

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport SWAB A1, trajecten
Eemnes – Barneveld, Barneveld – Deventer
Deventer – Hengelo

11 februari 2000

1041/1042/1043-60

ISBN 90-421-0590-9
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGP/IB/HW-99.02260

uw brief
24 augustus 1999

ons kenmerk
U/00/Ke/eh/1041/1042
1043-61

onderwerp
Advies voor richtlijnen

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
11 februari 2000

Geachte mevrouw Netelenbos,

Met bovengenoemde brief stelde u als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid te adviseren over de milieueffectrapportages voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) biedt de Commissie u hierbij haar advies voor richtlijnen voor de milieueffectrapporten aan.

In de nota Samen Werken aan Bereikbaarheid (1996) wordt uitgegaan van een versnelde aanpak van de congestieproblematiek op de achterlandverbindingen. Als uitvloeisel van de nota zijn dit jaar negen tracéwetprocedures gestart voor drie achterlandverbindingen. Centraal bij deze projecten staat het zoeken naar integrale oplossingen voor de congestieproblemen, die in 2010 worden verwacht op de A1, A2 en A4. In de startnotities is aangegeven welke alternatieven en milieueffecten in de trajectnota/MER naar de mening van Ministerie van Verkeer en Waterstaat zouden moeten worden onderzocht. Daarbij wordt uitgegaan van een succesvol SVV-II beleid op basis waarvan te nemen maatregelen beperkt kunnen blijven tot verbreding van de huidige weg op maaiveldniveau en de toepassing van benuttingsmaatregelen.

Het op dit moment in procedure brengen van de negen startnotities stuit op de volgende problemen. Het verkeers- en vervoersbeleid is sterk in ontwikkeling. De Commissie heeft begrepen dat doelen zoals de mobiliteitsindex en congestiekans, die tot dusver een belangrijke rol spelen in het verkeers- en vervoersbeleid (SVV-II), naar alle waarschijnlijkheid niet zullen worden opgenomen in het nog te verschijnen Nationaal Verkeers- en Vervoerplan. Het is niet duidelijk welke doelen hiervoor in de plaats komen. Op basis van deze nieuwe doelen zullen de alternatieve oplossingen ontwikkeld moeten worden. De inperking van de alternatieven in de startnotitie is tegen deze achtergrond prematuur en niet te onderbouwen. Wanneer belangrijke wijzigingen in het verkeers- en vervoerbeleid kunnen leiden tot andere

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht


telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
website <http://www.eia.nl>
e-mail mer@eia.nl

alternatieven dan in de startnotitie beschreven, zal dit moeten leiden tot een aanpassing van de richtlijnen. Daarbij ligt het opnieuw inschakelen van de Commissie en het geven van gelegenheid tot inspraak voor de hand. Ik ben van mening dat een dergelijke tussentijdse stap noodzakelijk is om complicaties tijdens de toetsingsfase te voorkomen en bij kan dragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de besluitvorming.

De Commissie hoopt met haar advies voor richtlijnen een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de SWAB-projecten en verneemt graag van u hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Mede namens de voorzitter van de werkgroep A1 en A2-Noord dr. D.K.J. Tommel en de voorzitter van de werkgroep A4 drs. L. van Rijn-Vellekoop.

Hoogachtend.



ir. N.G. Ketting
voorzitter van de werkgroep
A2-Zuid

In afschrift aan: de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport SWAB
A1, trajecten Eemnes – Barneveld, Barneveld – Deventer en
Deventer – Hengelo

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het
milieueffectrapport over SWAB A1, trajecten Eemnes – Barneveld,
Barneveld – Deventer en Deventer – Hengelo,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat als coördinerend bevoegd
gezag door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r.

SAWB A1, trajecten Eemnes – Barneveld, Barneveld – Deventer en
Deventer – Hengelo

de secretaris


drs. P.A. Kee

de voorzitter


dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 11 februari 2000

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, besluitvorming en doel	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Besluitvorming	6
2.3 Doel en toetsingscriteria	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn	7
3.3 Structuurschema Groene Ruimte	8
3.4 Ontwikkeling van de alternatieven	9
3.5 Alternatieven	11
3.5.1 Nulalternatief/referentiekader	11
3.5.2 Nulplusalternatief	11
3.5.3 Verbredingsalternatieven	11
3.5.4 Mitigerende maatregelen	12
3.5.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	12
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Te onderzoeken milieuaspecten	14
4.2.1 Geluid	14
4.2.2 Veiligheid	16
4.2.3 Luchtverontreiniging	16
4.2.4 Flora, fauna, ecologie	16
4.2.5 Landschap, recreatie, cultuurhistorie en archeologie	17
4.2.6 Bodem en water	17
4.2.7 Sociale aspecten	17
5. Vergelijking van alternatieven	18
6. Leemten in informatie	18
7. Evaluatieprogramma	18
8. Vorm en presentatie	18
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid gesteld wordt om advies uit te brengen.
- 1a Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 januari 2000, waarin de termijn voor advisering voor de Commissie wordt verlengd.
2. Kennisgeving van de ter inzage legging van de startnotitie uit Staatscourant nr. 164 d.d. 27 augustus 1999.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen over SWAB-algemeen.
- 4a Lijst van inspraakreacties en adviezen over Eemnes – Barneveld.
- 4b Lijst van inspraakreacties en adviezen over Barneveld – Deventer.
- 4c Lijst van inspraakreacties en adviezen over Deventer – Hengelo.
5. Stappenplan volgens Habitatrichtlijn en Structuurschema Groene Ruimte.
6. Voorstel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de richtlijnen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie vraagt in haar advies met name aandacht voor de volgende punten:

- Ten aanzien van de verkeersprognoses adviseert de Commissie:
 - uit te gaan van de verkeerscijfers van 1999;
 - een geslaagd SVV-II-beleid niet zonder meer als input voor het verkeersmodel te gebruiken, maar slechts die elementen in het model op te nemen die als realistisch kunnen worden aangemerkt;
 - de bandbreedte van de prognose voor het regionale verkeersmodel door te laten werken in de beschrijving van een bandbreedte van milieueffecten.
- De wisselwerking tussen de achterlandverbinding met de overige hoofdwegen en het onderliggend wegennet verdient bijzondere aandacht. Hierbij dient inzicht te worden gegeven in de samenhang tussen de problematiek op de A1 en de relevante overige hoofdwegen en de A1 en het onderliggend wegennet in de regio. Voorzover op het onderliggend wegennet significante wijzigingen optreden in de verkeersintensiteiten als gevolg van een veranderd verkeersregime op de A1, dienen de effecten hiervan in het MER inzichtelijk te worden gemaakt. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg.
- Alternatieven dienen niet alleen getoetst te worden aan bereikbaarheidsdoelen maar ook aan leefbaarheidsdoelen uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid. Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dienen leefbaarheidsdoelen gelijkwaardig te zijn aan bereikbaarheidsdoelen.
- Daar waar sprake is van aantasting van wezenlijke waarden of ontwikkelingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur dient expliciet aangegeven te worden op welke wijze rekening wordt gehouden met de beschermingsformules uit het Structuurschema Groene Ruimte. Daar waar sprake is van aantasting van natuurlijke kenmerken dient expliciet aangegeven te worden op welke wijze rekening wordt gehouden met de beschermingsformules uit de Habitatrichtlijn.

1. INLEIDING

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om de doorstroming op de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 te verbeteren. Hiertoe zijn de negen tracé/m.e.r. procedures gestart. Deze projecten zijn door de Commissie in vier clusters verdeeld:

- ① A1 Eemnes – Barneveld, A1 Barneveld – Deventer, A1 Deventer – Hengelo;
- ② A2 Holendrecht – Oudenrijn, A2 Oudenrijn – Deil;
- ③ A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, A2 Leenderheide – Budel, A2 Grathem – Urmond;
- ④ A4 De Hoek – Prins Clausplein.

Dit advies richt zich op de procedures die zijn gestart voor de drie A1 trajecten: Eemnes – Barneveld, Barneveld – Deventer en Deventer – Hengelo. Rijkswaterstaat directie Utrecht is initiatiefnemer voor het eerste traject en directie Oost-Nederland is initiatiefnemer voor de overige twee delen. De bevoegde instanties zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Bij brief van 24 augustus 1999^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de milieueffectrapporten voor de bovengenoemde projecten. De m.e.r.-procedures zijn van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 27 augustus 1999^{2]}. Gezien de complexiteit van de procedure is de adviestermijn van de Commissie verlengd^{3]}.

Dit advies, dat is afgestemd met de drie adviezen voor de overige clusters SWAB-projecten. Daar waar specifieke omstandigheden daarom vragen, wijken de richtlijnen op onderdelen van elkaar af. Het 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 worden verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van dit advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken dat het milieubelang volwaardig in de besluitvorming wordt meegewogen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen^{5]}, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 1a.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4, bijlage 4a, bijlage 4b en bijlage 4c geven een overzicht van respectievelijk de algemene inspraakreacties op de SWAB-projecten en de specifieke reacties op de projecten Eemnes - Barneveld, Barneveld - Deventer en Deventer - Hengelo.

- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

2. PROBLEEMSTELLING, BESLUITVORMING EN DOEL

2.1 Probleemstelling

Prognoses

Door Rijkswaterstaat is de volgende werkwijze voor de verkeersprognoses voor 2020 voorgesteld:

- uit de nieuwe sociaal-economische scenario's voor 2020 van het Centraal Planbureau maakt het bevoegd gezag een keuze. Dit scenario wordt aangevuld met de sociaal-economische gegevens van lokale overheden en wordt gebruikt als input voor het model;
- een andere bron van input voor het model is (voorlopig) het huidige SVV-II-beleid;
- de verhouding tussen de drie CPB-scenario's in het Landelijke Modellsysteem (LMS) bepaalt de bandbreedte van de prognose uit het regionale verkeersmodel. Deze bandbreedte zal als gevoeligheidsanalyse in de studie meegenomen worden.

De Commissie heeft daarop het volgende commentaar:

- Uitgegaan dient te worden van de verkeerscijfers van 1999;
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat uit van een volledig geïmplementeerd en op alle fronten succesvol SVV-II-beleid en gebruikt dit bij de ontwikkeling van alternatieven en de bepaling van de milieueffecten. De Commissie constateert dat de algemeen heersende opvatting, die ook in de Perspectievennota van 1998 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan worden aangetroffen, is dat de streefcijfers uit het SVV-II voor 2010 niet zullen worden gehaald⁶. In dit verband wijst de Commissie op art. 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer. Hierin wordt gesteld dat het bevoegd gezag géén besluit kan nemen indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieueffectrapport is uitgegaan.

In afwijking van het voorstel van RWS dient het SVV-II dus niet zonder meer als input gehanteerd te worden voor het verkeersmodel. Een selectie dient plaats te vinden van die elementen die als realistisch kunnen worden aangemerkt.

- Het totaal aan onzekerheden in de input van het verkeersmodel dient vertaald te worden in één bandbreedte waarbinnen de verkeersprognoses kunnen variëren. De bandbreedte in de verkeersprognoses dient vervolgens te leiden tot een beschrijving van bandbreedten waarbinnen de verschillende milieueffecten zullen optreden.

In (een bijlage van) het MER dient een beschrijving te worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoermodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten

⁶ Deze opvatting wordt door een groot aantal insprekers ondersteund.

voor het model dienen daarbij te worden aangegeven. Met het verkeersmodel dient inzicht te worden gegeven in:

- de verdeling van de verplaatsingsmotieven;
- de modal split in de corridor;
- de intensiteiten van de te onderscheiden verkeersstromen; dit om na te kunnen gaan in hoeverre sprake is van een (inter)nationaal dan wel regionaal/lokaal probleem, vrachtverkeer of personenvervoer;
- de verwachte congestiekans;
- de omvang van het verkeer op het onderliggend wegennet.

Onderliggend wegennet

Hoewel Rijkswaterstaat in principe alleen verantwoordelijk is voor het hoofdwegennet is er bij diverse knelpunten een directe samenhang tussen problemen van en oplossingen voor het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Enerzijds is er sprake van 'oneigenlijk' gebruik van het hoofdwegennet voor korte afstandsverplaatsingen anderzijds kan een toename/afname van de congestie op het hoofdwegennet ook leiden tot meer/minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet. De Commissie is mede gezien het overheidsstreven naar een integrale aanpak van verkeers- en vervoersproblemen van mening dat de wisselwerking tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, anders dan tot nu toe vaak het geval was, nadrukkelijk in de trajectstudie/MER'en betrokken zal moeten worden.

