

Advies voor richtlijnen voor
het milieueffectrapport
Doortrekking A73,
Knooppunt Neerbosch – Valburg

29 mei 1998

940-32

ISBN 90-421-0369-8
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

uw kenmerk
WV98.13636

uw brief
24 maart 1998

ons kenmerk
U289-98\vb\mw\940-33

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport doortrekking A73, Knoop-
punt Neerbosch - Valburg

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
29 mei 1998

Met bovengenoemde brief stelde u 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 voor het milieueffectrapport doortrekking A73, knooppunt Neerbosch - Valburg.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Het huidige project heeft een sterke samenhang met de m.e.r./tracéprocedure voor de A50. Wanneer de A73 volgens het voorgestelde tracé wordt gerealiseerd, kunnen er congestieproblemen ontstaan op het gedeelte van de A15 tussen de A50 en de A73. Indien wordt gekozen voor het aanpassen van dit gedeelte van de A15 zal een m.e.r.-procedure door Rijkswaterstaat Directie Oost moeten worden gestart. De Commissie adviseert een m.e.r.-procedure voor dit gedeelte van de A15 te integreren in de procedure van de A50 of in die van de A73 (waarbij Rijkswaterstaat Directie Oost mede initiatiefnemer zal moeten worden). Indien dit niet gebeurt zal aanpassing van dit gedeelte van de A15 en de gevolgen ervan in ieder geval als 'vervolgactiviteit' globaal moeten worden behandeld in de MER'en.

Op dit moment is het voor de Commissie nog onduidelijk of de aanleg van een stadsbrug in Nijmegen een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de congestie. De Commissie adviseert de eventuele aanleg van deze brug met het bijbehorende wegensysteem als een oplossingsrichting in het MER mee te nemen. Mocht uit deze studie blijken dat de stadsbrug een reële oplossingsrichting is, die de gemeente Nijmegen wenst uit te werken, dan dient in het MER duidelijk te worden gemaakt of er een relatie bestaat tussen de keuze van de verschillende uitgewerkte alternatieven voor de A73 en de aanleg van een stadsbrug. Als deze relatie bestaat zal eerst door de gemeente Nijmegen (initiatiefnemer voor de stadsbrug) een m.e.r.-procedure moeten worden gestart voordat een besluit over de A73 kan worden genomen, zodat de besluitvorming over beide projecten in samenhang kan plaatsvinden.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl

3

Kenmerk: U289-98\wB\mw\940-33

Blad nr.: 2

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. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.



drs. L. van Rijn-Vellekoop
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Doortrekking A73, Knooppunt Neerbosch -
Valburg

In afschrift aan: Rijkswaterstaat Directie Oost

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl

4

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Doortrekking A73, Knooppunt Neerbosch - Valburg

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de doortrekking van de Rijksweg nummer A73, traject Knooppunt Neerbosch - Valburg,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Gelderland door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Doortrekking A73, Knooppunt Neerbosch - Valburg,

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter

L. van Rijn-Vellekoop

drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 29 mei 1998

25

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Doel	4
2.3 Besluitvorming	4
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Keuze/afbakening van alternatieven	7
3.3 Alternatieven	8
3.3.1 Nulalternatief/referentiekader	8
3.3.2 Nulplusalternatief	9
3.3.3 A73/N73-doortrekkingsalternatieven	9
3.3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	9
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	10
4.1 Algemeen	10
4.2 Landschap en cultuurhistorie	12
4.3 Bodem en water	12
4.4 Levende natuur	13
4.5 Geluid en trillingen	13
4.6 Lucht	14
4.7 Veiligheid	15
4.8 Woon- en leefmilieu	16
5. Vergelijking van alternatieven	16
6. Leemten in informatie	17
7. Evaluatieprogramma	17
8. Vorm en presentatie	17
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 maart 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr 53 d.d. 18 maart 1998
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Toelichting op de populatiehinderindex

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De provincie Gelderland heeft het plan om de rijksweg 73 naar het noorden, over de Waal, door te trekken naar rijksweg 15. Daarvoor is een streekplan-uitwerking nodig. Voor de besluitvorming daarover wordt milieueffectrapportage uitgevoerd. In dit advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport adviseert de Commissie voor de m.e.r. om:

- bij het doel en de onderbouwing van het nut van de doortrekking de relatie met de A50-plannen te belichten;
- vóóordat oplossingen in infrastructuuruitbreiding worden beschouwd, aan te geven welk deel van de vraag naar vervoerscapaciteit kan worden opgelost door openbaar vervoer en fietsvoorzieningen;
- eerst oplossingsrichtingen te beschrijven (waarbij ook gehele of gedeeltelijke aanleg in een tunnel en de stadsbrug bij Nijmegen als oplossingen worden meegenomen), te beoordelen op de effectiviteit ten aanzien van de doelen en vervolgens te "filteren" tot alternatieven;
- bij beschrijving van alle alternatieven gebruik te maken van verschillende A50-scenario's.

