

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Randweg 's-Hertogenbosch

16 juni 2003

1226-127

ISBN 90-421-1159-3
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER	2
3. TOELICHTING OP HET ALGEMEEN OORDEEL.....	3
3.1 Snelheidsregime (50 of 70 km per uur).....	3
3.2 Geluid en schermen.....	4
3.3 Effect op waterhuishouding de May/Gement.....	5
3.4 Toekomstvastheid.....	7

1. INLEIDING

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft het voornemen om ten zuidwesten van de gemeente een nieuwe verbindingsweg aan te leggen, de Randweg. Deze weg moet de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het leefmilieu in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Vught-Noord verbeteren. Voor realisatie van deze weg is wijziging noodzakelijk van de vigerende bestemmingsplannen van de gemeente 's-Hertogenbosch en de gemeente Vught. Ter ondersteuning van de besluitvorming over de wijzigingen wordt conform het gewijzigd Besluit m.e.r. 1994 de m.e.r. procedure doorlopen.

Bij brief van 4 april 2003¹ heeft de Gemeenteraad 's-Hertogenbosch als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 7 april 2003 ter inzage gelegd². Als initiatiefnemer treedt op het College van B&W 's-Hertogenbosch.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 30 mei 2002;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de Randweg 's-Hertogenbosch. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige opmerkingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze door de Commissie als belangrijk voor de besluitvorming worden aangemerkt. Waar relevant worden ze voorzien van een concrete aanbeveling. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Eén van de doelstellingen bij realisatie van de Randweg is dat het de planvorming voor het gebied ten zuiden van 's-Hertogenbosch qua natuur en waterhuishouding, niet mag frustreren. Om inzicht te krijgen in de inhoud van deze plannen heeft de Commissie kennis genomen van de Totaalvisie Gement-Bossche Broek en de studie 'Noodzaak en nut omleiding Drongelens Kanaal'⁸. De planvorming in het kader van deze visie is geen onderdeel van de m.e.r. procedure voor de Randweg en de Commissie spreekt daarover dan ook geen oordeel uit in dit advies.

2. ALGEMEEN OORDEEL OVER HET MER

De Commissie heeft het MER inhoudelijk beoordeeld op de vraag of het MER voldoende informatie geeft over:

- de mogelijke inrichtingsalternatieven voor de weg, gegeven de reeds in de startnotitie en richtlijnen ingeperkte scope van de alternatieven;
- de effecten van de inrichtingsvarianten van de Randweg, waaronder de mogelijke beïnvloeding van de aangrenzende natuurgebieden door met name geluidhinder en veranderingen in de waterhuishouding.

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is om milieuaspecten volwaardig mee te wegen bij het te nemen besluit over de Randweg.

Het MER is systematisch van opzet en toegankelijk. Het MER geeft aan dat de Randweg bedoeld is als een hoofdweg (gebiedsontsluiting) voor lokaal en regionaal verkeer. De argumentatie voor de keuze van de inrichtingsvarianten voor het middendeel is helder. Het beschrijven van de (milieu)effecten van twee snelheidsregimes (50 en 70 km/uur) levert relevante informatie op voor het te nemen besluit. Een overzicht van de maatschappelijke kosteneffectiviteit van de twee snelheidsregimes kan de meerwaarde voor de besluitvorming verder vergroten (zie 3.1).

Het MER samen met de kaartbeelden in het Bijlagenrapport geeft een uitgebreide en goede beschrijving van de te verwachten geluidbelasting van de Randweg bij de verschillende inrichtingsvarianten en de te treffen maatregelen in de vorm van schermen. Op enkele onderdelen heeft de Commissie hierover opmerkingen en aanbevelingen (zie 3.2).

De Commissie sluit niet uit dat het waterhuishoudingstelsel anders is dan in het MER beschreven. Mogelijk is sprake van kwelstromen die zijdelingse af-

⁸ Naar aanleiding van de bestudeerde stukken heeft de Commissie een landschapsecologische verkenning opgesteld voor het aangegeven gebied en deze aan de gemeente ter beschikking gesteld.

stromen van de dekzandrug Vught-Den Bosch naar de May/Gement. Om deze reden adviseert de Commissie aanvullende metingen uit te voeren. Indien deze veronderstelling wordt bevestigd zal dit mogelijk moeten leiden tot een aangepaste inrichting van de tunnelbak en heroverweging van te treffen mitigerende maatregelen (zie 3.3).

Het MER geeft een beoordeling van de inrichtingsvarianten op toekomstvastheid. Geconcludeerd wordt dat de Randweg tot 2015 een goede oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. In 2015 ontstaat echter al een probleem op de Vlijmenseweg, ondanks voorziene mobiliteitsbeperkende maatregelen. Naar de mening van de Commissie is een voorzichtiger beoordeling van de toekomstvastheid van de varianten met een 50 km/uur regime meer voor de hand liggend (zie 3.4).