In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio⁷). Knelpunten op het onderliggend wegennet die ontstaan door aanpassingen op het hoofdwegennet dienen te worden aangegeven. Hierdoor ontstaat ook voor de beheerders van het onderliggend wegennet een beter beeld in de verkeerskundige consequenties van aanpassingen aan de A1. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een **directe relatie** hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg (bijvoorbeeld knelpunten rond Amersfoort bij de realisering van het woon- werkgebied Vathorst en het bedrijventerrein De Wieken/Vinkenhoef).

Knelpunten op wegvakniveau

In de startnotitie wordt aangegeven dat de congestieproblemen voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door aansluitingen en knooppunten. Bij de oplossingsrichtingen wordt vrijwel uitsluitend gekeken op welke wijze de capaciteit van de rijbanen kan worden vergroot. De Commissie adviseert in het MER, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, duidelijk te maken door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt⁸). Aangegeven dient te worden in hoeverre doorstromings- en congestieproblemen worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het grote aantal aansluitingen, de technische uitvoering van aansluitingen, capaciteitsproblemen op het onderliggend wegennet, beperkte capaciteit van bestaande knooppunten, krappe bochten, (optische) versmallingen bij kruisende infrastructuur, bruggen/viaducten, incidenten en ongevallen, et cetera.

7 Meerdere inspraakreacties wijzen op de directe relatie van de A1 met het onderliggende wegennet en de noodzaak tot integrale benadering.

8 Zie ook inspraakreactie nr. 21 (bijlage 4) waarin wordt gevraagd om analyse van de knelpunten op wegvakniveau.

2.2 Besluitvorming

De plan- en besluitvorming rond de SWAB-projecten is gecompliceerd vanwege het feit dat het nationale verkeers- en vervoersbeleid op dit moment in ontwikkeling is. Ook het nationaal ruimtelijk beleid is op dit moment in ontwikkeling (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening). Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven⁹].

2.3 Doel en toetsingscriteria

Bereikbaarheid

De Commissie adviseert in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag te faciliteren, betrokken te worden.

De Commissie heeft begrepen dat in het post-SVV-II-beleid de congestienorm van 2 % als hard toetsingscriterium en de mobiliteitsindex van 135 % waarschijnlijk zullen worden losgelaten. In het MER moet duidelijk worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria de alternatieven worden beoordeeld. De te hanteren criteria zullen daarbij moeten worden geoperationaliseerd.

Leefbaarheid

Naast de bereikbaarheidsdoelen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3).

Zo staat in het Structuurschema Groene Ruimte:

- ① "Het Rijk legt bij zijn streven naar het voorkomen en terugdringen van versnippering in het landelijk gebied prioriteit bij de ecologische hoofdstructuur."
- ② "De barrièrewerking van bestaande en nieuwe infrastructuur zal zoveel mogelijk worden voorkomen en teruggedrongen."
- ③ "Het Rijk bevordert maatregelen waarbij bestaande en nieuwe infrastructuur kan worden benut voor herstel en ontwikkeling van algemene natuurwaarden en een ecologische hoofdstructuur."

9 Zie inspraakreactie nr. 20 (bijlage 4) waarin mede namens een aantal andere nationale en provinciale natuur- en milieuorganisaties wordt gewezen op de beleidsontwikkeling in de Perspectievennota Verkeer en Vervoer en rond het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). De integrale aanpak die daarin centraal staat, staat naar hun mening op gespannen voet met de inperking van de alternatieven in de startnotities voor de SWAB-projecten.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

In het MER dient inzicht te worden gegeven de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd. Deze informatie kan eventueel in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument worden opgenomen.

In de nota SWAB is onder meer bepaald dat de problemen en oplossingen op achterlandverbindingen niet langer op onderdelen maar integraal zullen worden gezien. De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie – zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak – dient in dit kader nader te worden gemotiveerd.

De Commissie is van mening dat de oplossingen die worden voorgesteld zowel vanuit verkeers- als leefbaarheids oogpunt zoveel mogelijk duurzaam moeten zijn. Daarom dient in het MER inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Voorkomen moet worden dat net voor, tijdens of vlak na de uitvoering van de projecten blijkt dat de capaciteitsuitbreiding onvoldoende is geweest. Als hiervan toch sprake blijkt te zijn zal opnieuw maatschappelijk en politieke druk worden uitgeoefend om de achterlandverbindingen (verder) te verbreden. Een dergelijke stap-voor-stap benadering kan vanuit milieuoptiek ongewenst zijn. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is, dient te worden aangegeven welke andere oplossingen voor de dreigende congestie voor handen zijn.

3.2 Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn

Barneveld - Deventer/Deventer - Hengelo

Het grootste deel van de Veluwe, een deel van de Sallandse heuvelrug, de Borkeld ten zuiden van de A1 (ten zuiden van Rijssen) en de gehele IJssel inclusief uiterwaarden vallen binnen de vogel- en/of habitatrichtlijn. De voorgenomen activiteit kan directe of indirecte effecten op deze gebieden hebben. De Commissie adviseert derhalve om het initiatief aan de beiden richtlijnen te toetsen.

De Habitatrichtlijn biedt een concrete beschermingsformule, waarin vier stappen¹⁰⁾ centraal staan bij de vergelijking en beoordeling van milieugevolgen:

- ① Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
- ② Als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die deze zekerheid wel kunnen geven?
- ③ Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij 'ontstentenis' van alternatieve oplossingen?

10 Voor de stappen wordt verwezen naar bijlage 5.

- ④ Welke compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd? Deze maatregelen dienen naar de mening van de Commissie verder te worden uitgewerkt dan in de concept-richtlijnen is aangegeven. In het MER dient de volgende informatie te worden opgenomen:
- de omvang van het benodigde compensatiegebied inclusief zoekgebied (indicatief);
 - de kwaliteit van het benodigde compensatiegebied;
 - een indicatie van de haalbaarheid van de compensatie.

3.3 Structuurschema Groene Ruimte

Zoals blijkt uit de startnotities zijn grote delen van het studiegebied aangeduid als ecologisch kerngebied (de Veluwe, de Gelderse vallei, de Utrechtse Heuvelrug) in het Structuurschema Groene Ruimte¹¹⁾ (SGR). Volgens het SGR-beleid moeten in het MER de volgende stappen doorlopen worden¹²⁾:

- ① Is er sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden, of (in geval van nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden) van het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden?
- ② Is er sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang?
- ③ Kan de activiteit elders of op een andere manier worden gerealiseerd?
- ④ Geef aan welke mogelijkheden er zijn voor compensatie indien ook na mitigeren aanwijsbare schade optreedt¹³⁾.

Mitigerende maatregelen zijn mogelijk op verschillende plaatsen waar de A1 verbindingzones doorsnijdt. Indien deze maatregelen goed worden uitgevoerd kunnen deze ook effectief zijn voor de organismen waarvoor ze bedoeld zijn. Voor gebieden waar de A1 de bos- en natuurgebieden uit de EHS doorsnijdt zijn mitigerende maatregelen niet voldoende. De bestaande A1 is een grote barrière en verstoringsbron voor de bos- en natuurgebieden. De verstoring zal bij uitvoering van de ingreep groter worden. Gebieden die nu al verstoord worden zullen ernstiger worden verstoord. Aangrenzende gebieden die momenteel nog geen negatieve invloed van de A1 ondervinden zullen bij uitvoering van de ingreep wel verstoord gaan worden.

Bij uitvoeren van een verbredingsalternatief gaat een strook leefgebied verloren voor planten, insecten, kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen. Deze strook kan gecompenseerd worden. Hierbij is niet alleen het verlies van areaal aan de orde aangezien er ook kwaliteitsverlies kan optreden, wanneer de berm van de snelweg nu fungeert als verbindingzone tussen twee leefgebieden van organismen. Daarnaast zal het aanpassen van knooppunten en aansluitingen een groot ruimtebeslag met zich meebrengen waardoor veel groene ruimte verdwijnen.

De Commissie adviseert om bij het compenseren van effecten van de ingreep aan de A1 na te gaan of compensatie geconcentreerd kan plaatsvinden. Hierbij zou in eerste instantie gedacht moeten worden aan het Centraal Veluws Natuurgebied. De Veluwe is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

11 PKB deel 4, blz. 64.

12 Voor de stappen wordt verwezen bijlage 5

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

Het heeft als grote eenheid natuur in het Rijksbeleid een belangrijke plaats. De A1 is in de huidige situatie een van de grootste barrières en verstoringsbronnen op de Veluwe. Door compensatie van areaalverlies en kwaliteitsverlies langs het hele traject van de A1 in te zetten op de Veluwe kan hoogwaardige compensatie plaatsvinden. Een geschikte mogelijkheid lijkt de aanleg van een of enkele brede ecoducten in de omgeving van Hoog Buurlo. Hierdoor kan daadwerkelijk iets gedaan worden voor de laatste populatie grote zoogdieren in het grootste natuurgebied van Nederland. Ook andere dieren en planten op de Veluwe profiteren hiervan.

Voor de ontwikkeling van ecoducten worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- stem de breedte van het ecoduct af op de grootste doelsoort;
- maak zo goed mogelijk gebruik van bestaande reliëf verschillen;
- ga aan de hand van de geomorfologische en hydrologische situatie na waar het ecoduct het makkelijkst kan worden gerealiseerd;
- houd bij de locatiekeuze rekening met oude migratieroutes van zoogdieren.

De N344 loopt voor een deel parallel aan het A1-tracé. De Commissie adviseert in gebieden met hoge natuur- en landschapswaarden (in overleg met de beheerder van de N344 na te gaan) of deze dubbele barrièrewerking vermindert kan worden of kan worden opgeheven door (een deel van) het verkeer op de N344 via de A1 af te wikkelen.

3.4 Ontwikkeling van de alternatieven

Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden waarbij tevens gezocht dient te worden naar optimale combinaties van verbredings- en benuttingsmaatregelen.

De Commissie verwacht dat onderstaande bouwstenen onderdeel uit kunnen maken van alternatieven:

- ① Het verkeers- en vervoersbeleid zal naar verwachting de komende jaren sterker inzetten op het beprijzen van het weggebruik¹⁴. De Commissie is, mede gezien het feit dat de uitvoering van de SWAB-projecten pas na 2010 is voorzien, van mening dat deze ontwikkelingen in de trajectnota/MER nadrukkelijk aan de orde moeten komen. Daarbij dient onderzocht te worden in welke mate congestie- en doorstromingsproblemen opgelost kunnen worden door het beprijzen van het weggebruik (paylanes, rekeningrijden). Geef ook aan wat hier van de positieve en/of negatieve gevolgen zouden kunnen zijn voor het onderliggend wegennet.
- ② Ga na in welke mate een stelsel van transferia op kruisingen met het spoor en P&R/poolplaatsen in combinatie met snelle o.v.-verbindingen

¹⁴ Zie inspraakreacties nr. 20 (bijlage 4), waarin wordt gewezen op rekeningrijden of andere vormen van beprijzing en nr. 22 (bijlage 4) waarin rekeningrijden als een interessante stuurparameter wordt aangegeven.

(over de weg) (voor een deel van) de A1 kan bijdragen aan een verschuiving van de modal-split¹⁵].

- ③ Onderzoek eerst in welke mate benuttingsmaatregelen die onder andere uitgaan van harmonisering van de verkeersstroom (technisch/juridisch) mogelijk zijn en kunnen bijdragen aan een vergroting van de capaciteit van de weg. De Commissie denkt daarbij aan:
- ontvlechting van vrachtverkeer en overig verkeer;
 - tijdelijke/permanente inhaalverboden voor vrachtwagens;
 - ontvlechting van lokaal en doorgaand verkeer;
 - minimalisering rijstrookwisselingen ("keep your lane principe")¹⁶];
 - vermindering van snelheidsverschillen;
 - invoering dynamische maximumsnelheden met bijbehorende handhavingsmaatregelen;
 - verbetering van de bewegwijzering en eventuele toepassing van dynamische route-informatiepanelen (drips);
 - eventuele selectieve benutting van de vluchtstroken;
 - vergroting aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door al dan niet dynamische aanpassing van de rijstrookindeling/belijning (bijvoorbeeld brede rechterraijstrook voor onder andere het vrachtverkeer plus aantal smallere stroken);
 - toeritdosering;
 - verbetering van incidentdetectie en -management.

Wanneer deze maatregelen naar de mening van de initiatiefnemer niet toepasbaar zijn c.q. onvoldoende rendement opleveren zal het MER hiervoor een motivering moeten geven.

