

Herzien advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

13 augustus 1996

427-76



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 216353

uw brief
d.d. 9 april 1996

ons kenmerk
U545-96\Od\mw\427-79

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor richtlijnen
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

doorsnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
13 augustus 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de problematiek van de Zuidelijke Ringweg Groningen (A7). Overeenkomstig artikel 7.14 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 totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

dr. J.T. de Smidt
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

in afschrift aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Herzien advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de Zuidelijke Ringweg Groningen (A7).

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 13 augustus 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	6
2.3 Besluitvorming	7
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	9
3.1 Algemeen	9
3.1.1 Ontwikkeling en selectie van alternatieven	9
3.1.2 Maatregelen ter bevordering van de leefbaarheid	13
3.2 Alternatieven	14
3.2.1 Nulalternatief/referentiekader	14
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	14
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	15
4.1 Algemeen	15
4.2 Landschap en cultuurhistorie	18
4.3 Bodem en water	18
4.4 Levende natuur	19
4.5 Geluid en trillingen	20
4.6 Lucht	21
4.7 Veiligheid	22
4.8 Woon- en leefmilieu	22
5. Vergelijking van alternatieven	23
6. Leemten in informatie	24
7. Evaluatieprogramma	25
8. Vorm en presentatie	25
9. Samenvatting van het MER	26

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie voor de milieu-effectrapportage adviseert om in de herziene of aanvullende richtlijnen voor een milieu-effectrapport over oplossingen voor de problemen op de Zuidelijke Ringweg Groningen (onderdeel van rijksweg 7) het accent te leggen op:

- de mogelijkheden voor Rijkswaterstaat om in samenwerking met de betrokken provinciale en gemeentelijke overheden de groei van de automobiliteit in en om de stad Groningen te beperken, en zo de noodzaak tot nieuwe infrastructuur te verminderen;
- de verschillende functies die de rijksweg vervult, en daar met het zoeken naar en het beoordelen van alternatieven rekening mee te houden;
- het aangeven van de noodzaak om D-alternatieven in beschouwing te nemen; als blijkt dat – met ingrijpende maatregelen – de A-, B- of C-tracés voldoende oplossing kunnen bieden, dan hoeven de D-alternatieven in het MER verder niet te worden uitgewerkt;
- het aangeven van de noodzaak om het alternatief D2 in beschouwing te nemen; als blijkt dat het 'afknippen' van de westelijke en oostelijke toegangen tot de Zuidelijke Ringweg het alternatief D1 voldoende oplossing biedt, hoeft het D2-alternatief in het MER niet te worden uitgewerkt;
- oplossingen op of vlak langs het huidige tracé als eerste invalshoek voor het zoeken van een meest milieuvriendelijk alternatief;
- de consequenties van de beperkte opnamecapaciteit van het onderliggende wegennet, als het gaat om verkeerskundige gevolgen van de beschouwde alternatieven.

I. INLEIDING

In 1992 heeft de directie Groningen van Rijkswaterstaat een tracékeuzestudie gestart inclusief milieu-effectrapportage (m.e.r.) om oplossingen te zoeken voor de congestieproblemen op de Zuidelijke Ringweg Groningen, onderdeel van rijksweg 7. Na terinzagelegging van een startnotitie heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van inspraakreacties en adviezen richtlijnen vastgesteld voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Tijdens de opstelling van het MER bleek, dat de eerder aangelegde beperkingen bij het zoeken van alternatieven tot problemen leidden. Daarop is besloten om een aanvullende startnotitie openbaar te maken en opnieuw inspraak- en adviesmogelijkheden te bieden. Deze fase moet uitmonden in herziene of aanvullende richtlijnen voor het MER.