3. TOELICHTING OP HET ALGEMEEN OORDEEL

In dit hoofdstuk zijn opmerkingen over het MER opgenomen, die de Commissie van belang acht voor de kwaliteit van de besluitvorming. Waar relevant, zijn deze opmerkingen voorzien van concrete aanbevelingen.

3.1 Snelheidsregime (50 of 70 km per uur)

Het MER geeft een goed inzicht in de consequenties van verschillende snelheidsregimes op de Randweg in de vorm van varianten met respectievelijk een 50 km/uur regime en een 70 km/uur regime. Het MER concludeert op goede gronden dat het 50 km/uur regime basis moet zijn voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Daarbij wordt terecht geconstateerd dat het handhaven van het 50 km/uur regime extra inspanningen vereist. Het MER noemt als opties het instellen van een groene golf en intensieve snelheidscontroles of versmalling van rijbanen. Voor een weg met een dergelijke lengte en dimensionering zal het buitengewoon lastig zijn om een 50 km/uur regime te handhaven en onzeker is of de genoemde extra inspanningen het beoogde resultaat zullen opleveren⁹.

De tracering en inrichting van de weg sluit een regime van 70 km/uur in de toekomst niet uit¹⁰. Het voorontwerpbestemmingsplan geeft dit ook aan¹¹. Het MER noch het voorontwerpbestemmingsplan geeft informatie over de omstandigheden waarbij tot een overgang van 50 naar 70 km/uur besloten zou kunnen worden. Ook wordt niet aangegeven hoe te zijner tijd dan wordt voorzien

⁹ Meerdere insprekers (o.a. nrs. 6, 10 en 11, Bijlage 4) wijzen op de moeilijke handhaafbaarheid van een 50 km/uur regime.

¹⁰ Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant (inspraakreactie nr. 7, Bijlage 4) geeft aan voorstander te zijn van een 70 of 80 km/uur regime en wijst er op dat de keuze van een 50 km/uur regime consequenties zal hebben bij het vaststellen van de hoogte van de bijdrage op basis van het Besluit Infrastructuurfonds.

¹¹ Passage uit het voorontwerp bestemmingsplan (pag 49): "de ruimtelijke reservering en het ontwerp van de tunnel en de brug is echter zodanig gekozen, dat daardoor een eventuele aanpassing van het wegprofiel in de toekomst niet onmogelijk wordt. Een eventueel toekomstige aanpassing dient alsdan uiteraard gepaard te gaan met de daarbij passende maatregelen en procedures (bestemmingsplan c.q. Wet geluidhinder)".

in aanvullende mitigerende maatregelen, zoals verhoging van geluidsschermen.

| De Commissie adviseert om bij de besluitvorming duidelijkheid te geven over de extra maatregelen die getroffen gaan worden om de rijnsnelheid te beheersen en de omstandigheden te benoemen waarbij sprake kan zijn van toekomstige aanpassingen van het snelheidsregime.

Het MER geeft een vergelijking tussen de 50 en 70 km scenario's op basis van milieueffecten. Deze vergelijking wint aan waarde voor de besluitvorming wanneer daarnaast een overzicht wordt gegeven van de maatschappelijke kosteneffectiviteit. Een dergelijk samenvattend overzicht van kosten en effecten geeft namelijk inzicht in:

- het realiteitsgehalte van de verschillende snelheidsvarianten. De extra kosten van de handhavingmaatregelen voor het 50 km regime ten opzichte van het 70 km regime kunnen worden afgezet tegen de baten op het punt van geluid, visuele hinder, veiligheid en reistijd.
- de extra kosten, die een eventuele aanpassing op termijn van 50 naar 70 km/uur met zich mee kan brengen.

| De Commissie geeft in overweging alsnog een overzicht te geven van de kosteneffectiviteit van respectievelijk het 50 en 70 km/uur snelheidsregime.

3.2 Geluid en schermen

Het MER geeft inzicht in de benodigde schermhoogten bij de verschillende varianten, uitgaande van de geluidbelasting door de weg. De schermen staan daarbij tussen de spoorlijn en de Randweg. Aan de oostzijde van het spoor bevindt zich al een scherm om de geluidbelasting van het spoor te beperken. Bij het vaststellen van de schermhoogten is geen rekening gehouden met de cumulatie van geluid¹²

Het MER geeft geen inzicht in de voor- en nadelen van één hoog scherm aan de oostzijde van het spoor rekening houdend met cumulatie ten opzichte van twee lagere schermen voor respectievelijk weg en spoor. Eén hoog scherm heeft als voordeel dat het geluid van het spoor beter wordt afgeschermd, hetgeen te meer relevant is met het oog op de uitbreiding van het aantal sporen van 3 naar 4 in de toekomst. Nadeel is de visuele barrière van één hoog scherm. In het verleden is hier onderzoek¹³ naar gedaan. Deze informatie is dus beschikbaar en verschaft de bewoners¹⁴ inzicht in de omvang en consequenties en maakt een afweging van één hoog scherm ten opzichte van twee lage schermen mogelijk.

