

1 Advies over het MER in het kort

De provincie Limburg wil de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op de N280 West, wegvak Leudal¹ oplossen (figuur 1). Het gaat om verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Ook moet de leefkwaliteit verbeteren. Voordat de provincie hierover besluit zijn de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

In het MER is één alternatief onderzocht, waarbij de weg wordt ingericht met één rijstrook in beide richtingen, gescheiden door een middenberm. Ook wordt een parallelweg aangelegd. Het MER laat zien dat de doorstroming en de verkeersveiligheid door deze maatregelen sterk verbeteren en de geluidhinder voor omwonenden vermindert. Tegelijkertijd wordt het moeilijker om de weg over te steken. Voor natuur zijn negatieve effecten te verwachten vanwege vernietiging en verstoring van gebieden en fauna. De faunapassages zorgen voor een positief effect. Cultuurhistorie en archeologie worden wel (beperkt) negatief beïnvloed en de parallelstructuur neemt meer ruimte in beslag dan de bestaande weg.

Wat is het advies van de Commissie?

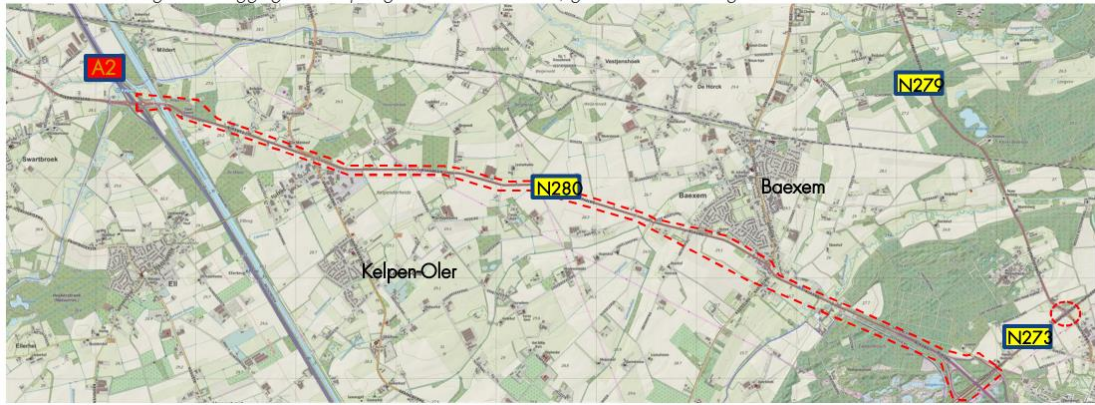
Het MER is goed leesbaar, de natuur- en verkeeronderzoeken zijn uitgebreid en zorgvuldig verricht. Het valt op dat de natuurcompensatie² voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) al in deze fase zorgvuldig en volledig is uitgewerkt. Het is duidelijk dat de eerdere adviezen van de Commissie zijn meegenomen. De samenvatting geeft veel inzicht, ook in de lange voorgeschiedenis van het project. De Commissie waardeert de zorgvuldigheid waarmee de informatie beschikbaar is gemaakt.

De Commissie vindt het MER dan ook bijna compleet. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming over de aanpassingen aan de N280 West adviseert de Commissie alleen nog om aanvullende maatregelen in beeld te brengen om de gevolgen van stikstofdepositie te voorkomen. Zij adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de N280 West, wegvak Leudal.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

¹ N280 tussen de brug over het kanaal Wesseme-Nederweert, nabij de A2 en de Napoleonsweg (N273).

² Een zienswijze gaat in op de definitie van een 'stil' gebied. Het is aan te bevelen deze definitie nader te omschrijven.



Figuur 1 –globale locatie plangebied (bron: MER).

