

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN
VOOR DE INHOUD VAN HET
MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER)
A-30/RECREATIEPLAS MAANDERBROEK

147-53
147-54

CIP GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen milieu-effectrapport
A-30/Recreatieplas Maanderbroek / [Commissie
voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht :
Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-71887-59-6
SISO 614.62 UDC 504.064.2: [379.841 + 625.711.3] (492*6710)
Trefw.: milieu-effectrapportering; Maanderbroek (Gemeente
Ede)/ milieu-effectrapportage; A-30 (autosnelweg) /
openluchtrecreatie; Maanderbroek (gemeente Ede)



commissie voor de milieu-effectrapportage

COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
WERKGROEP M.E.R. RIJKSWEG A-30/RECREATIEPLAS MAANDERBROEK

Aan Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Ede
Postbus 9022
6710 HK Ede

uw kenmerk

ROV/T 6373
onderwerp

Aanbieding advies voor
richtlijnen MER A-30/
recreatieplas Maanderbroek

uw brief

27 oktober 1987

ons kenmerk

U64-88/Vi/ja/147-55
utrecht,

21 januari 1988

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) inzake rijksweg A-30/recreatieplas Maanderbroek te Ede. De bekendmaking betreffende het begin van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van de rijksweg A-30 en recreatieplas Maanderbroek vond plaats op 11 november 1987 in het dagblad Ede Stad.

Hierbij bied ik U het advies van de Commissie m.e.r. aan, overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Voor de inhoud van het advies verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting van de adviezen met betrekking tot de beide deelprojecten waarin de belangrijkste aandachtspunten uit het advies zijn bijeengebracht. Daarnaast vraag ik Uw bijzondere aandacht voor het volgende.

De startnotitie bevat meer informatie dan voor het opstellen van het advies voor richtlijnen strikt genomen nodig is. De Commissie is van mening dat de betreffende gegevens dienst kunnen doen als bouwstenen voor het op te stellen MER.

De Commissie heeft gemeend het advies voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport A-30/recreatieplas Maanderbroek te moeten splitsen naar beide afzonderlijke deelprojecten opdat de uitvoering van beide projecten onafhankelijk van elkaar kan plaatsvinden. Met deze benadering kunnen de deelprojecten evenwel in samenhang gerealiseerd worden.

Voorts acht de Commissie het van belang een analyse met betrekking tot de verkeersproblematiek op gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk niveau op te stellen ten einde concreet te maken op welk niveau de weg een functie zal vervullen. Op gemeentelijk niveau dient hierbij de wisselwerking tussen de lokaal sociaal-economische ontwikkeling van de regio Ede en de aanleg van de

weg beschouwd te worden. Op landelijk niveau dient mogelijke doortrekking van de weg in noordelijke en/of zuidelijke richting in beschouwing genomen te worden.

De Commissie acht het in dit verband van belang dat de initiatiefnemer, de gemeente Ede, zich verzekert van de steun van Rijkswaterstaat, daar waar het problemen betreft inzake planning en uitvoering van het project A-30 op nationaal niveau.

Met betrekking tot de locatie van de recreatieplas dient naar de mening van de Commissie aangegeven te worden op grond van welk(e) besluit(en) de locatie is aangewezen en wat de hardheid/status van het/de betreffende besluit(en) is/zijn. Op grond van de hardheid van het/de besluit(en) dienen locatiealternatieven die in vroeger stadium in beschouwing genomen zijn en afgefallen zijn, al dan niet alsnog opgenomen te worden in het MER.

Met betrekking tot de aanleg van de recreatieplas acht de Commissie het van belang in het kader van het meest milieu-vriendelijke alternatief nadrukkelijk aandacht te besteden aan extensief recreatief gebruik en de mogelijkheden tot natuurbouw bij de inrichting van de recreatieplas.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te kunnen leveren aan de vaststelling van de richtlijnen. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze U gebruik zult willen maken van haar aanbevelingen voor de inhoud van het MER.

Dr. H. Cohen,
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. A-30/recreatieplas
Maanderbroek.



ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD
VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT A-30/RECREATIEPLAS MAANDERBROEK

Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid van de Wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg A-30/recreatieplas Maanderbroek.