¹² Uit de inspraak (o.a. inspraakreactie nr. 11, zie bijlage 4) blijkt dat vraagtekens geplaatst zijn bij de uitgevoerde cumulatie berekeningen voor geluidhinder. Het MER maakt niet duidelijk waarom de gecumuleerde hinder lager kan zijn dan de som van twee afzonderlijke effecten. Dit wordt veroorzaakt doordat bij de berekening van het gecumuleerde hindereffect, de Milieukwaliteitsmaat (MKM), rekening wordt gehouden met verschil in hinderbeleving als gevolg van het spoor ten opzichte van de weg. Hiervoor wordt bij de somming een weegfactor voor spoorweggeluid gehanteerd.

¹³ DHV rapport van 21 januari 2001.

¹⁴ Zie ook inspraakreactie nr. 6.

| De Commissie adviseert om bij de besluitvorming informatie te geven over de omvang en consequenties van één geluidsscherm aan de oostzijde van het spoor, rekening houdend met de cumulatie van geluid door het spoor en de weg en de reden aan te geven waarom hiervoor niet wordt gekozen.

De Commissie constateert dat de informatie in het voorontwerp bestemmingsplan over de benodigde schermen bij een 50 km regime, niet overeenkomt met de informatie uit het MER. Het MER gaat uit van een 2 m hoog scherm over een lengte van 350 m, terwijl in het voorontwerp bestemmingsplan uitgegaan wordt van een 2 m hoog scherm over een lengte van 160 m.

| De Commissie adviseert om bij de besluitvorming een toelichting te geven op de verschillende berekeningen voor de scherm lengte in respectievelijk het voorontwerp bestemmingsplan en het MER.

3.3 Effect op waterhuishouding de May/Gement

Het MER concludeert dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn van de aanleg van de Randweg op de waterhuishouding van de May/Gement. Deze conclusie is gebaseerd op het onderzoek dat in het verleden is uitgevoerd naar de waterhuishouding in het gebied en recent aanvullend onderzoek ten behoeve van het MER.

Er zijn meerdere waarnemingen die naar de mening van de Commissie wijzen op bronnen in de dekzandrug tussen Vught en den Bosch die zijdelings afstromen naar May/Gement en Bossche Broek¹⁵. Op basis van de richtlijnen is om deze reden in 2002 aanvullend veldonderzoek uitgevoerd naar het hydrologische systeem in het plangebied¹⁶. Aan de hand van periodieke metingen zijn stijghoogten bepaald en is de kwaliteit van het grondwater geanalyseerd. Dit onderzoek geeft geen bevestiging voor de veronderstelling van zijdelingse afstroming van ecologisch waardevol kwelwater vanuit de dekzandrug Vught-Den Bosch naar de aangrenzende lager gelegen gebieden. De Commissie acht de kans echter reëel, dat wanneer de peilbuizen waren geplaatst in het hart van de vroegere forten Isabella en St. Antonie en in de dekzandrugjes in May en Gement, zijdelingse afstroming wel was geconstateerd.

| De Commissie adviseert om alsnog op de hoogste punten in de dekzandrug metingen te verrichten naar de stijghoogte van het grondwater en de kwaliteit van het grondwater.

Wanneer uit deze aanvullende metingen alsnog blijkt dat sprake is van kwelstromen die zijdelingse afstromen, zal dit mogelijk moeten leiden tot een aangepaste inrichting van de tunnelbak en heroverweging van te treffen mitigerende maatregelen.

¹⁵ Voorbeelden zijn: het voorkomen van Bosbies op de zandrug, een plantensoort die wijst op basenrijke kwel; et voorkomen van soorten die wijzen op zwak basisch water, zoals de Waterviolier in de May/Gement; het oorspronkelijke slotenstelsel in de zandrug en de vertakkingen stroomafwaarts naar de May en Honderd Morgen.

¹⁶ Zie pag. 90 van het hoofd rapport MER.

Inrichting tunnelbak

Uit het MER blijkt dat de hoogte van de wanden van de tunnelbak is afgestemd op de hoogst maatgevende waterstand van + 4,9 NAP in de afgelopen tien jaar. De Commissie heeft uit mondelinge toelichting van de gemeente 's-Hertogenbosch begrepen dat inmiddels in overleg met de waterbeheerders besloten is om een veiligheidsmarge in te bouwen en de wandhoogte ca. 50 cm te verhogen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de door de Commissie veronderstelde kwelstromen binnen de dekzandrug. Deze maken dat ook met de aangegeven veiligheidsmarge de wandhoogte nog onvoldoende kan zijn om vollopen van de tunnelbak te voorkomen.

