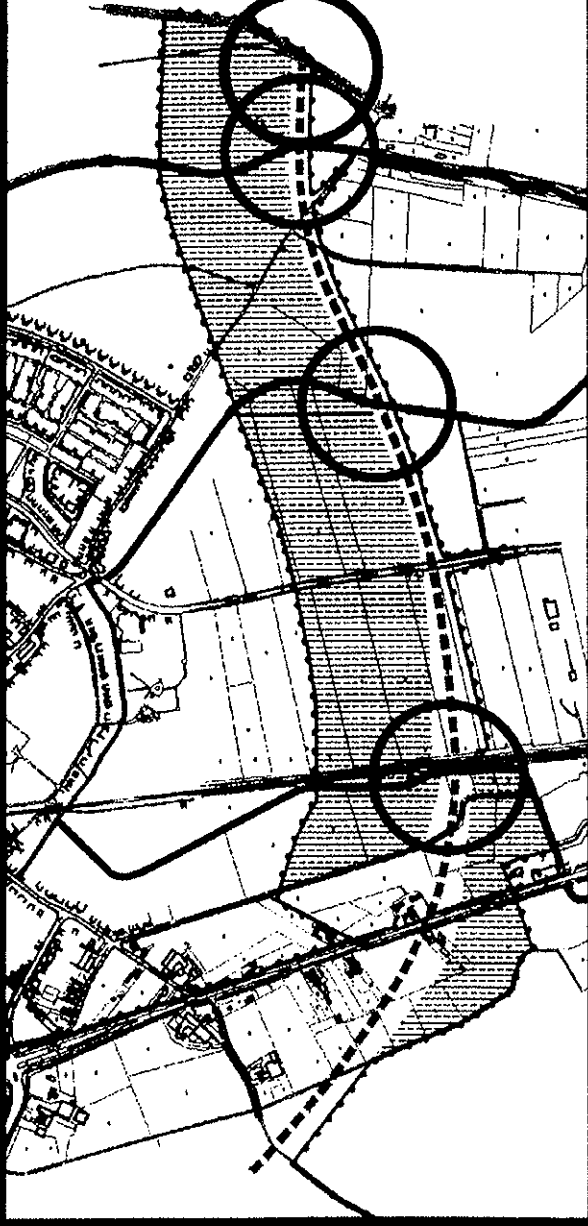
-  stads- en dorpsgebied, bestaand/te ontwikkelen (vigerend beleid)
-  bedrijventerrein, bestaand/te ontwikkelen (vigerend beleid)
-  bedrijventerrein 1
-  bedrijventerrein 2 korte termijn
-  bedrijventerrein 2 middel-, lange termijn



# Ecologische structuur

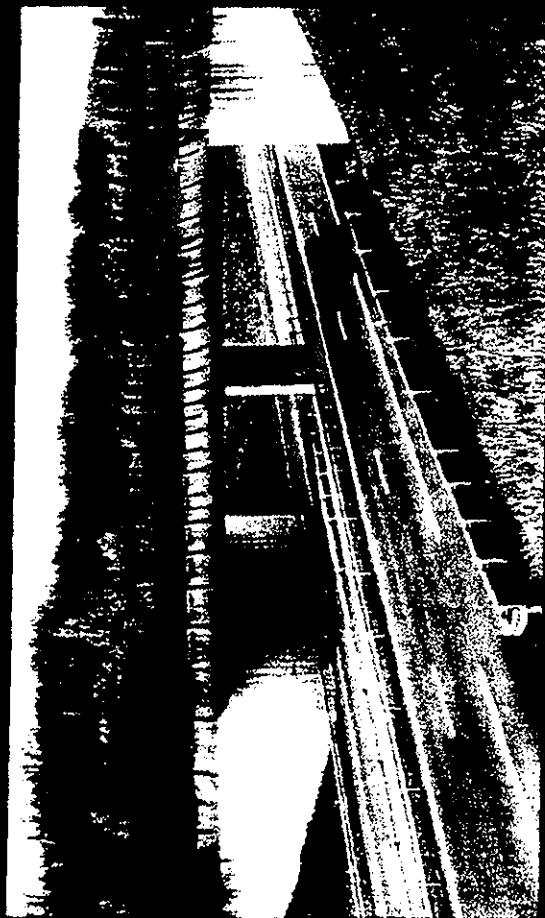
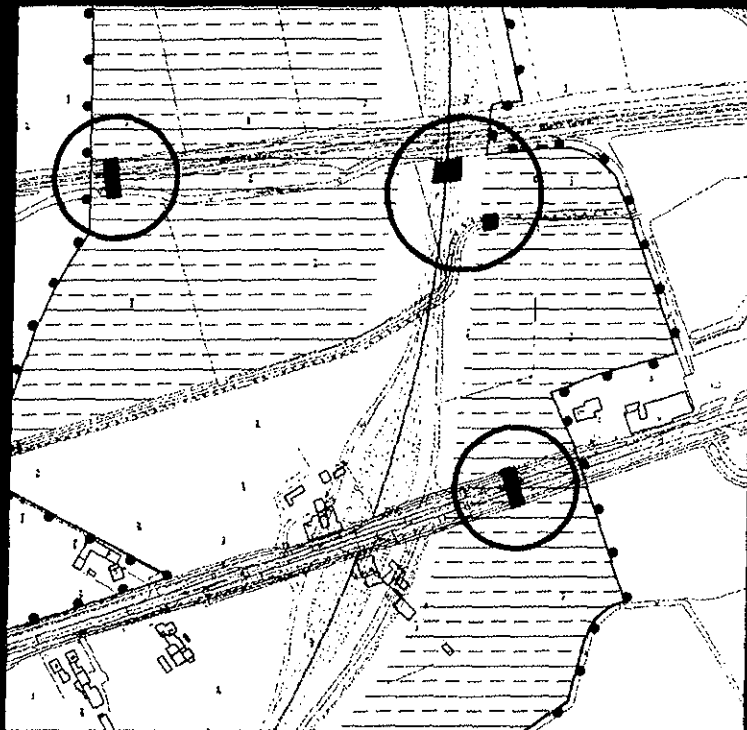
Aantasting beekdalstructuur  
door N297n

Aanleg van ecologische  
structuur aangegeven in de  
PES en landschapspark  
Susteren

