

Advies over het verzoek om  
ontheffing van de plicht  
tot uitvoering van  
milieu-effectrapportage  
Rijksweg 59, gedeelte Rosmalen-  
Geffen

7 mei 1990

265-74

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies over het verzoek om ontheffing van de plicht tot uitvoering van milieu-effectrapportage Rijksweg 59, gedeelte Rosmalen-Geffen / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-146-6  
SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.1](492.93)  
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Noord-Brabant / rijksweg 59 (Rosmalen-Geffen).

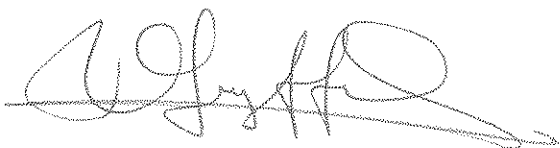
Advies over het verzoek om  
ontheffing van de plicht tot  
uitvoering van  
milieu-effectrapportage  
Rijksweg 59, gedeelte Rosmalen -  
Geffen

Advies op grond van artikel 41e, zesde lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake het door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingediende verzoek om ontheffing van de m.e.r.-plicht voor de ombouw tot autosnelweg van het gedeelte Rosmalen - Geffen, van Rijksweg 59,

uitgebracht aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep m.e.r. ontheffing Rijksweg 59 Rosmalen - Geffen

de secretaris,



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter,



dr H. Cohen

Utrecht, 7 mei 1990



## commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Landbouw, Natuur-  
beheer en Visserij  
d.t.v. de directeur Natuur, Milieu  
en Faunabeheer  
Postbus 20401  
2500 EK 's GRAVENHAGE

De Minister van Volkshuisvesting  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
d.t.v. de directeur-Generaal Milieu-  
beheer  
Postbus 450  
2260 MB LEIDSCHENDAM

uw kenmerk  
DGM/B 193006/5 en 5a  
onderwerp  
Advies over ontheffingsverzoek  
m.e.r.-plicht ombouw Rijksweg 59,  
gedeelte Rosmalen-Geffen

uw brief  
28 maart en 3 april 1990

ons kenmerk  
U497-90/Sf/cb/265-74  
utrecht,  
7 mei 1990

Met bovengenoemde brieven (bijlage 1) verzocht u de Commissie voor de milieueffectrapportage advies uit te brengen over een verzoek om ontheffing van de plicht tot uitvoering van milieueffectrapportage (m.e.r.).

Dit verzoek werd bij u ingediend door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W) in verband met het voornemen tot de ombouw tot autosnelweg van het gedeelte Rosmalen-Geffen van rijksweg 59.

De vaststelling van het ombouwplan is een m.e.r.-plichtig besluit. Het verzoek om ontheffing van de m.e.r.-plicht is gebaseerd op artikel 41e, eerste lid, onder a van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) en gaat ervan uit, dat deze ombouw tot autosnelweg geen belangrijke nadelige gevolgen zal hebben voor het milieu vanwege de omstandigheden waaronder zij wordt ondernomen. De bekendmaking van het verzoek om ontheffing vond plaats op 4 april 1990 (bijlage 2).

Hierbij ontvangt u het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, overeenkomstig artikel 41e, zesde lid van de Wabm.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van de werkgroep is vermeld in bijlage 3 bij dit advies. Deze werkgroep treedt op namens de Commissie en wordt in dit advies verder aangeduid als 'de Commissie'.

De Commissie wisselde op 15 maart 1990 van gedachten met vertegenwoordigers van:

- . de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant (namens de Minister van V en W);
- . de hoofddirectie van de Rijkswaterstaat in 's Gravenhage (namens de minister van V en W);
- . de directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in Noord-Brabant.

Bij die gelegenheid werd tevens een bezoek gebracht aan het betrokken wegvak Rosmalen-Geffen en omgeving.

#### **Gebruikte informatie:**

Naast het ontheffingsverzoek zelf, bestaande uit een brief (kenmerk HW/IWO 53319) van 12 maart 1990 en een onderbouwend rapport van de directie Noord-Brabant van 9 februari 1990 (verder 'nota' genoemd), heeft de Commissie de beschikking gekregen over de volgende informatie:

- ombouw Rijksweg 59 Rosmalen-Geffen, landschapsonderzoek (Grontmij, november 1986);
- mondelinge toelichting tijdens de bijeenkomst van 15 maart jongstleden;
- aanvullende schriftelijke informatie van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, die ter visie is gelegd per 5 april 1990;
- een zevental bezwaarschriften (zie bijlage 4).

Na een analyse van het doel en de probleemstelling van de voorgenomen activiteit komen in het volgende de specifieke milieu-aspecten aan de orde die de Commissie verder in haar beoordeling heeft betrokken.

