

1. Toetsingsadvies 1^e fase Milieueffectrapport en de aanvulling daarop

Inleiding

Rijksweg N33 loopt van Assen naar de Eemshaven. De Provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) willen op het deeltraject van Zuidbroek naar Appingedam, de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Zij willen de weg daarom verdubbelen en de kruisingen ongelijkvloers maken.

In april 2018 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage¹ een voorlopig advies uitgebracht. Zij constateerde dat het Milieueffectrapport (MER) nog onvoldoende informatie bevatte voor een keuze voor het voorkeursalternatief (VKA). De Commissie constateerde dat:

- De onderbouwing van de probleemanalyse en doelen van het project niet volledig was;
- De uitwerking van de doelstellingen van het project onvoldoende concreet was gemaakt;
- Een evenwichtige uitwerking en selectie van alternatieven ontbrak. In de beschreven alternatieven was onvoldoende aandacht besteed aan de dilemma's die spelen in het plan/ en studiegebied;
- De informatie en onderbouwing van de effectbeoordeling niet volledig was.

Initiatiefnemer Rijkswaterstaat heeft een aanvulling op het MER opgesteld. Het ministerie van IenW heeft deze op 5 september 2018 ter toetsing aan de Commissie voorgelegd.

Wat laat de aanvulling zien?

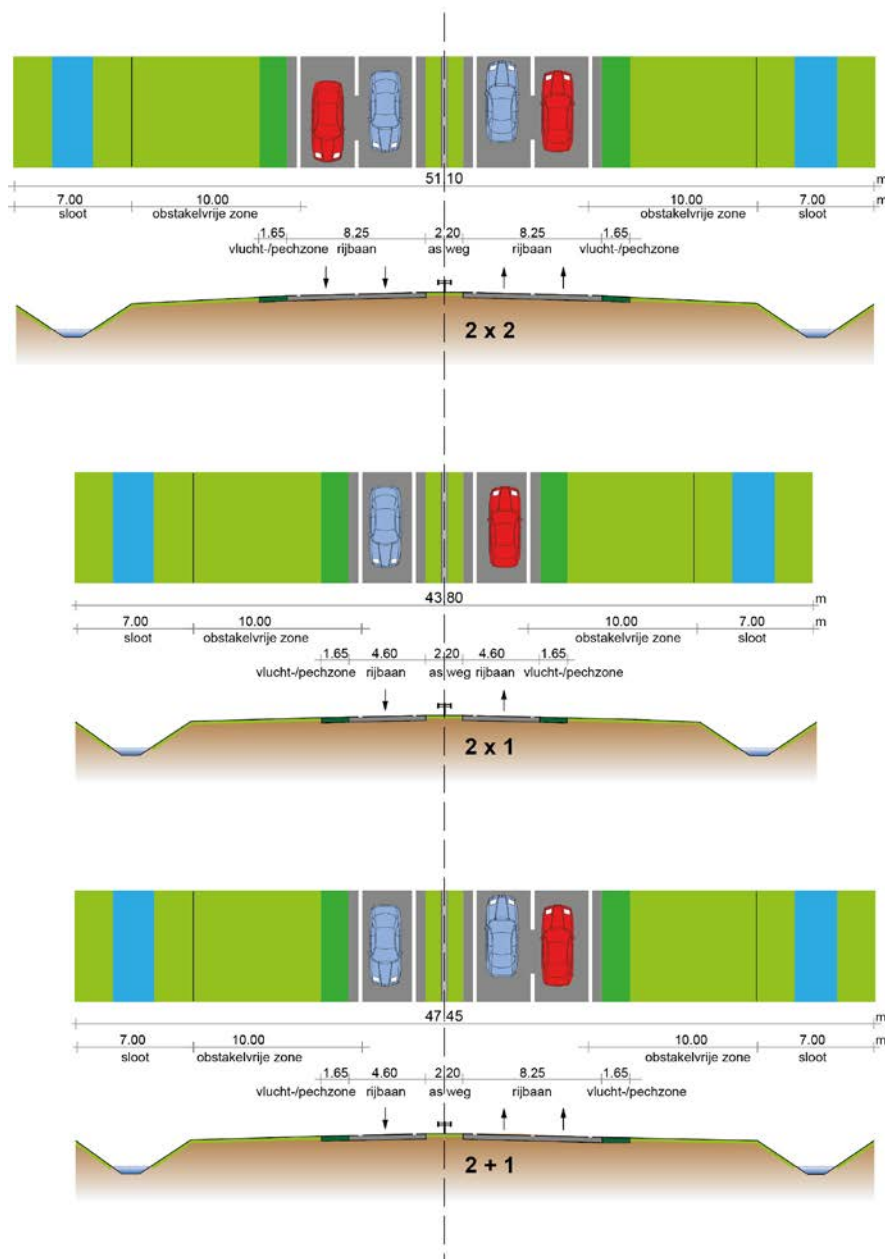
De aanvulling gaat systematisch in op de gevraagde informatie. De probleemanalyse is aangepast en verder uitgewerkt:

