

Toetsingsadvies
over het milieueffectrapport
Rijksweg 33, Spijk – Eemshaven

28 juli 1997

730-52

1

ISBN 90-421-0263-2
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
D.t.k. van de Directeur Generaal van
de Waterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/723351

uw brief
d.d. 22 mei 1997

ons kenmerk
U534-97/Od/mw/bh/730-56

onderwerp
Toetsingsadvies over het milieueffect-
rapport Rijksweg 33, Spijk - Eemshaven

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
28 juli 1997

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 33, Spijk - Eemshaven.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 33, Spijk - Eemshaven

In afschrift aan: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer


Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijksweg 33, Spijk – Eemshaven

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over
Rijksweg 33, Spijk – Eemshaven,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) door de Commissie
voor de milieueffectrapportage; namens deze,

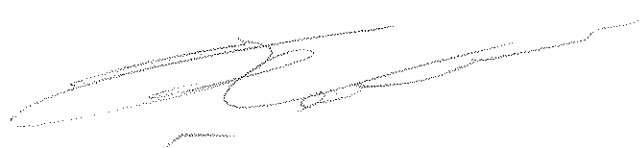
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 33, Spijk – Eemshaven

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 28 juli 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Oordeel over het MER	2
3. Aandachtspunten bij verdere besluitvorming	2
3.1 Alternatieven en varianten	2
3.1.1 Nulplusalternatief	2
3.1.2 Bundelingsvariant-Spijk	2
3.1.3 Mitigerende maatregelen	3
3.2 Verkeersgevolgen	3
3.3 Milieugevolgen	5

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 mei 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 89 d.d. 14 mei 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Op grond van de Tracéwet en de Wet milieubeheer heeft de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat, optredend voor de Minister van Verkeer en Waterstaat, een trajectnota/milieu-effectrapport (MER) opgesteld over het weggedeelte van de N33 dat Spijk en de Eemshaven verbindt. Dit document is bedoeld als informatiebron ten behoeve van een besluit over dit weggedeelte.

In deze milieueffectrapportage- (m.e.r.)-procedure zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag. De procedure wordt gecoördineerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als initiatiefnemer. De tracé-/m.e.r.-procedure is gestart met de kennisgeving van de startnotitie; daarna heeft het bevoegd gezag – mede op basis van inspraakreacties en adviezen, waaronder een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage – richtlijnen vastgesteld voor het MER.

Per brief van 22 mei 1997^{1]} heeft de directeur-generaal Personenvervoer, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om het MER te toetsen. Tevens is bekendgemaakt dat de trajectnota/MER ter inzage lag en dat hierop kon worden ingesproken^{2]}.

Dit toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER^{4]}, zoals vastgesteld op 7 maart 1996;
- op eventuele onjuistheden^{5]};
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER^{6]}.

Bij het opstellen van haar advies heeft de Commissie de via de provincie ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen^{7]} betrokken. In dit advies is in hoofdstuk 2 het hoofdoordeel over het MER weergegeven.

1 Zie bijlage 1.
2 Zie bijlage 2.
3 De samenstelling van deze werkgroep en andere projectgegevens staan vermeld in bijlage 3.
4 Wm, artikel 7.23, lid 2.
5 Wm, artikel 7.23, lid 2.
6 Wm, artikel 7.10.
7 Zie bijlage 4.

2. OORDEEL OVER HET MER

Het MER is prettig en makkelijk leesbaar. De kaartjes met overzichten van verschillende milieueffecten zijn zeer illustratief. De Commissie is van mening dat het MER **voldoende** informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

Enkele aandachtspunten voor de verdere besluitvorming zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

3. AANDACHTSPUNTEN BIJ VERDERE BESLUITVORMING

3.1 Alternatieven en varianten

3.1.1 Nulplusalternatief

Het is gebruikelijk om als nulplusalternatief te bestempelen een alternatief waarin minimale aanpassingen zijn opgenomen. In de richtlijnen wordt gevraagd als nulplusalternatief te bestempelen een situatie "*waarbij het bestaande tracé wordt gevolgd met mogelijk (in ieder geval als variant) een aanpassing van de bocht bij Spijk*"⁸].