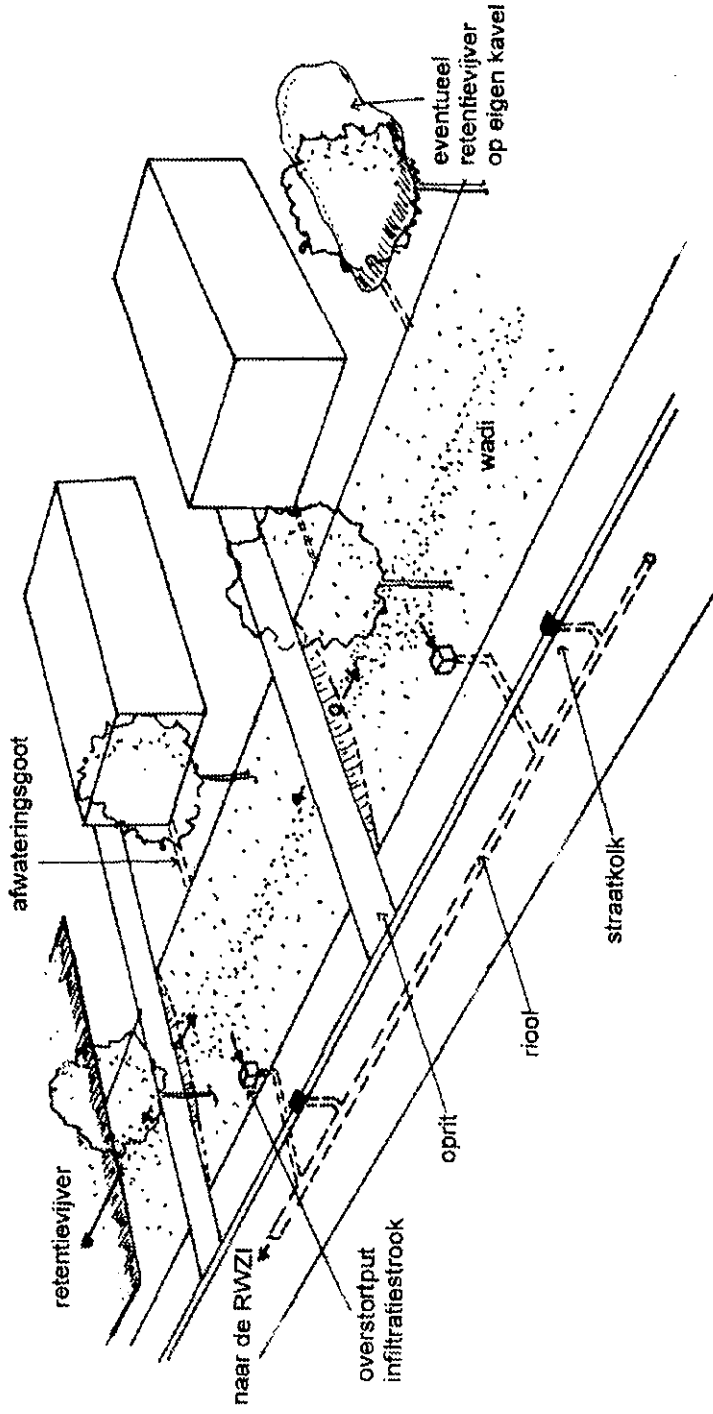


# Ecologische structuur

Wildpassage

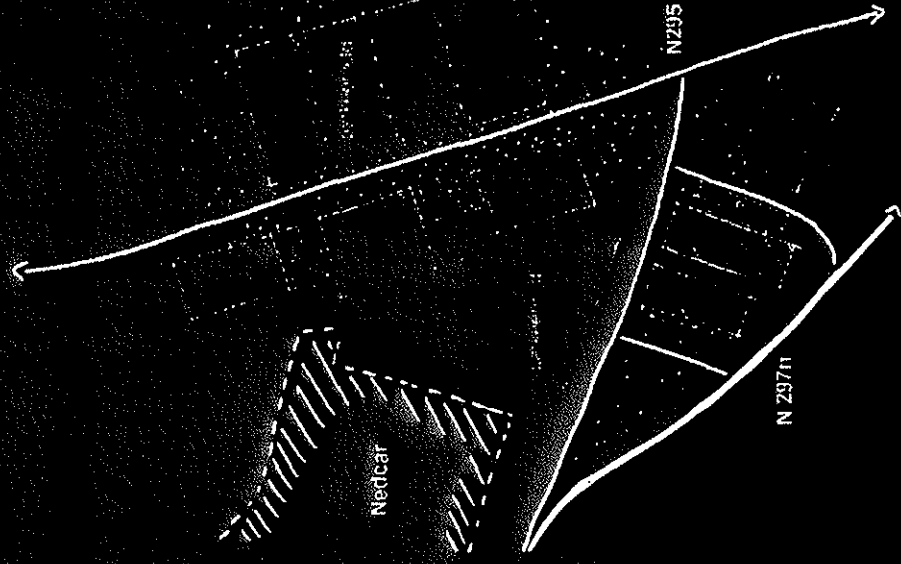


# Infiltratiezone langs wegen



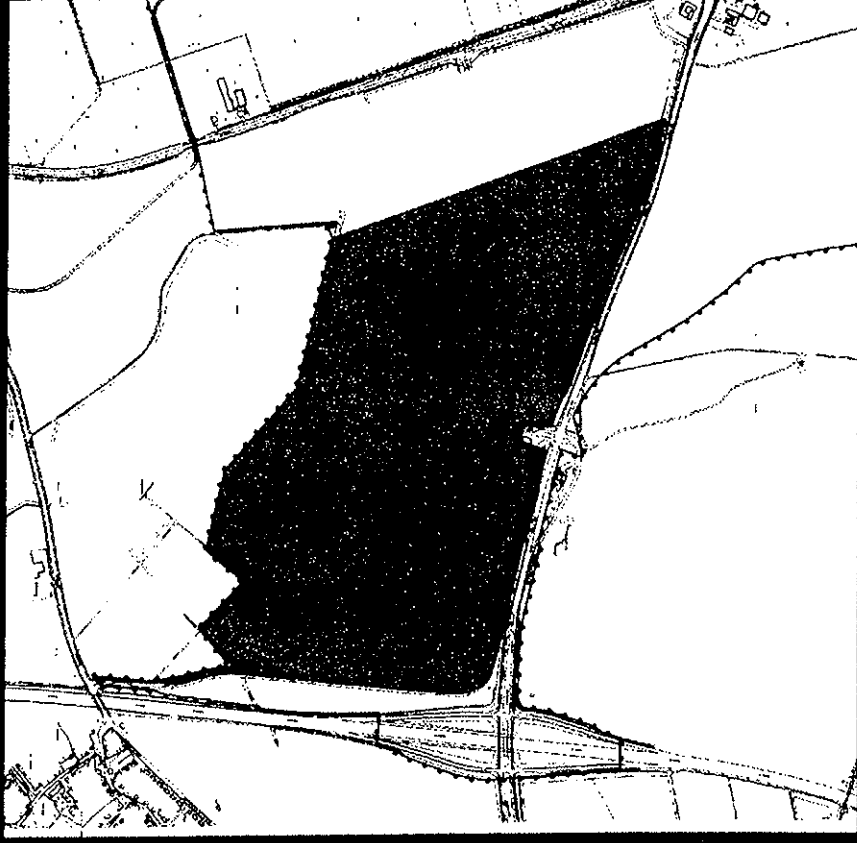
# Inrichting (beeldkwaliteitplan)