- ④ Ga na in welke mate beperkte aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zouden kunnen bijdragen aan een verbetering van de doorstroming en afname van de congestie. Besteed daarbij aandacht aan:
- de vermindering van het aantal kort op elkaar gelegen op- en afritten;
 - de aanpassing van zwaarbelaste knooppunten;
 - verlenging van in- en uitvoegstroken (in combinatie met de aanleg van buffers)¹⁷];
- ⑤ Cijfermatig dient te worden onderbouwd in welke mate de toename van de capaciteit als gevolg van de betere benutting, beprijzing van het weggebruik, de verandering van de modal split, en de aanpassing van de bestaande knelpunten leidt tot een verbetering van de doorstroming en afname van de congestieproblemen.
- ⑥ Pas als blijkt dat de problemen onvoldoende kunnen worden opgelost met de hierboven genoemde maatregelen, dient te worden nagegaan in welke mate aanleg van nieuwe rijstroken kan bijdragen aan het verder verbeteren van de doorstroming en afname van de congestieproblemen. Daarbij dient gezocht te worden naar zinvolle combinaties van verbreding en benuttingsmaatregelen. Een voorbeeld hiervan is een beperkte verbreding gecombineerd met smallere rijstroken en lagere snelheden.

15 Zie inspraakreacties nr. 15 (bijlage 4) waarin wordt gewezen op de mogelijkheden van combinaties van autogebruik en openbaar vervoer en nr. 20 (bijlage 4) waarin wordt aangegeven nader te onderzoeken of o.v. een deel van de oplossing kan zijn en nr. 22 (bijlage 4) waarin beter o.v. als deeloplossing wordt genoemd.

16 Zie inspraakreactie nr. 4 (bijlage 4).

17 Zie inspraakreacties nrs 11 en 21 (bijlage 4).

- ⑦ Met behulp van een robuustheidscontrole zal moeten worden nagegaan in welke mate een alternatief voldoet aan doelen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Omdat voor het meest milieuvriendelijke alternatief geldt dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen dient synchroon met de hierboven geschetste stappen 1 t/m 7 een ander stappenplan te worden gevolgd:

- ① Breng op een kaart alle knelpunten ten aanzien van natuur, geluid en landschap in beeld.
- ② Maak een of enkele integrale modellen, waarin zoveel mogelijk de knelpunten onder ① worden opgelost in combinatie met de minimaal noodzakelijk bevonden verkeer-, vervoer- en infrastructuraanpassingen (zie het eerder behandelde stappenplan).

3.5 Alternatieven

3.5.1 **Nulalternatief/referentiekader**

Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen moet worden aangegeven of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot de doelen van het voornemen, een reëel alternatief (nulalternatief) is. Het nulalternatief moet in dat geval als een volwaardig alternatief worden beschreven. Indien het nulalternatief naar de mening van de initiatiefnemer geen reëel alternatief is dient dit beargumenteerd te worden aangegeven en kan in het MER worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan¹⁸). Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten.

3.5.2 **Nulplusalternatief**

In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen. Dit alternatief kan bestaan uit de elementen benuttingsmaatregelen, beprijzing, openbaar vervoer en/of kleinschalige infrastructurele aanpassingen.

3.5.3 **Verbreidingsalternatieven**

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven in de studies alleen aandacht te willen besteden aan verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging. De Commissie adviseert om dit uitgangspunt te verlaten indien¹⁹):

- blijkt dat het strijdig is met de eisen van de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn en/of het Structuurschema Groene Ruimte (zie par. 3.2 en 3.3);

18 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

19 Zie inspraakreactie nr. 20 (bijlage 4) waarin wordt aangegeven dat verdiepte ligging (tunnelbak of tunnel) in bepaalde gevallen juist noodzakelijk is om de vereiste kwaliteit van inpassing te bereiken.

- indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende zal zijn (zie par. 3.1.).

3.5.4 Mitigerende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Daarbij geldt dat er sprake is van mitigerende maatregelen indien de maatregelen extra worden getroffen boven de wettelijke en beleidsmatige verplichtingen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals hogere geluidsschermen/-wallen dan wettelijk noodzakelijk zou zijn, verhoogde /verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn, snelheidsreducties, toepassing van andere wegverhardingen, passages om barrièrewerking te verminderen.
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving:
 - zoals faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna alsmede maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
 - maatregelen ter beperking van geluidhinder in gebieden met dag-/verblijf- en natuurrecreatie.

3.5.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en milieuverbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelen²⁰.

Daarbij kunnen de volgende aspecten onderzocht worden:

- eventuele aanpassing van de hoogteligging;
- vergaande snelheidsbeperking en snelheidsregulering;
- het verbeteren van de mogelijkheden voor (met name regionaal) openbaar vervoer²¹;
- mogelijkheden voor optimalisering van het onderliggende wegennet en de aantakkingen ervan op de A1;
- bovenwettelijke geluidsbeperkende maatregelen (voor zover zinvol);
- tegengaan of verminderen van verstoring (bijvoorbeeld licht) in natuurgebieden door specifieke maatregelen op of langs de weg;
- de toepassing van geluidsarm wegdek zoals dubbellaags ZOAB;
- verminderen van bestaande barrières en verstoringen voor flora en fauna in combinatie met tegengaan van nieuwe verstoringen, met speciale aandacht voor de Veluwe en de IJsselvallei;

²⁰ Zie ook inspraakreactie nr. 20 (bijlage 4), waarin gesteld wordt dat het mma in ieder geval ook moet voldoen aan natuur-, milieu- en leefbaarheidsdoelen.

²¹ Meerdere insprekers (bijlage 4, nrs. 5, 6, 7, 13, 17, 18, 20 en 22) zijn van mening dat bij de ontwikkeling van het mma de mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer betrokken dienen te worden.

- extra mitigerende maatregelen ter verbetering van het ecologisch functioneren van doorsneden natuurgebieden;
- optimalisering fietspaden (opheffen van barrièrewerking).

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

4.1 Algemeen

Uitgaande van realisatie van de SWAB-projecten in of kort na 2010 kan het jaar 2020 gehanteerd worden als het jaar voor de bepaling van de milieueffecten respectievelijk de autonome ontwikkeling. Wanneer tijdens de planontwikkeling blijkt dat het tijdstip van realisatie belangrijk veel later ligt, dient het jaar van de bepaling van de milieueffecten hierop aangepast te worden, waarbij een termijn van tien jaar na realisatie kan worden gehanteerd.

Gezien de termijn waarop de projecten worden uitgevoerd bestaat er onzekerheid over de uitvoering van ingrepen met ernstige complicaties voor de voorspelling van de autonome milieuontwikkeling. Derhalve dient rekening gehouden te worden met onzekerheden bij het aangeven van de autonome ontwikkeling. De Commissie adviseert de autonome ontwikkeling zodanig te beschrijven dat zowel het vaststaande beleid als het voorziene beleid wordt meegenomen. Daarbij denkt de Commissie aan:

- toekomstige woon- en werkgebieden. Voor het traject Eemnes-Barneveld dient met name aandacht te worden besteed aan Vathorst en De Wieken/Vinkenhoef;
- gebieden met een formeel beschermde status en gebieden die in het (concept)begrenzingenplan zijn opgenomen;
- milieubeschermingsgebieden.

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, veiligheid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk (hoofd- en onderliggend wegennet). 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 bestaande situatie.

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.

Bij de berekening van de milieugevolgen moet rekening worden gehouden met de volgende invoergegevens: de bandbreedte van de verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens), wegdekkenmerken en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

4.2 Te onderzoeken milieuaspecten

De Commissie heeft van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een voorstel voor de richtlijnen ontvangen²². Dit voorstel wordt sterk bepaald door de in de startnotitie beschreven inperking van alternatieven, namelijk alleen verbreding in het horizontale vlak. De Commissie sluit echter andere alternatieven dan verbreding in het horizontale vlak niet bij voorbaat uit. Omdat alternatieven met een andere hoogteligging andere milieueffecten met zich mee brengen, wijkt het advies van de Commissie op meerdere punten af van het voorstel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Onderstaande milieuaspecten dienen in het MER aan de orde te komen wanneer belangrijke effecten worden verwacht. In het MER dient de selectie van de beschreven milieueffecten gemotiveerd te worden. Uitgebreide inventarisaties vooraf zijn hiervoor niet nodig.

4.2.1 **Geluid**

De geluidseffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden.

Akoestisch ruimtebeslag

De Commissie is van mening dat niet volstaan kan worden met de in het voorstel voor de richtlijnen genoemde geluidcontouren van 40dB(A) voor stiltegebieden en 55 dB(A) voor de overige gebieden.

Zij adviseert de volgende contouren in het MER aan te geven:

- voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau te bepalen; daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A);
- voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50 dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65 dB(A); daarbij dient onderscheid gemaakt te worden in gebieden bestemd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom.

De contouren zijn gebaseerd op de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau en op een waarneemhoogte van 5 m.

Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidsniveau over de 24 uur te geven. Door maatregelen als rekeningrijden kan een verschuiving van de verkeersintensiteit over de verschillende dagdelen ontstaan, die onvoldoende zichtbaar worden wanneer alleen etmaalwaarden worden beschreven. Deze informatie is relevant omdat hiermee de hinderbeleving in de randen van de nacht zichtbaar wordt.

²² Zie ook bijlage 6.

Aantal gehinderden

De Commissie verwacht dat een globale beschrijving van het aantal gehinderden, zoals aangegeven in het voorstel voor de richtlijnen, onvoldoende onderscheidend is voor de alternatieven en varianten. Wanneer sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij de bepaling van akoestisch relevante wijzigingen kan gedacht worden aan toe/afname van meer dan 1 dB(A) bij bebouwingsconcentraties.

Bij het bepalen van het aantal gehinderden dient onderscheid gemaakt te worden tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het verdient aanbeveling om het aantal gehinderden uit te drukken in een maat die rekening houdt met de mate van overschrijding van de grenswaarde, zoals de Populatie Hinder Index (PHI)²³. De invloed op andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen (scholen, ziekenhuizen) kan verdisconteerd worden door aan iedere bestemming een aantal "bewoners" toe te wijzen en deze in de PHI berekening mee te nemen of afzonderlijk te beschouwen.

Overige opmerkingen

Sanering

Bij beschrijving van de geluidhinder in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht.

Rekenmethode

De effecten kunnen worden berekend met behulp van de Standaardrekenmethode II van het reken- en meetvoorschrift Verkeerslawaai waarbij een D_{huis} wordt toegepast conform de aangepaste ISO VDI methode. De aftrek ex art 103 wordt uitsluitend toegepast binnen het kader van de Wet geluidhinder, dus bij toetsing aan de grenswaarden.

Schermen

Naar de mening van de Commissie moet bij de berekening van geluidseffecten rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen in tegenstelling tot hetgeen is aangegeven in het voorstel voor de richtlijnen wel te worden meegenomen, aangezien tweezijdige schermen door weerkaatsing van het geluid kunnen leiden tot een aanzienlijk hogere geluidbelasting en daarmee van invloed zijn op de te nemen maatregelen.

Aandachtspunten

Bij de berekening van de effecten dient ten slotte rekening te worden gehouden met:

- de effecten van een middenbermbbarrière;
- afstraling van viaducten.

23 Zie De Planologische Hinder Index (PHI), de Ruiters, E. (1999) Kenmerken, jaargang 6, nr. 6, blz. 16-18.

Cumulatie

Daar waar sprake is van aanwezigheid van spoorwegen en vliegverkeer in de directe nabijheid van de weg, dient cumulatie in de berekeningen te worden opgenomen. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

Trillingen

De Commissie adviseert de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven. Bij eventuele verschuiving van de weg kan dit relevante informatie zijn voor direct aanwonenden.

4.2.2 **Veiligheid**

Benuttingsmaatregelen en vergroting van het aantal rijstroken kunnen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid zowel op de achterlandverbinding als op het onderliggend wegennet. De Commissie adviseert derhalve in het MER inzicht te geven in de toename/afname van het aantal ongevallen per (deel-)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg (aansluitingen, weefvakken, wegbeeld etc.).

4.2.3 **Luchtverontreiniging**

De Commissie is van mening dat berekening van CO-uitstoot geen waardevolle informatie oplevert, aangezien de grenswaarden nauwelijks meer overschreden worden. Daarnaast is zij van mening dat de beschrijving van de uitstoot van benzeen kan vervallen aangezien de verwachting is dat de uitstoot van benzeen in 2010 geen probleem meer zal opleveren.

De emissies van fijn stof moeten worden uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via weg- en bandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden. Dit onderscheid dient te worden gemaakt omdat het verspreidingspatroon van de twee typen fijn stof sterk uiteenloopt²⁴].

Bij de bepaling van de immissies dient niet alleen aandacht besteed te worden aan de A1, maar aan het onderliggende wegennet, voor zover significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden.

