



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
t.a.v. de heer J.H.A.M. van der Wijst
Postbus 90151
5200 MC 's-HERTOGENBOSCH

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk

2668-54/Le/lb

behandeld door

dr. J. Lembrechts

doorkiesnummer

(030) 234 76 22

Datum: 4 juli 2012

*Onderwerp: Gezichtspunten bij de voorbereidingen op het project-MER
Noordoostcorridor N279*

Geacht college,

U heeft de Commissie voor de m.e.r. verzocht om te reflecteren op de afwegingen die U in samenspraak met de betrokken regiopartners maakt in voorbereiding op het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het project-MER Noordoostcorridor N279 (NOC). De beschouwingen in deze brief zijn gebaseerd op het materiaal dat ons ter beschikking is gesteld¹ en op twee gesprekken die de Commissie met de heren Van der Wijst en Koolen hierover heeft gevoerd.

Onze reflecties op uw afwegingen worden voorafgegaan door een beschrijving van de stand van zaken. Wat volgt, valt uiteen in observaties en aanbevelingen bij het proces, bij het benoemen van onderscheidende alternatieven en bij het verzamelen van informatie over de verkeersdoelen en over de (milieu)gevolgen.

Stand van zaken

Het NOC-project beoogt de aanpassing van de verbinding tussen Veghel (A50) en Asten (A67) en de realisatie van een nieuwe oost-westverbinding tussen Eindhoven en Helmond ter hoogte van het Wilhelminakanaal. Als eerste stap in de uitwerking van de NOC is in 2011 een structuurvisie met een begeleidend plan-MER vastgesteld. Daarin is een zoekgebied omschreven en zijn uitgangspunten voor het verdere proces benoemd. Het plan-MER is door de Commissie getoetst.

¹ Noordoostcorridor N279 en oostwestverbinding. Afwegingskader Notitie Reikwijdte en detailniveau (plus bijbehorend kaartmateriaal). Witteveen+Bos, Amsterdam, 21-6-2012
Regionaal landschapspark Rijk van Dommel en Aa. Vista, Amsterdam, concept, 5-6-2012
Brainport Oost. Beeldkwaliteitsatlas landschap en ruimtelijke kwaliteit. Vista, Amsterdam, concept, 5-6-2012
Noordoost Corridor. Gereedschapskist landschap en ruimtelijke kwaliteit. Vista, Amsterdam, concept, 5-6-2012

In het vervolg op deze eerste stap zijn, samen met vele belanghebbenden, alle mogelijke tracé- en inrichtingsalternatieven voor het NOC-project in kaart gebracht. Het aantal alternatieven dat werd voorgesteld is dusdanig groot dat een gedetailleerde vergelijking ervan niet zinvol en niet haalbaar is. Daarom worden nu de mogelijkheden verkend om dit aantal in te perken door middel van een 'trechteringsproces'. Tegelijk wordt gewerkt aan het scherper formuleren van de verkeersdoelen die aan de wegen worden gesteld en worden zowel een afwegingskader voor het trechteringsproces als een afwegingskader voor het toetsen van het voorkeursalternatief in het project-MER opgesteld.

Observaties en aanbevelingen bij het proces

De Commissie onderschrijft de gekozen werkwijze om in samenspraak met de omgeving en stap voor stap het aantal alternatieven in te perken. Er zijn daarin twee uitersten. Het ene uiterste houdt in dat voorafgaand aan alle selectiestappen de randvoorwaarden, de toetsingscriteria en de minimumeisen per toetsingscriterium, de methoden, etc... worden uitgewerkt en geformaliseerd. Het andere uiterste houdt in dat al doende afspraken worden gemaakt over de benodigde informatie, de wijze van toetsen, etc..., die pas bij de selectie zelf worden geformaliseerd.

Naar het oordeel van de Commissie is nu gekozen voor een aanpak die het midden houdt tussen beide uitersten. Enerzijds worden de knelpunten waarvoor het NOC-project oplossingen moet bieden, de oplossingsrichtingen en de milieuaspecten die in het MER zullen moeten worden onderzocht, geïnventariseerd in overleg met belanghebbenden en bij aanvang vastgelegd voor het volledige traject. Anderzijds worden doelen en eisen aan het doelbereik (zowel op het gebied van bereikbaarheid en robuustheid van het wegennet als op het gebied van leefomgevingskwaliteit, natuur en landschap) door de betrokken bestuurders gaande de rit uitgewerkt en vastgesteld. Op dit ogenblik zijn alleen de materiële randvoorwaarden concreet vastgelegd: het budget², een regionale³ stroomweg met 2x2 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/u en ongelijkvloerse aansluitingen. Welke financiële middelen beschikbaar zijn voor effectbeperkende en kwaliteitsverhogende maatregelen ('integrale gebiedsimpuls') zal in de komende tijd worden bepaald.

