

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2
Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

31 juli 1997

887-32

ISBN 90-421-0242-x

Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

CORRECTIE

Door een misverstand is er een verkeerde tekst opgenomen in dit advies. Dit betreft de passage over veiligheid (§ 4.7).

De tekst in deze paragraaf dient als volgt gelezen te worden:

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijv. bij de weg onder/langs een vliegveld of langs de industriële vestigingen) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

De Commissie m.e.r. biedt haar excuses aan voor het ongemak.



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
door tussenkomst van
De plv. Directeur Infrastructuurbeleid
Postbus 20901
EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/723174

uw brief
d.d. 26 mei 1997

ons kenmerk
U 541-97/Od/ao/887-33

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Rijkswegen A76 en A2

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
31 juli 1997

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de maatregelen op de A76 (Ten Esschen – Kerensheide) en de A2 (Kerensheide – Urmond). 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.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijkswegen A76 en A2,
Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

In afschrift aan: De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

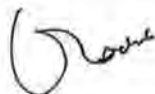
**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2 Ten Esschen – Kerensheide – Urmond**

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Rijkswegen A76 en A2, Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

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

de werkgroep m.e.r. Rijkswegen A76 en A2, Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 31 juli 1998

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|---|---------------|
| Hoofdpunten van het advies | 1 |
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Probleemstelling, doel en besluitvorming | 4 |
| 2.1 Probleemstelling | 4 |
| 2.2 Doel en uitgangspunten voor de alternatieven | 5 |
| 2.3 Besluitvorming | 6 |
| 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven | 8 |
| 3.1 Algemeen | 8 |
| 3.1.1 Te beschrijven elementen | 8 |
| 3.2 Keuze/afbakening van alternatieven | 9 |
| 3.3 Alternatieven | 11 |
| 3.3.1 Nulalternatief/referentiekader | 11 |
| 3.3.2 Nulplusalternatief = verbeteringsalternatief | 11 |
| 3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief | 11 |
| 4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten | 12 |
| 4.1 Algemeen | 12 |
| 4.2 Landschap en cultuurhistorie | 14 |
| 4.3 Bodem en water | 14 |
| 4.4 Levende natuur | 15 |
| 4.5 Geluid en trillingen | 16 |
| 4.6 Lucht | 17 |
| 4.7 Veiligheid | 18 |
| 4.8 Woon- en leefmilieu | 18 |
| 5. Vergelijking van alternatieven | 19 |
| 6. Leemten in informatie | 20 |
| 7. Evaluatieprogramma | 20 |
| 8. Vorm en presentatie | 21 |
| 9. Samenvatting van het MER | 21 |

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 mei 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 100 d.d. 30 mei 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De directie Limburg van Rijkswaterstaat heeft namens de Minister van Verkeer en Waterstaat een gecombineerde tracé/milieueffectrapportage procedure gestart voor een door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te nemen besluit over maatregelen op de A76 (Ten Esschen – Kerensheide) en de A2 (Kerensheide – Urmond).

Dit is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage aan de beide Ministers over de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport.

De Commissie adviseert:

- de probleemanalyse te baseren op een eenduidige definitie van het begrip achterlandverkeer;
- goed te motiveren, waarom het deel van de A2 in de studie wordt betrokken, en aan te geven in hoeverre de problemen (en de oplossingen) voor de A2 verschillen van die voor de A76;
- in het MER een groter plangebied te onderscheiden, en aan te geven of binnen dat plangebied andere (combinaties van) wegen de rol van achterlandverbinding (gedeeltelijk) kunnen overnemen;
- een heldere doelstelling te formuleren en daarbij duidelijk aan te geven waaraan oplossingen minimaal moeten voldoen (en wat daarenboven verder nog wenselijk is)?;
- duidelijk te maken, wat de prioriteit van de (in de startnotitie genoemde) doelen ten aanzien van verkeersveiligheid, het sparen van waardevolle natuur- en landschappelijke elementen, bevorderen van de doorstroming en de 'toekomstvastheid' van de oplossingen is;
- bij een eventuele verbreding/aanpassing van de A76 de spoorlijn langs de A76 niet als harde randvoorwaarde voor tracering van de weg te beschouwen, maar NS Railinfrabeheer te betrekken bij het zoeken naar tracéoplossingen en het ontwerpen van mitigerende maatregelen (verzachting van de barrièrewerking van de wegverbinding en spoor);
- na te gaan hoe openbaar en collectief personenvervoer kunnen worden verbeterd, en aan te geven wat het effect hiervan is op de vervoersvraag op de A76/A2;
- een alternatief uit te werken, dat uitgaat van een alternatieve route voor de achterlandverbindingsfunctie (verbeteringsalternatief);
- met name maatregelen aan te geven ter vermindering van de barrièrewerking.

Groen

10

1.