Beïnvloeding zijdelingse kwelstromen

Wanneer de kwelstroom in de dekzandrug wordt bevestigd is het de vraag of met gerichte maatregelen nadelige effecten te voorkomen zijn. Door een grintbed aan te brengen onder de tunnelbak kan de horizontale kwelstroom van Fort Isabella richting Fort St. Anthonie waarschijnlijk gelijk gehouden worden¹⁷. De voorkeursvariant voor de inrichting van het middendeel is de half-verdiepte ligging van de weg direct ten westen van het spoor¹⁸. Daardoor zal mogelijk enige afvang van zijdelings afstromend kwelwater op kunnen treden. Ook in deze situatie zal het aanbrengen van een grintbed onder de weg dit mogelijk kunnen voorkomen.

Daarnaast zal voor de aanleg van de Randweg het Drongelenskanaal verlegd worden. Het Drongelenskanaal heeft in de huidige situatie naar de inschatting van de Commissie al een negatieve invloed op de zijdelingse afstroming van kwelstromen van de dekzandrug naar de May/ Gement. Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt dat het nieuwe kanaal bij aanleg wordt voorzien van een slechtdoorlatende bodembekleding om te voorkomen dat relatief vuil water vanuit het kanaal naar de May/Gement inzijgt. Het is de vraag of deze maatregel per saldo het gewilde positieve resultaat oplevert. Met het aanbrengen van een kleilaag wordt namelijk ook een barrière geïntroduceerd voor de zijdelingse afstroming vanuit de dekzandrug.

! De Commissie adviseert om - indien zijdelingse afstroming door aanvullend onderzoek wordt bevestigd – het volgende te (her)overwegen:

- het verhogen van de wanden van de tunnelbak om vollopen bij zeer hoge waterstanden te voorkomen;
- het aanbrengen van een grintbed onder de tunnelbak en het half-verdiepte deel van de Randweg;
- het achterwege laten van het aanbrengen van een slechtdoorlatende laag in het Drongelenskanaal dan wel maatregelen te treffen om negatieve beïnvloeding van kwelstroom door de laag te voorkomen.

¹⁷ De kwelstromen zijgen vanuit het midden in de rug af naar het westen en het oosten. Daarnaast is er sprake van horizontale stroming van fort Isabella richting fort St. Anthonie. Het diepste punt van de weg, de tunnelbak, komt dwars op deze horizontale stroming te liggen, 2 m lager dan de grondwaterstand. De tunnelbak zal daardoor over een lengte van max 300 m een barrière kunnen vormen voor horizontale doorstroming.

¹⁸ Half verdiept betekent dat de weg over een lengte van ca 400m op +4,5 NAP komt te liggen, ruim 1,5 m onder maaiveld en kan daarmee een barrière kunnen vormen voor zijdelings afstromend kwelwater.

3.4 Toekomstvastheid

De richtlijnen geven aan dat de alternatieven beoordeeld dienen te worden op het criterium "toekomstvastheid". Het MER geeft geen duidelijke omschrijving wat hier onder wordt verstaan. De Commissie gaat er van uit dat inzicht gegeven moet worden in het probleemoplossend vermogen van de gekozen oplossing op de lange termijn, te weten ná 2015.

Het MER geeft onder 8.2. aan dat voor de periode ná 2015 een minder sterke groei van het verkeer wordt verwacht en op grond van deze veronderstelling wordt ingeschat dat de restcapaciteit van de weg voldoende zal zijn bij de 50 km modellen¹⁹. Uit mondelinge toelichting van de gemeente heeft de Commissie begrepen dat daarbij rekening is gehouden met de maatregelen die zijn voorzien in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer om de automobilititeit te verminderen.

Uit de I/C berekeningen blijkt dat er bij de 50 km modellen op het punt Vlijmenseweg O in 2015 al een afwikkelingsprobleem gaat ontstaan, terwijl in die periode reeds voorzien is in automobilititeitsbeperkende maatregelen. Verdergaand beleid en maatregelen lijken dan noodzakelijk om duurzame kwaliteit van de Randweg te garanderen. Dit punt in combinatie met de onzekerheid rond het kunnen handhaven van het 50 km regime en de extra voorzieningen die nodig zijn bij een eventueel besluit om over te gaan naar 70 km/uur, maakt een voorzichtiger beoordeling van de toekomstvastheid naar de mening van de Commissie meer voor de hand liggend.

! De Commissie geeft in overweging om na te gaan of aanvullende maatregelen gewenst of noodzakelijk zijn teneinde de toekomstvastheid van de Randweg op lange termijn te vergroten.

¹⁹ Voor de 70 km modellen wordt de capaciteitsgrens al vóór 2015 bereikt.