In haar toetsingadvies bij het plan-MER heeft de Commissie over deze aanpak al opgemerkt dat de weinig transparante waardering van project- en milieudoelen grote risico's inhoudt. Deze aanpak kan leiden tot een minder optimaal of minder goed besluit over het NOC-project, waarbij essentiële delen van het project uiteindelijk niet haalbaar blijken te zijn. De Commissie is daarom nadrukkelijk van mening dat het NOC-project in deze fase gebaat is bij een eenduidige en heldere formulering van de project- en de milieudoelen en bij een toetsing van deze doelen aan het budget dat voor het project beschikbaar is.

² de nu uitgebouwde financiële basis onder de businesscase van de totale gebiedsontwikkeling Brainport Oost bedraagt circa €820 miljoen.

³ i.e. niet bedoeld als parallelstructuur voor het A-wegennet

Benoemen van onderscheidende alternatieven

Uit de gesprekken en de ontvangen informatie blijkt dat er in eerste instantie naar is gestreefd om het aantal alternatieven in te perken door het wegstrepen van technisch onhaalbare tracé-onderdelen of door dicht bij elkaar gelegen varianten te bundelen tot één alternatief. Dit heeft een conceptkaart met 'geconsolideerde' alternatieven opgeleverd. Bij deze selectiestap zijn in enkele gevallen vooral de verwachte civieltechnische kosten als selectiecriteria gehanteerd. Dit acht de Commissie niet gerechtvaardigd omdat daarmee de bandbreedte van alternatieven wordt beperkt zonder een evenwichtige afweging van alle facetten, waaronder de eventuele milieuvoordelen van deze alternatieven.⁴ Behoudens deze kanttekening kan de Commissie zich vinden in de gekozen aanpak. In de conceptkaart gaat het volgens de Commissie nu deels om *varianten* en deels om onderscheidende *alternatieven*.

De volgende selectiestap, bij het opstellen van de Nota reikwijdte en Detailniveau, zou volgens u moeten leiden tot de afbakening van één voorkeursalternatief door de geconsolideerde alternatieven te beoordelen aan de hand van een omvangrijk kader. De Commissie constateert dat het in deze stap gaat om een ingewikkelde en moeilijk transparant vorm te geven afweging, omdat:

- van elkaar onafhankelijke en zeer heterogene problemen over het gehele traject van de NOC zullen worden gescoord;
- het voorgestelde afwegingskader een groot aantal aspecten omvat die niet overall (even) relevant zijn of niet van nut voor het onderscheid tussen de alternatieven;
- een onoverzichtelijk groot aantal combinaties van alternatieven zal ontstaan.

Daarom beveelt de Commissie aan om in de trechteringsstap die moet leiden tot de keuze van het voorkeursalternatief, de discussie te concentreren op die onderdelen van de NOC waar sprake is van wezenlijk verschillende trajecten (*alternatieven*) en bijbehorende, wezenlijke verschillen in effecten. In die stap moet de focus liggen op onderdelen waar belangrijke bestuurlijke keuzes aan de orde zijn. Onderdelen van de NOC waar alleen inrichtingskeuzes voorliggen, bedoeld om de negatieve effecten van het voornemen in te perken (*varianten*), kunnen in een latere fase worden uitgewerkt.⁵

NOC-onderdelen met belangrijke bestuurlijke keuzes

De Commissie is van oordeel dat er voor vier onderdelen van de NOC wezenlijk verschillende trajecten mogelijk zijn en dat daarvoor dus belangrijke bestuurlijke keuzes aan de orde zijn. Ze beveelt aan om voor ieder onderdeel twee of enkele alternatieven te definiëren die telkens de uitersten van het spectrum

⁴ Levert een kostbaar alternatief bovengemiddeld veel milieu- of gezondheidswinst op, dan kan dat reden zijn om het alternatief in het vervolgonderzoek mee te nemen. Is die winst klein in verhouding tot de kosten, dan is schrappen te rechtvaardigen. Naar het oordeel van de Commissie is het noodzakelijk om die weging inzichtelijk te maken.

⁵ In de trechteringsstap die nu aan de orde is, kunnen voor de kosten van de varianten kentallen worden gehanteerd.

vertegenwoordigen. Bij ieder onderdeel is er sprake van moeilijk te verenigen belangen (dilemma's). Naar het oordeel van de Commissie zijn deze vier onderdelen en de dilemma's die er spelen:

- de passage van het Dommeldal, waar het verenigen van landschaps- en natuurdoelen het centrale probleem vormt;
- het tracé bij Veghel, waar de keuze tussen enerzijds leefomgevingskwaliteit (en gezondheid) en anderzijds natuur en landschap aan de orde is;
- het tracé bij Dierdonk, waar hetzelfde dilemma voorligt als bij Veghel;
- de oost-westverbinding (grofweg vanaf de passage van het Dommeldal tot en met Lieshout) en dan vooral de aansluitingen op deze verbinding en de positie van de verbinding ten opzichte van het kanaal. Bij dit vierde onderdeel gaat het om de keuze voor landschap en leefbaarheid of voor natuur en stilte (recreatie).