4.2.4 **Flora, fauna, ecologie**

De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden, bijvoorbeeld:

- a. gebieden met een formeel beschermde status en gebieden die in de (concept-) begrenzingenplannen zijn opgenomen;
- b. aanwezige levensgemeenschappen en soorten met een provinciale of landelijke betekenis. Let daarbij in het bijzonder op provinciale en nationale doeltypen en doelsoorten, zoals ze in het beleid zijn vastgelegd;

²⁴ Voor informatie zie Wee, G.P., Waard, J. van der, Doesburg, M.J., Eerens, H.C., Flikkema, H., Hoen, 't A.L., Rab, E., Thomas, R. Verkeer en vervoer in de nationale milieuverkenning 3 en de svv-verkenning 1993 RIVM/AVV, RIVM rapportnr 251701014, december 1993, Bilthoven, blz 60-61 + 249-254.

- c. aanwezige levensgemeenschappen en soorten met een indicatie voor kwel en een laag bemestingsniveau; let daarbij op de invloed van ecohydrologische relaties die bestaan tussen de hooggelegen zandgronden en de lager gelegen water gevoede gebieden;
- d. ecologische verbindingen voor doelsoorten, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties; benoem daarbij de soorten, waarvoor de verbindingen bedoeld zijn.
- e. de beste plaatsen voor natuurontwikkeling met vermelding van doelgemeenschappen (wanneer het compensatieplichtige activiteiten omvat).

In aansluiting op de conceptrichtlijnen wordt bij de effectbeschrijving specifiek aandacht gevraagd voor:

- het verlies van biotopen, zowel kwantitatief als kwalitatief;
- het verlies van potentiële natuurwaarden;
- de verstoring van (avi)fauna, als gevolg van geluid, licht, beweging en in de vorm van verkeersslachtoffers.

4.2.5 **Landschap, recreatie, cultuurhistorie en archeologie**

Landschapsbeleving dient naar de mening van de Commissie in het MER aan de orde te komen. Het MER dient op zijn minst een visie te geven over de wijze waarop enerzijds de tracédelen in de verschillende landschappen zouden moeten worden ingepast (voor de toeschouwer van buitenaf) en anderzijds hoe de beleving van de weg vanuit de automobilist kan worden vormgegeven. Deze visie moet leiden tot een landschapsschets, zo nodig voor deeltrajecten, en tot een aantal inrichtings- en vormgevingscriteria die in het ontwerp-tracébesluit uitgewerkt worden. Daarbij dient ook de huidige inrichting onder de loep genomen te worden. Op deze wijze kan worden voldaan aan de verwijzing onder "sociale aspecten" dat visuele beleving bij het aspect landschap aan de orde komt.

4.2.6 **Bodem en water**

Voor alle projecten geldt dat aandacht besteed dient te worden aan:

- de invloed van de weg op waterwinnings- en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- de invloed van de een toename van het verhard oppervlak op de infiltratie;
- het grondstoffengebruik;
- de gevolgen van een eventuele (gedeeltelijke) verdiepte aanleg voor de grondwaterstromingen;
- de gevolgen voor de runoff.

4.2.7 **Sociale aspecten**

Bij de beschrijving van de sociale aspecten gaat het vooral om de barrièrewerking van de weg. Aandacht dient besteed te worden aan:

- barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer;
- sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers;
- gedwongen vertrek of het amoveren van woningen.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s)^{25]} 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 voorgenomen 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.

Indien een multicriteria-analyse wordt toegepast, dient voldoende aandacht te worden besteed aan de motivering van de toegekende gewichten en de te kiezen standaardisatiemethode. Daarnaast dient te worden voorkomen dat relatief kleine verschillen tussen de alternatieven door toepassing van een multicriteria-analyse worden overdreven. De Commissie acht het derhalve noodzakelijk om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.

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

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

8. VORM EN PRESENTATIE

Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten teweegbrengen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

In de samenvatting dienen ook de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief en de belangrijke leemten in kennis te worden weergegeven.

²⁵ Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
SWAB A1, trajecten Eemnes –
Barneveld, Barneveld – Deventer
en Deventer - Hengelo

(bijlagen 1 t/m 6)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer

Directie Infrastructuurbeleid

Aan
De commissie voor de milieu-
effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingediend op :	26 AUG. 1999
nummer :	792-99
dossier :	1041 t/m 1049-2
kopie naar :	Ke/Sc/Pres/B.61/H1/eh

Contactpersoon	Doorkiesnummer
mr C. Zuidema	3517637
Datum	Bijlage(n)
24 augustus 1999	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/IB/HW-99.02260	-
Onderwerp	
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r. delen A1, A2, A4 (SWAB-projecten)	

Geachte commissie ,

Overeenkomstig de Wet milieubeheer zullen milieu-effectrapportages worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de volgende gedeelten van de achterlandverbindingen A1, A2 en A4:

A1 Eemnes - Barneveld;
A1 Barneveld - Deventer;
A1 Deventer - Hengelo;
A2 Holendrecht - Oudenrijn;
A2 Oudenrijn - Deil;
A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven;
A2 Leenderheide - Budel;
A2 Grathem - Urmond;
A4 De Hoek - Prins Clausplein

Initiatiefnemers zijn Rijkswaterstaat directie Utrecht voor de A1 Eemnes - Barneveld en de A2 Holendrecht - Oudenrijn, directie Oost-Nederland voor de A1 Barneveld - Deventer, de A1 Deventer - Hengelo en de A2 Oudenrijn - Deil, directie Noord-Brabant voor de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en de A2 Leenderheide - Budel, directie Limburg voor de A2 Grathem - Urmond en de directies Noord- en Zuid-Holland voor de A4 De Hoek - Prins Clausplein.
De startnotities worden van 2 september tot en met 30 september 1999 ter inzage gelegd.

Deze projecten vloeien voort uit de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). Daarin is onder meer bepaald dat achterlandverbindingen niet langer op onderdelen maar integraal zullen worden gezien voor wat betreft problemen en oplossingsrichtingen. Deze aanpak heeft geresulteerd in negen startnotities voor

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516838
Telefax +31 70 3516007

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)



Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

trajecten waar in de periode tot 2010 knelpunten worden verwacht. Vanwege de samenhang tussen de projecten is gekozen voor een parallel traject. De negen startnotities zijn inhoudelijk op elkaar afgestemd.

In SWAB is tevens het streven neergelegd om te komen tot trajectnota's die meer worden toegespitst op de besluitvorming. Dit betekent dat de richtlijnen meer dan in het verleden aan moeten geven wat wel en ook wat niet hoeft te worden onderzocht. Om daar invulling aan te geven is een voorstel voor de richtlijnen bijgevoegd voor de onderdelen lucht, geluid, natuur en landschap, ruimtelijke effecten, veiligheid en bodem en water. Ik verzoek u om uw advies aanvraag in het bijzonder op deze aspecten toe te spitsen. Tevens bevatten de voorgestelde richtlijnen bij een aantal onderdelen vragen om suggesties van uw kant. Ik zou het op prijs stellen indien u in uw advies ook daar aandacht aan kunt besteden. Indien u van mening bent dat een andere presentatie of aanpak voor een bepaald aspect noodzakelijk is, verneem ik graag van u waarop een dergelijke voorkeur berust. Bij voorkeur dient een motivering te worden gevonden in een (wettelijke) norm of beleidsdoelstelling. De overige aspecten, in het bijzonder de onderdelen Verkeer en Vervoer en alternatieven, dienen nog te worden ingevuld.

Ik verzoek u hierbij mij, binnen de termijn van artikel 7.14 Wet milieubeheer, uw advies over de negen startnotities toe te zenden. Indien u nader informatie wenst over de projecten of over het voorstel voor richtlijnen kunt u zich voor het bevoegd gezag in eerste instantie wenden tot mr. C. Zuidema.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

mr. M.J. Olman

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 januari 2000 waarin de termijn voor het advies van de Commissie wordt verlengd

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur

HK / gk.
12/9

Aan
Aan de voorzitter van de Commissie voor
de milieu-effectrapportage,
de heer ir. N. G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Contactpersoon
mr. drs. C. Zuidema
Datum
14 januari 2000
Ons kenmerk
DGP/VI/U.00.00241
Onderwerp
Advisering SWAB-notities


Doorkiesnummer
(070) 3517637
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
SWAB-39

Geachte heer Ketting,

In vervolg op uw bovenvermelde brief bericht ik uitstel te verlenen van de termijn die geldt voor de advisering. Gelet op het overleg dat wij over de concept-adviezen hebben op 26 januari aanstaande verwacht ik uw adviezen thans medio februari.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR VERKEERSVEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR,


mr. M.J. Olman

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon (070) 3516768
Telefax (070) 3516411

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station fs en cs) en buslijn 22 (station cs)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 164 d.d. 27 augustus 1999



Inspraak Startnotities op achterlandverbindingen A1, A2, A4



Gevoende de periode 2 tot en met 30 september 1999 liggen tegen Startnotities met betrekking tot de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 ter inzage. Deze Startnotities doorgaan een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Transitiever. Op grond daarvan kunt u tot en met 30 september 1999 uw mening over de inhoud van de Startnotities kenbaar maken.

De achterlandverbindingen A1, A2, A4

De autosnelwegen A1, A2/A26 en A4/A16 zijn in het gebied (theorie) Streekluchthaven Venlo en Venroet) aangevoerd als achterlandverbindingen. Deze achterlandverbindingen zijn van vitaal belang voor het functioneren van de mainport Amsterdam/Schiphol en Rotterdam/Rijnmond en andere economische centra. Het onderzoek is gebieden dat het dagelijkse verkeer op de drie achterlandverbindingen op de langere termijn hinder zal blijven ondervinden van files. Realisatie van verbindingen waartoe het op heden is besloten, kan hiervoor slecht ten dele een oplossing bieden. Daarom hebben de minister van Verkeer en Waterstaat (VWV) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besloten een negatief Startnotitie voor de A1, A2 en A4 uit te brengen. Deze Startnotities vormen het vertrekpunt voor studies naar (de effecten van) verschillende probleemoplossende alternatieven.

De Startnotities achterlandverbindingen A1, A2, A4

De Startnotities die betrekking hebben op de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn te onderscheiden naar de volgende weggedeelten:

- A1 Eemnes - Barneveld
- A1 Barneveld - Deventer
- A1 Deventer - Hengelo
- A2 Helmondrecht - Oudegrinn
- A2 Oudegrinn - Delft
- A2 't Hartlegenoosch - Eindhoven
- A2 Leenderheide - Budel
- A2 Grijshem - Urmond
- A4 De Hoek - Prins Clausdijk

De negen Startnotities zetten de achtergronden en uitgangspunten van de studies naar de verkeersproblemen op de achterlandverbindingen op een rij en beschrijven de onderzoeken. De Startnotities geven bovendien aan welke alternatieven als oplossing voor de problemen

worden onderzocht en welke (milieu)effecten per oplossing worden bevestigd. De studies naar de verkeersproblemen op de negen weggedeelten worden zoveel mogelijk tegelijkertijd uitgevoerd, zodat onderlinge afstemming van de studies in het kader van de Transitieverprocedure mogelijk is.

Waar kunt u de Startnotities inszien?

De Startnotities achterlandverbindingen A1, A2 en A4 kunt u van 2 tot en met 30 september 1999 gebouwd de reguliere openingstijden onder andere inszien in gemeente, Nutsen, openbare bibliotheken, provinciehuizen en bibliotheek van de directies van Rijkswaterstaat in de betreffende regio's. De Startnotities liggen tevens ter inzage in het informatiecentrum Mobiliteit in Utrecht, de bibliotheek van het ministerie van VWV en de bibliotheek van het ministerie van VROM (beide gevestigd in Den Haag).

Aan de terinzagelegging van de afzonderlijke Startnotities wordt in de betrokken regio bekendheid gegeven door advertenties in regionale dagbladen en huis-aan-huis-bladen. Daarin kunt u lezen waar u de desbetreffende Startnotitie precies kunt inszien. Voor informatie over de exacte terinzageleggingslocaties kunt u ook contact opnemen met de medewerkers van Rijkswaterstaat, die in deze bekendmaking (Nadere informatie) staan vermeld.

Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de verschillende Startnotities, organiseren verschillende regionale directies van Rijkswaterstaat informatiemarkten. Op deze markten staan medewerkers van Rijkswaterstaat klaar om uw vragen te beantwoorden. De locaties waar u de data waarop de informatiemarkten plaatsvinden staan vermeld in de regionale en lokale bekendmakingen.

Waar kunt u inspreken?

De minister van VWV en de minister van VROM nodigen u uit schriftelijk op één of meer Startnotities te reageren. Het gaat daarbij om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zich te legitimeren op de beste oplossing van de betreffende problemen. Uw inspraakreactie dient u - onder vermelding van het weggedeelte waarop uw reactie betrekking heeft - uiterlijk 30 september 1999 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Kruisveldij 6
2514 EN Den Haag

Behalve per post kunt u uw reactie ook kenbaar maken via de internetpagina <http://www.milieuwet.nl/project/vereb>

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van VWV, de minister van VROM en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de Rijksoverheid voor de inhoud van de verschillende Milieueffectrapporten (MER-en). Mede op basis van die advies en de

inspraakreacties stellen de ministers vervolgens de Rijksoverheid vast. De Rijksoverheid vormt het vertrekpunt voor het opstellen van een negatief Transitiever/MER-en. Op deze Transitiever/MER-en kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het inspraakpunt ontvangen reacties op de verschillende Startnotities inszien op de locaties waar bekendheid de verschillende Startnotities ter inzage liggen.