In het MER is dit alternatief echter opgevat als een ombouw van de bestaande N33 tot autoweg, met vervallen van gelijkvloerse kruisingen en erfontsluitingen, en aanleg van vijf nieuwe aansluitingen.

De Commissie heeft getoetst of er sprake is van een afwijking van de richtlijnen met consequenties voor de besluitvorming.

Zij heeft overwogen, dat in dit geval een nulplusalternatief volgens de gebruikelijke opvatting in dit specifieke geval nauwelijks als redelijkerwijs te beschouwen alternatief had kunnen worden bestempeld, enerzijds vanwege het feit dat de over de andere tracédelen al besluiten zijn genomen tot ombouw/aanleg van autoweg, en anderzijds vanwege de doelstelling van het project om de achterlandverbinding van de Eemshaven te verbeteren.

Daarnaast geeft de voorspelling van milieueffecten van het *nulalternatief* voldoende informatie om te beoordelen in hoeverre de ombouw tot autoweg op grond van milieuoverwegingen wenselijk of acceptabel is.

Op die gronden komt zij tot de conclusie dat het ontbreken van een uitwerking van een nulplusalternatief volgens de gebruikelijke opvatting in dit specifieke geval geen beletsel is voor verdere besluitvorming.

3.1.2 Bundelingsvariant-Spijk

Uit de inspraak is een variant van alle alternatieven (uitgezonderd het nulalternatief) naar voren gekomen waarbij een aanpassing van de tunnel bij Spijk en een bundeling met het onderliggend wegennet plaatsvindt⁹]. Daardoor spelen de vragen:

- * of het *zinvol* is om deze variant in de besluitvorming te betrekken; en zo ja

8 Richtlijnen, blz. 5.

9 Onder andere reacties 2 en 3 (bijlage 4).

- of het MER *voldoende informatie* levert om eventueel tot deze variant te besluiten.

Over de eerste vraag adviseert de Commissie positief.

Ten aanzien van de tweede vraag is de Commissie, mede op grond van de Tracéwet¹⁰], uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat de milieugevolgen van deze variant niet zodanig zullen verschillen van de in het MER gepresenteerde milieugevolgen, dat een aanvulling op het MER noodzakelijk is.

Dat geldt overigens voor een variant op de aansluiting bij het kruispunt Lange Trijnweg/EGD-weg¹¹].

■ De Commissie adviseert dan ook om, indien deze varianten bij de standpuntbepaling van de Ministers tot serieuze optie wordt gerekend, in overleg te treden met de beheerders van de aansluitende wegen en een nadere uitwerking te maken ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit.

3.1.3 Mitigerende maatregelen

Het MER geeft aan dat voor mitigering van de barrièrewerking het aanbrengen van buizen en wildduikers noodzakelijk is¹²). Het geeft echter niet aan, op welke plaatsen zulke voorzieningen het meest effectief zouden zijn, en hoeveel voorzieningen gewenst zijn.

■ De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking nader onderzoek te doen naar de beste locaties voor buizen en wildduikers en eventueel hierbij samenwerking te zoeken met natuurbehoudsorganisaties.

3.2 Verkeersgevolgen

De inspraakreacties bevestigen dat de verkeersintensiteiten en de daaraan verbonden hinder een punt van aandacht vormen¹³).

Daarbij wordt overigens gevraagd aan te geven, of in de berekende verkeersintensiteiten gecorrigeerd is voor het feit dat de verkeerstellingen in een relatief rustige periode hebben plaatsgevonden¹⁴); de Commissie heeft van de initiatiefnemer begrepen dat de verkeerstellingen gecorrigeerd zijn naar een jaargemiddelde.

