



Commissie voor de
milieueffectrapportage

N33 Assen–Veendam–Zuidbroek

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 april 2011 / rapportnummer 1850-98



1. Oordeel over het MER

Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincies Drenthe en Groningen hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de autoweg N33 Assen-Veendam-Zuidbroek uit te bouwen tot een autoweg met 2 rijstroken in beide richtingen (2x2), ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de regio. Voor de realisatie van het voornemen moet een Tracébesluit worden genomen door de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM). Ten behoeve van de besluitvorming wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹

De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om het milieu volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming. Het MER is prettig leesbaar, duidelijk van structuur en voorzien van verhelderend illustratiemateriaal. De zeer uitgebreide achtergrondrapportages bevatten gedetailleerde informatie, waarmee de effectbeoordeling in het MER over het algemeen goed onderbouwd wordt.

Het MER en de achtergrondrapportages brengen niet alleen de milieueffecten gedetailleerd in beeld, maar geven ook inzicht in een uitgebreid pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen die de negatieve effecten (kunnen) beperken danwel leiden tot positieve effecten (geluid, natuur) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het MER maakt duidelijk dat er naar gestreefd wordt de huidige barrièrewerking van de N33 in het deels zeer gevoelige gebied te beperken.

Tussentijdse keuze

In het MER zijn alleen het voorkeursalternatief en het daarvan afgeleide meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt. In een separate nota (Keuzenota voorkeursalternatief) is gemotiveerd waarom andere alternatieven niet verder zijn uitgewerkt. In deze nota zijn twee alternatieven, namelijk een 2x1 autoweg met gescheiden rijbanen en een 2x2 autosnelweg, op hoofdlijnen vergeleken met het voorkeursalternatief: een 2x2 autoweg. Uit de vergelijking blijkt dat:

- een 2x1 autoweg onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft, zowel ten aanzien van de verkeersveiligheid als de doorstroming;
- een 2x2 autosnelweg het grootste probleemoplossende vermogen heeft, maar tevens leidt tot de grootste milieueffecten en relatief hoge kosten;
- het voorkeursalternatief, de 2x2 autoweg, voldoende probleemoplossend vermogen heeft en zich qua milieueffecten nauwelijks onderscheidt van de 2x1 autoweg door het geringe verschil in ruimtebeslag.

De keuzenota biedt volgens de Commissie voldoende informatie om de afweging tussen de genoemde alternatieven te maken.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

Verkeer

Het MER biedt inzicht in de belangrijkste gevolgen van het voornemen voor het verkeer. Hoewel de verkeersprognoses niet verder reiken dan 2020, is op basis van de restcapaciteiten aannemelijk gemaakt dat het voornemen tot 2030 en daarna ruim voldoende wegcapaciteit biedt bij een eventuele toename van verkeersstromen in de toekomst.

In afwijking van de vastgestelde richtlijnen geeft het MER geen inzicht in herkomsten en bestemmingen van het verkeer en te verwachten kruispuntbelastingen. Dit is niet van invloed op de effectbeoordeling of de vergelijking van alternatieven. Zoals blijkt uit § 6.2.3 van het MER kunnen op het wegennet ten zuiden van Assen en nabij Gieten na realisatie van het voornemen nog wel knelpunten in de doorstroming op aansluitende wegvakken of terugslag op de N33 worden verwacht.

De Commissie adviseert om – mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen² – bij de nadere uitwerking van het voornemen aandacht te besteden aan de aansluitingen van het onderliggend wegennet op de N33, om knelpunten in de doorstroming zoveel mogelijk te voorkomen.

Natuur

Het MER en een drietal achtergrondrapportages geven gedetailleerd inzicht in de bestaande natuurwaarden, de effecten van het voornemen daarop en de mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren. Het Natuurcompensatieplan maakt duidelijk op welke wijze voor het voorkeursalternatief, in overleg met betrokken instanties, een pakket mitigerende en compenserende maatregelen tot stand is gekomen, dat leidt tot positieve effecten op barrièrewerking en geluidverstoring door de N33. In het meest milieuvriendelijk alternatief zijn daaraan nog extra maatregelen toegevoegd.

In de rapportage “Toetsing Natuurbeschermingswet 1998” (inclusief Passende beoordeling) zijn de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden en de significantie daarvan uitgebreid en gestructureerd beschreven. In de Natura 2000-gebieden “Drentsche Aa” en “Witterveld” komen stikstofgevoelige habitats voor. De bijdrage van het voornemen aan de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden is berekend. De uitkomsten daarvan zijn overzichtelijk in tabelvorm per deelgebied en per habitatype weergegeven.

In een aantal gevallen ligt de stikstofdepositie in de huidige situatie boven de kritische depositiewaarde (KDW) van habitattypen waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd.³ Dat betekent dat het risico dat de kwaliteit significant wordt aangetast niet kan worden uitgesloten (zie ook p. 33/34 Passende beoordeling). Volgens de Passende beoordeling neemt de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de autonome situatie af. De stikstofdepositie blijft echter voor diverse habitattypen wel hoger dan de KDW.