## **Doel en probleemstelling**

Het betreft het wegvak Rosmalen-Geffen als schakel van de hoofdverbinding 's Hertogenbosch-Nijmegen. In deze verbinding is alleen de ongeveer 7 km tussen Rosmalen en Geffen niet als autosnelweg uitgevoerd. Er zijn in dit wegvak 5 gelijkvloerse aansluitingen op het onderliggende wegennet, die worden geregeld met verkeerslichten. De huidige weg bestaat uit 2 x 2 rijstroken. De nieuwe autosnelweg volgt behoudens twee uitbuigingen bij Rosmalen-Maliskamp (van 50 m) en ter hoogte van Nuland (van 120 m) het bestaande tracé. Bij Rosmalen-Molenstraat wordt ten behoeve van een betere verkeersveiligheid en capaciteit de aansluiting gereconstrueerd zodat langere weefvakken ontstaan. Alleen bij de aansluitingen Maliskamp en Nuland komt de autosnelweg verhoogd ten opzichte van het maaiveld te liggen en wordt de rijksweg over de kruisende wegen gevoerd.

In 1986 traden verkeersintensiteiten op van 40.000 à 45.000 motorvoertuigen per etmaal op de rijksweg. Ongeveer 40% hiervan is doorgaand verkeer. Het percentage vrachtverkeer bedraagt ca. 20%. De rijksweg vervult ook de functie van regionale verzamelweg voor de aanliggende gemeenten Rosmalen, Nuland en Geffen<sup>1</sup>.

De ombouw wordt noodzakelijk geacht uit een oogpunt van verkeersveiligheid, continuïteit (aanleg van een ontbrekende schakel in het hoofdwegennet) en verkeersafwikkeling. Ook verbetering van de leefbaarheid, kwaliteit van woon- en

---

<sup>1</sup> Tijdens het werkbezoek van 15 maart 1990 is de Commissie medegedeeld, dat het niet-ombouwen van de rijksweg 59, Rosmalen - Geffen in combinatie met de aanleg van de A2 Eindhoven - 's-Hertogenbosch een zwaardere belasting met ongeveer 5.000 - 10.000 motorvoertuigen per dag zou betekenen op de bestaande route Nijmegen - Oss - Veghel - Eindhoven.

leefmilieu, is in het geding door ondermeer het terugdringen van sluipverkeer op het onderliggende wegennet en het saneren van de verkeers-geluidhinder en luchtverontreiniging.

Ook omdat de auto(snel)weg een belangrijke functie als regionale ontsluitingsweg heeft, is het de vraag of een verbetering van de verkeersafwikkeling extra (auto-) mobiliteit zou kunnen oproepen, hetgeen een stimulans zou betekenen tot verdere suburbanisatie/verstedelijking (bedrijven op bijvoorbeeld zichtlocaties, woningen). De nota (pag. 26) stelt dat mogelijk nieuw verkeer maximaal 10% kan bedragen. Alleen in Rosmalen wordt een aanzienlijke uitbreiding van het aantal woningen voorzien, voornamelijk aan de Noordkant. Uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen wordt volgens de nota niet gewenst geacht. De toename van recreatieve druk ten gevolge van de ombouw tot autosnelweg wordt vrij beperkt geacht.

Bij de wenselijkheid van de aansluiting Maliskamp had de Commissie in eerste aanleg enige vraagtekens. Deze aansluiting is op ongeveer 1,5 km afstand gelegen van de aansluiting Molenstraat. De noordelijke aansluiting houdt extra ruimtebeslag in ter plaatse van een stuifzandgebied<sup>2</sup>. Zonder de aansluiting Maliskamp zullen de verkeersbelastingen op het interne wegennet van Rosmalen toenemen. Dit heeft tot gevolg dat zonder aansluiting geluidhinder en luchtverontreiniging toenemen en de leefbaarheid in het centrum van Rosmalen afneemt.

De Commissie constateert, dat er een compacte oplossing van deze aansluiting wordt voorgesteld om schade aan natuurwaarden tot een minimum te beperken. In het betreffende landschapsplan zal nadere uitwerking hiervan plaatsvinden.

In de nota wordt aangenomen dat door bevordering van openbaar vervoer enz. de groei van de mobiliteit per auto (aanzienlijk) wordt gereduceerd, zonder dat deze aanname nader wordt uitgewerkt.

De ombouw zou volgens de Commissie niet het beleid betreffende de vermindering van de omvang van (de groei in) de mobiliteit van het autoverkeer via een integrale aanpak mogen frustreren. Daar is echter in het kader van deze ombouw weinig aan te doen.

De te verwachten milieu-effecten tijdens de ombouw worden in de nota niet volledig beschreven. De aanvullende informatie heeft het inzicht versterkt, dat daarbij geen belangrijke milieugevolgen zijn te verwachten.