Schermpjes langs Yard  
architectonische kwaliteit  
(via Welstand)  
kwaliteit straatwanden langs  
wegen (max. 300m. per  
gevel)  
infiltratiezone langs wegen  
landschappelijke aantasting  
beperken



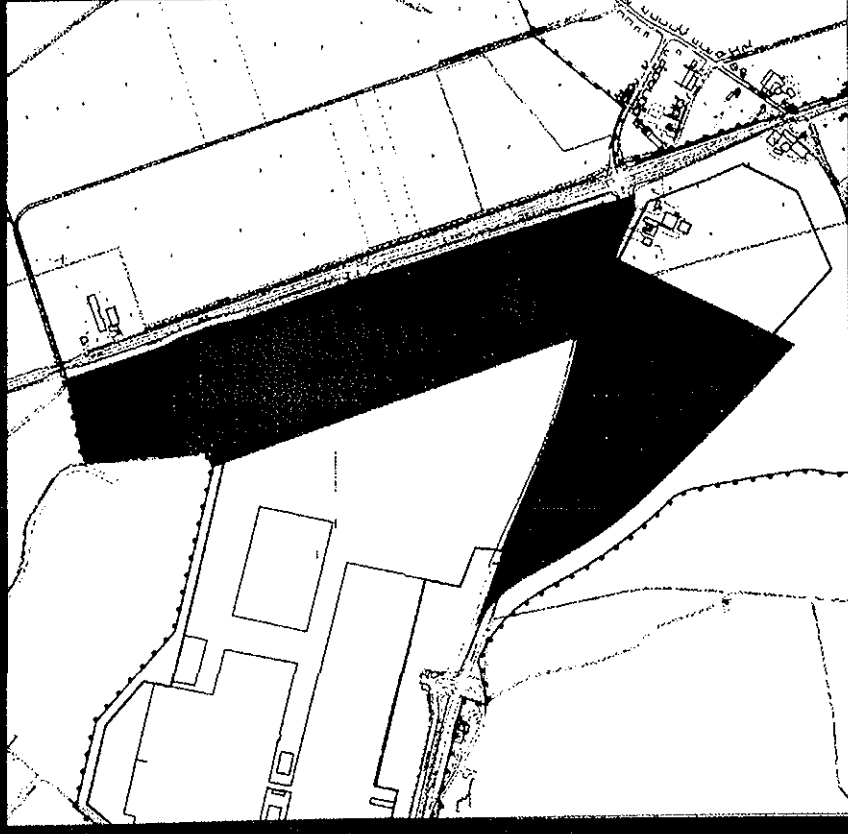
# Bedrijfsdoeleinden 1

kernactiviteit van NedCar  
gezoneerde inrichting met  
geluidcontour  
maximale hoogte 25m.  
maximaal bebouwings-  
percentage 80%



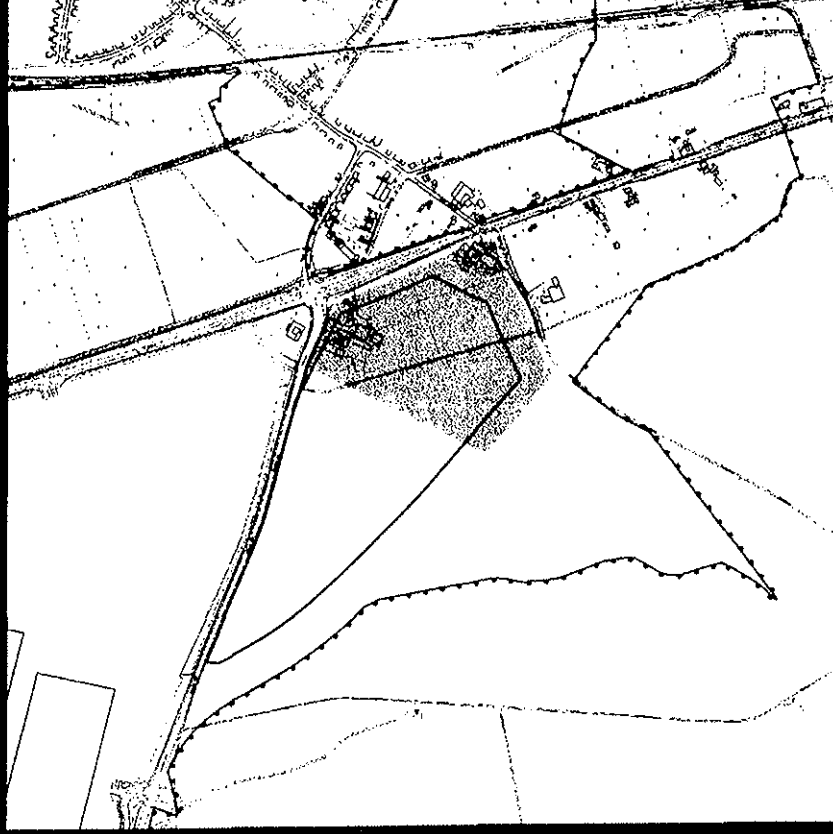
# Bedrijfsdoeleinden 2

toeleveringsbedrijven  
niet zoneplichtige bedrijven  
max. hoogte 20m.  
Max.bebouwings-  
percentage 80%  
voorgevels in de naar de  
weg gekeerde  
bebouwingsgrens  
gevellengte max. 300m.  
bebouwings- en  
verhardingsvrije strook van  
25m. naar de kant van de  
weg