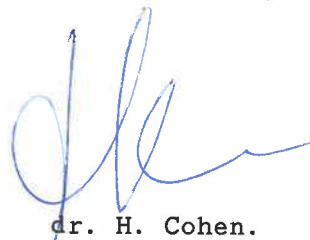
Uitgebracht aan Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Ede en Barneveld en aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

de secretaris,



drs. M. Visschers.

de voorzitter,



dr. H. Cohen.

Utrecht, 21 januari 1988

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN
VOOR DE INHOUD VAN HET
MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER)
DEELPROJECT A-30

INHOUDSOPGAVE

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECT-RAPPORT (MER) DEELPROJECT A-30.

	<u>Pagina:</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
3.1 Probleemstelling	5
3.2 Doel van het voornemen	7
4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN DE REDELIJKER- WIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	8
4.1 De voorgenomen activiteit	8
4.2 Alternatieven	9
4.2.1 Nul-alternatief	9
4.2.2 Doelstellingsalternatief	9
4.2.3 Nulplus-alternatief	10
4.2.4 Tracé-alternatieven	10
4.2.5 Uitvoeringsalternatieven	10
4.2.6 Nadere milieu-beschermende maatregelen	11
4.2.7 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	12
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	14
6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	15
7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	17
7.1 Algemeen	17
7.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van gevolgen per milieu- aspect	17
7.3 Geomorfologie, bodem en grondwater	18
7.4 Oppervlaktewater	19
7.5 Flora, fauna en natuurgebieden	19
7.6 Landschap, archeologische en cultuur- historisch objecten	20

7.7	Geluid en trillingen	20
7.8	Lucht	21
7.9	Volksgezondheid en veiligheid	21
7.10	Cumulatieve en synergistische gevolgen van secundaire activiteiten	22
8.	VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN AUTONOME ONTWIKKELINGEN VAN HET MILIEU MET DE BE- SCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN	23
9.	OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	23
10.	VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	24
11.	SAMENVATTING VAN HET MER	24

BIJLAGEN:

1. Openbare bekendmaking van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede en van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor rijksweg A-30/recreatieplas Maanderbroek in Ede Stad van 11 november 1987 en 25 november 1987.
2. Brief van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ede aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 27 oktober 1987 met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties.

1. INLEIDING

Op 11 november 1987 is door de Burgemeester en Wethouders van Ede de m.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over het ontwerp-bestemmingsplan inzake de tracé-vestiging en ombouw van de bestaande S-1 tot de A-30, zijnde de verbindingsweg tussen de A-1 en A-12 (traject Ede-Barneveld).

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Staatsblad 211).

De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 11 november 1987 in Ede Stad (bijlage 1). Een aanvulling op deze publicatie vond plaats op 25 november 1987 in Ede Stad (bijlage 1). In deze aanvulling werd kenbaar gemaakt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat ook als bevoegd gezag optreedt. De Minister van Verkeer en Waterstaat treedt als bevoegd gezag op inzake tracé-vestiging van de verbinding van de huidige S-1 met de A-12. Bekendmaking en procedure van deze m.e.r. lopen gelijk op met de bekendmaking en de procedure voor de m.e.r. die wordt uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming omtrent de aanleg van de recreatieplas Maanderbroek te Ede.

Per brief van 27 oktober 1987 (bijlage 2) verzocht het College van B&W van de gemeente Ede de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wet inzake m.e.r. te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De gemeenteraden van Ede en Barneveld alsmede de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn bevoegd gezag, terwijl het College van Burgemeester en Wethouders van Ede als initiatiefnemer is aan te merken.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 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 vergaderde op 23 november, 2 december, 15 december 1987 en 19 januari 1988. Op 2 december 1987 is door de initiatiefnemer en bevoegd gezag een toelichting op het voornemen en de procedure gegeven en bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 12 januari 1988 van gedachte naar aanleiding van het concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van de A-30 af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. In de opstelling van het advies heeft de Commissie alle via de Gemeente Ede ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen. Voorzover deze reacties (zie bijlage 4) betrekking hebben op milieu-aspecten van de activiteit, werden zij in dit advies verwerkt. Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten in dit advies in de vorm van beknopt geformuleerde hoofdpunten welke het MER ten behoeve van de besluitvorming zal moeten behandelen.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van de rijksweg A-30, zijnde de verbindingsweg tussen de A-12 nabij Ede en de A-1 nabij Barneveld. Het advies beoogt de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van deze weg af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport aan te geven.