Tussen Maliskamp en Nuland grenst de rijksweg over ca. 300 m direct aan het pompgebied van een waterwingebied. De weg ligt voor ongeveer 1,5 km in de 10 jaarszone van het beschermgebied. Er is een vergunning tot onttrekking van 10 miljoen m<sup>3</sup> per jaar. Het water wordt van een diepte van 40-60 m onder maaiveld opgepompt. Er zullen nadere beschermende maatregelen worden genomen (zie onder bodem, grond- en oppervlaktewater).

---

2 In de nota wordt dit gebied, dat aan de rand wordt aangetast, als relatief geomorfologisch waardevol aangegeven.

Voor een nadere beschrijving van de voorgenomen activiteit (de ombouw) en van de omstandigheden waaronder de activiteit wordt uitgevoerd, met inbegrip van te nemen nadere milieubescherpende maatregelen, wordt verder korthedshalve verwezen naar het verzoek om ontheffing, de bijbehorende nota met bijlagen en de nadere informatie.

## Gevolgen voor het milieu

De Commissie heeft de volgende milieu-aspecten nader beoordeeld:

1. Bodem, grond- en oppervlaktewater
2. Lucht
3. Geluid en trillingen
4. Veiligheid en gezondheid en kwaliteit woon- en leefmilieu
5. Natuur en landschap
6. Evaluatie achteraf/nazorg

De meest relevante milieu-effecten worden hierna besproken. De Commissie heeft daarbij de milieu-effecten van de ombouw met die in de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling daarvan vergeleken.

### 1. Bodem, grond- en oppervlaktewater

De geomorfologische structuur wordt niet of nauwelijks aangetast door de nieuwe autosnelweg. In hoeverre de bodem- en grondwaterverontreiniging, mede via uitstoten naar de lucht, zullen toenemen met de toename van het aantal verkeersbewegingen en de hogere rijsnelheid, wordt uit de nota niet geheel duidelijk. Een aandachtspunt is met name het waterwingebied, vooral gelet op de kans op verkeersongevallen (calamiteiten met gevaarlijk transport). Ter plaatse van de kruising met de beschermingszone van het waterwingebied zullen beschermende voorzieningen worden getroffen (zie nota pag. 31 en 41). Naar verwachting zal een passende bescherming kunnen worden verwezenlijkt met bijvoorbeeld het aanbrengen van een waterondoorlatende laag en een rioleringsstelsel. Dit punt vraagt wel om bijzondere aandacht bij de nadere ontwikkeling van het specifieke ombouwplan conform de betreffende voorschriften van de provinciale (ontwerp)grondwaterbeschermingsverordening.

Aantasting van (bijzondere) waterlopen en diepe ingravingen zijn niet in het geding, noch peilwijzigingen. Slechts bij de aansluiting Nuland wordt over een beperkte lengte een waterloop verlegd.

### 2. Lucht

De mate van veranderingen in de concentraties op leefmilieu voor diverse relevante luchtverontreinigende componenten worden met name beschreven op

de pagina's 32 en 33 van de nota, in bijlage 14 en in de aanvullende informatie.

In de aanvullende informatie is aandacht besteed aan de componenten zwarte rook, een specifiek onderdeel van stof afkomstig van dieselmotoren, en PAK's. Voor zwarte rook en benz(a)pyreen bestaat ook normgeving<sup>3</sup>.

Ten aanzien van deze aanvullende informatie kan worden opgemerkt dat recent<sup>4</sup> is voorgesteld om benz(a)pyreen als indicator te beschouwen voor het voorkomen van alle deeltjesvormige PAK's en deze te toetsen aan de waarden 0.001 en 0.0001  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  i.p.v. 0.005 en 0.0005  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Voor zwarte rook geldt dat het 98-percentiel waaraan getoetst wordt, overeenkomt met een jaargemiddelde waarde van ca 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  i.p.v. 36  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ; deze correctie geeft echter geen nieuwe overschrijdingen.

De geleverde informatie over de verwachte concentratie benz(a)pyreen (tabel 3) geeft aan dat de emissie van het wegverkeer, met name de diesels, ook na de ombouw aanleiding blijven geven tot (te) hoge jaargemiddelde concentraties benz(a)pyreen.

Op basis van de verkeersprognoses (30% groei t.o.v. 1986) zullen volgens de nota bij een snelheidslimiet van 120 km per uur door de ombouw tot autosnelweg de emissies van NO<sub>x</sub> (40%), CO<sub>2</sub> (10%) en SO<sub>2</sub> (10%) per saldo in het studiegebied toenemen ten opzichte<sup>2</sup> van de nulsituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling). Bij CO en benzeen wordt een daling berekend van respectievelijk 10 en 35%.

Bij ombouw zijn de jaargemiddelde concentraties en 98 percentielen bij de woonbebouwing over het algemeen lager dan in de nulsituatie. Alleen te Rosmalen treedt lokaal een stijging op voor NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en stof.