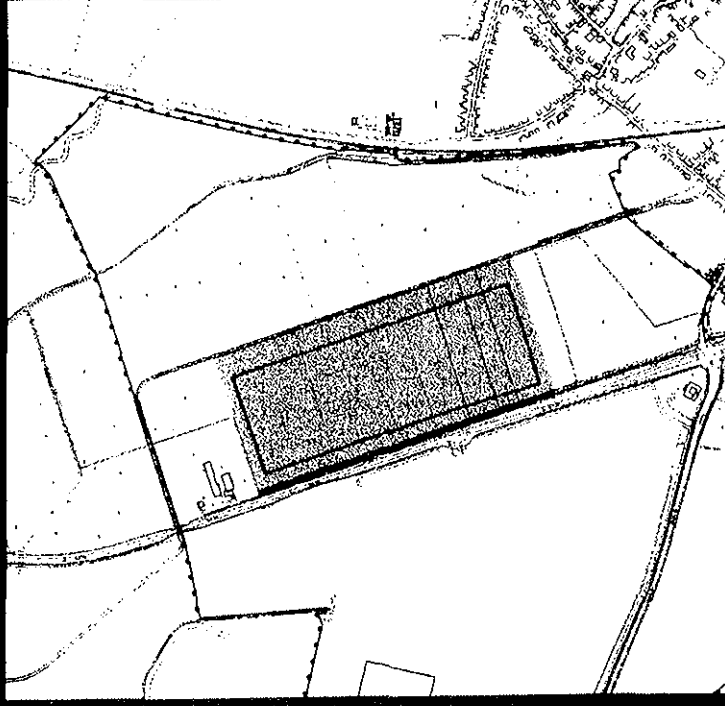
# Bedrijfsdoeleinden 3

opslag en overige dienstverlenende en logistieke bedrijven  
zeer lichte bedrijvigheid  
max. hoogte 15m.  
max. bebouwingspercentage 80%  
voorgevels in de naar de weg gekeerde bebouwingsgrens  
bebouwings- en verhardingsvrije strook van 25m. naar de kant van de weg



# Yard

voor stalling en transport  
van goedgekeurde auto's  
oppervlakte 20 ha. bruto  
niet belastende activiteiten  
max.hoogte 15m.  
Max.  
bebouwingspercentage 60%  
bebouwings- en  
verhardingsvrije strook van  
10m. aan de west- noord- en  
zuidkant en van 20m. naar  
de Geleenbeek





# Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden

**oostelijk van de Geleenbeek  
en noordelijk van de N297n  
(250 m. breed)  
bescherming bestaande  
waarden  
wijzigingsbevoegdheid naar  
natuurontwikkeling/  
natuurgebied voor het  
realiseren van de PES/  
landshipark Susteren**



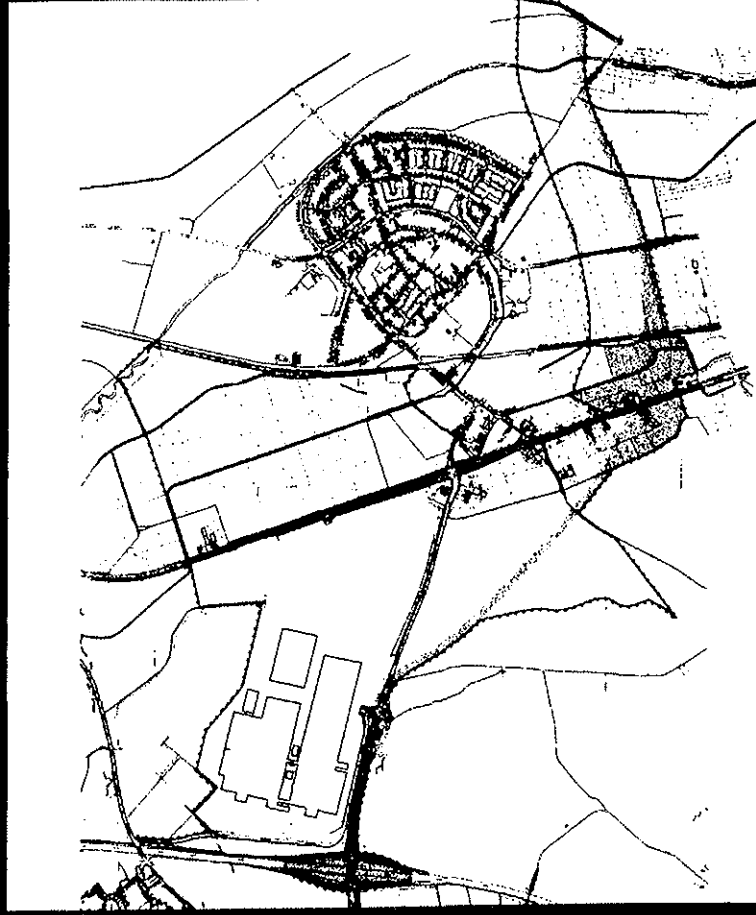
# Agrarisch gebied

ter weerszijden van de yard  
en in de zuidelijke punt  
bescherming bestaande  
waarden  
wijzigingsbevoegdheid naar  
Yard en bedrijfsdoeleinden  
3 conform Streekplan



# verkeersdoeleinden

bestaande en nieuwe  
verkeersstructuur  
kunstwerken en  
geluidwerende  
voorzieningen  
wijzigingsbevoegdheid  
naar natuurontwikkeling  
nabij Op de Vos





# **Bijlage 3**

# **Natuurcompensatie Bottleneck**



Globale kostenraming

$(6134m^2 * f10,-) + (6134m^2 * f5,-) + 15\% \text{ overhead} = f105.812,-.$

Dit bedrag is exclusief de meerkosten voor de kunstwerken over de Vloedgraaf, Geleenbeek en Roode beek en de aanleg van de ecologische verbindingzone Limbrichterbos-Roode beekdal (gedeeltelijk compensatieplichtig).

**IPS/ Nedcar (zie tabel 2)**Verstoring

In het MER is aangegeven dat een deel van de PES negatief wordt beïnvloed door een toename van geluid (verstoring). Deels is dit ook aan andere geluidsbronnen toe te rekenen waaronder bestaande geluidsbronnen en de N297n. Voorgesteld wordt om conform het onderzoek van Reijnen (1992) het leefgebied van broedvogels te compenseren volgens de volgende verdeling (afname kwaliteit leefgebied):

- 45-50 dbA: kwaliteitsafname broedvogels 10 %
- 50-60 dbA: kwaliteitsafname broedvogels 20%
- > 60 dbA: kwaliteitsafname broedvogels 50%

Voorgesteld wordt om de kwaliteitsafname van elementen met actuele natuurwaarden te compenseren. Verstoring in nog niet ontwikkelde ecologische ontwikkelingszones en In de praktijk is dit 10% van 9 ha. bos- en natuurgebied en 50% van 9 ha. natuurgebied (waaronder het bos van Wolfrath, bron: MER). Hiermee wordt tevens de kwaliteitsafname van het leefgebied van een Groene specht gecompenseerd.

Vernietiging**Bos**

Door de ontwikkeling van IPS/ Nedcar verdwijnt een aantal bosopstanden en bomenrijen die compensatieplichtig zijn. Dit betreft opstanden van ca. 0,4 ha/ 0,9 ha. en 0,7 ha. Het betreft bos jonger dan 25 jaar (veelal populier en wilg). Door herplant van bos wordt tevens het leefgebied van een levendbarende hagedis gecompenseerd (bosranden).

Zie voor compensatie van bos tevens onder Vleermuizen en Broedvogels.