Het advies van de Commissie is opgezet in volgorde van de onderwerpen welke een milieu-effectrapport tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Staatsblad 1986, 211). De belangrijkste onderdelen van dit advies zijn hierna samengevat in de vorm van een aantal punten waaraan in het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming aandacht zal moeten worden gegeven.

Probleemstelling en doel (hoofdstuk 3)

In het kader van de probleemstelling is het van belang concreet te maken op welk niveau (te weten gemeentelijk, regionaal, provinciaal of landelijk) de A-30 een functie zal vervullen. Dit dient te geschieden door middel van een kwantitatieve analyse van de verkeersproblematiek op de betreffende niveau's.

Op gemeentelijk niveau dient hierbij tevens de wisselwerking tussen de sociaal-economische ontwikkeling van de regio Ede en de aanleg van de weg beschouwd te worden. Op landelijk niveau dient duidelijk gemaakt te worden welke functie de weg zal hebben naast de reeds bestaande noord-zuid verbindingen (A-50, A-27 en A-2). Tevens zal aangegeven dienen te worden in hoeverre doortrekking van de weg naar het noorden (noord-westrand Veluwe) en naar het zuiden tot mogelijke toekomstige vervolgv-activiteiten behoort. Indien dit het geval is, dienen veranderingen in verkeersstromen als gevolg van doortrekking geanalyseerd te worden.

De invloed op de verkeersproblematiek van de mogelijke terugdringing van de auto-mobiliteit als gevolg van afremmend overheidsbeleid dient mede in beschouwing te worden genomen.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven (hoofdstuk 4)

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient een uitsplitsing gemaakt te worden naar de drie tracé-gedeelten, waarbij de omvang en de aard van de werkzaamheden sterk verschilt. Het betreft de tracé-gedeelten:

- de aansluiting van de A-30 op de A-1;
- de baansverdubbeling en ombouw van de huidige S-1;
- de verbinding van de huidige S-1 met en de aansluiting op de A-12.

Als alternatieven komen tenminste de volgende voor een volwaardige uitwerking tot het einde toe in aanmerking:

- het nulalternatief (ongewijzigd beleid ten aanzien van de infrastructuur);
- het doelstellingsalternatief;
- het nulplus-alternatief (oplossen knelpunten door locale maatregelen).
- tracé-alternatieven met betrekking tot de verbinding van de huidige S-1 met de A-12 en een mogelijk aan te leggen westelijke rondweg om Ede;
- uitvoeringsalternatieven met betrekking tot de drie hierboven vermelde tracé-gedeelten.

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief) is afhankelijk van het niveau waarop de verkeersproblematiek en de oplossing daarvan betrekking heeft (gemeentelijk, regionaal, provinciaal of landelijk).

Voor het locale en regionale niveau zou in verband met de oplossing van een aantal knelpunten in de bebouwde kom van Ede het nulplusalternatief als meest milieuvriendelijk alternatief aangemerkt kunnen worden. Op landelijk niveau komen in aanmerking het doelstellingsalternatief en in tweede instantie de meest milieuvriendelijke uitvoering van de voorgenomen activiteit. In het laatste geval acht de Commissie het van belang een deelonderzoek uit te voeren naar de noodzaak en effectiviteit van oversteekplaatsen voor dassen en boommarkers.

In het MER zal het alternatief dat de voorkeur heeft van de initiatiefnemer (voorkeursalternatief) moeten worden aangegeven. Dit voorkeursalternatief wordt opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Besluit (hoofdstuk 5)

In de projectnota/MER zal het besluit waarvoor het document wordt opgesteld moeten worden aangegeven tezamen met eventuele vervolgbesluiten alsook die besluiten en voornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit.

Bestaande toestand van het milieu (hoofdstuk 6)

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkelingen van dat milieu houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven.

