

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
A30

31 maart 1992

147-163

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het
milieu-effectrapport A30 / [Commissie voor de
Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de
Milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-338-8

Trefw.: milieu-effectrapportage ; autosnelwegen



Aan de Minister van Verkeer
en Waterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Ede
Postbus 9024
7610 HM EDE

Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Barneveld
Postbus 63
3770 AB BARNEVELD

uw kenmerk
15 januari 1992
onderwerp
Toetsingsadvies MER A30

uw brief
ROV/A 10.454

ons kenmerk
U463-92/Vis/mp/147-164
Utrecht,
31 maart 1992

Met bovenvermelde brief stelde U de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om advies uit te brengen over de toetsing van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van de A30.

Hierbij bied ik U het toetsingsadvies van de Commissie aan overeenkomstig artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Het MER is getoetst aan de door bevoegd gezag in maart 1988 vastgestelde richtlijnen voor de inhoud van het MER en aan de wettelijke vereisten uit de Wabm. De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming.

Voor een overzicht van het toetsingsadvies verwijs ik U naar de samenvatting.

Daarnaast wil ik Uw bijzondere aandacht vragen voor het volgende:

1. De Commissie is van mening dat in het MER aan de beperking van de groei van de automobiliteit, één van de doelstellingen van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), weinig aandacht is besteed. Hierdoor ligt de nadruk van de probleemanalyse van het MER te eenzijdig op de bereikbaarheid voor het wegverkeer en de leefbaarheid. De mogelijkheden op het gebied van openbaar vervoer hebben beperkte aandacht gekregen. In het MER is het niet gekomen tot een integrale en evenwichtige probleemstelling ten aanzien van de bereikbaarheid via het wegverkeer én het openbaar vervoer. Bij een evenwichtige benadering zou het nulplusalternatief en de variant autoweg beter en verder zijn uitgewerkt. In dit geval zou meer aandacht zijn besteed aan sturing van het verkeersaanbod en de mogelijkheden van bewuste beperking van de capaciteit van de A30.

2. In de toekomst zal de ruimtelijke structuur van het gebied van de A30 in de regio Ede, zoals weergegeven in de Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal (ISEV), ingrijpend wijzigen. Door deze ruimtelijke ingrepen komen de landschappelijke effecten van de varianten van de A30 (tracédeel Doesburgerdijk-A12) in een nieuwe context. Daarnaast zal de voorgestane stedelijke ontwikkeling een versterkende invloed kunnen hebben op de automobilititeit. In verband hiermee zou het eens te meer van belang zijn geweest maatregelen in het MER op te nemen gericht op een beperking van de groei van de automobilititeit.

Bovengenoemde opmerkingen kunnen worden beschouwd als aandachtspunten voor de verdere besluitvorming over het voornemen. Deze zullen met name aan de orde moeten worden gesteld bij de te verwachten m.e.r. over de recreatie- en zandwinningsplas en de Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de verdere besluitvorming. Zij zal graag vernemen welke rol de bij deze m.e.r. gepresenteerde milieu-informatie, adviezen en opmerkingen daarbij hebben gespeeld. Ook stelt zij op prijs op de hoogte te worden gebracht van de wijze waarop de evaluatie zal plaatsvinden en van het tijdstip van verslaglegging daarvan.



dr. H. Cohen
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. A30

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
A30

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake het milieu-effectrapport A30;

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede en de Burgemeester en Wethouders van de gemeente Barneveld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,


de werkgroep m.e.r. A30

de secretaris



drs. M.J. Visschers

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 31 maart 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	4
2. TOETSING VAN HET MER OP HOOFDLIJNEN	5
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	6
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
5. GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN	12
6. BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	13
7. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	13
8. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	16
9. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	16
10. VORM EN PRESENTATIE	17
11. SAMENVATTING VAN HET MER	17

BIJLAGEN

1. Brief van het College van burgemeester en wethouders van gemeente Ede d.d. 15 januari 1992 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen over het MER A30.
2. Openbare bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure in Staatscourant nr. 12 d.d. 17 januari 1992.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.
5. Detailopmerkingen over het MER.