**Vleermuizen**

In elk kilometerhok zijn één of meerdere soorten vastgesteld (dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger, watervleermuis, franjestaart). Aangenomen wordt dat alleen fourageergebied beïnvloed wordt (o.a. bos jonger dan 25 jaar). Alle soorten maken voornamelijk gebruik van landschapselementen en watergangen. Voorgesteld wordt om alle lijnvormige opgaande beplantingen te compenseren. Langs de Langere weg staan aan weerskanten laanbeplantingen (eik: deels enkel, deels dubbel, jonger dan 25 jaar, lengte ca. 750 meter = ca. 3600m<sup>2</sup>). Nabij Elsenehof staat een populierenrij van ca. 200m<sup>2</sup>.

**Broedvogels**

De uitbreiding van IPS/ Nedcar ligt qua ruimtebeslag over het leefgebied van 4,5 Patrijzen. Omdat door de ontwikkeling van IPS/ Nedcar het gehele leefgebied verdwijnt dient dit geheel gecompenseerd te worden.

Bij Elsenehof (kruising Langere weg-N295) ligt een gemengd bosje (voornamelijk populier, ca. 400m<sup>2</sup>) met een Roekenkolonie van 7 nesten. Hier dient bij eventuele kap nadrukkelijk rekening mee gehouden te worden (buiten broedseizoen). Voorgesteld wordt alleen dit landschapselement te compenseren omdat de rest van het leefgebied van de roek uit voedselrijk grasland bestaat (compensatie onder bos).

### Amfibieën

De Groene kikker wordt alleen waargenomen in de Rollen. Het biotoop bestaat uit poelen, oevers, ruigte, struweel en bos. Het is dan ook aannemelijk dat via een zijbeek van de Bosgraaf migratie optreedt naar de Bosgraaf zelf en het noordoostelijk gelegen bosje (voor overwintering). De zijbeek en de Bosgraaf worden door het tracé doorsneden. Voorgesteld wordt om compensatie plaats te laten vinden door de aanleg van 2 poelen.

Soort	Aantal	Te compenseren habitat	Oppervlakte/ aantal	Inclusief kwaliteitstoeslag
Vernietiging bos	-	Bos	20000m <sup>2</sup> (tevens Boswet)	26667m <sup>2</sup>
Vernietiging leefgebied vleermuizen	-	Lijnvormige beplanting	ca. 3800m <sup>2</sup> (tevens Boswet)	ca. 5067m <sup>2</sup>
Vernietiging kolonie Roek	Kolonie	Boselement	400m <sup>2</sup> (tevens Boswet)	533m <sup>2</sup>
Vernietiging leefgebied Groene kikker	-	Poel	2	
Verstoring leefgebied bosvogels	-	Bos	54000m <sup>2</sup>	97000m <sup>2</sup> (Wolfrath: 3/3 van 50% van 7,5 ha.)
Vernietiging leefgebied Patrijs	4,5	Kruidenrijke pioniervegetaties	4,5*16000m <sup>2</sup> = 72000m <sup>2</sup>	96000m <sup>2</sup>
<b>Totaal</b>				<b>225267m<sup>2</sup></b>

Tabel 2: compensatieplicht IPS/ Nedcar

### Globale kostenraming

$(225267m^2 * f10,-) + (225267m^2 * f5,-) + 15\% \text{ overhead} = f3.885.856,-$

### N296 (zie tabel 3)

#### Versnippering

Het tracé doorsnijdt ter hoogte van Roosteren een ecologische verbindingszone (Geleenbeek). Indien de verbindende functie t.o.v. de huidige situatie verslechterd zal dat gemitigeerd dienen te worden.

#### Verstoring

Omdat alternatief Roosteren grotendeels op bestaand tracé ligt wordt verstoring door geluid niet meegenomen in de compensatie. Verstoring door geluid door de toeleidende ontsluiting naar Holtum-noord zal gezien de lage gebruiksintensiteit, de beperkte kwetsbaarheid van de directe omgeving en bestaande verstoringsbronnen (A2) beperkt zijn. Verstoring wordt derhalve niet meegenomen (moeilijk kwantificeerbaar).

#### Vernietiging

##### Broedvogels

Omdat het gekozen alternatief Roosteren grotendeels op bestaand tracé ligt wordt voor dit deel geen vernietiging van leefgebied berekend. Alleen voor de verbindingsweg naar Holtum-noord wordt het leefgebied van een Patrijs aangesneden. Uitgegaan wordt van het daadwerkelijke ruimtebeslag van de weg op het leefgebied (8 meter breed, gemeten door het midden van een territorium).



Soort	Aantal	Te compenseren habitat	Oppervlakte/ aantal	Inclusief kwaliteitstoelag
Eventuele mitigatie ecologische verbindingzone	1	Overdimensionering kunstwerk Geleenbeek	1	
Vernietiging leefgebied Patrijs	1	Kruidenrijke pioniervegetaties	1 * (8*2*125m)= 2000m2	2667m2
<b>Totaal</b>				2667m2

Tabel 3: compensatieplicht N296

Globale kostenraming

Op basis van een eerdere notitie van de Grontmij t.a.v. compensatie voor de N297n wordt een globale kostenindicatie gegeven van de compensatieplicht. Indien uitgegaan wordt van een grondprijs van f10,- per m2 , herinrichtingskosten van f5,- per m2 en een overheadtoeslag van 15% betekent dit:

$$(2667m2 * f10,-) + (2667m2 * f5,-) + 15\% \text{ overhead} = f46.006,-.$$

Dit bedrag is exclusief de meerkosten voor het kunstwerk over de Geleenbeek.

**Holtum-noord (zie tabel 4)**Verstoring

Geluidsverstoring is moeilijk te kwantificeren omdat geen elementen met belangrijke waarden worden beïnvloed (alleen agrarisch gebied).

Vernietiging

## Broedvogels

De uitbreiding van IPS/ Nedcar ligt qua ruimtebeslag over het leefgebied van 4 Patrijzen. Omdat door de ontwikkeling van Holtum-noord het gehele leefgebied verdwijnt dient dit geheel gecompenseerd te worden.

Soort	Aantal	Te compenseren habitat	Oppervlakte	Inclusief kwaliteitstoelag
Vernietiging leefgebied Patrijs	4	Kruidenrijke pioniervegetaties	4*16000m2= 64000m2	85333m2
<b>Totaal</b>				85333m2

Tabel 4: compensatieplicht Holtum-noord

Globale kostenraming

$$(85333m2 * f10,-) + (85333m2 * f5,-) + 15\% \text{ overhead} = f1.471.994 ,-.$$

### Totale 'verplichte' natuurcompensatie Bottleneck

#### Grootte compensatieplicht

Zie tabel 5 voor het totaal te compenseren habitat.