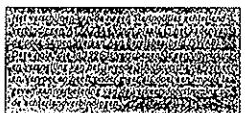
Nadere informatie

Van alle Startnotities is een samenvatting gemaakt, die gratis verkrijgbaar is op de desbetreffende informatiemarkten. U kunt de samenvatting en/of de Startnotities ook aanvragen bij de regionale directies van Rijkswaterstaat, waar u tevens terecht kunt voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van de betreffende Startnotities, de terinzageleggingslocaties en de informatiemarkten. Hiertoe kunt u contact opnemen met:

- A1 Eemnes - Barneveld
Rijkswaterstaat, directie Utrecht,
de heer W. Vliet, telefoon (030) 400 97 86
- A1 Barneveld - Deventer, A1 Deventer - Hengelo,
A2 Oudegrinn - Delft
Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland,
mevrouw C. Jansen, afdeling Communicatie,
telefoon (026) 348 88 46
- A2 Helmondrecht - Oudegrinn
Rijkswaterstaat, directie Utrecht,
mevrouw H. O'Neil, telefoon (030) 400 95 88
- A2 't Hartlegenoosch - Eindhoven,
A3 Leenderheide - Budel
Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant,
mevrouw C. Thomassen, telefoon (073) 481 74 24
- A2 Grijshem - Urmond
Rijkswaterstaat, directie Limburg,
mevrouw L. de Gier-Hoedtsche, telefoon (043) 329 46 22
- A4 De Hoek - Prins Clausdijk
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland/Overijssel Zuid-
Holland, mevrouw A. Andes, telefoon (023) 530 12 83

Nadere informatie over de Startnotities is tevens verkrijgbaar via de internetpagina <http://www.milieuwet.nl/project/vereb>.

Voor nabijliggingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 83 74.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Utrecht en Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Besluit ingevolge de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C1.4

Activiteit: Ter verbetering van de doorstroming op de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn negen tracé/m.e.r. procedures gestart. Deze projecten zijn door de Commissie in vier clusters verdeeld:

- ① A1 Eemnes – Barneveld, A1 Barneveld – Deventer, A1 Deventer – Hengelo;
- ② A2 Holendrecht – Oudenrijn, A2 Oudenrijn – Deil;
- ③ A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, A2 Leenderheide – Budel, A2 Grathem – Urmond;
- ④ A4 De Hoek – Prins Clausplein.

Dit advies richt zich op de procedures die zijn gestart voor de drie A1 trajecten.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 augustus 1999

richtlijnenadvies uitgebracht op: 11 februari 2000

Bijzonderheden: Dit advies is afgestemd met de drie adviezen voor de overige clusters SWAB-projecten. Vanwege onzekerheden over de inhoud van het toekomstige verkeer- en vervoerbeleid, zoals vastgelegd gaat worden in het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), geeft de Commissie in haar aanbiedingsbrief nadrukkelijk in overweging om haar opnieuw in te schakelen, wanneer zich tijdens de opstelling van de trajectnota/MER belangrijke wijzigingen voordoen in het verkeers- en vervoersbeleid die kunnen leiden tot andere alternatieven.

De Commissie is van mening dat de wisselwerking tussen de achterlandverbinding en het onderliggend wegennet bijzondere aandacht verdient. Hierbij dient inzicht te worden gegeven in de onderlinge samenhang tussen de problematiek op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. De Commissie is van mening dat naast bereikbaarheidsdoelstellingen ook leefbaarheidsdoelstellingen uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid dienen te worden meegenomen. Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dienen leefbaarheidsdoelen gelijkwaardig te zijn aan bereikbaarheidsdoelen.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. J. Derksen

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. K. Nije

dr. A.H. Prins

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. P.A. Kee.

BIJLAGE 4

Lijst van algemene inspraakreacties en adviezen op de achterlandverbindingen A1, A2 en A4

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	-----	W. de Groot	-----	19990930
2.	19990830	J. Roggeveen	Bussum	19990930
3.	19990831	J. op 't Einde	Blokzijl	19990930
4.	19990901	E.M. de Kuiper	Hoofddorp	19990930
5.	19990831	W. van Os	Zoetermeer	19990930
6.	19990906	J. v.d. Veen, De Schoonmaker	Delft	19990930
7.	19990909	J.G. Verkerk	Nieuwegein	19990930
8.	19990909	K.H. Bakker	Harfsen	19990930
9.	19990903	D. Beck	Halsteren	19990930
10.	-----	E. van Gerwen	Eindhoven	19990930
11.	19990917	G.A. Abendanon	Epse	19991115
12.	19990921	Gemeente Gorinchem	Gorinchem	19991008
13.	19990916	H. Timmermans	Amsterdam	19991008
14.	19990921	A. van den Berg	Amersfoort	19991511
15.	19990925	Fam. A. de Goei	Maarsse	19991115
16.	19990927	J.D. Langenhof	Rijssen	19991115
17.	19990926	J. Juffermans	Boxtel	19991115
18.	19990927	P. ter Heyne	Enschede	19991115
19.	19990928	W. Bijvoets	Badhoevedorp	19991115
20.	19990930	Stichting Natuur en Milieu (mede namens 10 andere natuur- en mi- lieuorganisaties)	Utrecht	19991115
21.	19991001	P.M. Bouwmeester	Hoofddorp	19991115
22.	19990929	Werkgroep Milieubeheer Leiden	Leiden	19991115
23.	19990928	Transport en Logistiek Nederland	Amsterdam	19991115
24.	19990927	Transport en Logistiek Nederland	Apeldoorn	19991115

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
25.	19990929	Transport en Logistiek Nederland	Breda	19991115
26.	19990925	Naam en adres bekend bij Inspraak- punt		19991115

BIJLAGE 4a

Lijst van inspraakreacties en adviezen traject Eemnes – Barneveld

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990910	Fam.H.J. Zonnenberg	Wilp	19990930
2.	..	M.G. de Groot	Hengelo	19990930
3.	19990911	In Process B.V.	Hengelo	19990930
4.	19990924	Bewonersvereniging De Steenkamp e.o. en ir. H.J. de Rooter, Amersfoort	Voorthuizen	19990930
5.	..	J. Rombouts	Leusden	19990930
6.	19990916	Samenwerkende natuurorganisaties Gelderse Vallei	Arnhem	19990930
7.	19990924	Waterschap Vallei en Eem	Leusden	19990930
8.	19990921	A. van den Berg	Amersfoort	19991006
9.	19990927	J.F. Kolkman	Markelo	19991006
10.	19990626	G.A.B. van Daatselaar	Terschuur	19991006
11.	19990927	Gemeente Leusden	Leusden	19991006
12.	19990927	E. Barten	Voorthuizen	19991018
13.	19990928	J.B. Kruizinga	Terwolde	19991018
14.	19990927	Industriële Kring Twente en Europe- an Transport region Twente	Enschede	19991018
15.	19990926	P.W. Kool	Markelo	19991018
16.	..	IVN, Afdeling Lunteren-Barneveld	Barneveld	19991018
17.	19990928	Kienhuis Hoving advocaten en nota- rissen (namens Goudrenet en Ter- schuur BV te Terschuur en H.C. Vonk Onroerend Goed B.V. te Eck en Wiel)	Enschede	19991018
18.	19990929	Gewest Eemland	Amersfoort	19991018
19.	19990929	Gemeente Hoevelaken	Hoevelaken	19991018
20.	19990927	Gelderse en Stichtse Milieufederatie	Utrecht	19991018
21.	19990929	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19991018

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	19990929	ing. G.J. van Elten	Voorthuizen	19991018
23.	19990929	Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland (mede namens Kamer van Koophandel Veluwe en Twente), Amersfoort		19991018
24.	19990927	Gemeente Barneveld	Barneveld	19991018
25.	19990929	Fietsersbond ENFB	Leusden	19991018
26.	19990982	Transport en Logistiek Nederland	Amsterdam-West	19991018
27.	19990925	Naam en adres bekend bij inspraakpunt		19991018
28.	19990802	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19991018
29.	19990930	Provincie Gelderland	Arnhem	19991018
30.	19991001	Gemeente Nijkerk	Nijkerk	19991018
31.	19990928	Gemeente Soest	Soest	19991018
32.	19990930	Provincie Utrecht	Utrecht	19991018
33.	19990929	L. Vos	Amersfoort	19991018

BIJLAGE 4b**Lijst van inspraakreacties en adviezen
traject Barneveld – Deventer**

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990903	P.N. Hobma	Apeldoorn	19990930
2.	-----	A. Willemsen namens medebewoners Streilerweg gem. Voorst	Wilp	19990930
3.	19990910	H. J. Zonnenberg	Wilp	19990930
4.	-----	M.G. de Groot	Hengelo	19990930
5.	19990911	ir. E.G. van Houten namens "In Pro- cess Consultants B.V."	Hengelo	19990930
6.	19990912	J.W. Wittenberg	Twello	19990930
7.	19990917	G.A. Abendanon	Epse	19990930
8.	19990924	Waterschap Vallei & Eem	Leusden	19991006
9.	19990924	Gemeente Deventer	Deventer	19991006
10.	19990914	Gedeputeerde Staten van Overijssel	Zwolle	19991006
11.	19990927	J.F. Kolkman	Markelo	19991006
12.	19990927	R. van der Welle	Ugchelen	19991018
13.	19990928	J.B. Kruizinga	Terwolde	19991018
14.	19990928	Gewestelijke Land- en Tuinbouw Or- ganisatie namens familie Boks	De Bilt	19991018
15.	19990924	Algemeen Belang Wilp-Achterhoek	Wilp	19991018
16.	19990927	Industriële Kring Twente	Enschede	19991018
17.	19990926	P.W. Kool	Markelo	19991018
18.	-----	IVN Afdeling Lunteren Barneveld	Barneveld	19991018
19.	19990928	J. Klomp	Wilp	19991018
		J.A. Ooijman	Wilp	19991018
		J.J.A. Ooijman-Van den Enk	Wilp	19991018
20.	19990929	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	19991018

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
21.	19990929	Sociale Partners Gelderland	Arnhem	19991018
22.	19990929	Gemeente Voorst	Twello	19991018
23.	19990928	Posterenks - Belang en Omstreken	Posterenk	19991018
24.	19990929	Gemeente Gorssel	Gorssel	19991018
25.	19990929	Overijssels Platform Verkeer & Ver- voer	Enschede	19991018
26.	19990927	Transport en Logistiek Nederland en de EVO	-----	19991018
27.	19990925	E. Lubberding	Deventer	19991018
28.	19990929	Burgemeester en wethouders van de regio Stedendriehoek gemeenten	Voorst	19991018
29.	19990929	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19991018
30.	19990928	A. Voortman	Den Ham	19991018
31.	19990930	Provincie Gelderland	Arnhem	19991018
32.	19991007	Burgemeester en wethouders ge- meente Apeldoorn	Apeldoorn	19991018

BIJLAGE 4c**Lijst van inspraakreacties en adviezen
traject Deventer – Hengelo**

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990906	C.C. Moerland	Glanerbrug	19990930
2.	19990910	H.J. Zonnenberg	Wilp	19990930
3.	19990913	M.G. de Groot	Hengelo	19990930
4.	19990911	"In Process Consultants BV"	Hengelo	19990930
5.		R. Eshuis	Hengelo	19991006
6.	19990921	Gemeente Hengelo	Hengelo	19991006
7.	19990924	Gemeente Deventer	Deventer	19991006
8.	19990914	Gedeputeerde Staten van Overijssel	Zwolle	19991006
9.	19990927	J.F. Kolkman	Markelo	19991006
10.	19990927	J. Langenhof	Rijssen	19991006
11.	19990927	Gemeente Markelo en Holten	Markelo	19991006
12.	19990928	F.H.N. Leushuis	Hengelo	19991018
13.	19990828	Natuur en Milieu Overijssel	Zwolle	19991018
14.	19990928	Gemeente Goor	Goor	19991018
15.	19990928	Bathmens Platform A1	Bathmen	19991018
16.	19990928	J.B. Kruizinga	Terwolde	19991018
17.	19990928	W. Bladergroen	Bathmen	19991018
18.	19990928	mw. H. Bosman	Bathmen	19991018
19.	19990928	G. Bosman	Bathmen	19991018
20.	19990928	mw. I. Heuvelman	Bathmen	19991018
21.	19990908	G. Bielderman	Bathmen	19991018
22.	19990927	P.J. van der Werf	Bathmen	19991018
23.	19990928	mw. M. van der Werf	Bathmen	19991018
24.	19990928	mw. W. Bos	Bathmen	19991018
25.	19990928	mw. C. Vlaar-Kuiper	Bathmen	19991018