1. INLEIDING

De provincie Gelderland heeft een projectstudie gestart naar de noodzaak, mogelijkheden en consequenties van de aanleg van een verbinding tussen de A15 bij Valburg en de A73, kortweg de doortrekking. Aan deze studie is milieueffectrapportage (m.e.r.) gekoppeld.

Naast deze studie verricht Rijkswaterstaat Directie Oost een onderzoek naar de verbetering van de A50. In de studies zal aandacht worden besteed aan de samenhang tussen deze beide projecten¹].

Bij brief van 24 maart 1998²] is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 18 maart 1998³].

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴]. 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 opmerkingen⁵], die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) (bereikbaarheids- en leefbaarheids-)knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld⁶].

De samenhang met de m.e.r./tracéprocedure voor de A50 vereist dat hierbij wordt aangegeven, in hoeverre er sprake is van een overlappende probleemstelling, en in hoeverre deze kan worden uitgesplitst tot deelproblemen voor

1 Zie ook "Rijksweg 50 (A50) Grijsoord - Valburg - Ewijk: Samenhang met de doortrekking van de A73". - Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland, mei 1997.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

6 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige e.d. gegevens betreft) en de autonome milieuontwikkeling (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.

de beide samenhangende projecten, dan wel of de projecten compleet uitwisselbaar zijn wat probleemstelling betreft. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt in de lokale, de regionale en de (inter)nationale functie.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. De samenhang tussen de doortrekking van de A73 en de verbreding van de A50 moet ook tot uiting komen in een beschrijving van de probleemstelling en het doel van beide projecten gezamenlijk⁷). Vervolgens moet per project worden aangegeven welk deel van het probleem erdoor moet worden opgelost en welk doel het project derhalve afzonderlijk heeft. Daarbij moet worden aangegeven, wat de relatie is met de doelen van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid (PVVP). Ook moeten de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven.

Bij het formuleren van het doel in termen van bereikbaarheid moet worden aangegeven welk deel van de verplaatsingsvraag kan worden opgelost door een (redelijke) extra impuls aan het openbaar vervoer⁸). Hiermee kunnen tevens de noodzaak en het nut van doortrekking van de A73 worden beoordeeld⁹).

Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en de vergelijking¹⁰) van te beschrijven alternatieven. Daartoe moeten ze zo veel mogelijk worden geoperationaliseerd tot meetbare criteria, waaraan de mate van doelbereik kan worden afgemeten (bijvoorbeeld: verlaging van de congestiekans tot x %, beperking van de automobiliteitsgroei tot een groei van y %, toename van het aantal reizigerskilometers bij het openbaar vervoer met z %, afname van CO₂-emissies uit verkeer met p %).

De doelen dienen zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voorplan. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. 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 milieubeschermingsgebieden, onderdelen van de ecologische

7 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

8 Hiermee wordt bedoeld: openbaar vervoer dat meer is dan waartoe al besloten is, of waarvoor plannen in het eindstadium van besluitvorming zitten die redelijkerwijs doorgaan.

9 Zie ook reacties 7, 21 en 22 (bijlage 4).

10 Zie hoofdstuk 5, 5 van dit advies.

hoofdstructuur, overige natuurgebieden en bossen onder de Boswet, archeologische monumenten).

De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven¹¹] (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een streekplanuitwerking door Provinciale Staten van Gelderland.

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 realiseren.

Daarbij speelt het terrein van de Afvalverwerking Regio Nijmegen een speciale rol. Zowel bij tracés die het terrein van de ARN doorkruisen als bij tracés die langs het terrein gaan, dient te worden aangegeven wat globaal de consequenties zijn voor de bedrijfsvoering en uitbreidingsmogelijkheden van de ARN – die bij de aanleg van een tracé over het terrein héén vrijwel aan het eind van de stortcapaciteit zit¹²].

Vanwege de kruising van een primaire waterkering geldt ook op die grond de m.e.r.-plicht¹³]. Het MER moet aangeven wat de consequenties zijn.

Aangegeven moet worden hoe afstemming met de m.e.r.-procedure voor de verbreding van de A50 (Grijsoord – Valburg – Ewijk) plaatsvindt, en hoe de besluitvorming over beide projecten garanties biedt voor een integrale, op elkaar afgestemde oplossing van de samenhangende verkeersproblematiek¹⁴].

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten (bijvoorbeeld de gevolgen voor de A15 en de consequenties voor de ARN, zie § 2.3). Ook bij het zoeken naar alternatieven kan het zinvol zijn uit te gaan van een analyse van de voorgenomen activiteit in deelactiviteiten.