Van de gestelde grens- en richtwaarden voor de luchtkwaliteit zouden bij de ombouw in het jaar 2000, indien de voorgestelde nadere maatregelen niet worden getroffen, bij 120 km per uur alleen die van NO<sub>2</sub> overschreden en wel te Rosmalen en te Maliskamp.

In de huidige situatie wordt deze norm bij Maliskamp en Nuland overschreden.

De Minister van V en W heeft besloten een snelheidslimiet van 100 km per uur voor het betreffende wegvak vast te stellen. Dan stijgt per saldo alleen de NO<sub>x</sub>-uitstoot in het studiegebied en wel met 20%. De NO<sub>x</sub> emissie bedraagt voor het betreffende wegvak na de voorgestelde ombouw 640 ton per jaar (0.6% van de totale NO<sub>x</sub> verkeersemissie in 2000 in Nederland), een toename in het beschouwde plangebied van ca 110 ton/jaar.<sup>5</sup>

Voor de andere componenten zijn de uitgestoten hoeveelheden dan gelijk of lager dan in de nulsituatie. Ter plaatse van de eerstelijnsbebouwing te Rosmalen wordt ook bij 100 km per uur in 2000 de norm (grenswaarde 135

---

3 De grenswaarden en richtwaarden worden beschreven in de Staatsbladen 1986 nr. 78, 1987 nr. 33 en 1987 nr. 34 (Besluit luchtkwaliteit).

4 Slooff, W. et al. Basisdocument PAK. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne, Bilthoven rapportnr. 758474007, maart 1989.

5 Ter illustratie kan worden opgemerkt dat deze extra hoeveelheid (met name ontstaan door de toegenomen gemiddelde snelheid) voldoende is om in zijn totaliteit in een gebied van ca 1000 ha een depositie van 2400 mol zuurequivalenten per hectare per jaar (tussentijdse verzuringsdoelstelling NMP voor 2000) te geven, verspreid over een gebied van enkele duizenden km.



ug/m<sup>3</sup> van het Besluit luchtkwaliteit) overschreden ten aanzien van NO<sub>2</sub>, zonder nadere maatregelen.

Vergeleken met de huidige situatie, waarin ook de normen voor NO<sub>2</sub> worden overschreden, verbetert de luchtkwaliteit bij Maliskamp en elders<sup>2</sup> bij Nuland ten gevolge van het aanbrengen van een scherm of het afbuigen van de weg (grotere afstand tot woonbebouwing).

De Commissie vindt het moeilijk de veranderingen in de uitstoot in de regio en de lokale concentraties op leefmilieu voor de verschillende, relevante componenten te beoordelen in termen van wel of geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het overschrijden van grenswaarden op zich kan als een belangrijk nadelig milieugevolg worden beschouwd, hoewel dat niet zondermeer altijd schade aan de gezondheid betekent. Daarbij moet wel worden opgemerkt, dat ook met de richtwaarde voor bijvoorbeeld NO<sub>2</sub>, die momenteel in heel Brabant wordt overschreden, geen volledige bescherming kan worden geboden aan wilde planten en cultuurgewassen.

De Commissie realiseert zich dat het voorkomen van de overschrijdingen van grens- en richtwaarden alleen mogelijk is indien met name aan dieselbrandstof en dieselveertuigen verdergaande (milieu-) eisen worden gesteld en/of de omvang van het wegverkeer wordt teruggebracht, iets wat in het kader van deze ontheffingsaanvraag niet aan de orde is.

Het gaat bij m.e.r. niet alleen om het voldoen aan normen, ook de absolute veranderingen vormen een beoordelingskader.

Ook zal het van belang zijn of de snelheidslimiet van 100 km per uur daadwerkelijk wordt gehandhaafd.

Alles overziende is de Commissie van mening, dat met name de component NO<sub>x</sub> hier van belang is.

De uitstoot van NO<sub>x</sub> zal in het studiegebied door de verkeerstoename per saldo met 20% toenemen. Ten opzichte van de huidige situatie zal de luchtkwaliteit op cruciale plaatsen nabij woonbebouwing in 2000 verbeterd zijn.

De ombouw zal in ieder geval per saldo positieve consequenties voor de leefbaarheid hebben.

### 3. Geluidhinder en trillingen

In de huidige situatie worden de grenswaarden volgens de Wet Geluidhinder op vele plaatsen ruim overschreden, plaatselijk tot 75 dB(A), hetgeen urgente sanering inhoudt. De ombouw tot autosnelweg heeft invloed op de volgende akoestisch relevante variabelen:

- a. toename verkeersintensiteiten;
- b. stiller wegdek (Zeer Open Asfalt Beton, ZOAB);
- c. maximum snelheid verhoogd tot 100 km/uur,
- d. op enkele plaatsen waar de afstand van woningen tot de weg gering is, wordt deze afstand vergroot.