Per brief van 10 april 1996^{1]} stelde de hoofddirectie van Rijkswaterstaat, namens de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bevoegd gezag)^{2]} de Commissie voor de m.e.r. opnieuw in de gelegenheid een richtlijnenadvies uit te brengen. Op 4 april 1996 werd de start van de aanvullende procedure bekendgemaakt^{3]}; daarbij werd iedereen in de gelegenheid gesteld om te reageren op de nieuwe startnotitie. Op grond van een bespreking van een concept van dit advies voor richtlijnen heeft het bevoegd gezag de Commissie in de gelegenheid gesteld extra tijd te besteden aan de afronding van de advisering^{4]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens^{5]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is aan te geven, welke informatie in het milieu-effectrapport (MER) zou moeten worden opgenomen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen^{6]}.

1 Zie bijlage 1A.

2 Door de inwerkingtreding van de Tracéwet in 1993 is het bevoegd gezag voor dergelijke besluiten uitgebreid met de Minister van VROM.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 1B.

5 Zie bijlage 3 bij dit advies.

6 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

Vanwege de meervoudige functie van de (huidige) wegverbinding^{10]} is het zinvol om in de probleemstelling een onderscheid te maken in de verplaatsingsmotieven (ook: vrachtverkeer/personenverkeer^{11]}) en in oorsprong en bestemming^{12]} van het verkeer. Voor het personenverkeer moet zo goed mogelijk onderscheid worden gemaakt in zakelijk verkeer, woon-werkverkeer^{13]} en overig verkeer. Als er grote fluctuaties bestaan, is het zinvol om deze gegevens zo goed mogelijk te kwantificeren voor de verschillende uren van het etmaal^{14]}, dagen van de week en de tijden van het jaar; dit voor de huidige situatie en de toekomstige situatie.

Op grond van deze verkeersanalyse en in samenwerking met de provincie en de betrokken gemeenten^{15]} moet worden bezien, in hoeverre wijzigingen in het ruimtelijk beleid of in onderliggend wegennet^{16]}, maatregelen op de waterwegen^{17]}, verscherpt parkeerbeleid^{18]}, werktijdspreiding en bevordering van telewerken^{19]}, fietsvoorzieningen^{20]}, technische maatregelen aan de weginfrastructuur^{21]} (verkeerssignalering^{22]}, toeritdosering^{23]}, filesignalering^{24]}), stimulering van het openbaar vervoer^{25]}, 'deelauto's'^{26]} en carpoolen^{27]} en bouw van transferia^{28]} en P+R-voorzieningen^{29]} kunnen bijdragen aan oplossingen^{30]}. De noodzaak om zulke maatregelen te beschouwen is des te groter, omdat het op grond van de tot nu toe verrichte studies niet mogelijk bleek, zelfs niet met de aanleg van zeer geavanceerde civiel-technische werken, op en langs het bestaande tracé een aanvaardbare oplossing te vinden^{31]}.

