

Varianten Graafsebaan, behorende bij het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen

Toetsingsadvies over de milieueffectenstudie

13 december 2007 / rapportnummer 511-186

1. OORDEEL OVER DE MILIEUEFFECTENSTUDIE

In maart 2007 is het Ontwerp-Tracébesluit Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen (verder OTB) ter inzage gelegd. In het OTB is het ontwerp van de Zuid-Willemsvaart en de bijbehorende maatregelen opgenomen. Onderdeel van deze maatregelen is de inpassing van de Graafsebaan, een verbindingsweg tussen Den Bosch en Rosmalen. Mede naar aanleiding van de inspraak heeft Rijkswaterstaat besloten verschillende varianten voor inpassing van de Graafsebaan op een rij te zetten. Door deze varianten op de relevante milieueffecten te beoordelen kan ook op dit onderdeel van het OTB een gemotiveerde afweging gemaakt worden voor het Tracébesluit.

De Commissie is gevraagd te beoordelen of de 'Milieueffectenstudie¹ Varianten Graafsebaan' op adequate wijze is uitgevoerd, rekening houdend met de informatie uit het OTB en de uitgevoerde 'Second Opinion Graafsebaan'. Zij heeft zich in haar beoordeling gericht op de onderbouwing van de beschouwde varianten en de beschrijving van de milieueffecten in de Milieueffectenstudie². De Commissie heeft in haar beoordeling de aanvullende informatie betrokken die zij heeft ontvangen op 22 en 29 november 2007 met betrekking tot de aspecten verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid en natuur.

Onderbouwing beschouwde varianten

De Commissie constateert dat de Milieueffectenstudie zich beperkt tot de zogeheten Standpuntvariant, de OTB-variant en de door omwonenden aange dragen Broeksteegvariant. Uit de 'Second opinion' blijkt echter dat de varianten Overdijk en Stedelijke Knoop op alle aspecten tenminste gelijk dan wel gunstiger scoren ten opzichte van de in de Milieueffectenstudie uitgewerkte varianten³.

In de Milieueffectenstudie wordt aangegeven dat de varianten Overdijk en Stedelijke Knoop alléén realistisch zijn indien de ruimtelijke ontwikkeling in het kader van de Stedelijke Knoop daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Aangegeven is dat de inrichting van de Stedelijke Knoop nog niet bekend is en dat deze twee varianten daardoor een grote invloed hebben op de flexibiliteit van de inrichting van dit gebied. Om deze reden zijn beide varianten niet nader uitgewerkt in de Milieueffectenstudie.

De Commissie acht hiermee een kans gemist om de ingreep van de Graafsebaan te betrekken bij een integrale gebiedsontwikkeling van de Stedelijke Knoop.

Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Verkeer

In de Milieueffectenstudie is aangegeven dat de verkeersprestaties en daarmee de emissies van NO₂ tussen de Standpuntvariant en OTB-variant maar weinig verschillen. Gesteld wordt dat de verschillen in emissies worden bepaald door de lengte van het tracé omdat de verkeersintensiteiten bij beide varianten

¹ Volledigheidshalve merkt de Commissie op dat het hier geen MER betreft.

² In de Milieueffectenstudie is aangegeven dat in het kader van het OTB een luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd waaruit is gebleken dat er in het plangebied geen sprake is van overschrijdingen van de normen voor fijn stof (PM₁₀). De Commissie heeft één en ander niet getoetst en haar beoordeling beperkt tot de informatie opgenomen in de Milieueffectenstudie.

³ Zie in dit verband bijvoorbeeld tabel 4.1 op bladzijde 17 van de 'Second Opinion Graafsebaan'.

hetzelfde zijn. De Commissie kan dit echter niet plaatsen in relatie tot de verschillende verhouding bij beide varianten tussen personen- en vrachtvervoer (tabel 3.13 en 3.14).

De Commissie heeft geadviseerd de oorzaak van de verschillende verhouding tussen personen- en vrachtvervoer bij beide varianten na te gaan en aan te geven óf, bij eventueel noodzakelijke correctie van deze cijfers, de conclusies ten aanzien van de milieugevolgen (met name lucht en geluid) wijzigen.

In het memo dat de Commissie heeft ontvangen op 22 november 2007 wordt hier nadere informatie over verschaft. Onduidelijk blijft:

- waarom 'meer gespreid personenautoverkeer' en 'meer geconcentreerd vrachtverkeer' leidt tot verschillen in intensiteiten tussen de varianten.
- op welke wijze precies de verkeersprestaties⁴ van de varianten zijn bepaald. Verwacht mag worden dat de verkeersprestatie per variant ongeveer evenredig is met de lengte van de betreffende variant omdat de intensiteit tussen de verschillende varianten niet of nauwelijks verschilt. Dit lijkt echter niet het geval⁵, maar de lengtes van de tracés zijn niet in het memo opgenomen zodat dit niet geverifieerd kan worden.

Bovenstaande punten hangen samen met de constatering dat in de Milieueffectenstudie is aangegeven dat de verkeersintensiteit op de Graafsebaan niet is gevarieerd, terwijl in het memo d.d. 22 november 2007 wordt gesteld dat het netwerk verschillend is in de beide varianten en er daardoor verschillen zijn in verkeersintensiteiten. De rol van de parallelwegen en de andere spreiding van personenauto- en vrachtverkeer in de gemaakte (model)berekeningen waaruit de verkeersintensiteiten volgen is daarmee niet duidelijk. De intensiteiten zijn (in samenhang met de lengte van de tracés) bepalend voor de emissies per variant zodat de onduidelijkheid ook hierop betrekking heeft.