- Geconcludeerd wordt dat de problemen qua bereikbaarheid en verkeersveiligheid beperkt zijn. De wens om een nieuwe weg aan te leggen komt vooral voort uit de politiek-bestuurlijke ambitie om de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio te verbeteren. In het licht van deze probleemanalyse zijn de doelstellingen verder uitgewerkt. Daarbij zijn zij meer in termen als ambities en randvoorwaarden geformuleerd, omdat feitelijke knelpunten ontbreken.
- Voor bereikbaarheid extra criteria zijn toegevoegd, voor verkeersveiligheid geldt *duurzaam veilig* als randvoorwaarde en de doelstelling *duurzaamheid* is in de aanvulling uitgewerkt.
- De scope van de alternatieven is verbreed met verschillende wegprofielen. Naast het 2x2 wegprofiel is nu ook onderzoek gedaan naar een 2x1 en een 2+1 profiel (zie figuur 1 met wegprofielen). Dit resulteert in twee nieuwe varianten op de al onderzochte tracés A en X-1.
- Tot slot is de effectbeschrijving van de al bestaande en de nieuwe alternatieven aangepast. Dit leidt voor de aspecten ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid (Appingedam), verkeersveiligheid en landschap tot aangepaste scores.

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [<invvoegen>](#) of door het projectnummer 3266 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

Wat is het advies van de Commissie?

De nieuwe informatie in de aanvulling is in het algemeen goed uitgewerkt. Daarmee is de voldoende informatie beschikbaar om een voorkeursalternatief (VKA) vast te stellen. De Commissie plaatst wel een aantal kanttekeningen bij de detailuitwerking, maar deze hebben geen invloed op de overall conclusies en vergelijking van de alternatieven. Eventuele opmerkingen kunnen in de verdere uitwerking van het project (Ontwerp Tracébesluit) worden meegenomen. In hoofdstuk 2 van dit advies zal de Commissie haar oordeel nader toelichten aan de hand van de informatie, die in de aanvulling is opgenomen.



Figuur 1: Dwarsprofielen 2x2, 2x1 en 2+1 (Bron Rijkswaterstaat: Verkenning/1e fase MER Verdubbeling N33 Zuidbroek – Appingedam. MER-aanvulling)

Procedurele informatie

Provinciale Staten van Groningen en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) willen voor de aanpassing van de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam een Tracébesluit vaststellen. Voorafgaand aan dit besluit wordt een verkenning uitgevoerd waarin verschillende oplossingsrichtingen worden onderzocht. Uit deze oplossingsrichtingen wordt een voorkeursalternatief gekozen door de minister van IenW en Provinciale Staten van Groningen. Bij het verkenningenrapport is een 1^e fase Milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van IenW heeft de Commissie gevraagd dit MER te toetsen.