Te compenseren habitat	Oppervlakte/ aantal (inclusief kwaliteitstoelag)
Overdimensionering kunstwerken Vloedgraaf, Geleenbeek en Roode beek	3
Gedeeltelijk: Aanleg ecologische verbindingzone Limbrichterbos-Roode beekdal	1
Eventuele overdimensionering kunstwerk Geleenbeek	1
Kruidenrijke pioniervegetaties	188556m2
Houtwallen en lintvormige beplantingen	6645m2 (waarvan 3984m2 Boswet)
Bos	100200m2 (waarvan 20400m2 Boswet)
Poel	2
<b>Totaal</b>	<b>297576m2</b>

Tabel 5: totale 'verplichte' natuurcompensatie Bottleneck.

#### Globale kostenraming

Zie voorgaande tekst en tabel 6 voor de globale kosten van de natuurcompensatie

Project	Globale kosten
N297n	f 105.812,-
IPS/ Nedcar	f 3.885.856,-
N296	f 46.006,-
Holtum-noord	f 1.471.994,-
<b>Totaal</b>	<b>f 5.509.668,-</b>

Tabel 6: globale kostenraming 'verplichte' natuurcompensatie

Dit bedrag is exclusief de meerkosten voor de kunstwerken over de Vloedgraaf, Geleenbeek (2x) en Roode beek en de aanleg van de ecologische verbindingzone Limbrichterbos-Roode beekdal.

## Bijlage I: Toelichting soortcompensatie broedvogels

Uitgangspunt bij het kwantificeren van de compensatieverplichting is de 'Lijst van beschermde en/ of bedreigde soorten in Limburg'. Op basis van de verschillende MER's blijkt dat de vernietiging en verstoring van leefgebied van een aantal broedvogelsoorten van kleinschalig cultuurland hierin het belangrijkste aandeel heeft. Voor het voorkomen van soorten wordt verwezen naar de verschillende MER's. Alleen actuele natuurwaarden worden volgens deze regeling gecompenseerd.

### Bepaling compensatieplicht

Uitgangspunt is te komen tot compensatie die afdwingbaar, uitvoerbaar, controleerbaar en duurzaam is. In de praktijk betekent dit dat bestaand marginaal leefgebied (agrarisch gebied) voor de betreffende soorten verbeterd wordt door de aanleg van landschapselementen e.d.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gehanteerde territoriumgroottes, de compensatieplicht per territorium en het te compenseren habitat. De territoriumgroottes zijn bepaald op basis van een bewerking van de provinciale broedvogelkartering. Overlap van leefgebied wordt niet dubbel geteld.

Aan de hand van gegevens uit de literatuur (Oostenbrink et al., 1994) is een ideaal inrichtingbeeld opgesteld dat kan dienen als leidraad voor gebieden die bestemd zijn om verloren gegane natuurwaarden te compenseren. Het gaat hierbij om natuurwaarden (vogels) van cultuurlandschap. In dit geval betreft het de Patrijs en de Geelgors.

De basis voor de inrichting is de aanleg van houtwallen. De breedte van deze houtwallen moet minimaal 5 meter bedragen. Aan weerszijden van deze houtwallen wordt een ruigtestrook van 8 meter breedte gecreëerd. De optimale dichtheid aan houtwallen (+ ruigtestrook) bedraagt 14000 meter per 100 ha. Dit betekent een ruimte- beslag van 29,4 ha per 100 ha.

Op basis van deze gegevens is gekozen de compensatieplicht van een vernietigd leefgebied (territorium) van een Patrijs of Geelgors te delen door 3. Deze compensatieplicht zal als lijnvormige landschapselementen in potentieel of suboptimaal leefgebied aangelegd dienen te worden.

Soort	Te compenseren habitat	Gehanteerde territoriumgrootte: straal	Compensatieplicht per vernietigd territorium (op basis van de dichtheid aan landschapselementen)
Patrijs	Kruidenrijke pioniervegetaties	125 m (=4,9 ha)	4,9 ha/ 3= 1.6 ha
Geelgors	Houtwallen/ kruidenrijke pioniervegetaties	100 m (=3,1 ha)	3,1 ha/ 3= 1 ha
Groene specht	Bos met open plekken	225 m	Bij Bottleneck: n.v.t.

### Literatuur:

Oostenbrink W., A. Schotman & R. Reijnen, 1994. Broedvogels in lijnvormige begroeiing. Een voorspelmodel voor effecten van landinrichting. Landschap 11: 3-15.



## **Bijlage 4    Geluidscontouren**



## Bijlage 4      Geluidscontouren

Alternatieven en deeltrajecten	lengte (m)	nieuw/bestaand	afstand wegas – dB(A)-contour		
			50 dB(A) (m)	55 dB(A) (m)	60 dB(A) (m)
<b>Nulalternatief</b>					
N297 tot aan kruispunt N295	1.100	bestaand	323	157	73
N295 tot aan Dr. Nolenslaan	1.900	bestaand	415	205	97
Dr. Nolenslaan tot aan Nusterweg	750	bestaand	375	184	86
Dr. Nolenslaan vanaf Nusterweg tot aan Gasthuisgraaf	1.000	bestaand	239	115	52
Dr. Nolenslaan vanaf Gasthuisgraaf tot aan Sportcentrumlaan	400	bestaand	291	141	65
Sportcentrumlaan en Tudderenderweg tot Duitse grens	1.300	bestaand	156	73	32
<b>Dr. Nolenslaanalternatief</b>					
N297 tot aan kruispunt N295	1.100	bestaand	332	162	76
N295 tot aan Dr. Nolenslaan	1.900	bestaand	428	211	100
Dr. Nolenslaan tot aan Nusterweg	750	bestaand	442	218	104
Dr. Nolenslaan vanaf Nusterweg tot Nolensstraat	400	bestaand	342	167	78
Dr. Nolenslaan vanaf Nolenstraat tot Duitse grens	600	nieuw	247	119	54
Dr. Nolenslaan vanaf Nolenstraat tot aan Gasthuisgraaf	600	bestaand	239	115	52
Dr. Nolenslaan vanaf Gasthuisgraaf tot aan Sportcentrumlaan	400	bestaand	272	131	61
Sportcentrumlaan en Tudderenderweg tot Duitse grens	1.300	bestaand	143	67	30
<b>Alternatief 3</b>					
Vanaf A2 tot aftakking N297n	800	bestaand	422	208	99
Aftakking N297n tot aan kruising N295	1.050	nieuw	422	208	99
Verdiepte ligging t.p.v. N295	-	nieuw	170	105	80
Verdiepte ligging t.p.v. spoorlijn	-	nieuw	110	62	45
Vanaf kruispunt Nusterweg tot Duitse grens	1.000	nieuw	262	126	58
N295 vanaf oude N297 tot aan N297n	500	bestaand	295	143	66
N295 vanaf n297n tot aan Dr. Nolenslaan	1400	bestaand	378	186	87
Dr. Nolenslaan tot aan Nusterweg	400	bestaand	209	99	44
Dr. Nolenslaan vanaf Nusterweg tot aan Gasthuisgraaf	1.000	bestaand	199	94	43
Dr. Nolenslaan vanaf Gasthuisgraaf tot aan Sportcentrumlaan	400	bestaand	252	122	55
Sportcentrumlaan en Tudderenderweg tot Duitse grens	1.300	bestaand	154	72	32
<b>Alternatief 5</b>					
Vanaf A2 tot aftakking N297n	400	bestaand	422	208	99
Aftakking N297n tot aan kruising N295	1.950	nieuw	422	208	99
Verdiepte ligging t.p.v. N295	-	nieuw	170	105	80
Verdiepte ligging t.p.v. spoorlijn	-	nieuw	110	62	45
Vanaf kruispunt Nusterweg tot Duitse grens	1.000	nieuw	262	126	58
N295 vanaf oude N297 tot aan N297n	800	bestaand	295	143	66
N295 vanaf N297n tot aan Dr. Nolenslaan	1.100	bestaand	378	186	87
Dr. Nolenslaan tot aan Nusterweg	400	bestaand	209	99	44
Dr. Nolenslaan vanaf Nusterweg tot aan Gasthuisgraaf	1.000	bestaand	199	94	43
Dr. Nolenslaan vanaf Gasthuisgraaf tot aan Sportcentrumlaan	400	bestaand	252	122	55
Sportcentrumlaan en Tudderenderweg tot Duitse grens	1.300	bestaand	154	72	32