² In diverse zienswijzen, waaronder die van de gemeente Assen en de gemeente Menterwolde, wordt ook aandacht gevraagd voor de doorstroming ter plaatse van aansluitingen op de N33. Verder spreekt uit verschillende zienswijzen de verwachting dat het opheffen van de aansluiting Bareveld-Nieuwediep zal leiden tot extra (vracht)verkeer op het onderliggende wegennet.

³ Op p. 57 van de rapportage “Toetsing Natuurbeschermingswet 1998” is vermeld dat kritische depositiewaarden voor de habitattypen H7120 en H7110 niet worden overschreden. De achtergronddepositie ligt echter in de huidige en toekomstige situatie ruimschoots boven de kritische depositiewaarde.

Uit de analyse blijkt dat het voornemen in sommige gevallen leidt tot een verminderde afname van de stikstofdepositie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze verminderde afname is veelal klein (meestal kleiner dan 2 mol/ha/jaar), maar in gevallen waarbij de KDW wordt overschreden kan aantasting van de natuurlijke kenmerken voor de genoemde Natura 2000-gebieden niet uitgesloten worden. Op p. 48 van de Passende Beoordeling wordt gesteld dat "het bereiken van deze doelstellingen door de geringe verminderde afname van de stikstofdepositie niet in gevaar wordt gebracht". Deze stelling is echter niet onderbouwd.

De Commissie adviseert deze informatie te gebruiken bij de beoordeling van het voornemen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en/of maatregelen te nemen waarmee aantasting van de natuurlijke kenmerken door een toename van stikstofdepositie (ten opzichte van de autonome ontwikkeling) wordt voorkomen.⁴

⁴ Er wordt momenteel gewerkt aan een Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) die volgens planning eind 2011 in werking treedt. In samenhang met maatregelen uit de PAS kan de toename van stikstofdepositie van het voornemen mogelijk anders worden beoordeeld.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Nederland; Provincie Drenthe; Provincie Groningen

Bevoegd gezag: Minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C01.4

Activiteit: Aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur. Verdubbeling van de autoweg N33 tussen Assen en Zuidbroek naar 2x2 rijstroken.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 30 november 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 1 februari 2007

richtlijnen vastgesteld: 28 mei 2007

kennisgeving MER in de Staatscourant van 8 februari 2011

ter inzage legging MER: 9 februari t/m 22 maart 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 8 februari 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 19 april 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

Ing. E.H.A. de Beer

Dr. F.H. Everts

Drs. P.J. Jongejans (secretaris)

Ing. B. Peters

Ir. A. van der Velden (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieueffectrapport verdubbeling N33 Assen – Veendam – Zuidbroek (19 november 2010)
- Samenvatting milieueffectrapport (19 november 2010)
- Keuzenota Voorkeursalternatief verdubbeling N33 (3 september 2008)
- Ontwerp–Tracébesluit verdubbeling N33 (19 november 2010)
- Bijlage 5 Uitgangspunten bij de verkeersberekeningen (mei 2010)
- Deelrapport Verkeersveiligheid (19 november 2010)
- Nota externe veiligheid (14 oktober 2010)
- Nota Geluid – MER deel (19 november 2010)
- Algemene uitgangspunten bij akoestisch onderzoek voor Tracébesluit (19 november 2010)
- Akoestisch onderzoek voor Ontwerp–tracébesluit; Hoofdrapport (19 november 2010)
- Akoestisch onderzoek voor Tracébesluit; Bijlagenrapport specifieke uitgangspunten en resultaten (19 november 2010)
- Nota luchtkwaliteit (19 november 2010)
- Nota Ecologie (19 november 2010)
- Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 (inclusief Passende Beoordeling Natura 2000–gebieden) (19 november 2010)
- Natuurcompensatieplan N33 (19 november 2010)
- Archeologische en cultuurhistorische waarden en verwachtingen in het kader van de verdubbeling rijksweg N33 Assen–Veendam–Zuidbroek, aspectrapport (19 november 2010)
- Nota Landschappelijke Inpassing (19 november 2010)
- Nota Landschap (19 november 2010)
- Nota Bodem en Water (19 november 2010)
- OTB–Kaarten (19 november 2010)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 24 maart 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport N33 Assen–Veendam–Zuidbroek

Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincies Drenthe en Groningen willen de autoweg N33 Assen–Veendam–Zuidbroek uitbouwen tot een autoweg met 2 rijstroken in beide richtingen (2x2), ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de regio. Ten behoeve van de besluitvorming hierover door de Minister van Infrastructuur en Milieu is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld.



Commissie voor ISBN: 978-90-421-3265-8
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

