

Advies voor richtlijnen voor de milieueffectrapporten
Aanleg plusstroken A12, A27 en A28

29 augustus 2003

1368 t/m1371-47

ISBN 90-421-1207-7
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/U.02.03724

uw brief
12 juni 2003

ons kenmerk
1368-47/Dr/gl

onderwerp
Richtlijnen advies Aanleg plusstroken
A12, A27 en A28

doorkiesnummer
(030) 234 76 06

Utrecht,
29 augustus 2003

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de plusstroken voor de trajecten:

1. A12 Woerden – Gouda;
2. A27 Gorinchem – Noordeloos;
3. A27 Utrecht – Eemnes;
4. A28 Leusden-zuid – A1 Hoevelaken.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Gezien de grote mate van overeenkomst tussen de vier wegverbredingsprojecten brengt de Commissie één advies voor richtlijnen uit dat geldig is voor alle vier de projecten. Daarin zijn ook enkele aanbevelingen opgenomen specifiek betrekking hebbend op één of enkele van de wegverbredingsprojecten. De Commissie heeft in haar advies inspraakreacties verwerkt indien deze informatie bevatten die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

De Commissie is van mening dat de startnotities al een helder beeld geven van de informatie die het MER zal bevatten. Dit advies richt zich dan ook vooral op de informatie die additioneel in het MER aan de orde moet komen.

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

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

1. Probleem- en doelstelling

Het MER moet aangeven:

- in welke mate en voor welke termijn¹ de plusstroken een oplossing moeten bieden voor de gesignaleerde knelpunten;
- welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn (tot 2020)²;
- welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden.

Het probleemoplossend vermogen wordt vergroot als de plusstroken zich over het juiste traject uitstrekken en problemen met verkeerscongestie zich niet verplaatsen. Motiveer in dit licht de projectbegrenzing. In het MER dient aangegeven te worden:

- of, en zo ja waar, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen) problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen;
- welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren.

Het onderzochte gebied dient groot genoeg te zijn om significante effecten van de capaciteitsuitbreiding elders op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet te kunnen beoordelen³.

De Commissie adviseert in het MER specifiek in te gaan hoe de motie Eversdijk zal worden uitgevoerd⁴.

2. Meest milieuvriendelijke alternatief

De Commissie adviseert om bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) in ieder geval mitigerende maatregelen mee te nemen zoals toepassing van snelheidsbeperking eventueel in combinatie met het minimaliseren van de benodigde rijstrookbreedte, dubbellaags ZOAB, geluidschermen en duurzame bouwmaterialen, als ook de inpassing van faunavoorzieningen.

¹ Geef daarbij aan wat na aanleg van de plusstroken de resterende verkeersgroeiruimte op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

² Permanente oplossingen (wegverbredingen).

³ Hierop wordt ook gewezen in verschillende inspraakreacties, onder andere van de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk en de Stichting Groenekans Landschap (inspraakreacties nr. 37 en 38, bijlage 4).

⁴ Deze motie is aangenomen door de Eerste Kamer bij de behandeling van de Spoedwet op 27 mei 2003. In de motie wordt verzocht:

- altijd uit te gaan van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB op de rijstroken indien binnen 200 meter afstand woningen aanwezig zijn, tenzij uit het plan inmiddels is gebleken dat dit niet nodig of mogelijk is;
- parallel aan de opstelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor de te treffen geluidmaatregelen op voortvarende wijze op te stellen en daarbij als uitgangspunt te nemen dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid worden gerespecteerd;
- in het plan van uitvoering een tijdpad van maximaal 5 jaar op te nemen;
- in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit al gegevens van het plan op te nemen, alsmede een lijst met de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor de diverse woningen en geluidgevoelige bestemmingen.

3. Verkeer en vervoer

De doelstelling om te komen tot een betere doorstroming in de spits moet nader gekwantificeerd worden ten opzichte van de huidige situatie, als ook ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Toetsingscriteria moeten worden aangegeven en gemotiveerd, evenals de bijbehorende indicatoren. Indicatoren om het verkeerskundig effect van de plusstroken te bepalen dienen betrekking te hebben op het hoofdwegennet en - indien belangrijke verkeerskundige effecten verwacht mogen worden - ook op het onderliggende wegennet⁵.