Bij de verkeersprognoses gaat het MER echter, zowel voor het nulalternatief als voor de andere alternatieven, uit van een trendmatige ontwikkeling van het verkeer op de wegverbinding: de groei van de verkeersintensiteit in de afgelopen jaren wordt geëxtrapoleerd in de verkeersprognoses.

10 Tracéwet, artikel 4, lid 1, sub e: " Een trajectnota bevat ten minste de volgende onderdelen: [...] het tracé van de hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg, zo mogelijk uitgewerkt in een of meer varianten, waarbij voor elke variant de mogelijkheid van een verschuiving van de as van het tracé van ten hoogste 100 meter aan elke zijde en van een verschuiving van ten hoogste twee meter naar boven of naar beneden is open gelaten, alsmede een beschrijving van de kenmerken van die varianten".

11 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

12 MER, blz. 57.

13 Zie ook reacties 1, 2, 3 en 13 (bijlage 4).

14 Zie reactie 7 (bijlage 4).

De Commissie ziet hierin een tegenspraak met het belangrijkste doel van het project: een impuls voor de regionale economie door een directere verbinding tussen de Eemshaven en de A7 en A28. Ook de richtlijnen vragen aan te geven "wat de gevolgen voor de verkeersprognoses zijn van de autonome economische ontwikkeling en van de economische ontwikkeling die wordt uitgelokt dankzij de verbeterde ontsluiting als gevolg van uitvoering van de voorgenomen activiteit.^{15]}"

De Commissie heeft deze tegenspraak voorgelegd aan de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat. Deze heeft de Commissie via een notitie globaal inzicht verschaft in de situatie die ontstaat als wordt aangenomen, dat de verbetering van de N33 wél leidt tot een economische impuls en tot een boventrendmatige verkeersgroei, inclusief de bijbehorende milieueffecten. Op grond van de globale berekeningen van de initiatiefnemer is duidelijk, dat zich dan geen ernstige knelpunten zullen voordoen in geluidhinder of luchtverontreiniging. Wel kan, speciaal in Spijk, een situatie ontstaan, waarbij plaatsing van geluidafschermende maatregelen moet worden overwogen.

De Commissie meent dat deze globale berekeningen een correct beeld schetsen bij de aangenomen boventrendmatige verkeersgroei.

Het grootste probleem bij deze toetsing is dan de vraag of die extra berekeningen voldoende milieuinformatie verschaffen voor een verantwoorde keuze tussen nulalternatief en een van de actieve alternatieven (die immers alle verondersteld worden tot een economische opleving te leiden, dus waarvoor eventueel de grove berekeningen van boventrendmatige verkeersgroei toegepast zouden moeten worden).

De Commissie heeft overwogen dat:

- in dit project weinig ecologisch kwetsbare objecten aanwezig zijn;
- de milieugevolgen bij boventrendmatige verkeersgroei van dezelfde aard zullen zijn als de in het MER voorspelde milieugevolgen, en slechts in omvang zullen verschillen, en dat er geen wezenlijk *andere* milieueffecten zullen optreden;
- een economische opleving van de regio met daarbij behorende boventrendmatige verkeersgroei en de daarmee samenhangende milieugevolgen ook zouden kunnen optreden bij het nulalternatief;
- het belangrijkste milieuprobleem bij boventrendmatige verkeersgroei, de geluidhinder in Spijk (tenzij een alternatief wordt uitgevoerd met een tracé buiten Spijk om) met relatief eenvoudige middelen te mitigeren is.

Om die reden meent zij dat, mits de risico's van boventrendmatige verkeersgroei worden onderkend, het MER voldoende informatie levert voor een standpuntbepaling door de Ministers.