11 Zie ook hoofdstuk 5, 5 van dit advies.

12 Zie ook reacties 2 en 9 (bijlage 4).

13 Besluit m.e.r., categorie 12.1.

14 Zie ook reacties 6, 7 en 22 (bijlage 4).

Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen i.h.a. worden gerekend

- mobiliteitsgeleidende maatregelen¹⁵⁾ (milieuschade voorkomende maatregelen) zoals fietsvoorzieningen en vervoermanagement, uitbreiding van de rol van het openbaar vervoer en bevordering van het gebruik van spoor en water voor vrachtvervoer;
- mitigerende maatregelen, zoals hogere geluidsschermen/-wallen, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw, (dubbellaags) zoab, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
- compenserende maatregelen.

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

Omdat de activiteit effecten heeft in één of meerdere gevoelige gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte¹⁶⁾, geldt het compensatiebeginsel. Bovendien dienen conform het provinciale beleid bos- en natuurgebieden die als gevolg van de activiteit verloren gaan voor 120% gecompenseerd te worden.

Het MER moet beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten¹⁷⁾;

Voor deze waarden moet worden aangegeven:

- ① of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;
- ② of er alternatieve locaties of tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze locatie- of tracéalternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;
- ③ welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast¹⁸⁾.

15 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van de provincie 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.

16 PKB deel 4, blz. 64.

17 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

18 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

3.2

Keuze/afbakening van alternatieven

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd, dat wil zeggen dat wordt aangegeven welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze om sommige oplossingsrichtingen wel, en andere niet uit te werken als alternatief.

In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze 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 het doel van het project¹⁹].

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

De startnotitie geeft aan dat het, vanwege de afspraken in het convenant, de bedoeling is om in een afzonderlijke, niet in deze m.e.r.-procedure opgenomen studie na te gaan of tunneloplossingen tot de alternatieven kunnen worden gerekend. De Commissie adviseert om in dit kader de studie over tunneloplossingen in het MER op te nemen en zo de duidelijkheid voor insprekers, adviseurs en Statenleden te bevorderen.

De Commissie adviseert voor de ontwikkeling van alternatieven de volgende methodiek te hanteren, waarbij de ontwikkelde alternatieven zoals genoemd in de startnotitie kunnen worden ingepast:

1. Verbreding:

Uitgaande van de doelen in een analytische beschouwing van de voorgenoemde activiteit (onderscheid in deelactiviteiten) wordt bezien of er nog meer oplossingsrichtingen zinvol zouden zijn (bijvoorbeeld geheel of gedeeltelijke aanleg in een tunnel²⁰] of de stadsbrug in Nijmegen²¹)).

2. Selectie

Toetsing van alle oplossingsrichtingen op doelbereik. Dit resulteert in de selectie van effectieve alternatieven.

Toetsing op de meest relevante milieueffecten (criteria vanuit natuur en landschap, hydrologie et cetera, een zogeheten zeef-analyse) en op infrastructurale effecten.

3. Beschouwing en voorspelling van milieueffecten

Uitwerking en (milieu)maximalisering van resterende alternatieven (zo nodig varianten). Zeker in deze fase kan het zinvol zijn de resterende alternatieven in deeltrajecten op te knippen.

19 Zie § 2.1 van dit advies.

20 Zie ook reacties 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22 en 23 (bijlage 4).

21 Zie ook reacties 6, 7, 11, 14, 15, 16, 17, 19 en 21 (bijlage 4).

4. Rangschikkingsfase

Bepalen en vergelijken van de milieueffecten van de alternatieven en varianten²²].

3.3 Alternatieven

3.3.1 Nulalternatief/referentiekader

Bij dit project is de vraag of een nulalternatief een reëel alternatief vormt complex, omdat de samenhang met de A50-plannen zo nauw is. Daarom kan beter worden gewerkt met verschillende scenario's voor de besluitvorming over (en uitvoering van) de A50-plannen.

In ieder geval moet ook de (verkeerskundige en milieu-)situatie worden aangegeven die zou optreden als noch bij de A50, noch bij de A73 maatregelen worden getroffen (dubbelnulscenario), naast de bestaande situatie²³].

Deze beide beschrijvingen kunnen dan dienen als referenties bij de vergelijkende beoordeling van de milieugevolgen van alternatieven.

Omdat in het studiegebied een aantal ingrijpende veranderingen is gepland, is het wenselijk om náást de vergelijking met de autonome milieuontwikkeling óók een vergelijking op te nemen met de huidige milieusituatie; dit geeft waarschijnlijk een duidelijker beeld van de veranderingen die in het studiegebied zullen/kunnen optreden.

Bij de beschrijving van de autonome milieuontwikkeling moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten²⁴]. Hierbij kan worden gedacht aan:

- verbetering A50 (in de vorm van scenario's)²⁵];
- aanleg van de Betuweroute;
- ontwikkeling van de Waalsprong²⁶];
- ontwikkeling van het MTC Valburg²⁷];
- ontwikkeling van de regiorail en de aanleg van een kabeltram;
- doortrekking van de N322, aanpassing van de Pleyroute;
- ontwikkeling van kantoor- en bedrijvenlocaties zoals vermeld in startnotitie.