-
- 10 Zie ook reacties 28, 40, 108, 141, 157 en 182 (bijlage 4).
- 11 Zie ook reacties 1, 5, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 103, 109, 124, 166, 186, 200 en 222 (bijlage 4).
- 12 Zie ook reactie 116 (bijlage 4).
- 13 Hierbij kan ook het woon-schoolverkeer worden gerekend. Zie ook reacties 106, 114, 118 en 222 (bijlage 4).
- 14 Zie ook reacties 28, 79, 98 en 114 (bijlage 4).
- 15 Zie ook reacties 21, 22, 28, 29, 77, 103, 109, 118, 165, 181, 209, 218, 222, 224 en 225 (bijlage 4).
- 16 Zie ook reacties 78, 94, 98 en 190 (bijlage 4).
- 17 Zie ook reacties 76 en 202 (bijlage 4).
- 18 Zie ook reacties 78, 79, 103, 109, 119, 149, 161, 166, 175 en 181 (bijlage 4).
- 19 Zie ook reacties 5, 76, 98, 115, 128, 139, 159, 164, 169, 170 en 173 (bijlage 4).
- 20 Zie ook reacties 6, 14, 15, 23, 128, 192, 196 en 225 (bijlage 4).
- 21 Zie ook reacties 40 en 202 (bijlage 4).
- 22 Zie ook reacties 41, 79 en 128 (bijlage 4).
- 23 Zie ook reacties 61, 79 en 128 (bijlage 4).
- 24 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).
- 25 Zie ook reactie 40, 61, 71, 73, 78, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 94, 97, 98, 103, 109, 115, 118, 121, 124, 128, 147, 149, 152, 158, 161, 166, 168, 175, 181, 182, 183, 192, 196, 199, 200, 202, 218, 222 en 225 (bijlage 4). Verder zal ook aandacht moeten worden besteed aan de plannen voor een light-railnetwerk rond de stad Groningen, die vanuit het provinciaal bestuur zijn gelanceerd.
- 26 Zie ook reacties 128, 159, 164, 169, 170, 173 en 202 (bijlage 4).
- 27 Zie ook reacties 14, 16, 25, 76, 166 en 175 (bijlage 4).
- 28 Zie ook reacties 40, 44, 119, 128, 139 en 202 (bijlage 4).
- 29 Zie ook reacties 78, 200 en 224 (bijlage 4).
- 30 Zie ook reacties 9, 28, 31 en 141 (bijlage 4).
- 31 Dit was dan ook de aanleiding voor uitbreiding van de studie met de zuidtangente en voor de nieuwe start van de procedure.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden, emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen³⁹. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Tevens moet duidelijk zijn, welke voorwaarden gelden op grond van regionale plannen (streekplannen), het land-inrichtingsplan Haren⁴⁰, de regionale vervoersplannen⁴¹, de gemeentelijke plannen en beleidsschetsen⁴², en in hoeverre eventueel versterking van, dan wel frictie met ander beleid kan ontstaan⁴³.

Het MER dient aan te geven, waarom (overigens wel tot de competentie van het bevoegd gezag voor dit project behorende) maatregelen als rekeningrijden of afschaffing van het reiskostenforfait niet in het kader van dit project worden onderzocht⁴⁴.

Ook moet worden aangegeven, in hoeverre verkeerskundige en civiel-technische ontwerpcriteria de zoekruimte voor oplossingen beperken. Als een strikte toepassing van standaardoplossingen uit de ROA⁴⁵ en dergelijke belemmerend werkt bij het zoeken naar alternatieven of varianten met belangrijke milieuvordelen, dan kan worden overwogen om substandaards toe te passen. Als een strikte toepassing van congestienormen leidt tot een voorkeur voor zeer ingrijpende alternatieven, dan kan worden overwogen om, zonder aan de veiligheidseisen afbreuk te doen, congestienormen flexibeler toe te passen⁴⁶.

Daarbij moet ook duidelijk worden, in hoeverre het standpunt van de gemeente Groningen over het aantal aansluitingen op de Zuidelijke Ringweg⁴⁷ hard en bindend is voor het zoeken naar oplossingen, en of op die manier milieuvriendelijker oplossingen worden uitgesloten.

Ook moet duidelijk worden in hoeverre de afbraak van gebouwen langs het bestaande tracé is gepland⁴⁸, dan wel aanvaardbaar wordt geacht om tot oplossingen te komen⁴⁹.

39 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

40 Zie ook reacties 24, 80 en 81 (bijlage 4).

41 Zie ook reactie 128 (bijlage 4).

42 Zie ook reacties 11, 14, 93, 114, 128, 166 en 224 (bijlage 4).

43 Zo was in de eerste startnotitie van 1992 sprake van het Raamplan vervoerregio Groningen. Het MER zou met name aan het actuele beleid van de vervoerregio moeten refereren.

44 Zie ook reacties 8, 11, 28, 40, 61, 78, 103, 109, 147, 181 en 222 (bijlage 4).

45 Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen.