■ Wel adviseert de Commissie om ten behoeve van verdere besluitvorming (ontwerp-tracébesluit en tracébesluit) enkele realistische scenario's voor de verkeersontwikkeling uit te werken, inclusief de gevolgen voor vooral de woonbebouwing langs het tracé. Bovendien zou het goed zijn om in een monitoring-/evaluatieprogramma^{16]} duidelijk te maken, hoe de (milieugevolgen van) de verkeersgroei worden gemeten en welke

15 Richtlijnen, blz. 2.

16 Omdat de boventrendmatige verkeersgroei – en de noodzaak om mitigerende maatregelen te treffen – ook zou kunnen optreden bij het *nulalternatief* dient de monitoring van geluidhinder niet alleen onderdeel te zijn van een evaluatieprogramma dat gekoppeld wordt aan uitvoering van één van de wegverbeteringsalternatieven.

maatregelen worden genomen, als bijvoorbeeld zou blijken dat de geluidhinder onvoorzien hoge waarden zou bereiken¹⁷].

3.3 Milieugevolgen

De beschrijving van de (aantasting van) natuurwaarden is globaler dan gebruikelijk is bij soortgelijke milieueffectrapporten. Gezien de aard van de natuurwaarden is dit echter wel adequaat voor het betreffende gebied.

Ten aanzien van de effecten van strooizout stelt het MER dat deze verwaarloosbaar zijn door het optreden van zoute kwel. Dit geldt echter niet voor de zoete droge milieus in de wegbermen, die niet onder invloed van zoute kwel staan.

■ De Commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van plannen voor de N33 rekening te houden met de droge zoete bermmilieus.

17 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).



BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het
milieueffectrapport
Rijksweg 33, Spijk – Eemshaven

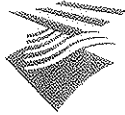
(bijlagen 1 t/m 4)

groen

15

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 mei 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Personenvervoer

Aan
de Voorzitter van de Commissie
voor de Milieu-effectrapportage,
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
opkopen:	23 MEI 1997
nummer:	688-97
datum:	730-35
aan te naar:	D. v. l. d. / m. v.

Contactpersoon
mw. J. van Lierop
Datum
22 mei 1997
Oms kenmerk
DGP/IB/723351
Onderwerp
Trajectnota/MER RW 33 Spijk - Eemshaven

Doorkiesnummer
070 - 351 6267
Bijlage(n)
Uw kenmerk

Geachte Voorzitter,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de Trajectnota/MER RW 33 Spijk - Eemshaven welke u door de initiatiefnemer is toegezonden.

De tervisielegging is gestart op 14 mei en bedraagt 8 weken. Ik verzoek u mij uw advies uit te brengen binnen vijf weken na afloop van de terinzagelgging.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,
namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR INFRASTRUCTUURBELEID,

b/a

ir. H.J. van Vurpen

Postadres postbus 20501, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 - 351 6276
Telefax 070 - 351 6591

Bereikbaar met tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 89 d.d. 14 mei 1997

Inspraak Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven




Gedurende de periode 14 mei tot en met 9 juni 1997 ligt de Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven ter inzage. In deze periode kunt u op dit document inspreken.

Rijksweg 33 Appingedam - Eemshaven

Rijksweg 33 is een wegverbinding van Assen-Zuid naar de Eemshaven. Deze Rijksweg maakt deel uit van de hoofdwegstructuur uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In dit SVV-2 is het gedeelte Appingedam - Eemshaven opgenomen als nieuwe autowegverbinding.

om de Eemshaven van een betere ontsluiting te voorzien. Voor het gedeelte van Appingedam - Holwerde-Noord zijn inmiddels besluiten genomen en is een begin gemaakt met de aanleg/ombouw van de weg. Het gedeelte Holwerde-Noord - Spijk wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk door middel van reconstructiewerkzaamheden aangepast tot volledige autoweg. Voor het laatste gedeelte van dit traject, tussen Spijk en Eemshaven, is een Trajectnota/MER opgesteld.

29 mei Oostelinde
Restaurant Ekansper
Radsweg 12

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven inspreken. Uw schriftelijke inzage kan u toezenden op: **Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Noord-Nederland, Postbus 20353, 2500 CB Den Haag**. Het adres van de inspraakpunten is tevens te vinden op de website www.rijksweg33.nl.