<i>Alternatieven en deeltrajecten</i>	<i>lengte (m)</i>	<i>nieuw/bestaand</i>	<i>afstand wegas – dB(A)-contour</i>		
			<i>50 dB(A) (m)</i>	<i>55 dB(A) (m)</i>	<i>60 dB(A) (m)</i>
<b>Alternatief 6 en 6*</b>					
Vanaf A2 tot aftakking N297n	400	bestaand	422	208	99
Aftakking N297n tot aan kruising N295	1.950	nieuw	422	208	99
Verdiepte ligging t.p.v. N295	-	nieuw	170	105	80
Verdiepte ligging t.p.v. spoorlijn	-	nieuw	110	62	45
Vanaf kruispunt Nusterweg tot Duitse grens	1.400	nieuw	262	126	58
<i>N295 vanaf oude N297 tot aan N297n</i>	800	bestaand	295	143	66
<i>N295 vanaf n297n tot aan Dr. Nolenslaan</i>	1.100	bestaand	378	186	87
<i>Dr. Nolenslaan tot aan Nusterweg</i>	400	bestaand	209	99	44
<i>Dr. Nolenslaan vanaf Nusterweg tot aan Gasthuisgraaf</i>	1.000	bestaand	199	94	43
<i>Dr. Nolenslaan vanaf Gasthuisgraaf tot aan Sportcentrumlaan</i>	400	bestaand	252	122	55
<i>Sportcentrumlaan en Tudderenderweg tot Duitse grens</i>	1.300	bestaand	154	72	32



# **Bijlage 5      Berekening concentratie luchtverontreiniging**

---



# Bijlage 5 Berekening concentratie luchtverontreiniging



## GEMEENTE SITTARD

### VMK-berekeningen t.b.v. studie doortrekking Duitse weg BAB

#### 1. Inleiding

Met behulp van het milieumodel van de verkeersmilieukaart zijn een 3-tal alternatieven van de BAB-studie doorgerekend. De Grontmij heeft t.b.v. deze studie een aantal verkeersmodellen ontwikkeld. Omdat het onderzoeksgebied hiervan groter is dan het verkeersmodel van de gemeente Sittard hebben er geen nieuwe modelberekeningen plaatsgevonden. De door Grontmij geproduceerde verkeersintensiteiten zijn in het gemeentelijk milieumodel ingevoerd en verder doorgerekend naar geluidbelasting en luchtverontreiniging.

- Alternatief 1 : de Duitse weg kruist de L228 en N 274 en sluit via de Nusterweg aan op de Provincialeweg/Hasseltse baan. Via de bestaande weg wordt aangesloten op de A2
- Alternatief 3 : de Duitse weg kruist de L228 en N 274 en sluit via de Nusterweg aan op de Provincialeweg/Hasseltse baan. Via de een nieuwe weg wordt aangesloten op de A2  
5 en 6 en 6+
- Alternatief 8 : de Duitse weg wordt aangesloten op de Dr Nolenslaan in Sittard. Via de bestaande Hasseltsebaan/Provinciale weg wordt aangesloten op de A2.  
= dr. Nolens-  
laan alternatief

#### 2. Uitgangspunten

De milieuberekeningen zijn uitgevoerd voor de relevante wegen in de gemeente Sittard en Susteren en de doortrekking van de BAB. Ter vergelijking is tevens de bestaande situatie (1996-variant) en de situatie met autonome groei (2010) variant doorgerekend.

*Voor de doortrekking BAB*

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de "default-situatie". Onderstaand is deze weergegeven.

verhardingssoort	type 1, niet elementenverharding met fijne oppervlakte-textuur.
wegcategorie	type 6
wegtype	type 3a, bebouwing op afstand <3 maal bebouwingsdiepte
weglengte	1 km
snelheidstype	type a, snelweg >70km/u
bomenfactor	type a, geen of hier en daar bomen
afstand trottoir-wegas	5m
afstand wegas-eerste lijnbebouwing	10 m
afstand wegas-kant verharding	5 m
aantal woningen	10
objectfractie Fobj	0.5
bodemfactor	0.5
waarneemhoogte	1.5m

### 3. Berekeningsmethodiek

De geluidberekeningen van de verkeersmilieukaart vinden plaats overeenkomstig de standaardrekenmethode 1 (SRM I) van het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai", art 102 van de Wet geluidhinder.

De berekeningen van luchtverontreiniging hebben plaatsgevonden volgens het z.g. CAR-model (calculation of Airpollution from Roadtraffic).

### 4. Resultaten

De berekeningsresultaten zijn in de onderstaande tabel samengevat. Voor de aanduiding van de wegen wordt verwezen naar bijgevoegde kaart.