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

22 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

23 Zie ook reactie 22 (bijlage 4).

24 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

25 Zie ook reacties 9, 12 en 21 (bijlage 4).

26 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

27 Zie ook reacties 7, 17 en 21 (bijlage 4).

3.3.2 **Nulplusalternatief**

Het nulplusalternatief^{28]} kan worden beschreven zoals aangegeven in de startnotitie. Daarbij moet wel worden beargumenteerd waarom de extra maatregelen niet behoren tot de autonome ontwikkeling.

Bezien moet worden welke elementen van het nulplusalternatief zoals dat in de startnotitie is beschreven kunnen worden toegevoegd aan andere alternatieven.

3.3.3 **A73/N73-doortrekkingsalternatieven**

Naast de in de startnotitie beschreven alternatieven adviseert de Commissie in het MER alternatieven te ontwikkelen waarbij wordt gekeken naar gehele of gedeeltelijke aanleg in een tunnel.

3.3.4 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- 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. Indien er echter argumenten zijn op grond waarvan deze aanpak niet mogelijk is, kan ook gekozen worden voor de 'passieve' aanpak, waarbij na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma wordt benoemd.

De Commissie adviseert bij het zoeken naar het meest milieuvriendelijke alternatief vooral te kijken naar mogelijkheden voor:

- verplaatsing van goederenstromen van weg naar spoor en naar waterweg en bediening van het personenverkeer via het openbaar vervoer^{29]};
- het sparen van ecologische, visueel-landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten in het invloedsgebied;
- de ontwikkeling van ecologische en landschapswaarden^{30]};
- 'downgrading' van de huidige verbinding tussen knooppunt Ewijk en knooppunt Neerbosch.

28 Zie ook reacties 7, 12, 17 en 19 (bijlage 4).

29 Zie ook reacties 7, 9 en 16 (bijlage 4).

30 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN**

4.1 Algemeen

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 activiteiten³¹].

Verkeersberekeningen

Bij het berekenen van de verkeersprognose moet worden uitgegaan van een voldoende groot studiegebied. Geef een beeld van de optredende verkeersintensiteiten bij de verschillende varianten en alternatieven, door middel van een tabel en een grafische weergave voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende net³²]. Het verdient aanbeveling afzonderlijke prognoses voor het vrachtverkeer en het personenverkeer te maken, waarbij herkomst en bestemming voor grote stromen worden aangegeven. Geef bij de verschillende varianten en alternatieven aan, welke mogelijkheden er zijn om van andere vervoerwijzen dan de auto gebruik te maken (binnenschip, spoor voor vracht en fiets en diverse vormen van openbaar vervoer voor personen). Beschrijf met welke modeltechniek de prognose tot stand is gekomen en geef een korte samenvatting van de belangrijkste invoergegevens (inwoners en arbeidsplaatsen per deelgebied, gehanteerde netwerken en snelheden en aannames autobezit).

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Er moet een overzicht worden gegeven van gevoelige gebieden en objecten.

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 (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samen-

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

32 Zie ook reacties 7, 9, 13, 14 en 17 (bijlage 4).

stelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij 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. In ieder geval dient de planhorizon van het SVV2, het jaar 2010 te worden beschreven. Omdat te verwachten is dat de eventuele verlengde A73 dan nog nauwelijks functioneert, moet het MER aangeven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid, dan wel het SVV3/NVVP). Hierbij moet een doorkijk naar 2020 worden gegeven.

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen³³].

Type milieuinformatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- per milieugevolg moet worden beschreven of het omkeerbaar is;
- nagegaan moet worden, in hoeverre cumulatie van effecten optreedt (bijvoorbeeld overlap van de geluids- en de risicozones van de weg met die van het MTC)³⁴];
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind³⁵]);
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd toegankelijk achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

33 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

34 Zie ook reacties 7, 9, 13, 14, 17, 19, 20, 21, 22 en 23 (bijlage 4).

35 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

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') (bijvoorbeeld voor de ARN³⁶).

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

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 visueel ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen³⁷³⁸] en de belevingswaarde van het landschap³⁹];
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, landgoederen, molens, oude bewoningsplaatsen, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus, zoals het te ontwikkelen nationaal landschapspatroon (uiterwaardengebied);
- ontwikkeling/aantasting van archeologisch waardevolle vindplaatsen en potentieel waardevolle terreinen⁴⁰].

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:

- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;

36 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

37 Hierbij adviseert de Commissie gebruik te maken van artist impressions (perspectieftekeningen).

38 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

39 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

40 Zie ook reactie 18 (bijlage 4), waarin wordt geadviseerd door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek om een aanvullend archeologisch onderzoek (AAI) uit te voeren.

- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernating, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- 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 milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn⁴¹]:

- de biotische toestand van het studiegebied, aan de hand van een gemotiveerde keuze, op basis van kenmerkendheid, zeldzaamheid, diversiteit, kansrijkheid en vervangbaarheid, van soorten en levensgemeenschappen, in relatie tot de gebiedskenmerken⁴²]. Met name soorten/levensgemeenschappen van uiterwaarden en het agrarisch cultuurlandschap (water- en moerasgebieden, weidevogels) verdienen aandacht;
- ecologische relaties: relaties tussen waardevolle biotopen, (a)biotische factoren (bodem, grondwaterregiem, gradiënten) en ecologische hoofdstructuur met aandacht voor knelpunten/barrières;
- voor de te verwachten effecten (als gevolg van ruimtebeslag/vernietiging, verstoring (geluid- en zichtbelasting⁴³), versnippering, verdroging en dergelijke) moet worden aangegeven waar deze zullen optreden en een verlaging van de benoemde natuurwaarden tot gevolg hebben. Ook dient aandacht te worden besteed aan de effecten op de nog te ontwikkelen natuurwaarden, respectievelijk verlies aan mogelijkheden deze te ontwikkelen (bijvoorbeeld in de uiterwaarden)⁴⁴].

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 geluidbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, luchtvaart- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera), alsmede het referentieniveau van het omgevingsgeluid⁴⁵];
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen⁴⁶];
- geluidssaneringsituaties;

41 Zie ook reacties 7 en 19 (bijlage 4).

42 Zie ook reactie 10 (bijlage 4).

43 Zie ook reactie 13 (bijlage 4).

44 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

45 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) en het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

46 Zie IL-HR-15-01.

- het met geluid belaste oppervlak d.m.v. contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI)^{47]} of een gelijkwaardige eengetalsmaat waarin rekening wordt gehouden met de geluidbelasting en de bevolkingsdichtheid per deelgebied;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien hiertoe aanleiding is kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende weggennet door omlleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperioden.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai van de Wet geluidhinder (Wgh).

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.

Voorwaarde bij alle alternatieven is, dat aan de Wet Geluidhinder voldaan wordt, zo veel mogelijk zelfs aan de voorkeursgrenswaarden. In dit kader mag de aftrek ex art 103 Wgh worden toegepast; buiten dit kader is die aftrek niet aan de orde.

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^{48]}:

47 Zie bijlage 5.

48 Zie ook reacties 19 en 21 (bijlage 4).

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau, gebruik hierbij als indicators NO₂ en PAK⁴⁹;
Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen en andere bronnen;
- 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).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in een 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)afschermende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas 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.

4.7 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijvoorbeeld onderdelen van het MTC, ARN) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

Voor de gevoelige bestemmingen waar een belangrijke cumulatie van risico's wordt verwacht als gevolg van het voornemen en van de nabijheid van industriële activiteiten en andere transportactiviteiten, moet deze cumulatie worden beschreven, met name voor zover dat voor de vergelijking van de alternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuentwikkeling 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.

Bij een verdiepte ligging of tunnelalternatief dient speciale aandacht te worden geschonken aan de risico's van overstroming via deze vormgeving van de weg en risico's van explosiegevaar.

49 Zie ook reacties 7, 8 en 15 (bijlage 4).

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten⁵⁰ 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.

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 infrastructuur⁵¹;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera)⁵²;
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid⁵³ (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

De milieueffecten van de voorgenoemde activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) 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 de voorgenoemde activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

50 Zoals geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen).

51 Zie ook reacties 13 en 16 (bijlage 4).

52 Zie ook reacties 1, 6, 7, 15, 22 en 23 (bijlage 4).

53 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

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 milieu-informatie.

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

Gedeputeerde Staten van Gelderland moeten bij het besluit 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 Provinciale Staten van Gelderland in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geven, 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 woordenlijst⁵⁴, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle topografische namen op te nemen en goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

⁵⁴ Daarbij tekent de Commissie aan, dat de lijst bij de startnotitie wel als uitgangspunt kan dienen, maar nog enige bijstelling behoeft om als zinvolle termenlijst te dienen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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 besluitvorming⁵⁵;
- 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.

55 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

bij het Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Doortrekking A73, Knooppunt
Neerbosch - Valburg

(bijlagen 1 t/m 5)

gkoen

25 27

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 maart 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gedeputeerde Staten



provincie
GELDERLAND

Bezoekadres: Markt 11, Amhem
Postadres: Postbus 9090, 6800 GX Amhem

telefoon (026) 359 91 11
telefax (026) 359 24 80

— Commissie voor de milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingete	26 MAART 1998
nummer	489-98
classificatie	990-15/m3
kopie naar	15/Post/Bb

datum: 24 maart 1998
onderwerp: Startnotitie MER A 73
nummer: WV98.13636

De Startnotitie milieueffectrapport A 73 is op 3 maart 1998 door ons college vastgesteld. Met het starten van de studiewerkzaamheden voor de A 73 zet de provincie Gelderland een volgende stap in het zoeken naar oplossingen voor het Waaloverschrijdend verkeer in de regio Nijmegen.