De gezamenlijke invloed leidt tot een lichte afname van de geluidbelastingen.

Daarnaast zijn schermen in het ombouwplan opgenomen, ontworpen op het terugbrengen van de geluidbelasting van de bestaande woningen tot maximaal 60 dB(A). De wettelijke voorkeurs-grenswaarde bij sanering bedraagt 55 dB(A).

Deze waarden zijn inclusief de aftrek ex. artikel 103 van de Wet Geluidhinder; de werkelijke geluidbelastingen zullen vooralsnog 3 dB(A) hoger zijn.

Hoewel het gewenst zou zijn naar 55 dB(A) te streven, zal dan, naast de praktische en financiële kanten van het verhogen van afschermingen, ook een secundair milieu-effect belangrijker worden: de beleving van de schermen in het landschap en door de weggebruiker.

De keuze van de schermhoogte en -positionering kan dan ook mogelijk gericht zijn op het terugbrengen van de geluidbelasting tot bij voorkeur 55 dB(A), zo nodig maximaal 60 dB(A), afgewogen tegen bovengenoemd secundair milieu-effect. De nota geeft geen direct inzicht in het betrokken aantal woningen per geluidbelastingklasse voor en na de ombouw. Deze gegevens dienen in bovengenoemde afweging wel betrokken te worden.

In de nota en de aanvullende informatie wordt aandacht besteed aan de kans op schade aan gebouwen, woningen e.d. of hinder ten gevolge van bodemtrillingen. Er wordt voldoende onderbouwd, dat belangrijke effecten in dit verband niet zijn te verwachten.

#### 4. **Veiligheid en gezondheid en kwaliteit van het woon- en leefmilieu (leefbaarheid)**

De verkeersveiligheid zal door de ombouw op het betreffende wegvak naar verwachting toenemen. Sluipverkeer op het onderliggende wegennet zal verminderen. Volgens de nota (zie pag.29) kan een daling van het aantal ongevallen verwacht worden van gemiddeld circa 202 per jaar, waarvan 20 ongevallen met letsel tot circa 50 per jaar waarvan 5 met letsel.

In het voorafgaande is reeds ingegaan op bescherming van het waterwingebied (met name bij calamiteiten), geluidhinder en luchtverontreiniging.

Inzake de barrièrewerking van de omgebouwde auto(snel)weg, de visuele hinder, met name van de twee verhoogde wegliggingen bij Rosmalen/Maliskamp en Nuland wordt in de nota voldoende waar gemaakt, dat daarvan geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen uitgaan, hoewel negatieve effecten voor langzaam verkeer (fietsers) van de kruisende wegen in ophoging bij de Vliertwijksestraat en Papendijk (Geffen) in de nota niet worden vermeld (zie nota pag. 29 en 34). Een nader aandachtspunt is nog wel de specifieke

visuele vormgeving en plaatsbepaling van aan te leggen (hoge) geluidswerende voorzieningen<sup>6</sup>]. Zij worden deels op korte afstand van woonbebouwing geplaatst. De Commissie is geïnformeerd, dat een visueel-ruimtelijke analyse, mede in overleg met de betrokkenen, nog zal worden uitgevoerd volgens de betreffende handleiding van het ministerie van VROM.

## 5. Natuur en landschap

Door het bredere dwarsprofiel, de ophogingen en de uitbuigingen treedt een extra ruimtebeslag op ten opzichte van de huidige situatie. Hier en daar verdwijnen stukken landbouwgrond, bos en stuifzand. De landschaps-waarde van de gebieden is geïnventariseerd en bij het ombouwplan is daarmee rekening gehouden. Volgens de nota (pag. 29) verdwijnt in eerste aanleg 11 ha bos (inclusief houtwallen), waarvan  $\frac{6}{7}$  ha waardevol en een aantal waardevolle lijn- en solitaire elementen<sup>7</sup>]. Voor stroken bos die verloren gaan, zoals bij Coudewater/Kloosterhoek, zal op het vrijkomende oude tracé compensatie komen. Ook ter hoogte van de aansluitingen Nuland en Vliertwijksestraat zal compensatie plaatsvinden. Er wordt geen volledige compensatie geboden voor het oppervlak bos dat verdwijnt. Wel is zoveel mogelijk compensatie gezocht. De compensatie voor de afsnijding bij Kloosterhoek moet nog op de kaart worden aangegeven.