INLEIDING

De directie Limburg van Rijkswaterstaat is voornemens om de problemen op het weggedeelte Kerensheide – Ten Esschen van de A76, de wegverbinding die Zuid-Limburg doorkruist, op te lossen en daarbij tevens het aansluitend deel van de A2 (Kerensheide – Urmond) te betrekken. Hiertoe is een gecombineerde tracé-/milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure gestart. In deze procedure treedt de directie namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als initiatiefnemer en treden de Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag. Bij brief van 27 mei 1997^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 30 mei 1997^{2]}.

Dit 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. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen^{4]}, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

4 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2.

PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

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

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1

Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) (bereikbaarheids- en leefbaarheids-)problemen het voornemen een oplossing moet bieden.

Als het gaat om problemen die in de toekomst worden verwacht, dient duidelijk te zijn op welke termijn de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gebaseerd⁵]. Ook moet worden aangegeven dat de beoogde afremming van de groei van de automobilititeit ten gevolge van het SVV-beleid⁶] is meegenomen.

De startnotitie noemt als probleem, dat de A76 op dit moment niet meer voldoet aan de eisen die aan een moderne autoweg worden gesteld ten aanzien van verkeersveiligheid en in de toekomst niet meer zal voldoen aan de eisen ten aanzien van een goede doorstroming van het verkeer. Het MER zal duidelijk moeten maken of deze problemen identiek zijn voor het deel van de A2, dat in de studie is betrokken.

De status van de A76 als achterlandverbinding heeft consequenties voor de maximaal aanvaardbaar geachte congestiekans voor achterlandverkeer. Het is echter niet duidelijk welke definitie de initiatiefnemer voor het begrip achterlandverkeer hanteert. Om de afbakening en effectiviteit van de alternatieven te kunnen beoordelen acht de Commissie een goede definitie van het begrip achterlandverkeer, en het verstrekken van eenduidige informatie over het aandeel van dit verkeer, van groot belang.

-
- 5 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige en dergelijke gegevens betreft) en de autonome milieu-ontwikkeling (voor zover het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult.
- 6 In het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 wordt voor de periode 1986 – 2010 een landelijke automobilititeitsgroei van 70% verwacht, die door remmende maatregelen moet worden beperkt tot 35%. In dit MER dient een vertaling plaats te vinden van deze landelijke cijfers naar regionaal- en projectniveau.

Als motivering voor de voorgenomen activiteit geeft de startnotitie tevens aan, dat er sprake is van een incompleet regionaal wegennet⁷). Het MER moet, in de probleemanalyse, aangeven welke problemen op de A76 en de A2 worden veroorzaakt door dit incomplete regionale wegennet⁸).

2.2 Doel en uitgangspunten voor de alternatieven

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking⁹) van te beschrijven alternatieven. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstelling van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2).

Uit de status van SWAB-project¹⁰) en de uitgangspunten zoals die zijn verwoord in de startnotitie leidt de Commissie af dat het realiseren van een verbinding met een congestiekans op of onder de 2%, met voorrang voor doorgaand (achterland)verkeer, in ieder geval tot de doelen zal behoren.

De startnotitie geeft aan dat alléén alternatieven die aan dit uitgangspunt voldoen zullen worden beschouwd. Het MER dient echter duidelijk te maken of het 2%-criterium voor doorstroming inderdaad als 'hard' of slechts als 'richtinggevend' criterium wordt gebruikt bij afbakening van alternatieven. Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid moet duidelijk worden aangegeven, aan welk criterium oplossingen ten minste moeten voldoen, om als volwaardig alternatief beschouwd te worden.

Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet worden aangegeven welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu. Ook moeten de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering (= leefbaarheid) worden aangegeven.

In de startnotitie wordt aangegeven, dat aanvullend op de hoofddoelstelling de alternatieven ook zullen worden getoetst aan de criteria dat woningen en waardevolle natuur- en landschapselementen zo veel mogelijk worden gespaard. Het MER dient duidelijk te maken in hoeverre het sparen van waardevolle natuur- en landschapselementen strijdig/verenigbaar is met andere uitgangspunten.

7 Startnotitie, p. 14.

8 Zie ook reactie 10 (bijlage 4).

9 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

10 SWAB = Samen Werken Aan Bereikbaarheid.

De startnotitie geeft aan dat de gekozen oplossing 'toekomstvast' moet zijn dus nog ver na het jaar 2015 de doelstellingen zal moeten voldoen. Het MER zal in verband hiermee duidelijk moeten aangeven, in hoeverre de voorgenoemde verbetering van knelpunten in het wegennet nieuwe automobieliteit faciliteert/geneert en zo tot nieuwe congestieproblemen leidt¹¹].

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (bijvoorbeeld ruimtelijke beperkingen¹²), grenswaarden emissies) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. De hardheid van deze randvoorwaarden en uitgangspunten moet ook duidelijk worden gemaakt. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de natuurkerngebieden en de natuurontwikkelingsgebieden, bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur¹³], gebieden onder de Boswet).