U kunt ook mondeling inspreken op de volgende locaties: **29 mei** Oostelinde, Restaurant Ekansper, Radsweg 12; **30 mei** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **31 mei** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **1 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **2 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **3 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **4 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **5 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **6 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **7 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **8 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **9 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk.

De Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven

De Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven is een document waarin wordt beschreven hoe de aanleg/ombouw van Rijksweg 33 tussen Spijk en Eemshaven kan worden voorbereid in een optimale ontwerpsituatie. De Trajectnota/MER is een instrument dat wordt gebruikt om tevens onderzoek op uitstaande aspecten van de beschrijving van de verschillende alternatieven. Het Trajectnota/MER is een instrument dat wordt gebruikt om tevens onderzoek op uitstaande aspecten van de beschrijving van de verschillende alternatieven. Het Trajectnota/MER is een instrument dat wordt gebruikt om tevens onderzoek op uitstaande aspecten van de beschrijving van de verschillende alternatieven.

De Trajectnota/MER Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven

loopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet Milieubeheer (Wm) en de Wet Algemeen Bestuur (Wab). De Trajectnota/MER is een instrument dat wordt gebruikt om tevens onderzoek op uitstaande aspecten van de beschrijving van de verschillende alternatieven. Het Trajectnota/MER is een instrument dat wordt gebruikt om tevens onderzoek op uitstaande aspecten van de beschrijving van de verschillende alternatieven.

Waar kunt u de Trajectnota/MER inspreken?

De Trajectnota/MER is ter inzage op de volgende locaties: **29 mei** Oostelinde, Restaurant Ekansper, Radsweg 12; **30 mei** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **31 mei** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **1 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **2 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **3 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **4 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **5 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **6 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **7 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **8 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk; **9 juni** De Oostelinde, Rijksweg 33, 9851 AA Spijk.

Informatiebijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER worden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd. Deskundigen staan vanaf 19.15 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. Vanaf 20.00 uur vindt een centrale presentatie plaats.

De bijeenkomsten vinden plaats op:

28 mei Losdorp
Restaurant Eemshaven
Schelleweg 29

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag: de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: besluit op grond van de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: In het begin van de jaren zeventig is de Eemshaven aangelegd voor grootschalige (petrochemische) industrie. De economische ontwikkelingen zijn echter tegengevallen. In de late tachtiger en de negentiger jaren is daarom het beleid gewijzigd en is gericht op een logistieke functie voor de haven. Mede daardoor ontwikkelt de Eemshaven zich langzamerhand tot een overslag-, distributie- en energiehaven. Ook is de handelsfunctie toegenomen.

In het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) is het deel tussen Appingedam en Eemshaven van de N33 indicatief opgenomen als nieuwe autowegverbinding, deels te realiseren door ombouw, deels door aanleg van nieuwe weggedeelten. In politiek beraad met de drie noordelijke provincies in maart 1994 heeft het kabinet, mits passend binnen de ministeriële prioriteiten, medewerking toegezegd aan aanleg/ombouw van de N33 tot volwaardige autoweg. Dit project wordt gezien als belangrijk voorwaardenscheppend element in de stimulering van de noordelijke economie.

Voor het zuidelijkste onderdeel van het betrokken weggedeelte, Appingedam – Holwierde-Noord is een aparte tracé/m.e.r.-procedure doorlopen¹]. Tijdens de toetsing van het MER over het gedeelte Eemshaven – Spijk was over het zuidelijke stuk al een besluit genomen en werd al gewerkt aan aanleg en ombouw. Voor het middengedeelte, Holwierde – Spijk, bleek geen m.e.r./tracéprocedure nodig. Ook hier waren bij de toetsing van het MER over Spijk – Eemshaven al werkzaamheden gestart.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 september 1995

richtlijnenadvies uitgebracht op: 12 december 1995

richtlijnen vastgesteld: 7 maart 1996

kennisgeving MER: 14 mei 1997

toetsingsadvies uitgebracht op: 28 juli 1997

Bijzonderheden: De noodzaak van de voorgenomen wegverbinding werd in dit geval niet ingegeven door bereikbaarheids- of leefbaarheidsproblemen, zoals aangegeven in het SVV2, maar door economische overwegingen. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de rol die de N33 vervult als schakel tussen de regio en autosnelwegen A7 en A28.