46 Zie ook reacties 9, 106, 118, 121, 128, 141, 155, 193, 202, 218 en 223 (bijlage 4).

47 Zie ook reacties 40 en 224 (bijlage 4).

48 Zie ook reactie 93 (bijlage 4).

49 Zie ook reacties 11, 15, 196 en 225 (bijlage 4).

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

3.1 Algemeen

3.1.1 Ontwikkeling en selectie van alternatieven

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op (infrastructurele en leefbaarheidsbevorderende) deelactiviteiten en maatregelen. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten^{58]} (bijvoorbeeld woningbouw, bedrijvigheid, aanpassing van het onderliggend wegennet^{59]}, eventuele verplaatsing van gastransportleidingen^{60]}).

Indien een aanpassingsinrichting wordt overwogen^{61]}, dan dient deze als onderdeel van de betreffende alternatieven te worden beschreven in het MER (inclusief de milieu-effecten).

Het verdient tevens aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden:

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg)^{62]};
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Als dat aan de orde is, kan worden aangegeven, welke korte-termijn maatregelen worden getroffen in de aanloop naar een langere-termijn-oplossing^{63]}.

58 Zie ook reactie 118, 120 en 192 (bijlage 4).

59 Zie ook reactie 41 (bijlage 4).

60 Zie ook reactie 75 (bijlage 4).

61 Zie ook reacties 24, 133 en 171 (bijlage 4).

62 Zie ook reactie 185 (bijlage 4).

63 Zie ook reacties 10 en 29 (bijlage 4).

De verruiming van de reikwijdte heeft naar het oordeel van de Commissie twee belangrijke implicaties:

- Niet alleen zal bij een eventueel *tracébesluit* om zulke zeer ingrijpende alternatieven uit te voeren, gemotiveerd moeten worden hoe met milieu-informatie rekening is gehouden⁶⁹], maar ook zal *het MER al* argumenten moeten aangeven, waarom deze D-varianten in beschouwing worden genomen⁷⁰]. Het dient immers om *redelijkerwijs te beschouwen* alternatieven te gaan.

De kosten van de D-varianten zullen hoog zijn – zeker als ondertunneling van het Hoornse/Paterswolder Meer en het open gebied van Peize wordt overwogen. Daarnaast is op dit moment nog niet aangetoond, dat (eveneens kostbare en) technisch vérgaande oplossingen op en langs het huidige tracé – zoals een geboorde tunnel onder de bestaande ringweg – onvoldoende probleemoplossend zijn⁷¹].

Als tijdens de opstelling van het MER blijkt, dat een (of enkele) van de A-, B- of C-alternatieven in voldoende mate probleemoplossend is, dan vervalt naar het oordeel van de Commissie de noodzaak om de D-alternatieven, zoals die in de aanvullende startnotitie staan, in het MER tot hetzelfde detailniveau uit te werken⁷²].

- De keuze om ook een D2-alternatief in beschouwing te nemen⁷³], lijkt voornamelijk te zijn ingegeven door het verwachte rijgedrag van automobilisten⁷⁴]. Die zouden, als ze vanuit het westen naar Groningen-stad willen, niet graag over alternatief D1 in een kennelijk tegengestelde richting van de stad willen rijden. Vanwege dit gedrag is onduidelijk of met aanleg van het D1-alternatief de bestaande Zuidelijke Ringweg voldoende ontlast kan worden⁷⁵]; de kans is aanwezig dat de dan 'voormalige A7' als sluiproute voor de nieuwe A7-zuid gebruikt gaat worden.

Uit de startnotitie blijkt niet, of het mogelijk is om in het alternatief D1 de westelijke en oostelijke toegangen tot de Zuidelijke Ringweg vanaf de A7 'af te knippen' om voor automobilisten de keuze voor de A7-zuid (de zuidtangent) aantrekkelijker te maken.

De Commissie geeft in overweging om tijdens de opstelling van het MER te onderzoeken, of met verkeersdoserende maatregelen bij de westelijke toegang tot de Zuidelijke Ringweg deze weg zo onaantrekkelijk gemaakt kan worden voor het autoverkeer vanuit het westen, dat hij niet meer als sluiproute voor de A7-zuid gebruikt zou kunnen worden. Dit betekent bestudering van een extra variant t.o.v. het aantal dat in de startnotitie wordt genoemd.