Een van de in het geding zijnde gebieden met ecologische waarde is het gebied aan de noordzijde van de weg ter plaatse van de stuifzanden bij Molenhoek. Dit stuifzandgebied wordt verkleind door de autosnelweg en een nieuwe afslag. Omdat de bosrand niet helemaal intact zal kunnen blijven, zal speciaal aandacht (moeten) worden besteed aan een daar passende landschappelijke aankleding. De waarde van dit gebied zou verhoogd kunnen worden door de ecologische verbindingen met de Nulandse heide te versterken. Dat is echter geen primaire taak van de initiatiefnemer, behalve bij het nader ontwerp van de afslag Vliertwijksestraat.

De verschijningsvorm van de weg en bijbehorende kruisende en geluidbeschermende voorzieningen zijn hiervoor al aan de orde geweest. Verder is bij het ontwerp ruimschoots aandacht gegeven aan het karakteristieke landschappelijke beeld van de auto(snel)weg.

Het bestaan van ecologische relaties, bijvoorbeeld routes die structureel aangetast zouden kunnen worden, is volgens de nota niet bekend. Een autosnelweg vormt voor veel diersoorten een onoverkomelijke barrière. De huidige autoweg is echter al een barrière. Er zal nu ook weinig uitwisseling bestaan tussen populaties ten noorden en ten zuiden van de weg. Als mitigerende maatregel zijn opgenomen enige buizen voor marterachtigen, die ook een functie kunnen gaan vervullen voor andere diersoorten zoals amfibieën.

---

6 Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 3.

7 Bij de waardering waardevol volgens de methode gevolgd in het landschapsonderzoek (november 1986) tekent de Commissie aan, dat deze relatief is ten opzichte van andere bos-, lijn- en solitaire elementen in het studiegebied.

De plaats en uitvoering van deze buizen zullen worden vastgesteld op basis van de meest recente kennis.

De nota constateert leemten in de kennis ten aanzien van eventueel in het geding zijnde archeologische elementen.

Navraag bij de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft geen nadere informatie opgeleverd. Toch verdient het aanbeveling attent te zijn op archeologische relictten bij de ombouw, met name bij het stuifzandgebied bij Maliskamp. Over de werkwijze in dat gebied zijn tussen Rijkswaterstaat en het ROB afspraken gemaakt.

## 6. Evaluatie/nazorg

In het ontheffingsverzoek wordt gesteld dat de Minister van V en W voornemens is de gevolgen van de voorgenomen activiteit te evalueren. De Commissie juicht dit toe. Het is van belang dat deze nazorg wordt gewaarborgd en dat zonodig aanvullende maatregelen worden getroffen. Hoewel in dit verband geen voorwaarden kunnen worden gesteld, wil de Commissie in elk geval de aandacht vestigen op de volgende aandachtspunten:

- . de verkeersprognoses (-intensiteit) en het handhaven van de gestelde snelheidslimieten;
- . maatregelen ter bescherming van het waterwingebied;
- . de daadwerkelijke mate van luchtverontreiniging op cruciale punten;
- . de werkelijke mate van compensatie van natuurwaarden die verloren gaan;
- . de landschappelijke inpassing van de autosnelweg, met name ter plaatse van de zandverstuivingen, bossen, (lijn)elementen en geluidschermen;
- . het functioneren van plaatselijk onder de weg aan te brengen voorzieningen ten behoeve van ondermeer marterachtigen;
- . bij de ombouw verdacht zijn op archeologische elementen;
- . de daadwerkelijke geluidbelasting;
- . volgens de dan heersende inzichten zouden bij de ombouw de voor- en nadelen van de toepassing van poro-elastisch asfaltbeton moeten worden overwogen.

## Conclusie

De ombouw van de huidige weg tot autosnelweg vertoont een aantal nadelige milieueffecten ten opzichte van de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling daarvan: een toename van de NO<sub>x</sub>-uitstoot (verzuring), het verlies van landschapswaarden, met name ter plaatse<sup>x</sup> van de zandverstuivingen, dat niet volledig wordt gecompenseerd en visuele ingrepen ter plaatse van twee wegverhogingen en ter plaatse van te plaatsen geluidschermen. Verder wordt de kwaliteit van de verbindingen voor fietsverkeer er niet beter op.

Door de ombouw wordt lokaal de toestand van het milieu verbeterd ten aanzien van de luchtverontreiniging (behalve de bovengenoemde toename van de NO<sub>x</sub>-uitstoot, die terecht komt in een groot gebied en niet van grote betekenis is) en de ge-

luidbelasting ter plaatse van woonbebouwing wordt geringer terwijl de ombouw tevens betere mogelijkheden schept voor (ononderbroken) afscherming dan bij een sarnering van de huidige situatie.

De afbuigingen hebben enerzijds een gunstig effect op geluidbelastingen en luchtverontreiniging en anderzijds een nadelige invloed op het ruimtebeslag.

Ten aanzien van de afbuigingen is de Commissie van mening dat er onder de gegeven omstandigheden een evenwicht tussen nadelige en voordelige effecten bestaat.