Op die manier moeten de consequenties voor de ontwikkeling van alternatieven worden aangegeven. Daarbij moet enerzijds rekening gehouden worden met de mogelijke aantasting van gebieden door werk aan de rijksweg, anderzijds met de mogelijkheden om werkzaamheden aan de rijksweg te combineren met bijvoorbeeld werkzaamheden in het kader van het Natuurbeleidsplan.

In het MER moet tevens beschreven worden welke maatstaven voor de waardering van alternatieven¹⁴] (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Verbetering en ombouw van met name de A76 kan tot forse inpassingsproblemen leiden, omdat op grond van de richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen (ROA) zowel in de huidige situatie (2x2 rijstroken) als bij de voorgenoemde uitbreiding naar 2x3 rijstroken (aanzienlijk) grotere boogstralen zouden moeten worden aangelegd. De inpassingsruimte hiervoor is slechts beperkt. Op een aantal punten lijkt de spoorlijn een harde fysieke beperking voor de tracering van een nieuwe/verbeterde A76 te vormen.

De Commissie adviseert om in samenwerking met NS Railinfrabeheer de mogelijkheden te onderzoeken om door aanpassingen aan de spoorlijn meer mogelijkheden te maken voor landschappelijke inpassing van de A76¹⁵].

-
- 11 Dit zal onderdeel moeten zijn van de voorspellingen van de verkeerskundige effecten van de verschillende alternatieven (zie § 4.1 van dit advies). Zie ook reactie 10 (bijlage 4).
- 12 Zie ook reactie 2 (bijlage 4).
- 13 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).
- 14 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.
- 15 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

Aangegeven moet worden, welke verbeteringen in het openbaar vervoer in en andere vormen van collectief personenverkeer in deze regio zijn gepland en welke worden overwogen. Duidelijk moet worden, welke invloed deze nieuwe vervoermogelijkheden hebben op de problematiek op de A76/A2.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor Rijkswaterstaat Limburg ten behoeve van een besluit op grond van de Tracéwet door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De startnotitie geeft aan, dat er ook samenwerking met andere partijen plaatsvindt. In het MER moet een helder onderscheid worden gemaakt tussen de maatregelen en deelactiviteiten die in het kader van het tracéprocedure (kunnen) worden uitgevoerd en de maatregelen en deelactiviteiten die door anderen (kunnen) worden uitgevoerd. Bij dit laatste moet ook duidelijk zijn, in hoeverre de uitvoering gekoppeld is aan uitvoering van een der alternatieven.

Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren¹⁶].

16 Zie ook reactie 3 (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

Te beschrijven elementen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer), en om aan te geven, welke mogelijkheden er zijn om werkzaamheden die bijvoorbeeld in het kader van het Structuurschema Groene Ruimte moeten plaatsvinden, te combineren met werkzaamheden aan de wegverbindingen.

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen¹⁷⁾ (waaronder milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

17 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.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *bebouwde* omgeving, zoals hogere geluidschermen/-wallen, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigste zou zijn;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten,^{18]} faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

Naar de mening van de Commissie is de barrièrewerking van de A76 in combinatie met de spoorlijn het grootste milieuknelpunt in het studiegebied. De grootste milieuwinst kan daarom worden geboekt met maatregelen die versnippering voorkómen, verminderen of compenseren.

3.2 Keuze/afbakening van alternatieven

De startnotitie geeft aan dat het MER zich zou moeten concentreren op slechts één alternatief, het verbredingsalternatief, waarvan dan drie varianten zouden moeten worden onderzocht. De meest milieuvriendelijke variant zou ofwel een van deze drie ofwel een combinatie van elementen uit deze drie varianten (en zo een vierde variant) worden.

De keuze en de afbakening van de alternatieven zal in het MER echter nader moeten worden gemotiveerd. De *Verkenning* en de startnotitie kunnen hierbij basisinformatie aandragen. De Commissie adviseert om niet zonder meer uit te gaan van de afbakening van de drie of vier varianten die de startnotitie aangeeft.

Op grond van de probleemanalyse in het MER zal moeten worden bezien, wat de mogelijkheden zijn om

- ofwel de A76 tot een 'echte' achterlandverbinding te maken (en voor het niet-achterlandverkeer dat de weg nu gebruikt, andere oplossingen te vinden),
- ofwel een alternatieve achterlandverbinding te creëren, en bijvoorbeeld de afwikkeling van het doorgaand verkeer te richten op de linker Rijnsoever in de Bondsrepubliek Duitsland^{19]}.