69 Wm, artikel 7.37.

70 Zie ook reacties 7 en 11 (bijlage 4).

71 Zie ook reacties 45 en 161 (bijlage 4).

72 Zie ook reactie 106 (bijlage 4).

73 Zie ook reactie 216 (bijlage 4).

74 Zie ook reacties 29 en 120 (bijlage 4).

75 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

In de startnotitie zijn voor de D-alternatieven traceringen aangegeven, die zijn gebaseerd op studies van enkele tientallen jaren geleden. Bij beschouwing van deze alternatieven in het MER adviseert de Commissie in eerste instantie uit te gaan van een tracébundel, die kan worden gebaseerd op de in de startnotitie getekende tracés. Via landschappelijke/ecologische inpassing en civiel-technische randvoorwaarden kan dan vervolgens worden bezien, welke tracering de meest zinvolle is⁸⁷].

3.1.2 Maatregelen ter bevordering van de leefbaarheid

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen⁸⁸] (milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen⁸⁹], en compenserende maatregelen⁹⁰].

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals toepassing van zoab en (hogere) geluidschermen⁹¹]/-wallen, voorschriften voor snelheidsmatiging en beperking van rijbaangebruik voor vrachtverkeer⁹²], verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw⁹³] op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast.

87 Uiteraard dient daarbij rekening te worden gehouden met de mate van detail, die vereist is voor besluitvorming ingevolge de Tracéwet.

88 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van Rijkswaterstaat hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenario-benadering worden gebruikt.

89 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

90 Zie ook reacties 93, 187 en 192 (bijlage 4).

91 Zie ook reacties 10 en 11 (bijlage 4).

92 Zie ook reactie 215 (bijlage 4).

93 Hierbij tekent de Commissie aan, dat via fly-overs en andere oplossingen 'in de hoogte' een landschappelijke barrièrewerking ontstaat die bij oplossingen 'in de diepte' grotendeels kan worden vermeden.

Het is waarschijnlijk dat er geen alternatief bestaat, dat voor alle milieu-aspecten het best scoort. In eerste instantie zou het voor de hand liggen om, zoals bij enkele andere wegenprojecten is geadviseerd, een 'mensgericht' en een 'natuurgericht' milieuvriendelijk alternatief uit te werken.

In dit geval is echter ook op voorhand duidelijk dat de D-alternatieven zowel de 'natuur' (in dit geval de EHS) als de toeristisch-recreatieve waarde van de zone tussen Groningen en Haren ('mensgericht') ernstig zullen schaden. Het onderscheid tussen een 'mensgericht' en een 'natuurgericht' milieuvriendelijk alternatief is daarom weinig zinvol.

Om die reden meent de Commissie dat het mogelijk moet zijn om één meest milieuvriendelijk alternatief te zoeken. Aangezien de D-alternatieven op voorhand aanmerkelijk milieu-onvriendelijk (zowel voor 'mens' als voor 'natuur') lijken te scoren, adviseert ze daarbij in eerste instantie te denken aan de 'tegenovergestelde' optie: geavanceerde technische maatregelen in het verticale vlak (vooral via tunnels of tunneldelen, eventueel met fly-overs, en dergelijke)⁹⁹ op of vlak langs het huidige tracé.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien¹⁰⁰. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

99 Zie ook reacties 10, 21, 41, 44, 61, 97, 122, 139, 157, 164, 177, 190, 214 en 215 (bijlage 4).

100 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Indien duidelijk is, dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, nog nauwelijks gevorderd is om een goede indruk te hebben van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid)¹⁰⁶].

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Typen effecten

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, en in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht¹⁰⁷]. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Voor zover relevant dient ook aandacht te worden gegeven aan de indirecte effecten, zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijvoorbeeld bij gebruik van ophoogzand of grind).

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

De volgende paragrafen bevatten per milieu-aspect aandachtspunten.

