

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Plusstroken A1 Beekbergen – Deventer-Oost

12 december 2003

1043-123

ISBN 90-421-1236-0
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER	3
2.1 Algemeen.....	3
2.2 Toelichting op het oordeel: geluidhinder.....	3
3. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN	4
3.1.1 Relatie met het onderliggend en aansluitend wegennet	4
3.1.2 Lichthinder.....	4
3.1.3 Verkeersintensiteiten	4

1. INLEIDING

De directie Oost-Nederland van Rijkswaterstaat wil plusstroken aanbrengen op de rijksweg A1, op het traject van Beekbergen tot aan Deventer-Oost. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet daarover op grond van de Spoedwet wegverbreding een wegaanpassingsbesluit (WAB) nemen. Voor dit besluit wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) toegepast.

Op 2 september 1999 werd voor het SWAB¹-project voor rijksweg A1, Barneveld - Deventer, een startnotitie ter inzage gelegd. Op basis van deze notitie, plus de inspraak erop en advisering daarover, werden op 1 juli 2000 richtlijnen vastgesteld. In verband met de omschakeling van het Struktuurschema Verkeer en Vervoer 2 naar het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan heeft de plaatsvervangend directeur-generaal Personenvervoer in de rol van bevoegd gezag op 16 oktober 2001 aanvullende richtlijnen vastgesteld. Na de Kamerbehandeling van de Spoedwet wegverbreding paste de directeur-generaal Personenvervoer namens de Minister van Verkeer en Waterstaat de richtlijnen aan voor de uitwerking van de plusstroken².

Het milieueffectrapport (= MER) is gebaseerd op de richtlijnen na aanvulling en aanpassing.

Met de toezending van het MER op 14 oktober 2003 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een toetsingsadvies uit te brengen. Het MER is op 6 oktober 2003 ter inzage gelegd³.

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 wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

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

- aan de richtlijnen voor het MER⁵;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens een toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het te nemen besluit, in dit geval het Wegaanpassingsbesluit.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie adviseert dan tot een aanvulling.

¹ SWAB staat voor "samen/werken aan bereikbaarheid".

² De aanvulling en aanpassing van de richtlijnen hebben ertoe geleid dat niet volkomen duidelijk is welke delen van de oorspronkelijke richtlijnen nog gelden. De Commissie heeft bij haar toetsing naar beste weten de combinatie van richtlijnen gebruikt. Zij raadt aan om bij toekomstige aanpassingen van richtlijnen duidelijk aan te geven welke teksten *aanvullend* moeten worden gebruikt, welke teksten *vervangend* moeten worden gebruikt en welke oude teksten *vervallen*.

³ Zie bijlage 1.

⁴ Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁸ die het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in kopie heeft doorgestuurd. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

⁸ Zie bijlage 3 voor een lijst hiervan.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. Het MER is beknopt en overzichtelijk en biedt duidelijke informatie ten behoeve van het Wegaanpassingsbesluit.

De Commissie is van oordeel dat vanwege de wettelijke inperking van de te beschouwen oplossingen⁹, het MER terecht alleen oplossingen met plusstroken beschouwt¹⁰.

2.2 Toelichting op het oordeel: geluidhinder

Het MER brengt niet volledig in kaart waar, in de komende jaren, het wegverkeer tot geluidhinder zal leiden, en hoe erg die hinder zal zijn (in termen van aantallen geluidgehinderden). De Commissie is op basis van het MER ruwweg nagegaan of er een significante toename van het aantal geluidgehinderden zal ontstaan en meent dat die kans gering is. Ook gaat zij ervan uit dat de 40 dB(A)-contour – belangrijk voor stiltegebieden – slechts marginaal zal wijzigen. Daarom beschouwt zij in dit geval het ontbreken van berekeningen van geluidgehinderden beneden 70 dB(A) niet als tekortkoming.

‡ Zij adviseert om in de volgende MER'en over Spoedwetprojecten ook de geluidhinder onder de 70 dB(A) en het aantal gehinderden te berekenen zoals gebruikelijk bij wegenprojecten.

⁹ Spoedwet wegverbreding, bijlage B.

¹⁰ Uit de inspraak (reactie 1: spitsstroken; reactie 5, 6: drie permanente rijstroken) blijkt dat niet iedereen de plusstroken als enige mogelijkheid erkent.

3. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN

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

3.1.1 Relatie met het onderliggend en aansluitend wegennet

In het besluitvormingsproces kan van belang zijn in hoeverre het gebruik van plusstroken op dit deel van de A1 leidt tot knelpunten op aansluitende weggedelen, dan wel op het onderliggend wegennet. Het MER bevat daar geen informatie over. De Commissie verwacht voor de korte termijn dat noch op de aansluitende wegvakken, noch op het onderliggend wegennet knelpunten zullen optreden.

Er is echter ook een verkeersaantrekkende werking van het plusstrokenproject. Daarbij komt dat de bijdrage aan vermindering van files al spoedig na de aanleg van de plusstroken zal teruglopen¹¹. Als effectiviteit van de plusstroken terugloopt kan de verkeersaantrekkende werking terugslaan op het onderliggend wegennet en daar tot nieuw sluipverkeer leiden (ook afhankelijk van andere maatregelen).

↓ De Commissie adviseert om bij de evaluatie in samenwerking met de andere wegbeheerders aandacht te besteden aan de verkeersontwikkelingen en milieugevolgen op het onderliggend wegennet en aansluitende wegvakken.

3.1.2 Lichthinder

In haar inspraakreactie geeft de Gelderse Milieufederatie¹² een aantal suggesties voor extra inspanningen ter voorkoming van nadelige effecten van wegverlichting op vooral de fauna: vermindering van gebruiksduur en sterker dimmen indien mogelijk vanuit verkeersveiligheid.

De Commissie meent dat het MER de mogelijkheid om lichthinder verder te verminderen inderdaad niet volledig aangeeft.

↓ Zij adviseert om de suggesties ter verdere terugdringing van lichthinder bij het evaluatieprogramma te betrekken en op die mogelijkheden in te spelen bij de aanschaf van nieuwe wegverlichting.

3.1.3 Verkeersintensiteiten

Het MER is onduidelijk wat betreft de verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken. MER en onderliggende documenten vermelden op dit punt verschillende cijfers, zonder dat duidelijk wordt waarop deze verschillen berusten.

De Commissie heeft inmiddels van de regionale directie begrepen dat één tabel in het MER¹³ niet correct is. Zij is nagegaan of de onduidelijkheid consequenties heeft voor de milieueffecten en is tot de conclusie gekomen dat die niet relevant zijn voor de besluitvorming over de plusstroken.

↓ Zij adviseert om bij het Wegaanpassingsbesluit aan te geven op welke verkeersintensiteiten het besluit is gebaseerd.

¹¹ Aan de hand van de veronderstelde 1,5 % jaarlijkse groei (MER, blz. 52) kan worden berekend hoeveel jaar de plusstroken verlichting kunnen geven.

¹² Reactie 10 (zie bijlage 3).

¹³ Dit betreft de tabel in het hoofdstuk "Probleem, doelstelling en oplossingen" (blz. 14).