De flankerende/mobiliteitsgeleidende maatregelen vormen een speciaal aandachtspunt bij alle alternatieven. De startnotitie geeft aan dat flankerende

18 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

19 Zie ook § 3.2 van dit advies. In dat laatste geval – een alternatieve route voor achterlandverkeer – zal wellicht voor die verbindingen een nieuwe trajectstudie/m.e.r. moeten worden gestart. Het huidige MER hoeft daarom niet in dezelfde mate van detail in te gaan op zo'n oplossingsrichting. Daarom is deze oplossingsrichting in dit advies ook niet als 'alternatief' aangegeven. Wel moet in het MER worden aangegeven, in hoeverre op zo'n manier de huidige en te verwachten knelpunten kunnen worden verminderd, dan wel opgelost, en hoe in dat geval de A76 kan worden aangepast. De Commissie heeft deze mogelijkheid behandeld onder 'verbeteringsalternatief' (zie § 3.3.2 van dit advies).

maatregelen buiten de tracé/m.e.r.-procedure worden uitgewerkt²⁰]. De Commissie adviseert echter om in of ten minste bij het MER aan te geven,

- ① welke flankerende maatregelen worden overwogen,
- ② in hoeverre de inzet afhangt van de keuze van een alternatief, en
- ③ wat de bijdrage van het pakket/de pakketten van flankerende maatregelen zal (kunnen) zijn aan de projectdoelstellingen²¹].

Daarbij dient duidelijk te worden, in hoeverre het kader van *Samen Werken aan Bereikbaarheid* mogelijkheden geeft om bijvoorbeeld in samenwerking met belanghebbende bedrijven het woon-werkverkeer anders af te wikkelen (bijvoorbeeld bedrijfsvervoerplannen)²²].

Bij de motivering van de afbakening en keuze van alternatieven zijn in het kader van m.e.r. vooral de milieuarargumenten van belang. Eventueel kan deze motivering worden opgenomen in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument, waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER.

Bij de afbakening van de alternatieven dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project en de randvoorwaarden²³].

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt en de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

In de startnotitie wordt het gebied waarbinnen naar knelpunten en oplossingen wordt gekeken, beperkt tot Zuid-Limburg. Mede vanwege het karakter van de achterlandverbinding en de mogelijkheden om doorgaand (achterland-) verkeer en regionaal en lokaal verkeer anders te verdelen over het wegennet adviseert de Commissie om een groter gebied te beschouwen, en daarbij tevens de aanwezige en te ontwikkelen wegverbindingen aan Duitse zijde te betrekken.

Het ontwikkelen van een alternatieve route kan eventueel gepaard gaan met de verbetering van het knooppunt Kruisdonk. Het MER dient in ieder geval in te gaan op de afbakening van het plangebied = inpassingsgebied.

Binnen dit plangebied zijn een aantal andere ruimtelijke ontwikkelingen ook relevant voor de toekomstige mobiliteitsbehoefte en de toekomstige milieukwaliteiten. Daarbij kan worden gedacht aan nieuwe aansluitingen op de weg, aan de ontwikkeling van Maastricht/Aachen Airport, aan de uitbreiding van afvalverwerkingsactiviteiten en de daarbij voorziene mobiliteitsvraag²⁴] en aan nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen.

20 Startnotitie, blz. 6.

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

22 Tracéwet, artikel 4, lid 1: "Een trajectnota bevat ten minste de volgende onderdelen: [...] een uiteenzetting van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoerbehoefte voor het betreffende verkeers- en vervoertraject [en] een uiteenzetting van [...] de mogelijkheden om in de [...] behoeften te voorzien zonder aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg [...]".

23 Zie § 2.1 van dit advies.

24 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief, omdat het evident is dat de knelpunten op de A76 aanpak behoeven.

Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan. Deze beide beschrijvingen kunnen dan dienen als referenties bij de vergelijkende beoordeling van de milieugevolgen van alternatieven.

Bij de beschrijving van de referentie moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten²⁵].

3.3.2 Nulplusalternatief = verbeteringsalternatief

De Commissie adviseert om, in aanvulling op de alternatieven in de startnotitie, in het MER in ieder geval een verbeteringsalternatief te behandelen, dat onder andere kan bestaan uit:

- verdeling van een belangrijk deel van het huidige verkeer op de A76 (onder andere via routeaanduidingen) over alternatieve routes: voor het langeafstandsverkeer zijn dit de routes A67 – A73 – A74 – BAB61 (Duitsland), de A2 – A79 – A76 – BAB4 (Duitsland) en A2 – A25 – A3/E40 (België); voor het regionale verkeer N274 – N297n – A2²⁶];
- maximale inzet van flankerend beleid, in de vorm van verbetering van openbaar vervoer en ander collectief vervoer, vervoermanagement en bevordering van het goederenvervoer te water en per spoor;
- vermindering van de maximumsnelheid en homogenisatie van het verkeer;
- verbetering en combinatie van de te korte en te krappe toe- en afritten;
- eventueel opheffen van bepaalde toe- en afritten, gecombineerd met gelijktijdige verbetering van het onderliggend wegennet²⁷];
- zo nodig gebruik van de vluchtstroken als spitsstroken²⁸];
- toepassen van dynamisch verkeersmanagement, met maatregelen zoals toeritdosering en rijstrooksignalering;
- aanpassing van het knooppunt Ten Esschen.

3.3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;

25 Zie ook § 3.2 van dit advies.

26 Een m.e.r.-procedure voor de wegverbinding tussen de N274 en de A2 (Born – Millen) is ongeveer tezelfdertijd met de procedure voor de A76/A2 gestart.