Aanleiding MER

De aanpassingen aan de N280 vallen onder categorie C1.2 'De aanleg van een autoweg' van het Besluit m.e.r. Dat betekent dat voor het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) een MER opgesteld moeten worden. Gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn niet op voorhand uit te sluiten. Daarom moet een Passende beoordeling opgesteld worden. Ook om deze reden moet een MER opgesteld worden.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer, in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van de provincie Limburg – besluit over N280 West, wegvak Leudal.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3225](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak. Eerder gaf de Commissie ook adviezen over voorgaande milieuonderzoeken waar dit deel van de N280 onderdeel van was: Provinciaal inpassingsplan N280 West – Randweg Baexem in 2012 en 2013 (projectnummer [2719](#)) en Ontwikkelas Weert–Roermond, N280 West in 2010 en 2011 (nummer [2495](#)).

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij advies voor de op te stellen aanvulling. Dit advies is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming door Provinciale Staten van de provincie Limburg.

2.1 Stikstofdepositie

In het plan zelf zijn maatregelen verwerkt om de stikstofdepositie te beperken, zoals het uit gebruik nemen van landbouwgronden. Daarmee vermindert de stikstofdepositie, maar alsnog zorgt het plan voor stikstofdepositie³ op de Natura 2000-gebieden Roerdal, Meinweg,

³ Bij een herberekening moet ook met de vernieuwde regels rekening gehouden worden, hierdoor kunnen de getallen zoals die in het MER zijn weergegeven wijzigen.

Sarsven en De Banen, Swalmdal en Leudal. Deze gebieden zijn al overbelast door een teveel aan stikstof. In die situatie leidt iedere toename, hoe gering ook, tot de conclusie dat significante gevolgen niet zijn uit te sluiten. Daarom is een Passende beoordeling opgesteld.⁴ Volgens het MER gaat het veelal om geringe toenames van de stikstofdepositie of om zeer geringe oppervlakten waar een extra overbelasting plaatsvindt. Vanwege de uitvoering van beheerplannen zijn de habitattypen voldoende robuust, zo wordt verondersteld.

Aanlegfase

De Passende beoordeling heeft de stikstofdepositie voor de aanlegfase in beeld gebracht⁵, maar redeneert dat de geringe toename en het beperkte aantal plaatsen (zogenaamde hexagonen)⁶ waarop deze neerslaat niet leidt tot significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden. De bijgevoegde Aerius-berekening laat de extra depositie op Natura 2000-hexagonen zien. De gevolgen van de tijdelijke extra depositie zijn in het MER gekwalificeerd als 'niet-significant'. De reden hiervoor zou zijn dat er onlangs onderhoud is gepleegd in de overbelaste hexagonen. De tijdelijke toename (bijvoorbeeld 0,63 mol N/ha/jr extra depositie voor het overbelaste type Vochtige alluviale⁷ bossen) komt echter bovenop de al bestaande overbelasting. Het onderhoud wordt gepleegd omdat bepaalde habitattypen reeds overbelast zijn. Met deze redenering is dan ook niet voldoende ecologisch onderbouwd dat een dergelijke toename niet leidt tot een significant effect.

Omdat de effecten als niet-significant zijn beoordeeld, zijn ook geen aanvullende mogelijke maatregelen beschreven om de resterende effecten te voorkomen en kan de provincie hier nu geen belangenafweging over maken in het inpassingsplan. Het MER behoort echter los van de vereisten van de Wet natuurbescherming – wel in beeld te brengen welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om stikstofeffecten te beperken. Te denken valt aan verdere elektrificatie van de aanlegwerkzaamheden.

Gebruiksfase

Ook in de gebruiksfase blijft er, ondanks de stikstofreducerende maatregelen die al onderdeel zijn van het plan, depositie neerslaan als gevolg van het project. Zo is er sprake van een depositie van 0,19 mol N/ha/jr op een deel van de zwakgebufferde vennen binnen het Natura 2000-gebied Sarsven en De Banen⁸. In dit geval gaat het om op daarvoor gevoelige habitats. Een dergelijke hoeveelheid extra stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden kan leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. Het MER beredeneert dat de bestaande natuurherstelmaatregelen (en onderhoud) ervoor zorgen dat de toenames geen significante effecten hebben.

De ecologische onderbouwing in de Passende beoordeling overtuigt de Commissie niet, omdat de bestaande achtergronddepositie ruim het dubbele is van de KDW⁸ en omdat het project daaraan nog stikstofdepositie toevoegt. Daarom moeten mogelijke mitigerende maatregelen in beeld gebracht worden, waarmee de effecten kunnen worden voorkomen.