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
26.	19990928	mw. H.K. Scholten	Bathmen	19991018
27.	19990928	A.J.M. Scholten	Bathmen	19991018
28.	19990928	J.N. Overdevest	Bathmen	19991018
29.	19990928	mw. C.W.M. Ordevest	Bathmen	19991018
30.	-----	B. Peree	Bathmen	19991018
31.	19990929	Rentmeesterskantoor ROEKX B.V. namens de dames A.D. Slingenberg en W.F. Slingenberg	Barendrecht	19991018
32.	19990927	P. ter Heyne	Enschede	19991018
33.	19990927	Industriële Kring Twente en Europe- an Transport region Twente	Enschede	19991018
34.	19990926	P.W. Kool	Markelo	19991018
35.	19990928	R. Bloemenkamp	Bathmen	19991018
36.	19990928	J. Olde Boerrigter	Bathmen	19991018
37.	19990928	Stichting Wijkraad Hasseler Es	Hengelo	19991018
38.	19990928	H. Mulder	Bathmen	19991018
39.	19990928	mw. H. Borninkhof	Bathmen	19991018
40.	19990928	H.J. Borninkhof	Bathmen	19991018
41.	19990928	mw. D. Bielderma Kers	Bathmen	19991018
42.	19990928	R. van der Bijl	Wierden	19991018
43.	19990928	A.M. Velthuis	Borne	19991018
44.	19990929	Vereniging Natuurmonumenten	's-Graveland	19991018
45.	19990928	J. Beltman	Markelo	19991018
46.	19990929	Gemeente Bathmen	Bathmen	19991018
47.	19990929	Gemeente Ambt Delden	Delden	19991018
48.	19990920	Gemeente Rijssen	Rijssen	19991018
49.	19990930	Gemeente Borne	Borne	19991018
50.	19990929	Overijssels Platform Verkeer & Ver- voer	Enschede	19991018

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
51.	19990927	Transport en Logistiek Nederland en de EVO	Apeldoorn	19991018
52.	19990925	E. Lubberding	Deventer	19991018
53.	19990929	College van B&W van de regio Stedendriehoek gemeenten (Gemeente Voorst)	Twello	19991018
54.	19990929	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19991018
55.	19990928	A. Voortman	Den Ham	19991018
56.	19990930	Gedeputeerde Staten van Gelderland	Arnhem	19991018
57.	19990930	ing. H. Kalenkamp	Borne	19991018
58.	19990928	mw. M.E. van Oers	Bathmen	19991018
59.	19990928	G.J.M. ter Horst	Bathmen	19991018
60.	19990929	Markelo Verblijfs Vriendelijk	Markelo	19991018
61.	19990928	de heren F.J. Lentelink en J.A.P. Smit	Enter	19991018
62.	19990929	C.C. de Vries	Deventer	19991018
63.	19990930	St. Wijkcomité Wensink-Zuid	Borne	19991018
64.	19991001	H. Spijker	Vriezenveen	19991018
65.	19991012	Gemeente Lochum	Lochum	19991027
66.	19990927	Waterschap Rijn en IJssel	Doetinchem	19991027

BIJLAGE 5

I. Stappenplan volgens de Habitatrictlijn

Stap 1: Aantasting natuurlijke kenmerken

Via een beschrijving van de bestaande toestand en de milieueffecten kan inzicht worden gegeven in stap 1: de zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten (externe werking).

Bestaande toestand

In het MER moeten de huidige kenmerken van het gebied beschreven worden voor zover deze door de activiteit kunnen worden aangetast.

Aantasting van de natuurlijke kenmerken

Effecten op de natuurlijke kenmerken dienen beschreven te worden.

Conclusie stap 1

Na de beschrijving van de bestaande toestand en de aantasting van de natuurlijke kenmerken dienen in het MER conclusies te worden getrokken ten aanzien van stap 1: de zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

Stap 2: Alternatieve oplossingen

Indien uit stap 1 blijkt dat er zekerheid bestaat over het niet aantasten van de natuurlijke kenmerken kunnen stap 2 t/m 4 achterwege blijven.

Als er geen zekerheid is dat natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, zal in stap 2 moeten worden aangegeven of alternatieve oplossingen tot de mogelijkheden behoren die de natuurlijke kenmerken van het gebied niet of minder aantasten. Hierbij is de inperking voor alternatieven uit de startnotitie niet bepalend, maar de vraag hoe aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden voorkomen of geminimaliseerd.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER zal een alternatief moeten worden aangegeven dat de natuurlijke kenmerken het minste schaadt, dit wordt het meest milieuvriendelijke alternatief genoemd.

Conclusie stap 2

In het MER moet worden aangegeven of er alternatieve oplossingen zijn die ervoor zorg dragen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Indien dit wel het geval is zal een overzicht moeten worden gegeven van mogelijke alternatieven en de mate waarin zij de natuurlijke kenmerken aantasten.

Stap 3: Rechtvaardiging van de voorgenomen activiteit

In deze stap moet worden aangetoond of er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn die aantasting van de natuurlijke kenmerken in het gebied door de activiteit rechtvaardigen. De habitatrictlijn geeft aan dat die rechtvaardiging alleen kan bestaan bij "ontstentenis van alternatieve

oplossingen". Als het gaat om een prioritair natuurlijke habitat en/of prioritaire soort^{1]} kunnen alleen argumenten worden aangevoerd die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel (na advies van de Europese Commissie) andere dringende redenen van groot openbaar belang. De probleemstelling voor de SWAB-projecten ten aanzien van de congestie verdient hier dus aandacht. Een gevoeligheidsanalyse dient aan te geven hoe groot het probleem daadwerkelijk zal zijn. Deze stap dient vóór het besluit te worden gezet.

Stap 4: Compensatie

In het MER zal moeten worden aangegeven welke compenserende maatregelen worden getroffen voor de aangetaste natuurlijke kenmerken bij uitvoering van het initiatief. Duidelijk moet worden hoe de maatregelen zijn gerelateerd aan de aan te tasten waarden. Daarbij moet ook worden aangegeven hoe de compensatie zal worden zeker gesteld.

II. Stappenplan volgens het SGR

Stap 1: Aantasting wezenlijke waarden en kenmerken

De beschermingsformules van het SGR zijn niet alleen van toepassing op de kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur maar tevens voor andere gebieden die worden genoemd^{2]}, zoals GBH-gebieden (behoud en herstel van bestaande landschapskwaliteit, zie kaart 12 van de PKB).

Via een beschrijving van de bestaande toestand en de milieueffecten kan inzicht worden gegeven in stap 1: de zekerheid dat de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de effecten (externe werking).

Bestaande toestand

In het MER moeten de huidige wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied beschreven worden voor zover deze door de activiteit kunnen worden aangetast.

Aantasting van de wezenlijke waarden

Bij aantasting van wezenlijke waarden spreekt het SGR niet alleen over de actuele waarden maar - in tegenstelling tot de Habitatrichtlijn - ook over aantasting van de ontwikkelingsmogelijkheden. Dit betekent dus dat in het MER beschreven dient te worden of actuele waarden en/of ontwikkelingsmogelijkheden onomkeerbaar worden aangetast.

Conclusie stap 1

Na de beschrijving van de bestaande toestand en de aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken dienen in het MER conclusies te worden getrokken ten aanzien van stap 1: de zekerheid dat de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet worden aangetast.

1 Zie hiervoor bijlage 1 en 2 van de richtlijn.

2 Zie hiervoor PBK deel 4, blz. 64.

Stap 2: Alternatieve oplossingen

Indien uit stap 1 blijkt dat er zekerheid bestaat over het niet aantasten van de wezenlijke waarden en kenmerken kunnen stap 2 t/m 4 achterwege blijven.

Als er geen zekerheid is dat wezenlijke waarden en kenmerken niet worden aangetast, zal in stap 2 moeten worden aangegeven of alternatieve oplossingen tot de mogelijkheden behoren die de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet of minder aantasten. Hierbij is de inperking voor alternatieven uit de startnotitie niet bepalend, maar de vraag hoe aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken kan worden voorkomen of geminimaliseerd.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER zal een alternatief moeten worden aangegeven dat de wezenlijke waarden en kenmerken het minste schaadt, dit wordt het meest milieuvriendelijke alternatief genoemd.

Conclusie stap 2

In het MER moet worden aangegeven of er alternatieve oplossingen zijn die ervoor zorg dragen dat de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Indien dit wel het geval is zal een overzicht moeten worden gegeven van mogelijke alternatieven en de mate waarin zij de wezenlijke waarden en kenmerken aantasten.

Stap 3: Rechtvaardiging van de voorgenomen activiteit

In deze stap moet worden aangetoond of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is die aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken in het gebied door de activiteit rechtvaardigen. Het SGR geeft aan dat die rechtvaardiging alleen kan bestaan bij afwezigheid van alternatieven die "redelijkerwijs elders of op een andere wijze" kunnen worden gerealiseerd³. De probleemstelling voor de SWAB-projecten ten aanzien van de congestie verdient hier dus aandacht. Een gevoeligheidsanalyse dient aan te geven hoe groot het probleem daadwerkelijk zal zijn. Deze stap dient vóór het besluit te worden gezet.

Stap 4: Compensatie

In het MER zal moeten worden aangegeven welke compenserende maatregelen worden getroffen voor de aangetaste natuurlijke kenmerken bij uitvoering van het initiatief. Duidelijk moet worden hoe de maatregelen zijn gerelateerd aan de aan te tasten waarden. Daarbij moet ook worden aangegeven hoe de compensatie zal worden zeker gesteld.

Gebieden met beschermde status volgens Habitat/Vogelrichtlijn én SGR

Wanneer gebieden een beschermde status hebben op basis van de Habitat/Vogelrichtlijn én op basis van het SGR, is in gerechtelijke uitspraken bepaald dat de stappenplannen behorend bij deze beschermingsformules afzonderlijk doorlopen dienen te worden.

3 Het SGR maakt in tegenstelling tot Habitat/Vogelrichtlijn geen onderscheid tussen prioritaire en niet-prioritaire gebieden/soorten.

BIJLAGE 6

Concept richtlijnen voor de SWAB-trajectnota's/MER'en.

Versie 15 september 1999.

5. 1 Lucht

Voor het aspect lucht dient aan twee onderwerpen aandacht te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de alternatieven in de Trajectnota/MER: totale luchtmissies en de lokale luchtkwaliteit concentraties. Er behoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale luchtmissies gaat het daarbij om:

- aangeven van specifieke bijdrage van de verschillende alternatieven (voor gehele tracélengte) aan de vermindering/vermeerdering van totale emissies voor de stoffen CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar;
- bespreking hiervan in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het SVV-II en NMP.

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:

- aangeven per alternatief van de luchtverontreiniging concentraties voor NO₂, CO, benzeen, B(a)P en fijn stof voor het hele tracé;
- aangeven per alternatief van de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor NO₂, CO, benzeen, B(a)P en fijn stof;
- aangeven waar normoverschrijding plaatsvindt en tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de wegas aangeven.

Besteed indien sprake is van verdiepte ligging of ondergrondse tracédelen extra aandacht aan de luchtkwaliteit concentraties bij ventilatiepunten en aan de uiteinden van de tunnel/verdieping.

Voor het bepalen van de totale luchtmissies en lokale luchtkwaliteit concentraties dient gebruik te worden gemaakt van het zogenaamde TNO-verkeersmodel. Volsta met gridberekeningen voor het bepalen van de algemene lokale luchtkwaliteit. Bereken de lokale luchtkwaliteit voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnede-benadering.

presentatie

Totale luchtmissies

Geef in een tabel de totale emissies voor de gehele tracélengte van de verschillende alternatieven aan voor CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar; idem voor het referentiejaar 1986 (SVV II-doelstellingen), de huidige situatie en de autonome ontwikkeling.

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)

Stof	1986 (referentiejaar; SVVII doelstellingen)	huidige situatie	autonome ontwikkeling (referentiesit.)	Alt.1	Alt.2	MMA
CO2						
Nox						
CxHy						

Lokale luchtkwaliteit (concentraties)

Maak op basis van de gridberekeningen kaarten per stof en per alternatief (en huidige situatie/autonome ontwikkeling) met de verdeling van concentratieklassen.