Op 16 februari 2018 is ook het voorgenomen voorkeursalternatief N33 Midden bekend gemaakt en ter inzage gelegd.² Dit advies van de Commissie gaat niet in op het voorgenomen voorkeursalternatief (VKA), maar wel op de vraag of het MER voldoende informatie bevat voor het vaststellen van een VKA. Dit VKA zal in de volgende fase van het project verder worden uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) met daarbij een 2^e fase MER.³

Het traject Assen – Zuidbroek is eerder al verbreed van 1x2 naar 2x2 rijstroken en de kruisingen zijn ongelijkvloers gemaakt. In de toekomst zal mogelijk ook het traject Appingedam – Eemshaven worden aangepast. Voor dit laatste traject is nog geen procedure gestart.

² Onderbouwing keuze voorgenomen voorkeursalternatief verdubbeling N33 Midden, 24 januari 2018.

³ Het 1^e fase MER en het 2^e fase MER vormen samen het project-MER bij het OTB.

2. Toelichting op het advies

2.1 Probleemanalyse, doelstelling en alternatieven

Probleemanalyse

MER

De Commissie adviseerde de probleemanalyse op een aantal punten beter uit te werken. Daarbij werd aandacht gevraagd voor de uitwerking van een laag economisch groeiscenario, inzicht in de omvang van het vrachtverkeer en de impact van de aangepaste N33.

Aanvulling

Het laag economisch groeiscenario is benoemd, maar de bandbreedte van de verkeersproblemen wordt niet beschreven. Doordat expliciet wordt aangegeven dat bij een hoog groeiscenario al geen verkeersproblemen optreden heeft de uitwerking van een laag scenario niet meer een toegevoegde waarde. De aanpak van de analyse verkeersveiligheid is methodisch beter uitgewerkt. Op sommige details vallen nog wel aanmerkingen te maken, maar voor de doorwerking van de analyse in de doelstellingen en beoordeling van de alternatieven zijn deze niet relevant. Verkeersveiligheid is in de verdere uitwerking geformuleerd als een randvoorwaarde voor het wegontwerp, namelijk voldoen aan duurzaam veilig.

De aanvulling geeft aan dat de aanleiding van het project met name is gelegen in de politiek-bestuurlijke ambitie om een stimulans te geven aan de ruimtelijke economische opgave van de Eemsdelta. Het project moet een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verbetering van de verkeersveiligheid. De ambitie is om dit zo duurzaam mogelijk te doen.

Projectdoelstellingen

MER

De projectdoelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid waren in het MER algemeen geformuleerd. De doelen waren niet gespecificeerd in meetbare en navolgbare criteria. Daarmee was niet duidelijk wat de concrete bijdrage aan het doelbereik was en wat de onderbouwing was van de positieve scores.

Aanvulling

De aanvulling besteedt uitgebreid aandacht aan de uitwerking van de projectdoelen. Daarbij zijn voor de doelstelling bereikbaarheid extra criteria toegevoegd. Verkeersveiligheid is op-nieuw geanalyseerd aan de hand van de nieuwe en actuele inzichten. Het thema duurzaamheid is in tegenstelling tot het MER nu wel uitgewerkt en met verschillende criteria wordt het doelbereik beoordeeld.

Conclusie op basis van de aanvulling is dat alle alternatieven, in meer of mindere mate, voldoen aan de doelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De 2x2 alternatieven/varianten scoren beter op bereikbaarheid dan de 2x1 en 2+1 varianten. Daarbij kunnen de volgende opmerkingen worden geplaatst:

- 'Mogelijkheid inhalen vrachtwagens' is een nieuw criterium ten opzichte van het MER. Er is echter wel sprake van een overlap met andere criteria waardoor sprake is van dubbeltelling.
- 'Robuustheid' is een nieuw criterium dat gerelateerd is aan calamiteiten. De scores worden bepaald door de mate waarin het verkeer bij calamiteiten kan worden

omgeleid over de tegengestelde rijbaan. In de praktijk gebeurt dit zelden, waardoor de alternatieven op dit aspect niet onderscheidend zijn.