SAMENVATTING

Voor de besluitvorming over de ombouw van de bestaande S1 tot autosnelweg A30 als verbindingsweg tussen de A1 en A12 (traject Ede - Barneveld) is in november 1987 een milieu-effectrapportage (m.e.r.) en tracévaststellingsprocedure gestart. In dit advies geeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar oordeel over de kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) weer. De toetsing heeft plaatsgevonden conform artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne en op basis van de door bevoegd gezag in maart 1988 vastgestelde richtlijnen voor de inhoud van dit MER. De belangrijkste punten uit het toetsingsadvies zijn hieronder samengevat.

Algemene beoordeling

De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie bevat voor een besluitvorming waarin het milieubelang een volwaardige plaats inneemt. Het MER geeft voldoende inzicht in de milieugevolgen van de aanleg en het gebruik van de weg. Eén en ander neemt niet weg, dat de Commissie op onderdelen kritiek heeft op het MER. Zo krijgt de beperking van de groei van de automobilititeit bij de uitwerking van de verkeersanalyse en de ontwikkeling van de alternatieven weinig aandacht. De kritiekpunten van de Commissie kunnen worden beschouwd als aandachtspunten voor de verdere besluitvorming.

Probleemstelling en doel

De probleemstelling ten aanzien van de bereikbaarheid voor het wegverkeer en de leefbaarheid in de regio Ede is goed beschreven. De probleemstelling met betrekking tot de beperking van de groei van de automobilititeit is naar de mening van de Commissie te beperkt uitgewerkt. De probleemanalyse is te zeer benaderd vanuit de bereikbaarheid voor het wegverkeer. Hierdoor is niet gekomen tot een evenwichtige benadering van de bereikbaarheid via het wegverkeer én het openbaar vervoer. Uit de verkeersanalyse blijkt naar de mening van de Commissie dat het bereikbaarheidsprobleem zich hoofdzakelijk toespitst op de bereikbaarheid op regionaal niveau. Het belang van de nieuwe weg op nationaal niveau is in het MER niet aangetoond.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

Wat betreft dit onderdeel van het MER heeft de Commissie onderstaand commentaar.

* Volgens de Commissie is er bij het ontwikkelen van alternatieven te zeer op voorhand vanuitgegaan dat de aanleg van de A30 als autosnelweg dé oplossing van het geconstateerde probleem is. Bij een evenwichtige benadering zou het nulplusalternatief, waarbij onder andere wordt afgezien van de doortrekking naar de A12, beter en verder zijn uitgewerkt. Daarnaast zou de variant autoweg de vereiste aandacht hebben gekregen. Aangezien het belang van de A30 op nationaal niveau niet is aangetoond, zou een betere uitwerking als autoweg gewenst zijn geweest. Door uitvoering als autoweg zou een betere sturing van

het verkeersaanbod op de A30 gerealiseerd kunnen worden. De mogelijkheid tot bewuste beperking van de capaciteit had meer aandacht verdiend in het MER.