Indien normoverschrijding plaatsvindt dient daarnaast in een tabel voor desbetreffende stoffen het aantal inwoners te worden aangegeven dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Aantal inwoners in gebied waar normoverschrijding plaatsvindt					
	huidige situatie	autonome ontwikkeling	Alt.1	Alt.2	MMA
NO2					
CO					
benzeen					
B(a)P					
fijn stof					

5. 2 Geluid

NB, aandachtspunten..nog in te vullen naar aanleiding van toespitsing naar projecten dan wel in overleg met de Commissie MER.

- 1. Cumulatie van geluid: naar alle waarschijnlijkheid alleen noodzakelijk voor de A4.*
- 2. Geluid bij natuur en recreatie, opnemen bij de afzonderlijke aspecten of hier??*
- 3. Criterium aantal geluidgevoelige objecten noodzakelijk?*
- 4. Aandachtspunt: gaan we wel /niet rekenen met de aanwezigheid van schermen voor bepalen effecten??*

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten van de verschillende alternatieven en varianten dient bij het aspect geluid aandacht besteed te worden aan:

- a) het geluidbelast oppervlak: door middel van contouren en hectaren dient het geluidbelast oppervlak voor 55 dB(A), in stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht te worden;
- b) het aantal geluidgehinderden: een globale beschrijving van de te verwachten verandering van het aantal geluidgehinderden;
- c) Geluidbeperkende maatregelen: een vergelijking van de alternatieven/varianten met betrekking tot geluidbeperkende maatregelen aangevuld met een kwalitatieve indicatie van andere mogelijke maatregelen (snelheidsbeperking, ZOAB e.d.) in geval bij alternatieven/varianten extreme schermhoogtes aan de orde zijn. *↳ Scherm hoog?*

Advies voor aanpak:

- a) Algemeen:
 - Dhuis correctie getal dient toegepast te worden;
 - Aftrek artikel 103 Wgh alleen bij het bepalen van de benodigde maatregelen toepassen;
 - Met ZOAB dient rekening te worden gehouden indien de intensiteit hoger dan 35000 motorvoertuigen per etmaal is. Anders dient van DAB uitgegaan te worden.
 - In de TN/MER fase geen reflecties betrekken; pas in OTB fase.
- b) ad akoestisch ruimtebeslag: Voorgesteld wordt om voor de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag de SRM-II methode toe te passen. Daarbij dienen geluidcontouren te worden berekend voor de geluidbelastingklasse > 55 dB(A) en voor stiltegebieden de geluidcontour > 40 dB(A). Het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens worden bepaald aan de hand van het oppervlak dat binnen bepaalde geluidcontour valt. Voorgesteld wordt om bij de berekening van het akoestisch ruimtebeslag uit te gaan van een maatregelenniveau overeenkomstig het stand-still beginsel: reconstructie regeling respectievelijk RS-regeling; reeds vastgestelde hogere waarden.
- c) ad aantal geluidgehinderden: Een globale indicatie van het aantal geluidgehinderden aan de hand van een deskundigen oordeel over de met SRM-II berekende geluidcontouren en topografisch kaartmateriaal over bebouwingsconcentraties.

d) ad geluidbeperkende maatregelen: Kwantitatief te bepalen met behulp van de uitkomsten van de SRM-II berekeningen. Uitgangspunt blijft 55 dB(A), tenzij er sprake is van vastgestelde hogere waarden. In het geval er sprake is van nieuwbouw sinds 1986, uitgaan van 50 dB(A).

Vorstel wijze van presentatie:

a) ad geluidbelast oppervlak:

In een tabel presenteren, waarin het oppervlak van gebieden met een hogere geluidwaarde dan 55 dB(A) is weergegeven, respectievelijk > 40 dB(A) voor stiltegebieden. Een dergelijke tabel zou als volgt kunnen uitzien:

	huidige situatie	autonome ontwikkeling	alt. 1	alt. 2	alt.3	MMA
akoestisch ruimtebeslag (>55 dB(A))						
akoestisch ruimtebeslag stiltegebieden (>40 dB(A))						

ad aantal geluidgehinderden:

Ten aanzien van het aantal geluidgehinderden wordt voorgesteld te volstaan met een globale kwantitatieve beschrijving van de verandering (af/toename) van het aantal gehinderden t.o.v. de autonome ontwikkeling.

ad geluidbeperkende maatregelen:

Een vergelijking tussen de alternatieven presenteren door in een tabel het benodigd schermoppervlak gesommeerd per alternatief te beschrijven. Hierbij ook een eerste inschatting van de kosten geven, uitgaande van de prijzen uit de staatscourant 1997 per strekkende meter.

	Huidige situatie	autonome ontwikkeling	altern. 1	altern. 2	altern. 3	MMA
Indicatie omvang geluidbeperkende maatregelen						
Indicatie kosten						

5.3. Veiligheid

In verschillende startnotities is opgenomen dat dit aspect niet speelt. In de richtlijnen kan dan expliciet worden opgenomen dat aan dit aspect geen aandacht hoeft te worden besteed. De commissie MER wordt verzocht om per project de noodzaak van dit aspect aan te geven. Als voorbeeld moge gelden de startnotities van Noord-Brabant waarin is aangegeven dat er voor zowel het IR als het GR geen knelpunten zijn in de huidige en toekomstige situatie. In de TN/MER hoeft er dan ook geen aandacht te worden besteed aan het externe risico, tenzij er grote veranderingen optreden in de hoeveelheden transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

Veiligheid is te onderscheiden naar externe- en interne veiligheid.

De belangrijkste aspecten voor de risico's van de omgeving (externe veiligheid) als gevolg van het voornemen waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

- (verandering in de) ligging van individueel risicocontour voor het niveau van 10⁻⁶ per jaar;
- toetsing aan de grenswaarde (10⁻⁶) voor het individueel risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;
- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- PM: in geval van 'knelpunten' m.b.t. het groepsrisico het groepsrisico per km. bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Voor externe veiligheid dient gebruik te worden gemaakt van de IPO-RBM.

Voor de interne veiligheid (veiligheid van de weggebruiker) geldt dat dit als ontwerp eis wordt meegenomen in situaties waarin sprake is van overkappingen. Interne veiligheid behoeft derhalve niet te worden uitgezocht.

presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de risicocontouren 10⁻⁶ (= grenswaarde) in relatie tot de afstand tot de weg. Presenteer voor plaatsen waar knelpunten zijn te verwachten een topografische kaart (schaal 1:10.000) met daarop weergegeven de risicocontour 10⁻⁶.

Wegvak	Afstand vanaf midden van de weg in meters tot IR-contour 10 ⁻⁶ /jaar					
	referentiesituatie + huidige situatie	norm/ doelstelling	alt. 1	alt. 2	alt.3	MMA
van A tot B						
van B tot C						
van C tot D						

Groepsrisico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de kans dat een groep personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval, weergegeven per locatie met bebouwingsconcentratie. Waarbij zij opgemerkt dat weergave in klassen plaatsvindt, te weten: >10 en >100 slachtoffers.

Wegvak	Bij bebouwings- concentratie	referentie- situatie + huidige sit.		norm/ doelstelling		alt. 1		alt. 2		alt.3		MMA	
		I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
van A tot B	locatie 1												
van A tot B	locatie 2												
van B tot C	locatie 3												

- I = kans op overlijden van een groep van 10-100 personen als gevolg van een calamiteit.
- II = kans op overlijden van een groep van meer dan 100 personen als gevolg van een calamiteit.

Vraag aan de commissie MER is of het naar haar oordeel noodzakelijk is de 'verdiepingslag' (berekening van het groepsrisico per km.) inzichtelijk te maken (aan de hand van curven, waarbij de frequentie per jaar wordt afgezet tegen het aantal slachtoffers per km).

5. 4. Flora, fauna , ecologie

Geef, alvorens over te gaan tot effectbeschrijving, op basis van gegeven natuurdoeltypen en (p)EHS-gebieden een beschrijving van de bestaande kwaliteiten binnen het studiegebied. Ook natuurontwikkelingsgebieden verdienen hierbij aandacht.

De belangrijkste aspecten voor flora, fauna en ecologie waaraan aandacht dient te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de alternatieven zijn:

- de vernietiging van leefgebieden (ruimtebeslag), waarbij aandacht voor waardevolle gebieden en kenmerkende soorten/elementen;
- invloed op versnippering (ecologische verbindingszones);
- versnipperingsknelpunten, waarbij zowel aandacht voor bestaande versnipperingsknelpunten, als voor nieuwe versnipperingsknelpunten in relatie tot de effectiviteit van genomen en eventueel te nemen ontsnipperingsmaatregelen;
- mitigerende maatregelen met betrekking tot vernietiging, verstoring en versnippering, en;
- compenserende maatregelen met betrekking tot SGR-gebieden.

Voor de beschrijving van effecten op het gebied van ruimtebeslag en versnippering dient een kwalitatieve beschrijving te worden gegeven door gebruikmaking van de gebiedenbenadering, aangevuld met de aansprekende soorten-benadering (NB, nader in te vullen per project). Ten aanzien van mitigerende maatregelen kan worden volstaan met een globale indicatie van die maatregelen en het hanteren van kengetallen daarbij; uitwerking kan plaatsvinden in de OTB-fase.

Geef op basis van het compensatiebeginsel uit het SGR een eerste indicatie van de benodigde compensatie van verlies aan natuurwaarden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Maak voor het uitvoeren hiervan gebruik van de gebiedenbenadering, als beschreven in het SGR.

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

Geef de effecten ten aanzien van ruimtebeslag weer in een tabel, waarin opgenomen: het oppervlak (ha) vernietigd gebied (P)EHS/natuurwaarden en het aantal vernietigde waardevolle elementen. Een en ander kan worden ondersteund met een kaart (schaal 1:25.000) waarop (P)EHS gebieden en waardevolle elementen worden aangegeven op een topografische kaart.

Vernietiging leefgebieden	Referentie-situatie + huidige sit.	Alt. 1	Alt. 2	Alt.3	MMA
Totaal ruimtebeslag in ha.					
aantal vernietigde waardevolle elementen					

N.b.: Omdat de hoeveelheid ha. alleen niets zegt over de ernst ervan, is het de vraag of aan de ha. ruimtebeslag een indeling in kwaliteitsklassen moet worden gekoppeld. De commissie MER wordt verzocht hiervoor een praktische werkwijze te adviseren indien zij dit noodzakelijk acht.

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)
 De effecten kunnen globaal worden beschreven als oppervlakte verstoord natuurgebied of overig gebied met natuurwaarde. Dit eveneens aangeven in de vorm van een tabel.

Versnippering van leefgebieden
 Geef de knelpunten met betrekking tot versnippering weer in een tabel, waarin het aantal knelpunten en de aard van die knelpunten is opgenomen. Daarnaast kan visualisatie van de knelpunten plaatsvinden op een kaart met schaal 1:25.000.

Ontsnipperings-knelpunten	referentie-situatie + huidige sit.	Alt. 1			Alt. 2			Alt. 3			MMA		
		I	II		I	II		I	II		I	II	
Totaal aantal ontsnipperings-knelpunten													
Aantal ontsnipperings-knelpunten per soort													

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit
 II = bestaand knelpunt

De commissie MER wordt verzocht in haar advies de mogelijke nadere invulling van de mitigerende en compenserende maatregelen te betrekken.

Mitigerende maatregelen
 Presentatie op basis van een kaart (schaal 1:50.000), waarbij tekstueel een korte onderbouwing wordt gegeven. Geef in een tabel een raming van de kosten per alternatief ten behoeve van mitigerende maatregelen.

Compenserende maatregelen
 Maak de informatie met betrekking tot compensatie inzichtelijk middels een tabel waarin informatie is opgenomen over de aard en het oppervlak van het verlies/de aantasting van compensatieplichtige gebieden (de 5 beleidscategorieën).
 Alternatieve teksten:
 1. alsmede over de benodigde aard en oppervlak zoekgebieden voor compensatie. Visualiseer deze gegevens op een kaart, schaal 1:50.000. OF
 2. aangeven benodigde aard en oppervlakte van de te compenseren gebieden
 Verzoek aan Cie MER; suggesties voor invulling.

5.5. Landschap en recreatie.

NB. Verzoek Cie MER

1. suggesties voor mitigerende maatregelen: hoe om te gaan met mitigerende maatregelen en inpassingsmaatregelen..landschapsschets? of een percentage van de totale kosten?
2. aspect visuele hinder (geluidsschermen).
3. discussiepunt: landschappelijke inpassing.

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten: archeologie, cultuurhistorie en geomorfologie en aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Omdat het bij de SWAB-projecten gaat om verbredingen en derhalve niet om aanleg van nieuwe wegen, wordt landschapsbeleving minder relevant geacht en kan dit deelaspect buiten beschouwing blijven in het effectenhoofdstuk van de trajectnota/MER. Aan het deelaspect landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken.