Beschrijving van de gevolgen voor het milieu (hoofdstuk 7)

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu voor elk van de te beschouwen alternatieven gaat het vooral om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora, fauna, natuurgebieden, landschap, archeologie en cultuurhistorie, geluid en trillingen, lucht, volksgezondheid, vei-

ligheid, cumulatieve en synergistische gevolgen van secundaire activiteiten. De nadruk bij de te beschrijven gevolgen behoort te liggen op milieu-gevolgen, die (nagenoeg) onomkeerbaar zijn.

Vergelijking van alternatieven (hoofdstuk 8)

In het MER moeten de milieu-gevolgen van de verschillende alternatieven vergeleken worden met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect.

Overzicht van leemten in kennis (hoofdstuk 9)

Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de leemten in kennis die zullen blijven bestaan, met de betekenis die daaraan gehecht dient te worden voor de besluitvorming. Dit dient betrokken te worden in een in concept op te stellen evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu bij uitvoering van de voorgenomen activiteit.

Vorm en presentatie van het MER (hoofdstuk 10)

Het MER kan worden opgesteld als afzonderlijk document of als onderdeel van de projectnota. In het laatste geval zal het MER dan wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn.

Samenvatting van het MER (hoofdstuk 11)

De projectnota/MER zal tenslotte kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten.

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

In het MER dienen de probleemstelling en het doel duidelijk en afzonderlijk beschreven te worden als onderbouwing van het voornemen tot de aanleg van de A-30.

3.1 Probleemstelling

De probleemstelling heeft betrekking op nationale, provinciale, regionale en lokale belangen. De probleemstelling zal duidelijk moeten maken welke van deze belangen met de aanleg van het weggedeelte worden gediend. Daarbij zal de probleemstelling ondermeer aandacht moeten besteden aan de vraag welke harde beleidsuitgangspunten van Rijk, provincie Gelderland en gemeenten (met name Ede en Barneveld) zijn vastgelegd als basis voor de veronderstelde verplaatsingsbehoefte. Bij de analyse van de probleemstelling op landelijk niveau dient de relatie gelegd te worden met de infrastructuur op grotere afstand, alternatieve verbindingen (A-50, A-27 en A-2) en de plannen om eventuele knelpunten daar op te heffen, alsmede de prioriteiten in het rijksbeleid, zoals die zijn vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer en de in bewerking zijnde herziening daarvan.

Bij de uiteenzetting van de probleemstelling op regionaal en lokaal niveau dient een analyse gemaakt te worden van verkeersintensiteiten en verkeersknelpunten op de bestaande routes, waarbij een splitsing gemaakt wordt in lokaal verkeer, bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

Aangegeven zal dienen te worden in hoeverre aanleg van de A-30 doortrekking in noordelijke richting (richting Voorthuizen, Putten en A-28) en in zuidelijke richting (richting A-50) tot vervolgactiviteit heeft. Indien dit het geval is, dienen veranderingen in verkeersstromen als gevolg van doortrekking geanalyseerd te worden.

Naar de mening van de Commissie zal uit de probleemstelling duidelijk moeten worden welke rol de geplande sociaal-economische ontwikkeling in de regio Ede speelt bij de aanleg van de A-30. Hieruit dient te blijken in hoeverre de gemeente betekenis hecht aan de aanleg van de A-30. Zo zijn in de nabije toekomst ondermeer gepland de aanleg van de woonwijk Rietkampen, het bedrijfsterrein Heestereng, de recreatieplas Maanderbroek en een centrale overslag-terminal. Deze sociaal-economische ontwikkelingen zijn van invloed op de toekomstige ontwikkeling van de verkeersstromen.

De realisering van de A-30 zal bij het aantrekken van nieuwe bedrijven als een gunstige vestigingsvoorwaarde gebruikt worden. Hierdoor kan de A-30 een bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van Ede als woongemeente en als vestigingsplaats van bedrijven. Deze ontwikkeling zal de intensiviteit van de verkeersstromen vergroten.

Voorts dient bij de probleemstelling de relatie met de zandwinning/aanleg recreatieplas Maanderbroek aan de orde te komen (zie hiervoor advies voor richtlijnen recreatieplas Maanderbroek, hoofdstuk probleemstelling).