⁴ ML-G, 14-03-2021, Passende beoordeling N280 Leudal.

⁵ Op 1 juli 2021 is artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin wordt bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van plan-m.e.r. en project-m.e.r. Met de invoering hiervan is de juridische uitvoerbaarheid binnen de Wnb verzekerd.

⁶ Zeshoek, basiseenheid in het grid van de kaarten in AERIUS. Hexagonen in AERIUS hebben een oppervlakte van 1 hectare.

⁷ Dat betekent: waar een beek of rivier sediment afzet.

⁸ Achtergronddepositie is 1.300-1.800 mol en kritische depositiewaarde (KDW) is 571 mol N/ha/jr.

Hieruit kan provincie dan een keuze kan maken. Net als voor de aanlegfase geldt ook voor de gebruiksfase dat geen beroep gedaan kan worden op de bestaande maatregelen, omdat deze al ingezet worden voor de bestaande overbelasting.

De Commissie wijst erop dat het belangrijk is om maatregelen te beschrijven waarmee ongewenste natuurschade voorkomen kan worden. Bovendien draagt dat bij aan de beschrijving van een alternatief waarvan zeker is dat het binnen de kaders van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is.^{9,10}

De Commissie adviseert om, in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming mitigerende maatregelen uit te werken waarmee de gevolgen van stikstofdepositie te voorkomen zijn.

2.2 Aanbevelingen voor vervolg

De Commissie beveelt aan de navolgbaarheid van enkele onderwerpen te verbeteren. Dit is belangrijk omdat het MER ook aan omwonenden en belanghebbenden inzicht moet verschaffen. Het gaat om de volgende punten:

- **Geluid:** Voor de berekeningen van het aantal (ernstig) gehinderden¹¹ zijn twee methoden gebruikt. Hierdoor lijkt het erop dat het aantal *ernstig* gehinderden groter is dan het aantal gehinderden, wat onlogisch zou zijn. Het gebruik van de twee methoden geeft geen foutieve informatie, maar is wel verwarrend. Voor de vergelijking van het alternatief met het voornemen geeft het echter voldoende informatie en een aanpassing zal niet tot andere conclusies leiden. De Commissie beveelt wel aan om bij de besluitvorming te verduidelijken welke methoden zijn gebruikt en hoe deze getallen te verklaren zijn.
- **Verkeersveiligheid:** Enkele zienswijzen gaan in op de gevolgen van de verkeersveiligheid op enkele delen van de parallelbaan, waar langzaam verkeer en landbouwverkeer gebruik van maken. In het MER is al onderkend dat dit een aandachtspunt is voor het vervolg. De Commissie beveelt aan om ook in het vervolg te zorgen dat voor omwonenden duidelijk wordt hoe met dit aspect van verkeersveiligheid omgegaan wordt.
- **Robuustheid:** In diverse zienswijzen worden opmerkingen gemaakt over de robuustheid van de gekozen oplossing. In 2030 benadert de intensiteits-capaciteitsverhouding op een punt op de N280 mogelijk kritische waarden, wat nieuwe doorstromingsmaatregelen nodig maakt. Gezien het feit dat de tijdsperiode tussen realisatie van de N280 zoals voorgesteld en het planjaar 2030 kort is, beveelt de Commissie aan te beschrijven in hoeverre het ontwerp van de N280 ook na 2030 nog voldoet.

⁹ Op 9 juli 2021 heeft minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de afkapgrens voor het berekenen van stikstofemissies vastgelegd op 25 kilometer. Dit kan invloed hebben op de benodigde berekeningen voor dit plan.

¹⁰ Wanneer de Passende beoordeling niet voldoet kan een ADC-toets doorlopen worden: 1) Er zijn geen alternatieven voor het project. 2) Er is een dwingende reden van openbaar belang. 3) Er worden voldoende compenserende maatregelen getroffen.

¹¹ Methode Handboek GES voor het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden en methode Regeling geluid milieubeheer voor het aantal gehinderden.