

**TOETSINGSADVIES OVER DE MILIEUEFFECTRAPPORTEN
A12 VEENENDAAL-EDE
EN
A12 EDE-DUITSE GRENS**

16 AUGUSTUS 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA'S/MER'EN.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Geohydrologie	2
2.2.2 Prognose verkeersintensiteit na 2010	3
2.2.3 Verkeersveiligheid.....	4
3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING.....	4
3.1 Nader geohydrologisch onderzoek	4
3.2 Doortrekken A15	5
3.3 Plusstrook versus spitsstrook	6
3.4 Gladheidsbestrijding	6
3.5 Kleinwild- en amfibietunnels	7
3.6 Evaluatieprogramma.....	7

1. INLEIDING

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer willen een besluit nemen of de capaciteit van de A12 tussen Veenendaal en de Duitse grens verruimd moet worden, en zo ja, hoe dat het best kan gebeuren. Het bewuste deel van de A12 is – waar het de procedure betreft – gesplitst in het traject Veenendaal – Ede en het traject Ede – Duitse grens. Ter voorbereiding op besluiten over deze mogelijke wegverruiming is per traject een trajectstudie/milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd naar huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen daarvoor en de effecten van die oplossingen. Resultaten hiervan zijn vastgelegd in twee trajectnota's/milieu-effectrapporten (MER'en).

Initiatiefnemer voor beide m.e.r.-procedures is de directie Oost-Nederland van Rijkswaterstaat. Bevoegd gezag zijn de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Bij twee brieven van 15 mei 2001¹ heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de opgestelde trajectnota's/MER'en, die op 22 mei 2001 ter inzage zijn gelegd².

Voorliggend advies heeft betrekking op beide trajectnota's/MER'en. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen voor de trajectnota/MER A12 Veenendaal - Ede⁵, zoals vastgesteld op 10 juli 1997;
- aan de richtlijnen voor de trajectnota/MER A12 Ede – Duitse grens, zoals vastgesteld op 15 februari 1998;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van de trajectnota/MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluiten over de A12 tussen Veenendaal en de Duitse Grens. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2. OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA'S/MER'EN

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in de trajectnota's/MER'en aanwezig** is. Het MER geeft op bijna alle punten zeer goede informatie op grond waarvan een keuze kan worden gemaakt.

De Hoofdnota's (delen A) en de Toelichtingen (delen B) zijn van goede kwaliteit, met een goede keuze en verantwoording van criteria. De Toelichtingen gaan diep op alle aspecten in, geven een duidelijke omschrijving van de basiskwaliteit en leveren zeer goed beeldmateriaal. Ook wordt een goed overzicht van alle onderzochte alternatieven gegeven; ook die na trechtering tussentijds zijn afgevallen.

De gepresenteerde informatie is daarbij toegankelijk: gevolgde gedachtengangen en gemaakte afwegingen zijn goed te volgen. De gekleurde figuren met scores in de Hoofdnota's zijn overzichtelijk en toelichtingen zijn helder en overtuigend. De samenvattingen in brochurevorm zijn handzaam en goed geïllustreerd, hoewel de milieugevolgen van de alternatieven daarentegen summier zijn beschreven.

De Commissie heeft vraagtekens bij de bespreking van de te verwachten geohydrologische effecten op enkele specifieke locaties, de prognose van de verkeersintensiteit na 2010 en de verkeersveiligheid. Dit zijn echter geen essentiële tekortkomingen (zie verder § 2.2 en de aanbevelingen in hoofdstuk 3 van dit advies).

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Geohydrologie

Naar de mening van de Commissie zijn de bestaande geohydrologische situatie en de te verwachten effecten bij de verschillende alternatieven voor de A12 goed beschreven. Dit echter met uitzondering van enkele 'preferente' plekken voor de grondwaterstroming: langs de flanken van de stuwwallen voorkomende droge dalen en de Waterberg. Op deze plekken is de geohydrologische situ-

atie bijzonder complex en zijn te verwachten effecten zonder nader onderzoek moeilijk te voorspellen. Verkeerde keuzen op deze plekken kunnen aanleiding geven tot ernstige effecten, zowel wat betreft verdroging van natuurgebieden als de stabiliteit van wegconstructies.

- De ontbrekende informatie is geen essentiële tekortkoming voor de voorliggende besluitvorming, omdat deze informatie vooral nodig is voor uitvoeringsbeslissingen. Dat wil zeggen, nadat de principebeslissing over wat met de weg moet gebeuren is genomen. Er is daarmee nog genoeg tijd voor aanvullend onderzoek en het inbouwen van maatregelen om ongewenste effecten te voorkomen⁸.