27 Hierbij zal samenwerking met andere overheden noodzakelijk zijn.

28 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Bij zo'n aanpak van het mma ziet de Commissie twee mogelijke benaderingen:

- optimalisatie van elk alternatief door de milieueffecten zoveel mogelijk te voorkomen of mitigeren, en als dat niet meer mogelijk is te compenseren (bovenop de eventueel wettelijk vereiste compenserende maatregelen); na onderlinge vergelijking kan dan een mma worden geïdentificeerd;
- optimalisatie van alleen dat alternatief, dat in eerste instantie als het milieuvriendelijkste 'scoort'.

Centraal in het mma dient te staan:

- het ontzien van de natuurwaarden in het gebied ter weerszijden van de A76/A2;
- mitigeren van de barrièrewerking van de weg; voor zover zinvol dient daarbij tevens de barrièrewerking van de spoorlijn te worden betrokken.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

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, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan

van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten²⁹].

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan, dan kunnen verschillende scenario's worden gebruikt.

Berekeningen van milieuveranderingen moeten worden gebaseerd op prognoses van onder andere verkeersintensiteiten³⁰) en andere verkeerskenmerken, op brandstofeigenschappen en omgevingskenmerken. Te verwachten veranderingen in verkeerskenmerken moeten zo goed mogelijk in deze modellen worden meegenomen.

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten 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).

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan in welke mate een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

29 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie. Zie over deze ontwikkelingen ook § 3.2 van dit advies.

30 Zie ook reacties 5 en 8 (bijlage 4).

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten)³¹] en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals landgoederen, monumentale gebouwen³²], kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen. Aandacht voor archeologische elementen en patronen zal uiteraard niet beperkt moeten zijn tot objecten boven het maaiveld;
Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de informatie die de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek heeft verschaft³³];
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen)³⁴].

Het MER dient ook aan te geven, wanneer en hoe de initiatiefnemer archeologische expertise bij graafwerk inschakelt³⁵]. De Commissie adviseert de wenselijkheid van een aanvullende archeologische inventarisatie in de richtlijnen voor het MER al vast te leggen³⁶].

4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden³⁷];
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van eventuele verontreinigde locaties nabij de tracés;

31 Daarbij moet rekening worden gehouden met geluidwerende voorzieningen (zie ook reactie 3, bijlage 4).

32 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

33 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

34 Zie ook § 2.3 van dit advies.

35 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

36 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

37 Zie ook § 2.3 van dit advies.

- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie). Hierbij dient de rekening te worden gehouden met de Benzradebreuk;
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

4.4 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de ecologische hoofdstructuur³⁸], beschermde gebieden, reservaten³⁹];
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen zoals de oevervegetatie in beekdalen, de bronbossen en hellingbossen, en op het Centraal Plateau⁴⁰];
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten, zoals de das en de hamster⁴¹];
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten);
- (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:

- (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied (mate van versnippering); en de ecologische functies van de deelgebieden;
- (toekomstige) landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.

Bij de voorspellingen moet rekening worden gehouden met de effectiviteit van de mitigerende maatregelen.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

38 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

39 Zie ook § 2.3 van dit advies.

40 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

41 Hierbij is een ruimtelijke analyse van de relaties tussen de (actuele en potentiële) habitats vereist.

4.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de heersende geluidbelasting (referentieniveau) vanwege verkeers-, industrie- en vliegtuiglawaai en andere mogelijke relevante omgevingseigen geluidbronnen in het studiegebied voor het peiljaar 1997. Binnen stedelijk gebied zal het referentieniveau^{42]} over het algemeen berekend kunnen worden^{43]}. Voor natuurgebieden, waaronder mogelijk stiltegebieden, dient te worden uitgegaan van het L_{95} niveau;
- de autonome ontwikkeling in de geluidbelasting met beschrijving van de onzekerheden daarin. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dienen tevens de effecten van reguliere saneringsoperaties (verkeer- en industrielawaai) te worden meegenomen;
- de geluidbelasting dient per alternatief/variant voor de directe omgeving van het alternatief beschouwd te worden in relatie met de toepasselijke grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor het studiegebied als geheel dient de geluidbelasting beschouwd te worden in relatie met de invloed op het ruimtebeslag^{44]} en de invloed op het aantal gehinderden^{45]}. Het met geluid belaste oppervlak dient geïllustreerd te worden aan de hand van geluidcontouren. Cumulatiecontouren dienen weg-, rail- en vliegverkeer en industrie te betreffen^{46]}.
- trillingshinder of -schade als gevolg van verkeer (aangeven van het aantal woningen en andere gevoelige objecten binnen ca. 50 m van nieuwe wegen met het aangeven van de kans op voelbaarheid, bouwschade en beperking of aantasting van het bestaande gebruik^{47]}).