Bij de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten dient in ieder geval rekening gehouden te worden met:

- de verkeersaantrekkende werking van de plusstroken. Verhoging van de capaciteit op de betreffende trajecten zal er toe leiden dat relatief meer mensen zich in de spits met de auto gaan verplaatsen⁶. Het betreft hier:
 - huidig sluipverkeer op het onderliggende wegennet dat door de verhoging van de capaciteit weer gebruik zal gaan maken van het hoofdwegennet;
 - mensen die zich met een ander vervoermiddel verplaatsen (trein, bus, carpoolen) en bij aanleg van de plusstrook (weer) gebruik gaan maken van hun eigen auto;
- de variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de plusstroken gesloten zijn, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zouden moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen. Beschrijf het beleid dat gevoerd zal gaan worden met betrekking tot de openstelling van de plusstroken⁷.

De Commissie adviseert in het MER helder onderscheid te maken tussen de autonome verkeerstoename en de verkeerstoename als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de plusstroken.

Tijdens het locatiebezoek heeft de Commissie kennisgenomen van het feit dat de toekomstige verkeersintensiteiten berekend zullen worden op basis van de beleidsuitgangspunten van het vigerende Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). De Commissie adviseert daarbij de meest actuele groeiprognozes te gebruiken. Tevens adviseert zij de onzekerheid in de berekende verkeersintensiteiten zo goed mogelijk aan te geven⁸, en daarmee van de onzekerheid in het probleemoplossend vermogen van de plusstroken. Ga globaal in op de gevolgen van in ontwikkeling zijnd beleid⁹, zoals:

- het ontwerp Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP);
- de ontwerp Nota Ruimte;
- ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal en regionaal niveau.

⁵ Hierop wordt ook gewezen in verschillende inspraakreacties, o.a. van de Natuur en Milieufederatie Utrecht (inspraakreacties nr. 50 en 72 bijlage 4).

⁶ Het is te verwachten dat op de wat langere termijn ook een verkeersaantrekkende werking zal optreden door verhuisgedrag: zo zijn voor sommige mensen door de kortere reistijden grotere woon-werkafstanden acceptabel. Echter, gezien het feit dat de plusstroken alléén op relatief korte termijn in een oplossing van de verkeerscongestie voorzien, hoeven in het MER de effecten van verhuisgedrag niet in beeld gebracht te worden.

⁷ Geef daarbij aan of sprake zal zijn van een dynamische openstelling van de plusstroken, al naar gelang de verkeersdrukke, of van een statische openstelling met vaste openingstijden.

⁸ Geef daarbij ook een inschatting van de maximaal te verwachten verkeersintensiteiten (worst-case scenario).

⁹ Gezien het feit dat de plusstroken alléén op relatief korte termijn in een oplossing van de verkeerscongestie voorzien, en prijsbeleid pas na 2010 eventueel zal worden doorgevoerd, hoeven in het MER de gevolgen van prijsbeleid op de verkeersintensiteiten niet in beeld te worden gebracht.

Specifiek met betrekking tot de plusstrook A12 Woerden - Gouwe dienen de gevolgen voor de verkeersintensiteit aangegeven te worden van de infrastructurele projecten die onderdeel vormen van het zogenaamde BRAVO-project¹⁰.

Beschrijf de gevolgen van de realisatie van de plustrook op het traject A27 Gorinchem - Noordeloos voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Gorinchem Noord¹¹.

Op het traject A27 Gorinchem - Noordeloos maken bij files Interliners gebruik van de vluchtstrook. Na aanleg van de plusstrook wordt de vluchtstrook minder breed waardoor Interliners geen gebruik meer kunnen maken van de vluchtstrook¹². Geadviseerd wordt in het MER in te gaan op de gevolgen voor de doorstromingsnelheid van Interliners.

4. Milieueffecten

De Commissie adviseert de onzekerheden in milieueffecten aan te geven die het gevolg zijn van onzekerheden in verkeersprognoses en onnauwkeurigheden in gebruikte effectberekeningsmodellen. Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten of het juist wel of juist niet overschrijden van grenswaarden en normen moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd.

4.1 Geluidhinder

De onderhavige projecten bevinden zich in het besluitvoorbereidende traject. In dit licht be- zien adviseert de Commissie ook voor type-B projecten gegevens over geluidhinder te pre- senteren indien een significante toe- of afname in geluidhinder verwacht mag worden ten opzichte van huidige situatie, of ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Identificeer daarbij de belangrijkste knelpunten en geef aan hoe (op termijn) zal worden voldaan aan de geldende grenswaarden voor geluidhinder. Beschrijf in dit licht mogelijke mitigerende maat- regelen zoals het toepassen van snelheidsbeperking, dubbellaags ZOAB en geluidschermen.