2.2.2

Prognose verkeersintensiteit na 2010

De verkeersintensiteit op de A12 nam tussen 1986 en 1996 toe met circa 56%, dat is gemiddeld 4,6% per jaar. De verwachting vanaf 1996 tot 2010 is een toename met 40% ofwel 2,4% per jaar. Een onevenredig groot deel daarvan is al opgesoupeerd in de eerste jaren (1996 - 2000). Wanneer tussen 2010 en 2020 de groei 15% bedraagt (prognose uit de trajectnota's/MER'en), zou de gemiddelde groei per jaar moeten afnemen tot 1,4%. Dit laatste is in het licht van de niet gerealiseerde doelstellingen van het SVV2, de opstelling van de regering in het NVVP en de maatschappelijke ontwikkelingen⁹ onwaarschijnlijk.

Wanneer de tot 2010 aangenomen groei per jaar zich voortzet, constateert de Commissie dat dat leidt tot 27% meer verkeer in 2020. Dan is de groei dus bijna twee maal zo groot als verondersteld in de trajectnota's/MER'en en er zal dan veel meer congestie optreden dan is beschreven¹⁰.

De Commissie is van mening dat de prognose van de verkeersintensiteit na 2010 terecht in de trajectnota's/MER'en als leemte in kennis is gekenmerkt, maar veronderstelt dat de prognose eerder te laag dan te hoog is. In dat licht gezien, zou een toekomstvastheidstoets met verkeersintensiteiten die meer aan de bovenzijde liggen van de marge die voor de toekomst verwacht mag worden van meer waarde zijn voor de besluitvorming. Dit punt is met name opportuun indien besloten wordt om de capaciteitsuitbreiding pas na 2010 te realiseren.

- De Commissie beveelt aan indien besloten wordt tot capaciteitsuitbreiding ná 2010, om - gelet op de grote onzekerheden in de prognose van de verkeersintensiteiten na 2010 - vóór start van de realisatie de prognose te updaten, en – indien significant verschillend van de huidige prognose - de toekomstvastheid van en de (milieu)effecten van het gekozen alternatief opnieuw te bepalen. In dat geval kan ook rekening worden gehouden met eventuele nieuwe regelgeving.

⁸ Zie verder de aanbeveling op dit punt in hoofdstuk 3 van dit advies.

⁹ Bij deze maatschappelijke ontwikkelingen kan gedacht worden aan de volgende: (i) de mobiliteit van ouderen zal hoog blijven, vergelijkbaar met die van de actieven van nu; (ii) het rijbewijsbezit van vrouwen in de hogere leeftijdscategorieën zal nog belangrijk groeien; en (iii) het autobezit in Nederland is nog steeds relatief laag, zeker ten opzichte van Duitsland en België.

¹⁰ De Kamer van Koophandel Centraal Gelderland en het Gelders Platform Verkeer & Vervoer wijzen in inspraakreacties (respectievelijk nummer 5 en 8; bijlage 4A) eveneens op "te optimistische voorspellingen van de congestiekansen in 2010 en 2020".

2.2.3

Verkeersveiligheid

Bij de toekenning van gewichten aan de deelaspecten valt het op, dat zowel het aantal verkeersongelukken als het aantal slachtoffers op het hoofdwegenet twee maal zo zwaar gewogen wordt als diezelfde aantallen op het onderliggend wegennet. Hierdoor zal een verschuiving van verkeer naar het onderliggend wegennet dus gunstiger scoren dan een verschuiving naar het hoofdwegenet, terwijl het leidt tot meer ongevallen, aangezien het onderliggend wegennet vele malen onveiliger is dan het hoofdwegenet.

In de projectnota's/MER'en zijn de gehanteerde gewichten voor de verkeersveiligheid op het hoofd- en onderliggend wegennet niet beargumenteerd. Gelet op de geringe verschillen tussen alternatieven wat betreft de geschatte aantallen ongevallen en slachtoffers op het onderliggend wegennet¹¹ ziet de Commissie dit niet als een essentiële tekortkoming.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Nader geohydrologisch onderzoek

Veel dekzandruggen in het plangebied markeren oudere stromingsstelsels¹². Dit zijn in feite preferente plaatsen voor grondwaterstroming. Die ruggen voeden de aangrenzende laagten. Ontwatering in de ruggen, bijvoorbeeld bij aanleg van wegconstructies op een zandrug, kan leiden tot effecten die zich zeer ver hellingop- en hellingafwaarts kunnen manifesteren. Naastgelegen laagten zullen bij ontwatering kunnen lijden onder verminderde voeding (bijvoorbeeld van belang bij het behoud van blauwgraslandrestanten in de Gelderse Vallei). Ook kan het resultaat verzuring zijn, omdat de invloed van regenwater relatief in betekenis toeneemt.