In het MER dient te worden ingegaan op de wijze van geluidbeheersing in de aanlegfase. Het gaat hierbij niet om een gedetailleerde beschrijving, maar er kan ook niet worden volstaan met de mededeling in het MER dat bij de verdere planuitwerking aandacht zal worden besteed aan dit onderwerp.

In het MER dient een beschrijving te worden gegeven van potentiële tijdelijke hinderbronnen, zoals heien, grondverzetmachines, vrachtwagenbewegingen (inclusief laden en lossen) en tijdelijke veranderingen in verkeerscirculatie. Speciale aandacht dient te worden gegeven aan werkzaamheden in de woonomgeving (in het bijzonder in de nachtperiodes) en nabij natuurgebieden (vooral in het broedseizoen).

42 Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981).

43 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

44 Toetsingscriterium SVV2.

45 Toetsingscriterium NMP.

46 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de rekenmethodiek voor cumulatie zoals opgenomen in de VROM-publicatie 4a/1993 [Publicatierreeks versterking].

47 Zie ook reactie 8 (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 uitgaande van het werkdagjaargemiddelde. Bij de bepaling van de geluidbelasting, inclusief cumulatieberekeningen dient onderscheid gemaakt te worden in het equivalente geluidniveau gedurende de dag-, avond- en nachtperiode; een en ander conform de voorschriften van de Wet geluidhinder. De berekeningen kunnen daarbij in een bijlage zijn opgenomen, zodat het hoofdrapport uitsluitend etmaalwaarden beschrijft.

Ingevolge standaardrekenmethode II zullen de akoestische consequenties van hoogteverschillen in de berekeningen moeten worden verdisconteerd^{48]}.

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

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn^{49]}:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, 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 broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

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.

48 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

49 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

4.7

Veiligheid

Veiligheid weggebruiker

In het kader van de trajectnota en vanwege de achtergronden van het voornemen zal aandacht moeten worden besteed aan de verkeersveiligheid. Risico's waaraan de weggebruikers worden blootgesteld moeten kwantitatief worden beschreven. Daarbij dient rekening te worden gehouden met cumulatie van risico's door aanwezigheid van het vliegveld, de spoorlijn, kruisende infrastructuur (inclusief leidingen)⁵⁰ en de aanwezigheid van industriële vestigingen. De risico's dienen te worden beschreven in de vorm van de volgende risicocontouren:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Risico's omwonenden

In het kader van het MER zullen de risico's voor omwonenden kwantitatief moeten worden beschreven.

Ook hierbij dient aandacht te worden besteed aan cumulatie van risico's (zie hiervóór).

Bij de kwantitatieve beschrijving moet de volgende informatie worden gegeven:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

Gebruik risicomallen

Indien er risicomallen met een voldoende nauwkeurigheid beschikbaar zijn, kan hiervan gebruik gemaakt worden voor de bepaling van de risicocontouren.

4.8

Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

50 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, 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);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

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 milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s)⁵¹ worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de (andere) alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking kunnen indicatief de kosten van de alternatieven worden betrokken, ook om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van m.e.r. echter niet verplicht.

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

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

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

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

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

De beide Ministeries moeten bij het tracébesluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden 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 Limburg in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door 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 gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁵²;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.

52 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Rijkswegen A76 en A2
Ten Esschen – Kerensheide – Urmond

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 26 mei 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Minister van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Personenvervoer

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

| | |
|-----------------|--|
| | Commissie voor de milieu-effectrapportage |
| Ingekomen op: | 28 MEI 1997 |
| №: | I 721-97 |
| №: | 887 - 3 |
| Verzonden naar: | Od/Sa/Pres/b.bl. eo |

Contactpersoon
mr. C. Zuidema
Datum
26 mei 1997
Ons kenmerk
DGP/IB/723174
Onderwerp

Doorleesnummer
070 - 351 7637
Bijlage(n)
Uw kenmerk

Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-Im.e.r.-procedure A76/2 Kerensheide - Hoensbroek/Ten Eschen (inclusief A2 Urmond-Kerensheide)

Geachte Voorzitter,

Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over de A76/2 Kerensheide - Hoensbroek/Ten Eschen (inclusief A2 Urmond-Kerensheide) zal de procedure voor de milieu-effectrapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van het voornemen zal plaatsvinden in de Staatscourant van 30 mei aanstaande. In deze procedure zal de Directeur-Generaal Personenvervoer namens mij en mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer optreden als bevoegd gezag.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving verzoek ik U Uw advies uiterlijk 9 weken na de bekendmaking toe te zenden aan de voornoemde Directeur-Generaal.

De benodigde aantallen startnotities zullen u rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden.

Hoogachtend,

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

ir. H.J. van Vulpen

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 - 351 6276
Telefax 070 - 351 6591

Bereikbaar met tramlijn 1 (station es), lijnlijn 9 (station hs en rz) en lijnlijn 22 (station es)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 100 d.d. 30 mei 1997



Inspraak startnotitie A76

tracé/m.e.r.-studie voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid

Van 2 tot en met 30 juni 1997 ligt de startnotitie voor de tracé/m.e.r.-studie voor de A76 ter inzage. In deze periode van vier weken kunt u op dit document inspreken.