106 Zie ook reacties 110, 165, 175, 186, 192 en 218 (bijlage 4).

107 Zie ook reactie 118 (bijlage 4).

- bestaand(e) en toekomstig(e) reliëf/morfologie¹¹⁴;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van zeldzame geologische lagen of zeldzame bodemtypen;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting).

4.4 Levende natuur

Het begrip levende natuur omvat de aanwezige flora, vegetatie en fauna, maar ook de potenties van deelgebieden voor natuurbouw¹¹⁵].

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten¹¹⁶;
- aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten¹¹⁷] en plantengemeenschappen;
- aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten (in ieder geval gewervelde dieren¹¹⁸], maar ook enkele ongewervelde dieren¹¹⁹] beschouwen);
- aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten);
- aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.
- ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties¹²⁰];
- (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats¹²¹] voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden¹²²].

114 Zie ook reacties 118, 127 en 139 (bijlage 4).

115 Zie ook reactie 20 (bijlage 4).

116 Zie ook § 2.3 van dit advies.

117 Zie ook reactie 76 en 118 (bijlage 4).

118 Zie ook reacties 11, 14, 18, 20, 56, 76, 97, 118, 127, 128, 153, 118 (bijlage 4).

119 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

120 Zie ook reacties 41 en 42 (bijlage 4).

121 Zie ook reactie 127 (bijlage 4).

122 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld. Eventueel wordt onderscheid gemaakt in L_{eq} -waarden voor de dag- (07 – 19 uur), de avond- (19 – 23 uur) en de nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk, alsmede in $L_{e,tm}$ -waarden, een en ander overeenkomstig de voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermdende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.6 Lucht

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen¹²⁸, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen¹²⁹ (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen¹³⁰) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermdende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de weg het CAR-model worden gebruikt; verder van de weg af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

128 Zie ook reactie 190 (bijlage 4).

129 Zie ook reacties 78 en 149 (bijlage 4).

130 Zie ook reactie 78 (bijlage 4).

Bij de beschrijving van het woon- en leefmilieu moet rekening worden gehouden met de verschillende functies in (deelgebieden binnen) het studiegebied (onder andere wonen, recreatie, landbouw¹³⁹], natuur¹⁴⁰].

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar scholen, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- stress ten gevolge van gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

Zo mogelijk zou het MER ook moeten ingaan op de vraag in hoeverre door een onaantrekkelijker woonomgeving nabij Groningen het forensisme toeneemt¹⁴¹].

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven (inclusief een eventueel voorkeursalternatief) moeten onderling worden vergeleken. Als er geen sprake is van een nulalternatief, dan moet ook de autonome milieu-ontwikkeling in deze vergelijking worden betrokken¹⁴²].

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieu-ontwikkeling een beoordeling van (voorkeursalternatief en andere) alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grens- en

139 Zie ook reacties 27, 32, 77, 80, 81 en 133 (bijlage 4).

140 Zie ook reacties 2, 3, 14, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 43, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 74, 89, 90, 91, 92, 94, 96, 99, 100, 104, 113, 117, 125, 126, 129, 132, 134, 135, 136, 137, 138, 143, 144, 150, 151, 154, 160, 163, 178, 179, 180, 184, 188, 189, 194, 195, 197, 198, 199, 201, 203, 205, 206, 208, 210, 211, 219, 220, 221, 226 en 227 (bijlage 4).

