

Reconstructie N329 Oss

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 juni 2009 / rapportnummer 1759-94

1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant hebben het voornemen om de provinciale weg N329 te reconstrueren. Het betreft het gedeelte dat ligt tussen de aansluiting op rijksweg A50 en de kruising met de Dorpenweg. Hiervoor is een bestemmingsplan vereist. De gemeente heeft een Milieueffectrapport (MER) opgesteld ter ondersteuning van de besluitvorming hierover.¹

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft het MER getoetst en is van mening dat de essentiële informatie voor besluitvorming over het bestemmingsplan voor de N329 aanwezig is.

Het MER maakt op een heldere wijze de verschillen tussen varianten inzichtelijk, hieruit komt naar voren dat de alternatieven vooral op tracédeel 2 onderscheidend zijn. De aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuur en ecologie zijn goed uitgewerkt in het MER, de effecten op deze aspecten blijken gering te zijn. Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) en de keuze voor het voorkeursalternatief VKA zijn helder toegelicht. De effecten voor geluid en lucht zijn beschreven op basis van een worst-case situatie.

De samenvatting is prettig leesbaar en het kaartmateriaal is duidelijk. Een samenvatting van de effecten is in het MER in een overzichtstabel terug te vinden.

De effecten op het onderliggend wegennet (OWN) worden niet kwantitatief in beeld gebracht, maar doordat de nieuwe N329 verkeer van het OWN zal trekken, is de verwachting dat de milieusituatie hier alleen maar zal verbeteren.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie aan de gemeente gevraagd nadere toelichting te geven op:

- de groei van de verkeersintensiteiten, hoewel de Commissie deze groei door ruimtelijke ontwikkelingen, verandering van routekeuzes en autonome groei realistisch acht, ontbreekt in het MER een onderbouwing van deze getallen;
- de intensiteit/capaciteit (I/C) -verhoudingen van de alternatieven;
- de ligging van de fietsroutes die de N329 kruisen en de aantallen fietsers op deze routes;
- de verkeersongevallen door middel van een ongevalsanalyse van de huidige weg.

De Commissie heeft deze informatie ontvangen en meegenomen in haar oordeel. Deze nadere toelichting geeft een verdere onderbouwing van de probleem- en doelstelling van het project en daarmee ook een betere onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief.

■ De Commissie adviseert deze nadere toelichting mee te nemen bij de uitwerking van het ontwerp-bestemmingsplan en tevens bij de eerstvolgende mogelijkheid ter visie te leggen.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht en worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

¹ zie bijlage 1 voor de procedurele gegevens en projectgegevens

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Geluid en luchtkwaliteit

De alternatieven voldoen conform de informatie gegeven in het MER alle aan de wettelijke eisen voor lucht en geluid. Uit de effectbeschrijving komt beperkt verschil tussen de alternatieven en de referentiesituatie naar voren. Dit komt mede doordat de effecten op het onderliggend wegennet (OWN) niet worden meegenomen. De huidige situatie/autonome ontwikkeling voor het OWN is niet kwantitatief beschreven, waardoor het oplossend vermogen van alternatieven op knelpunten op deze wegen ontbreekt. In het MER wordt geconcludeerd dat de gepresenteerde alternatieven voor de nieuwe N329 een aanzienlijke hoeveelheid verkeer van het OWN afhalen, waarmee automatisch ook de lucht- en geluidseffecten langs deze wegen verbeteren. De Commissie concludeert dat de effectbeschrijving ten aanzien van dit punt daarom kan worden gezien als een worst-case situatie.

Lucht

Uit het luchtkwaliteitonderzoek behorende bij het MER² blijkt dat voor de situatie 2010 inclusief reconstructie van de N329 met variant 4 nog juist kan worden voldaan aan de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂). De maximale concentratie bedraagt 40,4 µg/m³. De berekeningen zijn echter gebaseerd op de achtergrondconcentraties en emissiefactoren zoals deze zijn vastgesteld in maart 2008. Sinds maart 2009 zijn actuelere gegevens beschikbaar. Deze gegevens resulteren over het algemeen in hogere NO₂ concentraties. Tevens constateert de Commissie dat de berekende concentraties niet zijn gecorrigeerd voor dubbel telling. Met name ter hoogte van de rijksweg A50 zijn de gegeven concentraties als worst case situatie te beschouwen.

- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming het luchtkwaliteitonderzoek te actualiseren op basis van de dan meest actuele gegevens over de achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Corrigeer daarbij indien nodig voor dubbel telling. Geef aan of op basis van deze actuele berekeningen kan worden voldaan aan de grenswaarden. Indien dit niet het geval is moet worden aangegeven hoe dan wel aan de grenswaarden kan worden voldaan.

Geluid

In de richtlijnen is gevraagd het aantal geluidgehinderden in beeld te brengen en daarbij onderscheid te maken tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Strikt genomen is dit niet gebeurd in het MER. In het hoofdrapport zijn de effecten weliswaar gepresenteerd als 'aantallen geluidbelaste woningen per variant', hieruit kan in principe het aantal geluidgehinderden worden afgeleid.

2.2 Verkeer en vervoer

Verkeersintensiteiten

In het MER wordt aangegeven dat de verkeersintensiteiten op de N329 fors toenemen variërend van 38 – 56 % per trajectdeel. Deze toename wordt onderbouwd met de keuze voor andere routes door het verkeer, de nieuwbouw van circa 1000 woningen en de autonome ontwikkelingen.

² Luchtkwaliteitonderzoek Oss, Reconstructie N329, 11 juni 2008.

In de nadere toelichting die de Commissie heeft ontvangen is de toename van het verkeer kwantitatief nader en voldoende onderbouwd.

Intensiteit/Capaciteit (I/C) -verhoudingen

In de probleemanalyse worden de I/C-verhoudingen bij autonome ontwikkelingen gepresenteerd en toegelicht. Op basis hiervan wordt ondermeer geconcludeerd dat verbreding van trajectdeel 1 tot 2x2 rijstroken noodzakelijk is.

De I/C kaarten en nadere toelichting die de Commissie heeft ontvangen geven aan dat de verschillen tussen de I/C verhoudingen zodanig klein zijn dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling geen significante verschillen tussen de alternatieven laat zien.

Verkeersveiligheid

De effecten van verkeersveiligheid zijn uitsluitend op basis van kwalitatieve analyses in beeld gebracht, kwantitatieve analyses ontbreken. De afweging tussen variant 1 en variant 4, waarop het voorkeursalternatief is gebaseerd, vindt plaats op basis van deze kwalitatieve analyse.

Op basis van de verkeersongevallenanalyse in de nadere toelichting concludeert de Commissie dat de verkeersveiligheid door de voorgestelde maatregelen ook zal verbeteren. Een verbreding van 2x1 naar 2x2 in het voorkeursalternatief zal naar verwachting leiden tot een rustiger verkeersbeeld en het aantal kop-staartongevallen verminderen.

Langzaam verkeer, barrièrewerking, routes en intensiteiten

Door het realiseren van fietstunnels op belangrijke fietsroutes tussen Berghem en Oss zal de barrièrewerking van de N329 voor langzaam verkeer verminderen.

In de nadere toelichting wordt dit, onder meer met tellingen, voldoende onderbouwd. De Commissie adviseert om in het vervolgproces aandacht te besteden aan de sociale veiligheid van deze fietstunnels (zie aanbevelingen vervolgproces).

3. AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPROCES

De Commissie hoopt met de aanbevelingen in dit hoofdstuk een bijdrage te kunnen leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Faunaverbindingen

In het MER worden een aantal mogelijkheden voor faunaverbindingen beschreven, waaronder de aanleg van een kleinwildtunnel (optie 2) en de aanleg van dassentunnels (optie 3). Uiteindelijk wordt in het voorkeursalternatief gekozen voor twee dassentunnels ter compensatie van de verbreding van de weg en de barrièrewerking.