Zoals u bekend, is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook met deze problematiek bezig. Het ministerie verricht momenteel een studie naar de verbetering van de A 50. Met de provincie is het ministerie van mening dat de doortrekking van de A 73 een belangrijke bijdrage kan leveren aan het oplossen van het verkeersknelpunt bij de Waal. Het Rijk, provincie, KAN en Nijmegen hebben in dat kader in een op 18 maart 1998 ondertekend convenant over de Waaloverschrijdende capaciteit, afspraken gemaakt over een gezamenlijke aanpak voor de A 50 en de A 73.

In de bijgaande Startnotitie MER A 73 worden voorstellen gedaan om een aantal alternatieven voor de A 73 verder uit te werken. Zo zullen de milieueffecten worden onderzocht van een doortrekking als autoweg en als snelweg. Daarnaast wordt de bijdrage van het openbaar vervoer aan het oplossen van het verkeersknelpunt in het onderzoek meegenomen.

In aanvulling op de startnotitie MER A 73 heeft de provinciale Commissie Verkeer en Waterstaat besloten dat er naast de brugvariant die in het MER is opgenomen ook (lange) tunnelvarianten moeten worden onderzocht. Om de MER-procedure niet te vertragen stelt de commissie voor dit onderzoek parallel aan de MER-procedure te laten plaatsvinden. De resultaten kunnen later, indien daar aanleiding toe is, worden ingebracht in de MER-studie.

De Startnotitie MER A 73 ligt voor de burgers vier weken ter inzage van woensdag 25 maart 1998 tot en met 22 april 1998. De gemeenten Valburg, Elst, Beuningen en Nijmegen alsmede het knooppunt Arnhem-Nijmegen hebben wij gevraagd om voor 7 mei 1998 te reageren. Alle overige adviserende instanties kunnen tot 22 april 1998 reageren. Van de startnotitie is een (publiek-vriendelijke) folder gemaakt. Een exemplaar van die folder is tevens bijgevoegd.

Wij verzoeken u om voor 27 mei 1998 ons advies uit te brengen ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen voor de milieueffectrapportage.

Inlichtingen bij dhr. A. Zwart

doorloper, 359 96 80

verzonden 25 MAART 1998

Postbank 889762
ABN-AMRO Amhem 53 50 28 463
BNG s-Gravenhage 26 50 10 824

25 27

Voor eventuele vragen kunt u u in verbinding stellen met de projectleider van deze studie, de heer ing. A.M. Zwart, telefoon (026) 359 96 80.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Gelderland


Commissaris van de Koning griffier

bijlagen

coll. -/y
code: SP/BW/9803557

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de Startnotitie in Staatscourant nr. 53 d.d. 18 maart 1998

BEKENDMAKING

Startnotitie MER Doortrekking A73 (Neerbosch-Valburg)

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland maakt bekend dat de Startnotitie MER Doortrekking A73 (Neerbosch-Valburg) door hen is vastgesteld en ter inzage wordt gelegd.

De Startnotitie MER Doortrekking A73 (Neerbosch-Valburg)
Het Waaloverschrijdende verkeer in het economische hart van Gelderland is momenteel aangewezen op twee bruggen. De A325 met een hoofdzakelijk lokale en regionale functie en de A50 als onderdeel van het hoofdwegenet. Deze beide wegverbindingen zijn regelmatig overbelast en vormen een vast onderdeel van de dagelijkse filemeldingen op de radio.

De provincie Gelderland start nu een projectstudie/MER A73 naar mogelijkheden voor een goede afwikkeling van Waaloverschrijdend verkeer. Daarin wordt een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Eerste stap in de procedure is de totstandkoming van de Startnotitie MER. Daarin staat welke alternatieven en varianten onderzocht zullen gaan worden in het Milieu Effect Rapport.

Terinzagelegging

De Startnotitie MER A73 ligt vier weken ter inzage van woensdag 25 maart 1998 tot en met woensdag 22 april 1998. In deze periode kunt u reageren op de inhoud van de startnotitie.

De startnotitie kan worden ingezien op de volgende plaatsen:

- het provinciehuis van Gelderland in Arnhem (in de bibliotheek in het Huis der Provincie, Markt 11 te Arnhem) op werkdagen van 09.00 tot 16.00 uur. Verder tijdens de normale openingstijden in:
- de gemeentehuizen van Valburg, Beuningen en Nijmegen;
- het kantoor van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen in Nijmegen.

Bent u van mening dat de startnotitie onjuistheden bevat, dat andere alternatieven mogelijk zijn, of dat bepaalde aspecten niet zijn meegenomen, dan kunt u dat schriftelijk kenbaar maken. Op basis van de startnotitie en de daarop binnengekomen reacties zal het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland de richtlijnen vaststellen waaraan de projectstudie/MER A73 moet voldoen.