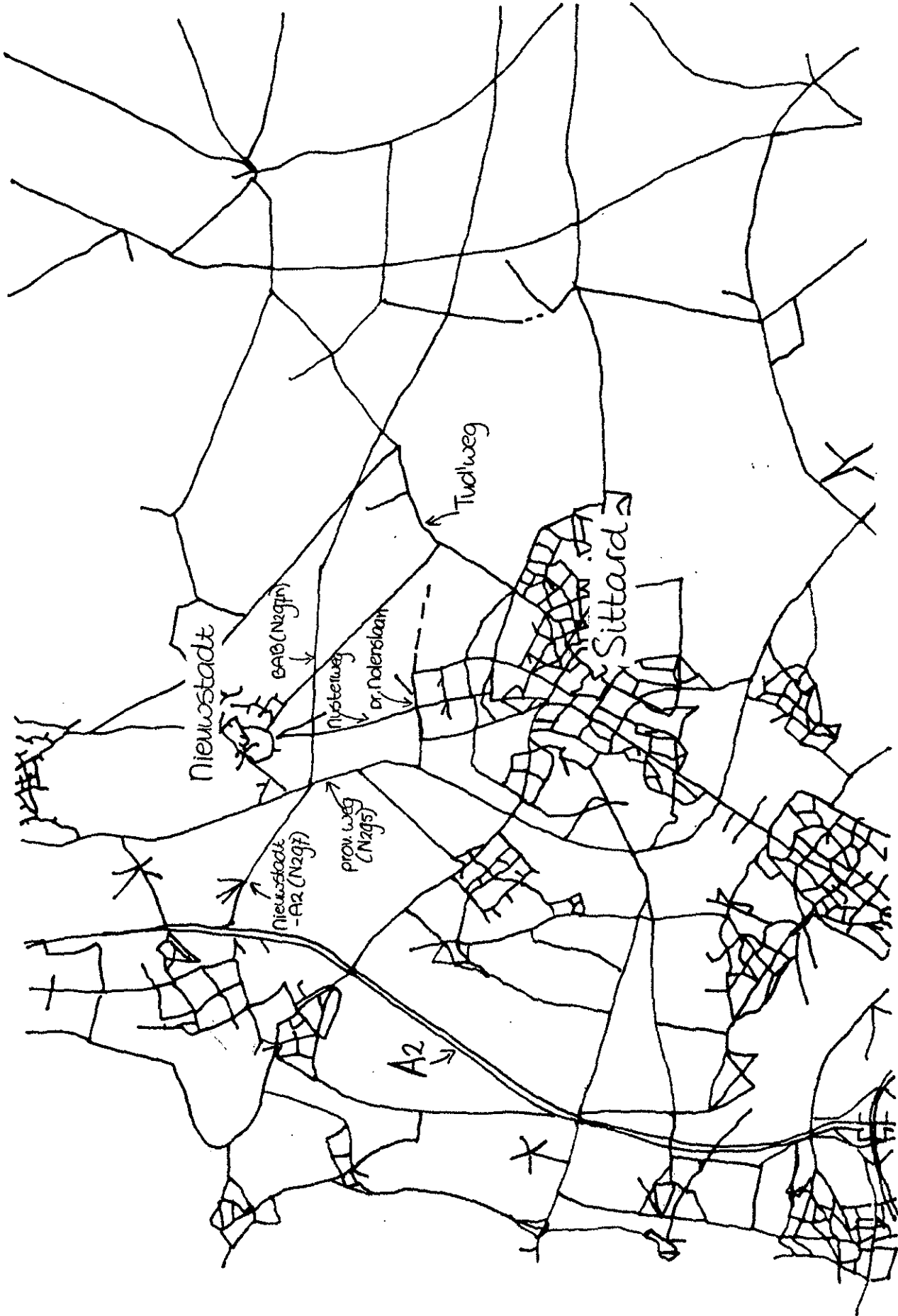
alternatief	weg	Q(avond spits)	L <sub>aeq</sub> in dB(A)	concentratie luchtverontreiniging in ug/m <sup>3</sup>		
				CO	NO <sub>x</sub>	benz.
1996	Tud'weg	706	63	2142	112	4
	Nieuwstad - A2	1267	66	2509	124	4
	Nusterweg	612	63	2081	110	3
	Prov.weg	2002	68	2990	137	5
2010	Nolenslaan	1833	67	2880	135	5
	Tud'weg	907	64	2274	117	4
	Nieuwstad - A2	1656	67	2764	131	5
	Nusterweg	784	64	2193	114	4
alt 1	Prov.weg	2520	69	3329	146	6
	Nolenslaan	2111	68	3062	139	5
	Tud'weg	716	63	2149	113	4
	Nieuwstad - A2	2410	68	3237	144	5
alt 3, 5, 6, 6+	Nusterweg	1369	66	2576	126	4
	Prov.weg	3433	70	3927	159	7
	nieuwe BAB	1297	66	2529	125	4
	Tud'weg	719	63	2151	113	4
alt 8, Dr. Nof.	Nieuwstad - A2	2627	69	3399	147	6
	Nusterweg	1369	66	2576	126	4
	Prov.weg	1953	68	2958	137	5
	nieuwe BAB	1318	66	2545	125	5
	Tud'weg	218	59	1864	101	3
	Nieuwstad - A2	1732	67	2813	133	5
	Nusterweg	803	64	2206	115	4
	Prov.weg	2579	69	3368	147	6
	nieuwe BAB	1071	65	2381	120	4
	Nolenslaan	2771	69	3493	149	6

De bovenstaande concentraties van luchtverontreiniging en de geluidbelasting dienen te worden getoetst aan de wettelijke normen. Let op, de berekeningen zijn uitgevoerd voor een defaultsituatie. In de praktijk kunnen woningen gelegen zijn op een kortere afstand tot de weg.

Geluidbelasting: voorkeursgrenswaarde = 50 dB(A)  
 saneringswaarde = 55 dB(A)  
 prioriteit boven 65 dB(A)

CO : 6000 ug/m<sup>3</sup> (vanaf het jaar 2000)  
 NO<sub>x</sub>: 135 ug/m<sup>3</sup> (vanaf het jaar 2000)  
 benzeen: 15 ug/m<sup>3</sup>

R. Dieteren  
 afdeling milieu  
 gemeente Sittard





# Verantwoording

Titel : Tracénota/MER N297n Born-Millen Aanvulling

Opdrachtgever(s) : Provincie Limburg

Uitgegeven door : Grontmij Advies & Techniek, Afdeling Ruimte

Plaats en datum : Eindhoven, 6 december 1999

P.N. : 31.7195.1

Doc.nr. : 3171951/51/R003b

Status en versie : eindrapport

Opgesteld : drs. S. Groot Jebbink  
drs. Y.M.A. Coenegracht

Gecontroleerd : drs. S. Groot Jebbink

Goedgekeurd : drs. Y.M.A. Coenegracht

Informatie : drs. Y.M.A. Coenegracht