141 Zie reactie 83, 84, 85, 86, 87, 98, 103, 106, 109, 110, 118, 124, 147 en 200 (bijlage 4)

142 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De Ministers moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat Rijkswaterstaat in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken¹⁴⁷, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

147 Zie ook reactie 114, 116 en 118 (bijlage 4).

BIJLAGEN

bij het
herzien advies voor richtlijnen voor het
milieu-effectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

(bijlagen 1A t/m 4)

BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 april 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen




Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan
Aan de Voorzitter van de
Commissie voor de Milieu-
effectrapportage,
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingekomen:	11 APR. 1996
nummer:	612-96
dossier:	U29-37 1/2 39 10X
kopie naar:	01-5c-ped-bpbi

Contactpersoon
ir. M.R.W. Bos

Doorkiesnummer
070-351 90 52

10 APR. 1996

Datum
9 april 1996

Bijlage(n)
11

Ons kenmerk
IO 216353

Uw kenmerk
--

Onderwerp
Adviesaanvraag aanvullende richtlijnen milieu-effectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen

Geachte heer Van Duursen,

Op 29 juni 1992 bracht U advies uit voor de richtlijnen voor het milieu-effectrapport Zuidelijke Ringweg Groningen. Op 24 september werden de richtlijnen door Ons de Minister vastgesteld. De trajectstudie beperkt zich tot dusver tot maatregelen aan en nabij de huidige Zuidelijke Ringweg. Onlangs is echter besloten de reikwijdte van de studie uit te breiden met een studie naar de mogelijkheden van het omleggen van de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen, de zogenaamde Zuidtangent-varianten.

Overeenkomstig de Wet milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal ten behoeve van de besluitvorming over de Zuidelijke Ringweg Groningen de studie naar de voornoemde Zuidtangent-varianten in de milieu-effectrapportage worden meegenomen.

In deze fase van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in aanvullende richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Mij als coördinerend bevoegd gezag optreden.

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

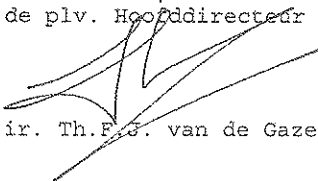


Bij deze stel ik U in de gelegenheid mij van advies te dienen over het geven van de aanvullende richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer, Uw advies toe te zenden aan de voornoemde Directeur Generaal. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving betekent dit uiterlijk 11 juni 1996.

Ter Uwer informatie voeg ik hierbij tien exemplaren van de startnotitie, alsmede de tekst van de betreffende publicatie. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich voor het bevoegd gezag wenden tot de heer ir. M.R.W. Bos, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 3519052, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. De heer ir. P. Ottens vertegenwoordigt de initiatiefnemer en is telefonisch bereikbaar onder nummer 058-2344155, ter Directie Noord-Nederland van de Waterstaat.

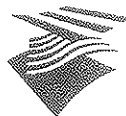
Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat,
namens deze,
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,


ir. Th. F. S. van de Gazelle

BIJLAGE IB

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juni 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om op een later tijdstip advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan
de Commissie voor de
milieu-effectrapportage
T.a.v. de heer dr J.T. de Smidt
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingelezen:	13 JUNI 1996
nummer:	1015-96
dossier:	427-58
kopie naar:	Sc/Pres/bibi/Od/mw

Contactpersoon
ir M.R.W. Bos

Datum
13 juni 1996

Ons kenmerk
IO 220250

Onderwerp
adviestermijn richtlijnen Zuidelijke Ringweg Groningen

Doorkiesnummer
(070) 351 93 43

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk
U385-96/Od/mw/427-57

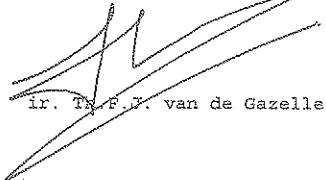
17 JUNI 1996

Geachte heer Smidt,

In overleg met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer deel ik U hierbij mede dat ik in aansluiting op het gesprek op 5 juni jl. tussen Uw werkgroep, de heer ir M.R.W. Bos van mijn Directie en de heer ir P. Ottens van de directie Noord-Nederland accoord kan gaan met een verlenging van de adviestermijn voor de richtlijnen met maximaal 9 weken. Dit betekent dat U Uw advies uiterlijk 13 augustus 1996 kunt uitbrengen.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
namens deze,
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,


ir. Th. F. J. van de Gazelle

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station cs), tramlijn 8 (station hs), buslijn 4 (station cs) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