Waarom deze startnotitie?

De verkeersdruk op de A76 blijft toenemen. Als er geen maatregelen worden genomen, ontstaan vanaf het jaar 2000 regelmatig files op deze internationale route. Door het sluipverkeer zullen bovendien de lokale en provinciale wegen zwaarder worden belast. Naast een fileprobleem is er ook een verkeersveiligheidsprobleem. De verouderde vormgeving van de weg is mede oorzaak van een relatief hoog aantal verkeersongevallen.

De verkeersproblemen concentreren zich op de A76 tussen de knooppunten Kerensheide en Ten Eschen én op de A2 tussen het knooppunt Kerensheide en de aansluiting bij Urmond. Waar hierna 'A76' staat, wordt bedoeld dit traject op de A76 én de A2.

Tracé/m.e.r.-studie A76

Rijkswaterstaat directie Limburg start een studie naar mogelijke oplossingen voor de verkeersproblemen op de A76. Hiervoor moet een zogenaamde tracé/m.e.r.-procedure worden gevolgd (m.e.r. = milieu-effectrapportage). De startnotitie is het formele begin van de procedure, die de nodige inspraakmogelijkheden biedt. De tracé/m.e.r.-studie wordt verricht in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat. Na afloop van de procedure neemt deze samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een besluit over de te nemen maatregelen.

Wat staat er in de startnotitie?

In de startnotitie is de voorgenomen opzet van de tracé/m.e.r.-studie uitgewerkt. De notitie begint met een beschrijving van de problemen op de A76 en het doel van de studie. Vervolgens is gemotiveerd welke oplossingen Rijkswaterstaat directie Limburg voorstelt in studie te nemen en welke zijn afgevalen. Daarnaast is aangegeven welke effecten worden onderzocht en wat de te volgen wettelijke procedure is.

Voorafgaand aan de startnotitie hebben diverse belanghebbenden met Rijkswaterstaat directie Limburg meegedacht over mogelijke oplossingen voor de problemen (interactief planvormingsproces). Samen met andere deskundigen heeft Rijkswaterstaat de aangedragen oplossingen vervolgens nader geanalyseerd. Veel ideeën blijken onvoldoende in staat de verkeers-

problemen op te lossen. Vaak hebben ze ook te grote consequenties voor de omliggende bebouwing en voor natuur en landschap. Een oplossing die wel langdurig toereikend kan zijn en de minst nadelige ruimtelijke consequenties heeft, is een verbreding van de A76 door aanleg van één extra rijstrook per richting. Regionale overheden en bedrijven dienen daarbij aanvullende maatregelen te treffen.

Rijkswaterstaat directie Limburg stelt voor alleen deze hoofdoorlossing uit te werken in de tracé/m.e.r.-studie. Hierbinnen zijn verschillende (inpassings)varianten mogelijk. Daarnaast zal een meest milieuvriendelijk alternatief worden uitgewerkt. Verder wordt in de tracé/m.e.r.-studie onderzocht wat de effecten van deze oplossingen en varianten zijn. Het gaat hierbij om effecten op bijvoorbeeld het milieu, de verkeerssituatie, economie, ruimtelijke ordening en natuur en landschap.

Waar kunt u de startnotitie inzien?

De startnotitie kunt u inzien van 2 tot en met 30 juni 1997 tijdens de reguliere openingstijden op de volgende plaatsen:

- gemeentehuis Beek, afdeling Grondgebiedszaken, sector ROV (kamer 1.13)
- gemeentehuis Geleen, halle Bouwen en Wonen
- gemeente Heerlen, gemeentelijk informatiecentrum
- gemeentehuis Nuth, leeskamer (kamer 22)
- gemeentehuis Schinnen, afdeling Ruimtelijke Ordening
- gemeentehuis Stein, informatiecentrum
- gemeentehuis Voerendaal, raadsconferentiekamer
- de openbare bibliotheken (hoofdvestigingen) in bovengenoemde gemeenten
- de bibliotheek van het provinciehuis van Limburg in Maastricht
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van VROM in Den Haag
- het kantoor van Rijkswaterstaat directie Limburg in Maastricht, projectbureau A76 (kamer 215)

Informatiemarkten

Tijdens twee 'informatiemarkten' kunt informatie krijgen over de inhoud van de startnotitie, de inspraakmogelijkheden en de verdere procedure.