De Commissie acht de kleine verschillen in verkeersprestatie tussen personenauto- en vrachtverkeer en het kleine verschil in emissies wel aannemelijk maar vindt de onderbouwing in het memo niet duidelijk.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming het memo op bovengenoemde onderdelen te verduidelijken.

Luchtkwaliteit

Bij de beoordeling van de gevolgen voor de luchtconcentraties wordt, op basis van de toename van het oppervlakte overschrijdingsgebied, de Broeksteegvariant negatiever beoordeeld dan de OTB- en Standpuntvariant. Bij de beoordeling is echter geen rekening gehouden met verschillen in blootstelling van de bevolking / aantal gehinderden. Indien hier rekening mee wordt gehouden, verwacht de Commissie een positievere beoordeling van de Broeksteegvariant.

De Commissie heeft geadviseerd de blootstelling van de bevolking / het aantal gehinderden als criterium mee te nemen bij de beoordeling van de verschillende varianten.

In het memo dat de Commissie heeft ontvangen op 22 november 2007 wordt hier nadere informatie over verschaft. Echter, geen aandacht wordt besteed aan de blootstelling met betrekking tot de woningen die dicht bij de weg liggen

⁴ Eenheid = voertuigen/etmaal * kilometer/voertuig = kilometer/etmaal

⁵ De verkeersprestatie is in de OTB-variant met 19588 km/etmaal 5,15% groter dan in de Standpuntvariant (18628 km/etmaal), terwijl het relatieve verschil in lengte tussen beide tracés groter lijkt te zijn

(de categorie 'overig' in het memo), terwijl juist bij deze woningen de slechtste luchtkwaliteit verwacht mag worden.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming informatie te verschaffen over de luchtkwaliteit bij de woningen gelegen dicht langs doorgaande wegen, door het memo te verduidelijken.

Externe veiligheid

Onduidelijk is in hoeverre het transport van gevaarlijke stoffen over de Graafsebaan leidt tot (normoverschrijdende) gevolgen voor de externe veiligheid.

De Commissie heeft geadviseerd dit na te gaan en aan te geven of, en zo ja in welke mate, de varianten op dit aspect verschillen.

Het memo dat de Commissie heeft ontvangen op 29 november 2007 geeft hierover de benodigde duidelijkheid. De aard en omvang van het transport van gevaarlijke stoffen is zodanig dat de grenswaarden voor plaatsgebonden risico voor de omgeving niet wordt overschreden. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriënterende waarde omdat de bewonersdichtheid op de mogelijke risicoplatsen relatief laag is. Verschillen tussen de varianten zijn helder aangegeven.

Natuur

Bij de beschrijving van de effecten op het functioneren van de toekomstige ecologische verbindingszone (EVZ) is geen aandacht besteed aan mogelijke lichteffecten (verlichting 's nachts, donkerte overdag) en geluidhinder.

De Commissie heeft geadviseerd na te gaan hoe en in welke mate de lichteffecten en geluidhinder kunnen worden gemitigeerd⁶.

In de aanvullende informatie die de Commissie heeft ontvangen op 29 november 2007 is aangegeven dat het Graafsebaanontwerp is voorzien van afscherpende voorzieningen aan de noord- en zuidzijde, die mogelijke licht- en geluidhinder beperken. Aangegeven is dat zodra de planvorming voor de EVZ plaatsvindt aanvullend zal worden gezien of het ontwerp van de Graafsebaan nog ontoelaatbare belemmeringen geeft voor de te ontwikkelen natuur in de genoemde zone.

⁶ Denk bij lichteffecten bijvoorbeeld aan afscherming van straatverlichting en baanscheiding.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C03.1, C03.2

Activiteit: Inpassing Graafsebaan bij de omlegging/ombouw van de Zuid-Willemsvaart.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 3 juni 1993

richtlijnenadvies uitgebracht: 7 september 1993

richtlijnen vastgesteld : 7 oktober 1993

kennisgeving MER: 22 mei 1996

toetsingsadvies uitgebracht: 23 augustus 1996

kennisgeving Aanvulling op MER: 17 mei 2004

aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 16 augustus 2004

2^e aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 13 december 2007

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. ir. G. Blom (voorzitter)

dr. G.P.J. Draaijers (secretaris)

ir. W. van Duijvenbooden

ir. P. van Eck

ir. C. van der Giessen

drs. R.G. Mes

ir. H. Otte

Toetsingsadvies over de milieueffectenstudie Varianten Graafsebaan, behorende bij het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen

In maart 2007 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen ter inzage gelegd. In het OTB is het ontwerp van de Zuid-Willemsvaart en de bijbehorende maatregelen opgenomen. Onderdeel van deze maatregelen is de inpassing van de Graafsebaan, een verbindingsweg tussen Den Bosch en Rosmalen. Mede naar aanleiding van de inspraak heeft Rijkswaterstaat besloten verschillende varianten voor inpassing van de Graafsebaan op een rij te zetten. Door deze varianten op de relevante milieueffecten te beoordelen kan ook op dit onderdeel van het OTB een gemotiveerde afweging gemaakt worden voor het Tracébesluit.

ISBN: 978-90-421-2280-2