Uw eventuele reactie moet uiterlijk donderdag 23 april 1998 binnen zijn bij:

provincie Gelderland
College van Gedeputeerde Staten
Startnotitie MER A73
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Tijdens de inspraakperiode van vier weken organiseert de provincie aan de noordkant en aan de zuidkant van de Waal een Informatieavond:
- op maandag 30 maart 1998 wordt een avond georganiseerd in Het Wapen van Valburg, Treisestraat 69 te Valburg;
- op dinsdag 31 maart 1998 wordt een avond georganiseerd in partycentrum en grand café De Vrijboom, Van Heemstraweg 66 in Beuningen.

U bent op beide avonden van harte welkom vanaf 19.30 uur. Het programma begint om 20.00 uur.

Voor meer informatie over de Startnotitie MER A73 kunt u contact opnemen met de projectleider, de heer A. Zwart, dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, postbus 9090, 6800 GX Arnhem, tel. (026) 359 96 80.

Arnhem, 12 maart 1998

provincie
GELDERLAND

Gedeputeerde Staten van Gelderland

29 28

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: provinciaal bestuur van Gelderland

Bevoegd gezag: provinciaal bestuur van Gelderland

Besluit: uitwerking van het Streekplan

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C1.2

Activiteit: Al zo'n dan dertig jaar bestaat het idee om de rijksweg 73 bij Nijmegen niet via een tak naar het westen (bij Ewijk) met de A50 te verbinden, maar naar het noorden met de A15 te verbinden. Dit traject was nog opgenomen als mogelijkheid in het Rijkswegenplan, maar is verdwenen met de komst van SVV2. Vanwege vele grootschalige projecten in de regio Arnhem/Nijmegen (Betuweroute, containeruitwisselpunt en multimodaal transportcentrum, andere bedrijventerreinen, woningbouw zoals de Waalsprong) wordt er een zeer sterke behoefte verwacht aan Waaloverschrijdende infrastructuur. De provincie Gelderland heeft in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan aangegeven dat daarom een doortrekking van rijksweg 73 wenselijk is. Deze wenselijkheid wordt ook uitgesproken in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan, de Ontwikkelingsvisie van het knooppunt Arnhem/Nijmegen en het ontwerp van het Regionaal Structuurplan.

Op 15 oktober 1996 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een studie gestart naar de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van Rijksweg 50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk. Hierbij was duidelijk dat de samenhang tussen beide Waalkruisende verbindingen in beeld gebracht zou moeten worden. In mei 1997 heeft Rijkswaterstaat Oost de nota *Samenhang* uitgebracht, waaruit blijkt hoe de capaciteitskeuzen van de A50 en die van de doorgetrokken A73, en van de verbindende A15 met elkaar samenhangen.

Gezien het feit dat de doortrekking van de A73 niet als Rijksweg wordt beschouwd heeft de provincie het voortouw genomen bij de verdere planvorming. Begin 1998 hebben de provincie, de gemeente Nijmegen, het knooppunt Arnhem/Nijmegen en de Minister van Verkeer en Waterstaat een convenant getekend, waarbij de rolverdeling in beide projecten en de samenwerking en afstemming worden geregeld.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 18 maart 1998

richtlijnenadvies uitgebracht op: 29 mei 1998

Bijzonderheden: In het richtlijnenadvies wordt met name aandacht gevraagd voor de relatie met de A50. Verder wordt voorgesteld om de alternatievenontwikkeling via trechtering te laten plaatsvinden; eerst het beschrijven van oplossingsrichtingen, beoordelen op hun effectiviteit en vervolgens te filteren tot alternatieven.

In de aanbiedingsbrief wordt aandacht gevraagd voor de mogelijke gevolgen van het initiatief voor het gedeelte van de A15 tussen de A50 en de A73 en de ontwikkeling van een stadsbrug. Beide activiteiten behoren niet tot de competentie van de initiatiefnemer (voor de A15 is dit Rijkswaterstaat Directie Oost en voor de stadsbrug de gemeente Nijmegen).

Samenstelling van de werkgroep:

drs. P.J.L. van den Dries

ir. E.Ph.J. de Ruyter

ir. J. Termorshuizen

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren i.s.m. drs. M. Odijk.