De locatie voor uit te voeren pompproeven en waarnemingsbuizen is af te leiden uit een combinatie van de oudste topografische kaart, in combinatie met de vroegste kadastrale kaart. De vroegere stromingsstelsels die geleid hebben tot de preferente plaatsen voor grondwaterstroming zijn op deze kaarten goed te zien.

- De Commissie beveelt aan om op 'preferente' plekken voor grondwaterstroming aanvullend onderzoek, zoals pompproeven, uit te voeren om de geohydrologische situatie gedetailleerd in kaart te brengen.

¹¹ Doordat de alternatieven op dit punt zo weinig verschillen, zal de rangvolgorde door wijziging van de gewichten niet veranderen.

¹² Uit recent onderzoek in dekzandgebieden is gebleken, dat bij de vorming daarvan het - schaarse - oppervlaktewater een belangrijke rol heeft gespeeld. Waar nog wat water was, bleef het meeste zand hangen. Als gevolg daarvan heeft zich op grote schaal omkering van het reliëf voorgedaan. De huidige beken liggen gewoonlijk langs de flanken van de zandruggen en de bulk van het watertransport vindt dus niet plaats door de beek, maar door de rug ernaast.

Op grond hiervan kunnen de te verwachten geohydrologische effecten worden bepaald en de maatregelen die nodig zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Het in de trajectnota's/MER'en beschreven deel van de A12 doorsnijdt een groot aantal, al dan niet begraven, stuwwallen. De daarmee samenhangende geschubde structuren zijn goed beschreven, in tegenstelling tot een mogelijke consequentie daarvan: het zich voordoen van grote grondwaterstandsverschillen op korte afstanden¹³. In de richtlijnen is aanbevolen speciaal aandacht te besteden aan de problemen die zich destijds bij Waterberg voor hebben gedaan, omdat het vermoeden bestond, dat die met dergelijke eigenaardigheden samenhangen. In een daarvoor speciaal verrichte achtergrondstudie is getracht, in de eerste plaats, die problemen te reconstrueren en, in de tweede plaats, de kans op herhalingen daarvan te voorkomen¹⁴. De reconstructie van de problemen bleek een moeizame zaak te zijn: betrouwbare gegevens, dan wel beschrijvingen van de gebeurtenissen, ontbreken. Niettemin wordt geconcludeerd dat de kans op problemen bij verbreding van het wegcut net gering wordt geacht. Er is echter een aantal kanttekeningen te plaatsen bij deze conclusie:

- de gebruikte hydrologische informatie berust in de eerste plaats op een beperkt aantal gemeten grondwaterstanden uit een enkel voorjaar;
 - in feite is slechts naar lemlagen als verklaring voor grondwaterstands-sprongen gezocht. Dunne verkitte bandjes kunnen echter ook tot schijn-grondwaterspiegels aanleiding geven¹⁵;
 - een enkele voorjaarswaarneming van grondwaterstanden in het eerste wattervoerende pakket zegt weinig tot niets over oppervlakkige afvoer, die zich in alle erosiedalen op de Veluwe periodiek voordoet, maar ook in droge stuifzandgebieden een redelijk algemeen verschijnsel is. Kruisingen met dergelijke dalen komen op verschillende plaatsen voor langs de A12; Waterberg is er daar één van. Een omvangrijk verstuiwingsgebied ligt ten oosten van de Waterberg.
- De Commissie adviseert het bevoegd gezag indien besloten wordt tot verbreding van de A12 ter hoogte van de Waterberg, om gelet op bovenstaande kanttekeningen nader (lokaal) onderzoek uit te voeren, zodat het risico op problemen bij verbreding beter kan worden bepaald.

3.2 Doortrekken A15

Een belangrijk uitgangspunt in de trajectnota/MER A12 Ede -Duitse grens is het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat om de A15 tussen Valburg en Ressen niet door te trekken naar de A12. Recent heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland het besluit genomen tot aanleg van dit traject, middels een PPS-constructie¹⁶. Het voornemen bestaat om binnen drie jaar met de aanleg te starten en het traject in 2007 in gebruik

¹³ L. Wartena (1969): Een grondwaterstandssprong op de Veluwe. Tijdschrift kon.Ned. Heidemij, afl. 6.

¹⁴ J.P.M. van der Valk & B.M. Pittens (2000): Verdrogingsonderzoek wijziging infrastructuur A12 te Arnhem. FUGRO Milieuconsult BV, Arnhem.