De onderstaande vragen verdienen bijzondere aandacht. Bij de behandeling van de vragen dient duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen het lokaal, regionaal en nationaal verkeersaspect.

- Wat is de verkeersontwikkeling geweest in de afgelopen 5 jaar; wat zijn de verplaatsingsmotieven?
- Wat zijn de prognoses voor de periode tot 1995 of 2000 en op lange termijn? Daarbij is een onderverdeling gewenst in vervoer per spoor en over de weg en naar:
 - * vrachtverkeer (met en zonder gevaarlijke stoffen);
 - * personenvervoer in de woon-werksfeer
 - * personenvervoer in de zakelijke sfeer per auto (nodig per auto)
 - * personenvervoer anderszins (recreatief, langzaam verkeer)
- Waar vonden deze vervoersstromen globaal gezien hun oorsprong en hun bestemming? Een onderverdeling in doorgaand- en agglomeratie-verkeer is daarbij gewenst.
- Hoe zijn de vervoersstromen over de dag (bijv. tijdens spitsuren). de avond en de nacht verdeeld (i.v.m. geluidhinder)?
- Met welke methode(n) zijn de prognoses tot 1995-2000 bepaald? De veronderstellingen daarbij moeten worden beschreven.
- Welke is de invloed van het te verwachten afremmende overheidsbeleid met betrekking tot de auto-mobiliteit op de prognoses? Wat zal in dit verband de invloed zijn van de aanleg van de A-30?
- In welke mate is bij de vervoersprognoses rekening gehouden met enerzijds selectief auto-gebruik, carpooling, en P+R faciliteiten en anderzijds sociaal-economische ontwikkelingsmogelijkheden van de betreffende regio?
- Wat is het huidige maximale aanvaardbare afwikkelingsniveau? Wordt dit in de huidige situatie al overschreden? Welke knelpunten zijn er in termen van verkeersintensiteit/capaciteit, verkeersveiligheid en verkeershinder?
- Welke verkeersveiligheidsproblemen zijn er op dit moment? Welke problemen zijn te verwachten voor de toekomst op grond van de prognoses.
- Welke milieuproblemen zijn er op dit moment in de kernen (geluid, stank, veiligheid) als gevolg van het ontbreken van goede verkeersverbindingen?
- Wat zal de invloed zijn van nog in uitvoering te nemen infrastructuurele werken in de sfeer van het openbaar vervoer in de agglomeratie Ede op de aard en omvang van de verkeers- en ontsluitingsproblematiek?
- In hoeverre is een derde noord-zuidverbinding tussen de A-1 en A-12 naast de A-27 en A-50 noodzakelijk?
- Nauwkeurig dient te worden aangegeven de frequentie (aantal files), het oponthoud (gemiddelde en spreiding) door de files en het (de)

wegvak(ken) waar een capaciteitsprobleem zich voordoet. Om welke vervoersstroom gaat het?

- Het kan gewenst zijn dat, ondermeer in verband met de Wet geluidhinder, in het MER met hoge, lage en waarschijnlijk te verwachten verkeer- en vervoersprognoses wordt gewerkt. Hiertoe moeten zoveel mogelijk relevante en actuele gegevens als invoer voor prognoseberekeningen worden gebruikt. De onzekerheden, onnauwkeurigheid, aannames en betrouwbaarheid dienen daarbij te worden aangegeven.

3.2 Doel van het voornemen

In het MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor het menselijk woon- en leefniveau, het natuurlijk milieu en het landschap, maar ook aan de bevordering van de kwaliteiten van het milieu (zie het structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e, Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 14390, nrs.: 295-296, p.5 en p.6). Daarbij dient gedacht te worden aan mogelijke positieve invloeden, die een project van deze schaal, met in het kader van het project nader te nemen maatregelen, op de omgeving kan hebben.

Aan de hand van de formulering van het doel dienen beoordelingscriteria te worden aangegeven waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieunormen en streefwaarden (zie ook hoofdstuk 6 van het onderhavige advies).

De doelstellingen van het project dienen zo duidelijk en concreet mogelijk beschreven te worden in het MER. Dit aan de hand van de kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling ten behoeve van de ontwikkeling van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