31-29

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19980413	G.T.J. ter Hart	Nijmegen	19980512
2.	19980414	ARN BV	Weurt	19980512
3.	19980420	A.Th.J.M. Burgers	Weurt	19980512
4.	19980416	Geertjesgolf C.V.	Beuningen	19980512
5.	19980420	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Elst	Elst	19980512
6.	19980416	A.B. Rinkel	Nijmegen	19980512
7.	19980421	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	19980512
8.	19980420	M.W. Müller-Loermans	Beuningen	19980512
9.	19980420	Diverse bewoners aan de Reekstraat	Beuningen en Weurt	19980512
10.	19980419	P.A. Burgers	Zuidwolde	19980512
11.	19980420	Vereniging Vrijwilligers Landschap-beheer Beuningen	Beuningen	19980512
12.	19980422	Rijkswaterstaat Directie Oost Nederland	Arnhem	19980512
13.	19980422	Stichting tot behoud van een open Betuwe	Slijk-Ewijk	19980512
14.	19980422	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Valburg	Herveld	19980512
15.	19980420	Stichting Werkgroep Weurt	Weurt	19980512
16.	19980420	Groen Links, gemeenteraadsfractie	Nijmegen	19980512
17.	19980422	Vereniging Milieudefensie	Nijmegen	19980512
18.	19980422	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19980512
19.	19980420	Groen Links, afdeling Beuningen	Beuningen	19980512
20.	19980429	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Oost	Deventer	19980512
21.	19980505	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Beuningen	Beuningen	19980512

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	19980505	CDA afdeling Beuningen	Ewijk	19980512
23.	19980505	V.O.F. Camping 'De Grote Altena'	Oosterhout	19980512

BIJLAGE 5

Toelichting op de populatiehinderindex

Bij het vergelijken van de geluidseffecten van (varianten of) alternatieven van een weg of spoorlijn is het gebruikelijk om belastingcontouren te bepalen. Op basis hiervan kan worden geschat hoeveel personen (bewoners) *niet, licht, matig of ernstig* zullen zijn gehinderd door het geluid. Als hiermee niet duidelijk is welk alternatief (of welke variant) wat betreft geluidhinder het minst nadelig is, is het gewenst de hinder niet op individuele basis, maar voor het gehele studiegebied in één getal uit te drukken.

Omdat hinder een subjectief begrip is, is de PHI een forfaitaire methode: hij drukt uit het aantal bewoners dat (in zekere mate) geluidhinder ondervindt.

Het aantal bewoners van het gebied tussen twee contouren (etmaalwaarde L_{etm} of milieukwaliteitsmaat MKM) kan geschat worden. De methode veronderstelt een verband tussen de geluidbelasting en het percentage van de bewoners dat daardoor (in zekere mate) hinder ondervindt. Er wordt van uitgegaan dat beneden 45 dB(A) de hinder in ieder geval verwaarloosbaar is. Vervolgens neemt het percentage gehinderden kwadratisch toe met de geluidbelasting. De volgende functie is gebaseerd op TNO-gegevens¹:

$$p = 0,034 - (B - 45)^2$$

met

p = percentage gehinderden

B = geluidbelasting [etmaalwaarde of MKM in dB(A)]

Voor $B < 45$ dB(A) geldt $p = 0$, oftewel: de gebieden buiten de 45dB(A)-contour worden buiten beschouwing gelaten. Wanneer de gebieden buiten de 50dB(A)-contour eveneens buiten beschouwing worden gelaten is dat een kleine en meestal toelaatbare afwijking, mits dit bij alle alternatieven/varianten gebeurt; de onderlinge vergelijking staat immers centraal.

De functie is in eerste instantie toegespitst op de hinder van het wegverkeer; aangezien de MKM in feite de hinderlijkheid van andere geluidsbronnen herleidt op wegverkeer mag de functie ook voor de MKM worden aangehouden.

De PHI kan worden berekend als de geluidbelastingcontouren langs de (spoor-)weg en de aantallen bewoners die in de diverse geluidbelastingsgebieden wonen bekend zijn, door het percentage gehinderden dat bij het midden van iedere klasse/contour [boven 45 dB(A)] behoort, roe te passen op het aantal bewoners. Het hinderpercentage in het gebied tussen bijvoorbeeld de 55- en de 60dB(A)-contouren is dan dus $0,034 - (57,5 - 45)^2 = 5\%$. Voor alle contourklassen waarbinnen woningen aanwezig zijn wordt op deze manier het aantal gehinderden bepaald, waarna de gegevens worden gesommeerd. De uiteindelijke som wordt PHI genoemd.

De PHI heeft niet de pretentie het aantal gehinderden exact te voorspellen; hij is alleen bedoeld om de geluidhinder van alternatieven/varianten te vergelijken.

De nauwkeurigheid van de PHI neemt toe, naarmate er meer (en kleinere) geluidklassen worden onderscheiden.

In eerdere richtlijnenadviezen van de Commissie is soms een andere definitie van de PHI opgenomen. Zolang beide PHI's niet door elkaar worden gebruikt is er geen probleem, aangezien het gaat om de vergelijking van alternatieven/varianten binnen een MER.

1 *Response functions for environmental noise in residential areas.* – Miedema, H.M.E. – Leliden, IPG-TNO, 1992, publicatienummer 92.021.

35 33

VOORBEELD			
contourklasse	aantal bewoners	p	aantal gehinderden
45 – 50 dB(A)	800	0%	0
50 – 55	500	2%	10
55 – 60	200	5%	10
50 – 65	200	10%	20
65 – 70	10	17%	2
PHI = totaal aantal gehinderden		$\Sigma =$	42