Ondanks het feit dat bijvoorbeeld de aansluiting van de oost-westverbinding op de N279 en de aansluiting van de N279 op de A67 verkeerstechnisch ingewikkeld kunnen zijn, zijn dit geen onderdelen van het project waar sprake is van tegenstrijdige belangen. Op die plaatsen gaat het vooral om het optimaliseren van de inrichting van de weg zodat negatieve effecten kosteneffectief worden beheerst. Dat is vooral een kwestie van techniek en niet van bestuurlijke keuzes.

Het resultaat van de vier deelasen kan vervolgens de basis vormen voor het voorkeursalternatief. Door de discussie te richten op deze vier onderdelen wordt de onderzoekslast voor de volgende fase ingeperkt en wordt de discussie ook overzichtelijker. Bovendien zal het definiëren van de alternatieven per onderdeel naar verwachting leiden tot het beter afbakenen en scherper formuleren van het beoordelingskader en tot een nadrukkelijker meer kwantitatieve benadering van de relevante thema's.

Verkeersdoelen

De Commissie constateert dat er behoefte is aan een specifiekere omschrijving en toetsing van de verkeersdoelen⁶. Daarvoor worden door u indicatoren voorgesteld zoals aantallen personen binnen de 30'-isochronen tot belangrijke clusters van bedrijvigheid en de wijzigingen in het aantal voertuigkilometers in het buitengebied. Naar het oordeel van de Commissie zijn dergelijke indicatoren ongeschikt om onderscheid te maken tussen de alternatieven die nu nog voorliggen, maar wel nuttig voor het vergelijken van het voorkeursalternatief met de situatie waarin het NOC-project niet wordt uitgevoerd ('autonome ontwikkeling'). Deze indicatoren kunnen daarnaast gebruikt worden voor meer fundamentele discussies over bijvoorbeeld de keuze voor 80 of 100 km/u op (delen van) de NOC, het al of niet aanleggen van een oost-westverbinding of een gefaseerde uitvoering van het project.

⁶ Verbeteren van de bereikbaarheid, verminderen van het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa en vergroten van de robuustheid van het wegennet.

De Commissie beveelt aan om deze informatie in kaart te brengen voor de integrale afweging van de milieu- en de bereikbaarheidsdoelen en daarmee voor de onderbouwing van het NOC-project. Een en ander betekent ook dat milieu-, landschaps- en gezondheidseffecten naar verwachting bepalend zullen zijn bij het selecteren van het voorkeursalternatief.

Afwegingskader voor de milieugevolgen

Zorg ervoor dat het voorgestelde afwegingskader meer verfijnd wordt omschreven waardoor het geschikt wordt voor het maken van een onderscheid tussen de voorliggende alternatieven. Dit illustreren we met twee voorbeelden:

- om alternatieven te kunnen onderscheiden op basis van hun effect op de NO₂-concentratie in de lucht heeft het weinig zin om te toetsen aan de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂. Naar verwachting zal namelijk bij geen van de alternatieven de norm worden overschreden. Om onderscheid te kunnen maken zal de omvang van de blootstelling onder de norm in beeld moeten worden gebracht. Meer in het algemeen zullen effecten op de mens kwantitatief in beeld gebracht moeten worden, ook onder de grenswaarden en voor blootstellingsklassen die voldoende smal zijn om ter zake doende verschillen zichtbaar te maken.
- een gezondheidseffectscreening (GES) biedt geen (kwantitatief) inzicht in wat de milieubelasting betekent voor gezondheid. Omdat in GES gewerkt wordt met blootstellingsklassen, kunnen de verschillen tussen alternatieven wegvallen (als ze in dezelfde klasse zitten) of juist vergroot worden (als ze rond een klassegrens zitten). Het is dus veel effectiever om per alternatief blootstellingen te berekenen en met de beschikbare bevolkingsgegevens te vertalen naar (verschuiving in) gezondheidseffecten.

De Commissie hoopt met haar aanbevelingen een constructieve bijdrage te leveren aan de voorbereiding Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het project-MER NOC. Zij is graag bereid om tussentijds met u van gedachten te wisselen over de kwaliteit en volledigheid van de milieuinformatie die op weg naar het project-MER is of nog moet worden verzameld.

Hoogachtend,



dr. D.K.J. Tommel

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Noordoostcorridor N279