- 'Toekomstbestendigheid' beschrijft de mate waarin de nieuwe vormgeving en tracering van de N33 bijdraagt aan de ambitie tot verdubbeling van het gehele traject. Het onderscheid tussen de 2x2 alternatieven wordt gemaakt op basis van reistijd, terwijl hiervoor een separaat criterium bestaat.
- Het criterium voertuigverliesuren is ten opzicht van het MER ingeperkt tot de N33. Voertuigverliesuren op het onderliggende wegennet worden niet meer meegewogen. Hiermee vervalt in essentie het onderscheid tussen dit criterium en reistijden op N33. In dit licht zijn de scores op het criterium voertuigverliesuren niet navolgbaar.
- In de aanvulling valt op dat de 'gevolgen ontsluiting Appingedam' negatief (--) zijn bij de alternatieven X-1, X-2, B en C. Dit is nieuwe informatie ten opzichte van het MER.

Voor verkeersveiligheid is er nauwelijks verschil tussen de verschillende varianten. De verkeersveiligheid scores zijn bijgesteld van ++ naar 0/+ en +. De onderlinge verschillen veranderen echter nauwelijks en ook de verschillen tussen 0/+ en + zijn volgens de Commissie arbitrair.⁴

Bij duurzaamheid zijn de verschillen ook minimaal en is met name de ligging van het tracé doorslaggevend voor het doelbereik. Een keuze voor C en X-1 en X-2 leidt tot positieve score op energie en klimaat en een keuze voor A of B leidt tot een licht positieve/positieve score op circulaire economie. Bij het aspect biodiversiteit is met name het beperken van ruimtebeslag doorslaggevend.

De Commissie adviseert de nieuwe informatie over doelbereik voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid te betrekken bij de keuze van het VKA. Deze kan naast de informatie over kosten en de scores op milieuaspecten, zoals geluid, landschap en bereikbaarheid onderliggend wegennet uit het MER en de aanvulling worden betrokken in de besluitvorming.

Alternatieven

MER

De Commissie adviseerde om (minimaal) één alternatief te ontwikkelen dat uitgaat van een scheiding van rijrichtingen en ongelijkvloerse kruisingen op het gehele traject. Bij de invulling van dit alternatief kan gebruik worden gemaakt van de geactualiseerde probleemanalyse en doelstellingen.

Aanvulling

De nieuwe varianten laten zien dat ook bij een beperktere uitbreiding van de wegcapaciteit de projectdoelen worden gehaald, weliswaar minder positief, maar gezien de beperkte problemen zijn de scores voldoende. Daarnaast wordt inzichtelijk dat de impact op het milieu, leefomgeving en ruimtegebruik iets minder negatief is, maar ook op dit punt zijn de verschillen marginaal.

⁴ De verschillen zijn gering en bij iets andere indeling van de klassegrenzen zouden de scores gelijk zijn uitgevallen.

2.2 Effectbeoordeling

MER

De Commissie constateerde dat in de effectbeschrijving informatie ontbrak en/of effectscores niet navolgbaar waren. Gevolg hiervan is dat de alternatieven niet goed met elkaar kunnen worden vergeleken. Voor de aspecten landschap en ruimtelijke ontwikkeling adviseerde de Commissie de effectscores aan te passen.

Aanvulling

Landschap en ruimtelijke ontwikkelingen

De waardering van het landschap is uitgebreid toegelicht. Daarbij is aangegeven dat voor het studiegebied van de N33 in het provinciale beleid slechts een beperkte waarde wordt toegekend aan het oude landschap en de leesbaarheid daarvan. Dit inzicht ontbrak in het MER. Gevolg is dat de effectscores niet wezenlijk veranderen.

Tot slot wordt het aspect ruimtelijke ontwikkelingen nader toegelicht en ook hier leidt de nieuwe informatie niet tot wezenlijk andere inzichten of effectscores.

De Commissie constateert dat in de aanvulling de effectscores voldoende zijn uitgewerkt en onderbouwd. Deze nieuwe inzichten leiden alleen voor de bereikbaarheid van Appingedam tot een nieuw inzicht en onderscheid tussen alternatieven. De Commissie adviseert de nieuwe alternatieven en de inzichten in doelbereik en effectscores te betrekken bij de keuze voor het VKA.