De belangrijkste aspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de effecten van de alternatieven, zijn:

- in voorkomende gevallen (aard van) aantasting/vernietiging van archeologisch, cultuurhistorisch en geomorfologisch waardevolle elementen.
- aantal, oppervlakte, lengte, aard van aantasting/vernietiging van landschappelijk waardevolle gebieden (beleidscategorieën).

Voor waardevolle archeologische elementen wordt verwezen naar de inventarisatie van het ROB, voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet en voor geomorfologisch waardevolle gebieden naar het overzicht GEA-objecten. (NB..of als uitgangspunt geomorfologisch waardevolle gebieden..is dit concreet genoeg??).

Voor effectbeschrijving met betrekking tot landschappelijk waardevolle gebieden dient, na het uitvoeren van een inventarisatie van landschappelijk waardevolle gebieden en locaties waar inpassing tot knelpunten kan leiden, deskundigenoordeel te worden toegepast.

Effectbeschrijving met betrekking tot archeologie en cultuurhistorie kan geïntegreerd plaatsvinden. Voor deze deelaspecten geldt, evenals voor geomorfologie, dat deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

presentatie

Archeologie (indien van toepassing)

Presenteer tabel met daarin opgenomen het aantal aangetaste/doorsneden elementen, onderverdeeld naar potentiële, waardevolle en monumentale vindplaatsen; ondersteund met een kwalitatieve beschrijving van de aard van de aantasting/doorsnijding. Daarnaast een en ander visualiseren met behulp van kaartmateriaal, schaal 1:25.000.

Archeologie	referentie situatie + huidige sit.	alt. 1	alt. 2	alt. 3	MMA
aantal aangetaste/doorsneden potentiële vindplaatsen					
aantal aangetaste/doorsneden waardevolle vindplaatsen					
aantal aangetaste/ doorsneden monumentale vindplaatsen					

Cultuurhistorie(indien van toepassing)

Presenteer de effecten met betrekking tot cultuurhistorie in een tabel, met daarin opgenomen: het aantal aantastingen, alsmede een waarde-oordeel over de aard van het aangetaste element. In een toelichtende tekst dienen uitspraken te worden gedaan over de aard van de aantasting. Daarnaast dient een en ander inzichtelijk te worden gemaakt op een kaart, schaal 1:25.000.

Cultuurhistorie	referentie situatie + huidige sit.	alt. 1	alt. 2	alt. 3	MMA
aantal aangetaste/doorsneden waardevolle elementen					
aantal aangetaste/doorsneden monumentale elementen					

Geomorfologie(indien van toepassing)

Presenteer naast een kwalitatieve beschrijving met betrekking tot de aard van de (toename van de) doorsnijding/aantasting van GEA-objecten een tabel met daarin informatie over lengte, oppervlak en aantal van de (toename van de) doorsnijdingen van GEA-objecten. Dit dient te worden ondersteund door een kaart, schaal 1:25.000.

Geomorfologie	referentie situatie	alt. 1	alt. 2	alt. 3	MMA
aantal (extra) aangetaste/doorsneden GEA-objecten	(0)				
lengte (extra) aantasting/doorsnijding GEA-objecten (in m)	(0)				
oppervlak (extra) aangetaste/ doorsneden GEA-objecten (in ha)	(0)				

NB: in het geval uitgegaan wordt van de beschrijving van extra aantasting/doorsnijding van GEA-objecten, geldt dat de referentiesituatie op 0 dient te worden gesteld.

Doorsnijding/aantasting landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)
 Geef een kwalitatieve beschrijving van de effecten en presenteer een en ander in een tabel met daarin opgenomen: weidelandschap: oppervlakte (ha) doorsnijding/aantasting; kleine elementen: aantal doorsneden/aangetaste elementen; beekdalen: lengte (m) doorsnijding/aantasting. Een en ander dient te worden ondersteund met een kaart, schaal 1:25.000.

(Extra) doorsnijding/aantasting landschappelijk waardevolle gebieden	referentie situatie	alt. 1	alt. 2	alt. 3	MMA
opp. Weidelandschap (in ha)	(0)				
aantal kleine elementen	(0)				
lengte doorsnijding/aantasting beekdalen (in m.)	(0)				
(eventueel aan te vullen met projectspecifieke waardevolle gebieden/ elementen)	(0)				-

NB in het geval uitgegaan wordt van de beschrijving van extra aantasting/doorsnijding van landschappelijk waardevolle gebieden/elementen, geldt dat de referentiesituatie op 0 dient te worden gesteld.

Functiebeïnvloeding recreatie

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	MMA
verlies aan areaal recreatie (bestaand) in ha.				
verlies aan recreatieve elementen (aantal)				
verlies aan areaal recreatie (vigerend bestemmingsplan) in ha.				

Met toelichtende tekst over de aard van de aangetaste recreatieve functies (bestaand en volgens vigerend bestemmingsplan) als dag- en verblijfsrecreatie, met daarnaast een beschrijving van de eventueel aangetaste recreatieve routes (als fiets-, wandel-, ruiterspaden en kanoroutes).

5.6 Bodem en water

Het onderstaande betreft een algemene tekst. De commissie MER wordt verzocht in haar advisering zoveel als mogelijk te zorgen voor een toespitsing. Een voorbeeld is opgenomen in de startnotitie A4 op blz. 39. Eventueel kan ook een onderscheid worden gemaakt tussen grondwaterbeschermingsgebieden en overige gebieden. Is verdroging nog een punt dat in het kader van DEZE besluitvorming aandacht verdient?

De aspecten bodem en water spelen een rol in het ontwerpproces en krijgen aandacht in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag. Voor die situaties waar verdroging en/of kwel optreedt als gevolg van (maatregelen aan) de weg, wordt aandacht besteed aan de effecten.

5. 7. Sociale aspecten.

Gelet op het feit dat hier om verbredingen gaat speelt dit aspect een beperkte rol bij de uiteindelijke afweging. Van belang zijn hier de deelaspecten visuele hinder en sociale veiligheid. Het deelaspect visuele hinder komt aan de orde bij het aspect landschap, in dit hoofdstuk dient een kwalitatieve beschouwing aan het deelaspect sociale veiligheid te worden gewijd.

Hoofdstuk 6. Vergelijking van de alternatieven.

Discussiepunt.

Dit willen we op een geheel nieuwe wijze gaan opzetten waarbij in elk geval de totaal tabel met de belende plussen en minnen achterwege blijft. Het rapport geeft een zo objectief mogelijk beeld van de effecten gerelateerd aan beleidsdoelstellingen en normen.

De milieu-effecten van de alternatieven moeten/onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling dan wel een nul-alternatief te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieu-situatie en autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

nb. nog nader in te vullen, uitgangspunt is in elk geval een beperking tot vergelijking per aspect op basis van norm/beleidsdoelstelling en effect. Daar waar alleen sprake is van kwalitatieve effecten een kwalitatieve presentatie (bijvoorbeeld ruimtelijke ordening). In geen geval een totaalvergelijking, hooguit een scenario-vergelijking. De MCA-methode is een mogelijkheid (zie notitie A15)

Hoofdstuk 7. 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 [dwz. van de bestaande milieutoestanden autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, 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;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

Hoofdstuk 8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de WM:

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

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen. Het verdient aanbeveling dat de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen. De evaluatie wordt pas opgesteld NA openstelling weg.

Hoofdstuk 9. Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende studies binnen de corridor. De vorm en presentatie dienen derhalve zodanig te zijn dat een onderlinge vergelijking ook mogelijk is. Hiertoe is het gebruik van de voorgestelde presentatie noodzakelijk. Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Een totaalvergelijking maakt deel uit van het besluitvormingsproces en kan in dit kader achterwege blijven.

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.
- * het MER dient in beginsel te bestaan uit een samenvatting, hoofdnota en bijlagen. Deze bijlagen zijn in de beginsel de onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

Hoofdstuk 10. 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. Het verdient daarom bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabel[vorm]);
- de vergelijking van de alternatieven.

Overige aspecten.

Naast de specifieke richtlijnen onderwerpen dient de trajectnota/MER in elk geval ook informatie te bevatten over de onderdelen ruimtelijke ordening, economie en kosten. Bijgaand een aanzet.

Ruimtelijke Ordening.

Een mogelijkheid om de effecten op ruimtegebruik te inventariseren, is het gebruik maken van ontwerp-tekeningen van de alternatieven waarbij het (extra) benodigde -directe- ruimtebeslag is aangegeven en van de resultaten van effectonderzoek met betrekking tot de milieu-effecten (bijvoorbeeld kaartmateriaal m.b.t. akoestisch ruimtebeslag, luchtkwaliteit of externe veiligheid) waaruit het -indirecte- ruimtebeslag kan worden afgeleid. Door deze in relatie te brengen met bestemmingsplankaarten (of in geval van sterk verouderde bestemmingsplannen: vergelijkbaar kaartmateriaal uit bijvoorbeeld streekplannen) kan een beeld worden geschetst van de effecten op de (geplande) ruimtelijke functies. Uiteraard kan hierbij gebruik worden gemaakt van GIS. Op basis van bovenstaande combinatie van verschillende kaarten kan eerst een globale inventarisatie plaatsvinden, waaruit zeer goed kan blijken dat een groot aantal van de voorgestelde te onderzoeken aspecten niet relevant is. In het geval een bestaande weg beschikt over een ruime middenberm waardoor geen van de alternatieven extra ruimtebeslag veroorzaakt (omdat alternatieven bestaan uit of verbreden in middenberm, of benutten), kan het principe 'Nee, tenzij...' ruim worden toegepast. Uiteraard geldt hierbij dat ook de milieu-effecten van de weg, het indirecte ruimtebeslag, dan niet mag toenemen. Is dat wel het geval, dan zal alsnog effectbeschrijving voor ruimtegebruik moeten plaatsvinden.

Indien ervoor wordt gekozen om kwalitatief te beoordelen aspecten te onderzoeken, is een deskundigenoordeel noodzakelijk. Van belang is dat uitkomst een zekere mate van reproduceerbaarheid kent. In dit advies is hier eigenlijk alleen maar sprake van bij kansen voor meervoudig grondgebruik.

Input

Naast de resultaten van het milieu-onderzoek, met name geluid, lucht en externe veiligheid, vormen de bestemmingsplankaarten en streekplankaarten belangrijke basis voor het bepalen van de effecten op het gebied van ruimtegebruik. Het kaartmateriaal uit bestemmingsplannen biedt voldoende inzicht in het areaal. Bovendien is in de bestemmingsplannen informatie te vinden over de functies, over het aantal en de aard van de bedrijven en over het aantal woningen. (Eventueel kan aanvullende informatie worden verzameld door 'veldbezoeken' af te leggen, voor de beschrijving van de huidige situatie kan dit nodig zijn.)

Wijze van presentatie

Functiebeïnvloeding wonen

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	MMA
verlies areaal wonen (bestaand) in ha				
verlies aantal woningen (bestaand) in klassen van 10				
verlies areaal wonen (vigerend bestemmingsplan) in ha				
verlies aantal woningen (vigerend bestemmingsplan) in klassen van 10				

Ten aanzien van het verlies aan het aantal woningen verdient het aanbeveling een globale weergave van de kosten op te nemen in het hoofdstuk 'kosten'. Omdat dit een zwaarwegend aspect is, is het geen probleem dit aspect in deze tabel mee te nemen.

Functiebeïnvloeding werken

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	MMA
verlies areaal 'werken' (bestaand) in ha				
verlies aan bedrijven (bestaand) in aantal				
verlies areaal 'werken' (vigerend bestemmingsplan) in ha				
bereikbaarheid				

Met daarbij een toelichtende tekst aangaande de aard van bedrijvigheid die wordt aangetast.

Functiebeïnvloeding landbouw

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	MMA
verlies areaal landbouw (bestaand) in ha				
verlies aan landbouwbedrijven (bestaand) in aantal				
verlies areaal landbouw (vigerend bestemmingsplan) in ha				

Hierbij zal een toelichtende tekst moeten worden opgenomen aangaande de aard en de kwaliteit van het verlies aan landbouwgronden/-bedrijven.

Economie.

Voorgesteld wordt om in ieder geval de directe economische effecten te beschrijven in de trajectnota /MER en indien relevant ook de indirecte economische effecten. De directe economische effecten zijn te bepalen door de voertuigverliesuren voor de diverse alternatieven te kapitaliseren hetgeen kwantitatieve informatie oplevert voor een kosten batenanalyse. De indirecte economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische affecten zijn alleen dan te verwachten wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen of bij verschillen in de lokatie en aansluitingen. NB..ontstaat hierdoor een dubbeltelling met werken?? ✓

Kosten.

De kosten van de alternatieven dienen te worden weergegeven overeenkomstig het PRI-format