In het MER ontbreekt echter de onderbouwing van deze keuze ten opzichte van de keuze voor een kleinwildtunnel naast of in plaats van een dassentunnel. Een kleinwildtunnel zal positievere effecten hebben voor de fauna, omdat deze naast door dassen ook door andere diersoorten kan worden gebruikt. De aanleg van een kleinwildtunnel zal meer kosten dan de aanleg van een dassentunnel. Wat de meerkosten zijn wordt niet duidelijk uit het MER.³

■ De Commissie adviseert om bij de besluitvorming de keuze voor de faunaverbinding nader te onderbouwen op basis van informatie over ecologische effecten en aanlegkosten.

3.2 Sociale veiligheid

De effecten op sociale veiligheid zijn niet in beeld gebracht in de vergelijking van het voorkeursalternatief. Dit punt wordt wel genoemd als een aandachtspunt bij de uitwerking van het ontwerp van de fietstunnels op trajectdeel 2.

■ De Commissie adviseert om in het ontwerp van de fietstunnels aandacht te besteden aan de sociale veiligheid⁴ en deze informatie mee te nemen bij de besluitvorming over de inpassing en inrichting van de fietstunnels. De Commissie adviseert vanuit sociale veiligheid de mogelijkheid van een gelijkvloers alternatief voor overstekende fietsers te onderzoeken. De geplande hoogwaardige regionale fietsverbinding langs het spoor biedt hiervoor bijvoorbeeld mogelijkheden.

4. OVERIGE OPMERKINGEN

4.1 Variant ontsluiting motorcrossterrein

In de richtlijnen is onderzoek naar een variant voor de ontsluiting van het motorcrossterrein Zevenbergen opgenomen. In het MER wordt aangegeven dat hier niet op in wordt gegaan, omdat binnen de gemeente Oss besluitvorming

³ Om kosten te besparen geeft de Commissie in overweging na te gaan of de kleinwildtunnel valt te combineren met de geplande fietstunnel. Om gecombineerd gebruik van mens en dier mogelijk te maken zal in het ontwerp rekening moeten worden gehouden met de breedte, de lichttoetreding en de fietsersdoorgang.

⁴ Zie ook bijlage 2 zienswijze 2, waarin insprekers aangeven dat fietstunnels sociaal onveilig zijn.

over de aansluiting van het motorcrossterrein op de N329 niet aan de orde is en er ook voor de toekomst nog geen duidelijkheid over bestaat. De Commissie vindt deze onderbouwing acceptabel, omdat een eventuele aansluiting geen onderscheid in milieueffecten zal opleveren tussen de alternatieven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Oss en Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Oss

Besluit: Bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.5

Activiteit: reconstructie van de N329 tussen de aansluiting op de rijksweg A50 en de kruising met de Dorpenweg.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten van het bevoegd gezag ontvangen en betrokken bij haar toetsing:

- Notitie beantwoording vragen Commissie m.e.r. MER N329 Oss. 15 juni 2009.
- GGA regio 's-Hertogenbosch. Verkeersmodel CGA regio 's-Hertogenbosch 2004, 2015 en 2020. Technische rapportage. 9 juli 2008.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 24 mei 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 11 juli 2006

ter inzage legging MER: 9/4 t/m 19/5 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 26 juni 2009

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 voldoende 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:

ing. E.H.A. de Beer

drs. J.A.A.M. Leemans

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

ir. J. Mulder

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Dorpsraad Berghem
2. Verontruste burgers
3. Gemeente Lith
4. Gemeente Maasdonk
5. T.F. Vermeulen, Oss
6. W. Meesters mede namens andere bewoners van De Adelaar, Oss
7. A.F.M.A. Beckmann-de Wolf
8. B.W.S. Vink, Oss
9. Gasunie, Groningen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport reconstructie N329 Oss

De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant hebben het voornemen om de provinciale weg N329 te reconstrueren. Voor deze reconstructie is een bestemmingsplan vereist. De gemeente heeft een Milieueffectrapport (MER) opgesteld ter ondersteuning van de besluitvorming hierover. Dit toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gaat in op de inhoud van het MER reconstructie N329 Oss.

ISBN: 978-90-421-2746-3