De ingrepen en milieueffecten van dit voornemen zullen beperkt zijn. Daarom adviseerde de Commissie een beknopt MER te maken en te letten op:

- de gevolgen zijn van de beoogde economische ontwikkelingen voor de verkeersstromen (met een doorkijk naar de periode na 2010) ;
- de noodzaak van een aansluiting op de N46 als autoweg;

1 Bij de Commissie m.e.r. genummerd als project 552.

- de mogelijkheden om al een oplossing te bieden met een aanpassing van de bocht bij Spijk (nulplusalternatief);
- enkele tracéalternatieven.

De richtlijnen zijn conform het richtlijnenadvies vastgesteld.

In het MER zijn vijf alternatieven beschreven: nul- en nulplusalternatief, een tracéalternatief Spijk, een alternatief Oosteinde-Noord en een alternatief Oosteinde-Zuid (met twee varianten). In het toetsingsadvies stelt de Commissie dat het MER voldoende informatie bevat om een besluit te nemen. Hoewel er argumenten zijn om het nulplusalternatief anders uit te werken dan in het MER was gebeurd, meent de Commissie dat dat geen bezwaar is in de besluitvorming. Naar aanleiding van enkele suggesties uit de inspraak voor varianten van de in het MER uitgewerkte alternatieven stelt de Commissie, dat deze in de verdere besluitvorming betrokken zouden kunnen worden, omdat de verschillen in milieueffecten ten opzichte van de in het MER beschreven alternatieven niet zo groot zullen zijn en omdat ze binnen de 'speelruimte' van de Tracéwet vallen. Vanwege de specifieke situatie heeft de Commissie gemeend, dat ondanks een waarschijnlijk te lage verkeersprognose in dit geval het MER toch voldoende informatie levert voor de besluitvorming, mits voor het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit enkele realistische prognoses voor de verkeersintensiteit en -hinder worden uitgewerkt, en er bij de evaluatie aandacht aan wordt besteed.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.H. Everts

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: mr. R.J. Sielcken (richtlijnenfase); drs. M. Odijk (toetsing).

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	--	J.E. Mulder	Uithuizen	19970630
2.	--	Stichting Dorpsbelangen Spijk	Spijk	19970630
3.	19970528	Commissie N33, Dorpsbelangen Losdorp	Losdorp	19970630
4.	--	R.O. Spriensma	Roodeschool	19970630
5.	--	K.S. Winter	Roodeschool	19970630
6.	19970620	D.J. Bakker	Oudeschip	19970630
7.	19970624	drs. K.E. Westra	Spijk	19970630
8.	19970701	Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie	Assen	19970707
9.	19970703	F. Kappen	Zijldijk	19970707
10.	19970703	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de provincie Groningen	Groningen	19970714
11.	19960630	Maatschap Buurma	Spijk	19970714
12.	19970707	Maatschap Bakker-Wiersema	Spijk	19970714
13.		J.P. Wiersema, P.M. Wiersema en Wiera B.V.	Spijk	19970714
14.	19970707	drs. A.G. Reitsma	Spijk	19970714
15.	19970705	M.M.L. Steyn	Oudeschip	19970714
16.	19970707	J.E. Keijer	Zijldijk	19970714
17.	19970707	H. de Vries en E. Pilat	Oosteinde	19970714
18.	19970624	Verslag openbare hoorzitting	Oosteinde	19970722