Daar waar sprake is van de aanwezigheid van spoorwegen in de directe nabijheid van de weg - zoals bijvoorbeeld het geval bij de A27 Utrecht Eemnes - dient cumulatie in de berekenin- gen te worden opgenomen.

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai zal de komende jaren geïmplementeerd worden in de Nederlandse wetgeving. Beschrijf in het MER hoe zal worden omgegaan met de verplich- tingen die voortvloeien uit deze Richtlijn¹³.

¹⁰ Zie hiervoor de inspraakreactie van de Provincie Utrecht (inspraakreactie nr. 44, bijlage 4)

¹¹ Zie hiervoor de inspraakreactie van de Gemeente Gorinchem inspraakreactie nr. 62, bijlage 4).

¹² Hierop wordt gewezen door BBA N.V. en Arriva: de breedte van de vluchtstrook wordt bij aanleg van de plusstrook verminderd van 3,50 meter tot 3,10 meter (inspraakreacties nr. 59 en 78, bijlage 4).

¹³ Hierop wordt gewezen door onder andere de Stichting Stop Geluidhinder Maartensdijk en de Stichting Groenekans Landschap (inspraakreacties nr. 37 en 38, bijlage 4). De Richtlijn richt zich op Europese har- monisatie van geluidmaten en rekenmethoden, en op het inventariseren van de problematiek door het ma- ken van geluidbelastingskaarten en het opstellen van actieplannen voor verkeersinfrastructuur (belang- rijke wegen, spoorwegen en luchthavens) en agglomeraties.

4.2 Natuur

Beredeneer of de activiteit significante effecten kan hebben op verstoring en barrièrewerking. Indien dit niet uitgesloten kan worden, bepaal dan kwantitatief (modelmatig) de omvang van deze effecten.

In de startnotities wordt melding gemaakt van mogelijke significante beïnvloeding door het voornemen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). waar dit optreedt zal een passende beoordeling in het kader van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte ¹⁴ uitgevoerd moeten worden. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS?

De Commissie adviseert in het MER aan te geven hoe bij de aanleg van de plusstrook rekening wordt gehouden met de inpassing van faunavoorzieningen – zoals ecotunnels en –viaducten – waarmee ecologische verbindingzones gerealiseerd worden als onderdeel van de EHS. Indien door aanleg van de plusstrook sprake is van aantasting van de EHS adviseert de Commissie de aanleg van faunavoorzieningen als mogelijke mitigerende of compensatiemaatregel te overwegen. Ga in het MER in ieder geval in op wenselijkheid en mogelijkheden van:

- het opheffen van de parkeerplaats Bosberg langs de A27 (Utrecht-Eemnes) en het aldaar aanleggen van een ecoduct¹⁵;
- de aanleg van een faunapassage langs de Heiligenbergerbeek onder de A28¹⁶;
- de aanleg van een ecologische verbindingzone onder de A12 ter hoogte van de Enkele en Dubbele Wiericke;
- de aanleg van een (P)EHS verbindingzone over de A27 (Gorichem-Noordeloos), samenvallend met het faunaknelpunt Lang Scheiwijk.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

¹⁴ Het kabinet Balkenende-II heeft het voornemen het Tweede Structuurschema Groene Ruimte op te nemen in de Nota Ruimte.

¹⁵ Zie de inspraakreactie van Hart voor Groen met daarbij een uitgebreid overzicht van diverse kwetsbare soortgroepen (inspraakreactie nr. 49, bijlage 4).

¹⁶ Zie de inspraakreacties van de Natuur en Milieufederatie Utrecht en de Stichting Heiligenbergerbeeldal (inspraakreactie nr. 72 respectievelijk 71, bijlage 4).

4.3 Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's. Mogelijke beïnvloeding van cultuurhistorische en archeologische waarden treedt in ieder geval op bij de trajecten A27 Utrecht – Eemnes, A27 Gorinchem – Noordeloos en A28 Leusden-zuid – A1 Hoevelaken¹⁷.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



Drs. J.G.M. van Rhijn
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanleg plusstroken A12, A27 en A28

¹⁷ De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) stelt voor een inventariserend veldonderzoek uit te voeren voor die tracés waar de plusstrook een zone met hoge trefkans of een terrein van hoge archeologische waarde doorsnijdt. Doel hiervan is voor de zones met een hoge trefkans in ieder geval vast te stellen of er sprake is van archeologische indicatoren, en voor terreinen met hoge archeologische waarde vast te stellen of die waarden zullen worden door aanleg van de plusstrook (zie inspraakreacties nrs. 82, 83 en 84, bijlage 4).