Daarnaast zal de verkeersveiligheid verbeteren en zal er in het studiegebied minder sluipverkeer zijn met milieu-effecten vandien.

Bij de beoordeling van de hiervoor genoemde punten afzonderlijk en in totaliteit zijn bij de Commissie geen reële alternatieve oplossingen of maatregelen naar voren gekomen dan die reeds zijn opgenomen in de voorgenomen activiteit waarmee de situatie verder zou kunnen worden verbeterd.

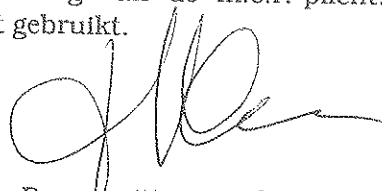
Zij tekent daarbij aan, dat zij ervan uitgaat dat de evaluatie/nazorg conform de toezegging van de Minister van V en W zal worden gewaarborgd.

De bedoeling van dit advies is om de Ministers van VROM en van LNV te antwoorden op de vraag gesteld in art. 41e, het eerste lid onder a van de Wabm of "de activiteit vanwege de omstandigheden waaronder zij wordt ondernomen, geen belangrijke nadelige gevolgen zal hebben voor het milieu".

Volgens de Commissie bestaat er een evenwicht tussen de nadelige en voordelige effecten en kan volgens haar de bovenstaande vraag ook per afzonderlijk nadelig element niet beantwoord worden met te stellen dat er een belangrijk nadelig gevolg voor het milieu zal optreden.

Ook is de Commissie ervan overtuigd dat uitvoering van een volledige m.e.r.-procedure niet of nauwelijks toegevoegde waarde zou hebben in aanvulling op alle informatie die nu reeds door de initiatiefnemer is gepresenteerd. Dit ook vanwege het feit dat de initiatiefnemer zich reeds heeft vastgelegd op het treffen van verregaande milieu-beschermende en compenserende maatregelen en de Minister van V en W voornemens is de gevolgen van de voorgenomen activiteit te evalueren. Terwijl dit bij een ontheffing van de m.e.r.-plicht geen wettelijke vereiste is.

De Commissie hoopt met dit advies constructief te kunnen bijdragen aan uw afweging van het onderhavig verzoek om ontheffing van de m.e.r.-plicht. Zij zal gaarne vernemen, hoe u haar aanbevelingen heeft gebruikt.



De voorzitter van de werkgroep,  
dr. H. Cohen.

Bijlagen  
bij het advies over het verzoek  
om ontheffing van de plicht tot  
uitvoering van  
Milieu-effectrapportage  
Rijksweg 59,  
gedeelte Rosmalen-Geffen

(bijlagen 1 t/m 4)

# BIJLAGE I



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Postbus 450, 2260 MB Leidschendam  
Telefoon (070) 20 93 67, telex 32 362 VROM NL,  
Facsimile 31 70 27 98 68

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Datum	30 MAART 1990
№	P53-90 88/8/Pres
Doelwit	265-46

Aan de Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

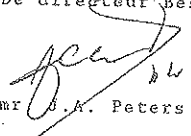
Uw kenmerk: Uw brief van: Kernmerk: Datum:  
DGM/B 28 maart 1990  
1930060/5

Onderwerp:  
Ontheffingsverzoek m.e.r.-plicht  
ombouw Rijksweg 59  
adviesaanvraag

Hierbij zend ik u mede namens de Minister van Landbouw,  
Natuurbeheer en Visserij een afschrift van het verzoek om  
ontheffing van de m.e.r.-plicht als bedoeld in artikel 41e, eerste  
lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne,  
ingediend door: de Minister van Verkeer en Waterstaat  
terzake van: de ombouw van Rijksweg 59 tot autosnelweg over het  
gedeelte Rosmalen-Geffen  
registratienummer 1930060

Overeenkomstig artikel 41e, zesde lid, van de Wet algemene  
bepalingen milieuhygiëne, stel ik u in de gelegenheid om binnen 1  
maand advies aan mij uit te brengen over dit ontheffingsverzoek.  
Bezwaarschriften zullen u terstond worden toegezonden. Ik moge u  
verzoeken deze bij uw advies te betrekken.

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
voor deze:  
De Directeur-Generaal Milieubeheer,  
o.l.  
De directeur Bestuurszaken,

  
Mr J.A. Peters

## BIJLAGE 1 A



Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Directoraat-Generaal voor de Milieuhygiëne  
Postbus 450, 2260 MB Leidschendam  
Telefoon (070) 209367, telex 32362 VROM NL  
Facsimile 31 70 279668

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
4 APR. 1990	
...	916-90 Sf/Pres/Sc
Onderwerp:	265-66

Aan de Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht


Uw kenmerk	Uw brief van	Kenmerk	Datum
		DCH/B/MER 1930060/5a	3 april 1990

Onderwerp  
Aanvulling ontheffingsverzoek  
m.e.r.-plicht ombouw Rijksweg 59  
adviesaanvraag

Hierbij zend ik u mede namens de Minister van Landbouw,  
Natuurbeheer en Visserij een aanvulling op het reeds aan u  
toegezonden verzoek om ontheffing van de m.e.r.-plicht als bedoeld  
in artikel 41e, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen  
milieuhygiëne, terzake van de ombouw van Rijksweg 59 tot  
autosnelweg over het gedeelte Rosmalen-Geffen, registratienummer  
1930060.