Deze markten worden gehouden op:

- maandagavond 9 juni 1997 in het gemeenschapshuis Neerbeek, Callistusplein 9 in Beek-Neerbeek.
 - dinsdagavond 10 juni 1997 in het gemeenschapshuis Noaber Beemden, Burg, Pijlsstraat 5 in Schinnen.
- Tussen 18.00 tot 21.00 uur kunt u vrij binnenlopen. Deskundigen staan dan klaar om uw vragen te beantwoorden.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk reageren op de startnotitie. In deze inspraakronde gaat het om oplossingen of effecten die naar uw mening moeten worden onderzocht en die u mist in de startnotitie. Het is dus nog niet de bedoeling uw voorkeur uit te spreken of bezwaar te maken tegen één van de mogelijke oplossingen. Uw inspraakreactie kunt u vóór 1 juli 1997 sturen naar:

inspraakpunt startnotitie A76
Kneulerdijk 6
2514 EN Den Haag

Desgewenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze naar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van VROM en naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de richtlijnen voor de tracé/m.e.r.-studie. Vervolgens stellen de ministers de richtlijnen vast. Aan de hand hiervan voert Rijkswaterstaat de tracé/m.e.r.-studie uit. Degenen die schriftelijk hebben gereageerd, zullen na vaststelling van de richtlijnen een reactie ontvangen. De gebundelde inspraakreacties zijn zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn in te zien op dezelfde locaties waar de startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie

Een exemplaar van de startnotitie of een samenvatting ervan kunt u opvragen bij Rijkswaterstaat directie Limburg, projectbureau A76, telefoon (043) 329 43 51. Hier kunt u ook mee informatie krijgen over de inhoud van de startnotitie.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt startnotitie A76, telefoon (070) 361 87 78.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Limburg, voor de Minister van Verkeer en Waterstaat

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

Besluit: besluit ingevolge de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C1.1

Activiteit: In de jaren twintig is de A76 als verbinding tussen de Oostelijke Mijnstreek en de rijksweg Roermond – Sittard – Maastricht ontworpen. In 1928 is begonnen met de aanleg van de A76; de werkzaamheden kwamen in 1938 tot stilstand vanwege de Tweede Wereldoorlog. Pas halverwege de jaren vijftig zijn de werkzaamheden hervat en uiteindelijk is het werk in 1969 voltooid. In het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn de A2 en de A76 aangeduid als achterlandverbinding. Het verkeer op de A76 bestaat op dit moment uit circa 30% interlokaal verkeer dat de weg slechts tussen een of twee afslagen gebruikt. Circa 20% van het wegverkeer wil van Heerlen naar Kerensheide (DSM-complex) of omgekeerd. Rijkswaterstaat verwacht bij het uitblijven van maatregelen, rond het jaar 2000 dusdanige congestieproblemen, dat de A76 niet meer aan zijn functie van achterlandverbinding kan voldoen. Daarnaast voldoet de A76 zowel in vormgeving (boogstralen) als in aantallen op- en afritten (veel) niet aan de huidige inzichten voor een verkeersveilige achterlandverbinding. Hoewel het aantal letselslachtoffers onder het landelijk gemiddelde ligt, is het aantal blikshadeongevallen duidelijk boven het landelijk gemiddelde. Het voornemen bestaat uit maatregelen op het traject Ten Esschen – Kerensheide van de A76 en het traject Kerensheide – Urmond van de A2. De startnotitie gaf voor de A76 een uitbreiding aan van 2x2 naar 2x3 rijstroken als enige mogelijkheid.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 30 mei 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 31 juli 1997

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies vroeg de Commissie om in het MER een groter plangebied te onderscheiden, en aan te geven of binnen dat plangebied andere (combinaties van) wegen rol van achterlandverbinding (gedeeltelijk) kunnen overnemen. Verder adviseerde de Commissie om bij een eventuele verbreding/aanpassing van de A76 de spoorlijn langs de A76 niet als harde randvoorwaarde voor tracering van de weg te beschouwen, maar samen met NS Railinfrabeheer te zoeken naar inpassingsmogelijkheden. Hierbij zou dan ook aandacht besteed moeten worden aan maatregelen ter vermindering van de barrièrewerking van de wegverbinding en spoor.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. A. Barendregt

drs. A.L. de Jong

ir. J.E.M. Lax

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

drs. C.C. Vos

ir. D. Wiebes

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk en drs. P.A. Kee.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|--------|---|------------|------------------------------------|
| 1. | 970611 | Waterschap Roer en Overmaas | Sittard | 970625 |
| 2. | 970616 | N.V. Nederlandse Gasunie | Groningen | 970625 |
| 3. | 970609 | M.J. Vrancken | Geleen | 970625 |
| 4. | 970624 | Stichting Milieufederatie Limburg | Sittard | 970707 |
| 5. | | Heemkundevereniging Beek | Beek | 970707 |
| 6. | 970701 | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek | Amersfoort | 970707 |
| 7. | 970627 | DSM Limburg B.V. | Geleen | 970707 |
| 8. | 970621 | A.L.W. Embrechts | Nuth | 970707 |
| 9. | 970628 | F. Holterbosch en mevr. W. Holterbosch-Tholen | Schinnen | 970707 |
| 10. | 970629 | D66, afdeling Geleen | Geleen | 970707 |
| 11. | 970624 | Provincie Limburg | Maastricht | 970707 |