¹⁵ Daarop is voor het eerst gewezen door G.H. Voorwijk & S. Hardjoprakoso (1945): De vennen de Eerde bij Ommen. TKNAG 62:105-117. Zowel Wartena (zie voetnoot 13) en Romijn (Geohydrologische inventarisatie Veluwe [1974]. RID-rapport 74-1, Voorburg) wijzen voor de Veluwe op dit verschijnsel.

¹⁶ In diverse inspraakreacties (nummers 2, 16, 20, 24 en 26; bijlage 4C) wordt op dit punt gewezen.

te kunnen nemen. De verkeersintensiteiten en benodigde capaciteitsuitbreiding op delen van het traject A12 Ede – Duitse grens kunnen door dit voor-nemen wijzigen.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag, alvorens een besluit te nemen over capaciteitsuitbreiding van de A12 Ede – Duitse grens, om de implicaties van het eventuele doortrekken van de A15 tot de A12 te beschouwen¹⁷.

3.3 Plusstrook versus spitsstrook

In het MER worden de voor- en nadelen van de plusstrook en de spitsstrook naast elkaar gezet. Het belangrijkste bezwaar tegen de plusstrook is het feit, dat de rijstroken relatief smal zijn, waardoor er een lage maximumsnelheid nodig is. Ten behoeve van de realisatie van de spitsstrook moet de weg verbreed worden (pag. 69, Ede - Duitse grens) en moeten op regelmatige afstanden vluchthavens worden aangelegd. Daarbij merkt de Commissie op dat het gebruik van de vluchtstrook in het algemeen niet mogelijk is zonder ingrijpende verzwaring van de wegconstructie van de vluchtstrook.

Het belangrijkste bezwaar van de plusstrook zou kunnen worden weggenomen door een iets verdergaande verbreding dan de voorgestelde 1,00 m (circa 0,25 m extra) en het achterwege laten van de vluchthavens, zodat een plusstrook van 3,00 m breed mogelijk is. De voordelen van het wat flexibeler omgaan met de plusstrook (altijd een vluchtstrook beschikbaar; altijd in- en uitvoegstroken aanwezig; bij het einde van de strook vervalt de linker strook, zodat vrachtverkeer niet hoeft in te voegen) ten opzichte van de spitsstrook zijn dan evident.

- De Commissie beveelt aan om indien besloten wordt tot benutting de verkeers-technische meerwaarde en (milieu)gevolgen van een ‘verbrede’ plusstrook in beeld te brengen.

3.4 Gladheidsbestrijding

Door het gebruik van gladheidsbestrijdingsmiddelen kunnen ‘zoutwaterzakken’ onder wegen ontstaan. Deze kunnen leiden tot toestroming van verzilt water naar natuurgebieden (bijvoorbeeld het Meeuwenkampje bij De Klomp), of – bij een minder sterke stroming – tot een opwaartse stroming van zoet water dat vervolgens afgevangen wordt in de bermsloot.

- De Commissie beveelt aan om voor de natuurtechnisch (meest) gevoelige delen van het tracé mogelijke voorzieningen voor de afvang van wegeenzout¹⁸ te beschouwen.

¹⁷ Zie Wm, artikel 7.27, lid 2.

¹⁸ Hierbij kan mogelijk gebruik worden gemaakt van de proeven met voorzieningen voor de afvang van wegeenzout op de weg Emmen – Groningen nabij Tynaarlo.

3.5 Kleinwild- en amfibietunnels

In alle alternatieven is (als mitigerende maatregel) een groot aantal kleinwild- en amfibietunnels gepland. Voor een geregeld gebruik van de tunnels door dagdieren is aandacht voor de lichtsituatie nodig: een donkere tunnel is vanwege de dreiging van gevaar weinig uitnodigend voor deze dieren. Lichttoetreding via de middenberm is hoogstwaarschijnlijk onvoldoende om overdag een 'veilige' situatie voor kleinwild en amfibieën te creëren. Aanvulling met enige verlichting (alleen overdag!) kan de situatie sterk verbeteren.

- De Commissie beveelt aan om te experimenteren met de lichtsituatie in de kleinwild- en amfibietunnels, ter bevordering van het gebruik van deze tunnels door dagdieren.

3.6 Evaluatieprogramma

- De Commissie beveelt aan in het op te stellen evaluatieprogramma, naast de in de trajectnota's/MER'en genoemde punten, in ieder geval ook de volgende punten op te nemen: de veiligheid op de weg en de effecten van de verbetering van de A12 op het onderliggend wegennet.