De termijn om advies uit te brengen wordt hiermee met 1 week  
verlengd.

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
voor deze:  
De Directeur-Generaal Milieubeheer,  
o.l.  
De directeur Bestuurszaken,

  
mr. J.A. Peters



## BIJLAGE 2

### Milieu-effectrapportage, ontheffingsverzoek ombouw Rijksweg 59

Bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is het volgende verzoek binnengekomen om ontheffing van de verplichting tot het maken van een milieu-effectrapport. Dit ontheffingsverzoek is gebaseerd op artikel 41e, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne, waarin staat dat de genoemde ministers ontheffing van de m.e.r.-plicht kunnen verlenen indien de activiteit vanwege de omstandigheden waaronder zij wordt ondernomen geen belangrijke nadelige gevolgen zal hebben voor het milieu.

Het verzoek is ingediend door de Minister van Verkeer en Waterstaat en heeft betrekking op de ombouw van Rijksweg 59 van autoweg tot autosnelweg over het gedeelte Rosmalen-Geffen.

Het verzoek is geregistreerd onder nummer DGM/B/1930060.

#### Terinzagelegging

Het ontheffingsverzoek wordt overeenkomstig artikel 6, derde en vierde lid, van het Besluit Milieu-effectrapportage ter inzage gelegd bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, het Provinciehuis te 's-Hertogenbosch en de Gemeentehuizen van Rosmalen en Geffen.

In aanvulling hierop ligt per 5 april 1990 op bovengenoemde adressen een aanvulling op het ontheffingsverzoek.

Bovendien ligt het ontheffingsverzoek plus aanvulling ter inzage bij:

Het Gemeentehuis van de gemeente Nuland  
Dorpstraat 7  
Nuland

Het ontheffingsverzoek is gedurende de gebruikelijke kantooruren op de genoemde plaatsen door een ieder in te zien. Verzoeken om inzage gedurende de avonduren kan men richten aan de afdeling Milieu-effectrapportage van het Directoraat-Generaal Milieubeheer, (Postbus 450, 2260 MB Leidschendam, tel. 070-3209367, tst. 3464).

Afschriften van het ontheffingsverzoek zijn tegen vergoeding van de kosten op hetzelfde adres aan te vragen.

#### Bezwaren

In verband met deze aanvulling wordt de inspraakperiode met 1 week verlengd. Gemotiveerde bezwaren tegen het verlenen van de ontheffing kunnen vanaf 5 april gedurende 3 weken (dus tot 27 april 1990) schriftelijk ingediend worden bij de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Directoraat-Generaal Milieubeheer t.a.v. de directeur Bestuurszaken, Postbus 450, 2260 MB Leidschendam (met vermelding van het registratienummer van het ontheffingsverzoek). Indien de indiener van het bezwaarschrift daarom verzoekt, worden zijn persoonlijke gegevens niet bekend gemaakt.

## BIJLAGE 3

### SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die het onderhavige advies over het verzoek om ontheffing van de m.e.r.-plicht inzake de ombouw tot autosnelweg van de Rijksweg 59, gedeelte Rosmalen-Geffen heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. H. Cohen.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- dr. J.M. Drees, wonende te Haarlem;
- drs. H.C. Eerens, wonende te Utrecht;
- ir. K. Nije, wonende te Amersfoort;
- ir. E.Ph.J. de Ruiter, wonende te Nootdorp.

Ir. R.I. Seijffers is als secretaris van de werkgroep opgetreden.

BIJLAGE 4

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cle. m.e.r.
1.	05-4-90	H. Verstappen	Rosmalen	23-4-90
2.	08-4-90	Vereniging tot het behoud van het Vinkel	Nuland	23-4-90
3.	14-4-90	Ondernemersvereniging Geffen	Geffen	23-4-90
4.	19-4-90	Vereniging De Groene Ring i.o.	Den Dungen	23-4-90
5.	23-4-90	Burgemeester en Wethouders van Geffen en Nuland	Geffen en Nuland	25-4-90
6.	12-4-90	Directeur Landbouw Natuur en Openluchtrecreatie in Noord- Brabant	Tilburg	18-4-90
7.	25-4-90	C.G. van Nistelrooij	Nuland	27-4-90