- * In het MER is niet duidelijk aangegeven of en zo ja welke extra automobilititeit de aanleg van de A30 oproept. In dit kader ontbreekt ook een beschouwing over de geplande sociaal-economische ontwikkeling in de regio Ede in relatie tot de aanleg van de A30. De nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals weergegeven in de Interprovinciale Structuurvisie Ede - Veenendaal (ISEV) is hierbij van belang. In de toekomst zal de ruimtelijk structuur van het gebied van de A30 in de regio Ede ingrijpend wijzigen. Door deze ruimtelijke ingrepen komen de landschappelijke effecten van de varianten van de aanleg van de A30 (tracédeel Doesburgerdijk - A12) in een nieuwe context. Daarnaast zal voorgestane stedelijke ontwikkeling een versterkende invloed kunnen hebben op de automobilititeit. De landschappelijke effecten en de mogelijke effecten op de automobilititeit zullen met name aan de orde moeten worden gesteld bij de te verwachten m.e.r. over de recreatie- en zandwinningsplas en de Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal.
- * Op basis van weging van milieu-effecten is bij het meest milieuvriendelijke alternatief gekozen voor verhoogde ligging van de A30. De landschappelijke effecten en de benodigde zandwinning worden hierbij als positief beoordeeld. Bij een verdiepte ligging (variant bakconstructie) zijn de effecten op het landschap evenwel beperkt en is geen externe zandwinning nodig. Naar de mening van de Commissie maakt de weging van milieu-effecten die heeft geleid tot het meest milieuvriendelijke alternatief een onevenwichtige indruk. De aanvullende maatregelen ter beperking van de groei van de automobilititeit die zijn opgenomen in het meest milieuvriendelijke alternatief zijn met betrekking tot hun verkeerseffecten niet uitgewerkt. De maatregelen maken hierdoor een nogal ongegronde indruk. Dit geldt ook voor maatregelen die als aanvulling op het voorkeursalternatief aanleg A30, worden voorgesteld om resterende knelpunten op te lossen. Het betreft hier plaatselijke verbeteringen van het wegennet en het openbaar vervoer.
- * Aangezien op dit moment geen duidelijkheid bestaat op welke wijze in de zandbehoefte voor de aanleg van de A30 wordt voorzien, zijn de milieu-effecten van het zandtransport niet bekend.

Genomen en te nemen besluiten

Het MER geeft een duidelijk overzicht van de te nemen besluiten. In het MER ontbreekt informatie over het feit dat het te wijzigen bestemmingsplan een globaal plan is. Onduidelijk is op welke wijze de zogenaamde inspanningsverplichting van de gemeente ten aanzien van het uitvoeren van de voorgestelde ecologische, landschappelijke en akoestische maatregelen, juridisch is geregeld.

Bij de beschouwing van de uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld in beleidsdocumenten en -voornemens, ontbreken het gemeentelijk en provinciaal beleid op het gebied van wegverkeer en openbaar vervoer en

het vestigingsbeleid voor kantoren en bedrijven (Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra).

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

De Commissie is van mening dat het MER voldoende en juiste informatie bevat over de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan.

Gevolgen voor het milieu

De beschrijving van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven is ruimschoots voldoende. Ten aanzien van de effectbeschrijving voor landschap bespeurt de Commissie een strijdigheid tussen datgene wat verstaan wordt onder de "versterking van de landschapsstructuur door de aanleg van de A30" en "de aantasting van de schaal van het landschap". Onduidelijk is waarom het eerst genoemde effect per saldo positief zou zijn in een kleinschalig landschap als dat van het studiegebied. Bij de beschrijving en waardering van de landschappelijke effecten van de verhoogde aanleg van de A30 is volgens de Commissie te zeer uitgegaan van de beleving van de weggebruikers in plaats van de bewoners en bezoekers van het gebied zelf.

Vergelijking van de alternatieven

Rekening houdend met hetgeen in bovenstaande is gezegd, is de vergelijking van alternatieven op zichzelf redelijk voldoende gepresenteerd.

Leemten in kennis en evaluatieprogramma

De leemten in kennis zijn op zich overzichtelijk beschreven. De Commissie mist een evenwichtige evaluatie van het gebruikte verkeersmodel en gebruikte invoergegevens (ondermeer gebruikte automobilitateindex voor autonome groei en voor maatregelen inzake flankerend beleid; onderscheiden vervoerswijzen).

Wat betreft het evaluatieprogramma hecht de Commissie grote waarde aan een gedegen onderzoeksopzet voor het bepalen van de effectiviteit van de faunacorridors en de bijbehorende voorzieningen in relatie met het functioneren van de dassenpopulatie.

Vorm en presentatie

De vorm en de presentatie van het MER zijn naar de mening van de Commissie over het algemeen goed.

Samenvatting van het MER

De samenvatting schept naar de mening van de Commissie een nogal positief beeld van de verkeerskundige effecten en milieugevolgen van de voorgestane aanleg van de A30.

