

1523-47

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede

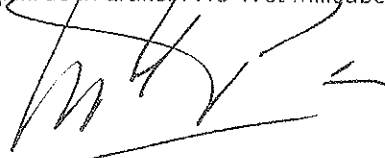


Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Richtlijnen voor de
Trajectnota/MER
N18 Varsseveld-Enschede**

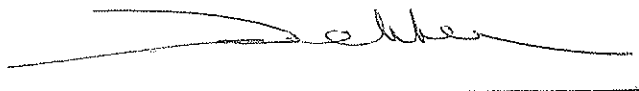
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N18 Varsseveld-Enschede

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, september 2005

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, september 2005

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	3
1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1 PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2 DOEL.....	3
2.3 BESLUITVORMING.....	3
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
3.1 ALGEMEEN.....	5
3.2 ALTERNATIEVEN.....	6
4 VERKEER, VERVOER EN ECONOMIE	8
4.1 ALGEMEEN.....	8
4.2 VERKEERSANALYSE.....	8
4.3 VERKEERSVEILIGHEID.....	8
4.4 ECONOMISCHE ONTWIKKELING.....	9
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	10
5.1 ALGEMEEN.....	10
5.2 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN.....	10
6 MILIEU-EFFECTEN ..FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.	
6.1 ALGEMEEN.....	11
6.2 (GROND)WATER.....	11
6.3 EXTERNE VEILIGHEID.....	11
6.4 LEEFMILIEU.....	12
6.5 NATUURLIJK MILIEU.....	15
6.6 BOUWFASE.....	17
7 LANDBOUW EN RUIMTELIJK ORDENING	18
8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	19
9 LEEMTEN IN INFORMATIE	20
10 EVALUATIEPROGRAMMA	21
11 VORM EN PRESENTATIE	22
12 SAMENVATTING VAN HET MER	23
Bijlage 1: Antwoorden op de inspraakreacties	24

1 Inleiding

Op de N18 tussen Varsseveld en Enschede is het aantal verkeersslachtoffers groot. De weg behoort tot de gevaarlijke rijkswegen in Nederland. Op een aantal plaatsen, met name in de kernen Eibergen en Usselo, is de leefbaarheid niet optimaal. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd een planstudie uit te voeren naar de mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

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

2.1 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat op en rond de N18 Varsseveld-Enschede problemen zijn. De weg maakt deel uit van het landelijk hoofdwegennet maar heeft met name een regionale en lokale functie. De vele kruisende langzame verkeersdeelnemers, de gelijkvloerse uitwisselingen tussen verkeersstromen en de ligging van deeltrajecten van de rijksweg door de bebouwde kommen van Eibergen, Haaksbergen en Usselo zorgen voor veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. De aanwezigheid van landbouwverkeer en fietsers op de weg leidt naast doorstromingsproblemen ook tot veiligheidsproblemen. Daarnaast neemt het verkeer in de toekomst verder toe waardoor er meer verkeersonveilige en slechte leefbaarheidssituaties ontstaan. Problemen met sluipverkeer komen met name voor in Haaksbergen en worden veroorzaakt door het feit dat de N18 bij Enschede niet is aangesloten op het overige hoofdwegennet (de A35).

De verkeersafwikkelingsproblematiek heeft vooral betrekking op de relatief zware belasting van de vele gelijkvloerse kruisingen. Zowel op de trajecten binnen als buiten de bebouwde kom leidt dit tot reistijdverlies.

De N18 in de huidige vorm is naar de mening van de regio een belemmering voor de regionaal economische ontwikkeling van het gebied rond de N18.

In de startnotitie zijn de problemen globaal aangeduid. In het MER moeten de leefbaarheidsproblemen, waar mogelijk, kwantitatief beschreven worden (geluid, lucht, barrièrewerking) zodat toetsbaar en navolgbaar wordt in hoeverre de alternatieven uit het MER een oplossing voor de problemen bieden. Daarbij dient aangegeven te worden welke doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering afgeleid worden uit het algemene doel "verbetering van de leefbaarheid" en dient een onderscheid tussen bebouwde kom en landelijk gebied te worden gemaakt.

Het MER dient de benoemde problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Hiertoe dient in het MER een goede probleemanalyse te worden opgenomen. Ingedeeld naar thema's dienen de volgende aspecten te worden belicht:

Ontsnippering betrokken worden. Aangegeven moet worden welke gebieden in (de omgeving van) het plangebied liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de (P)EHS, verschillende (robuuste) ecologische verbindingzones, de diverse Natuurschoonwetgebieden zoals het Lankheet en drinkwaterwingebieden).

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgvaciviteiten.

Het plangebied betreft het gedeelte van de N18 vanaf Varsseveld tot aan de A35 bij Enschede. Het plangebied komt overeen met het gebied zoals dat is aangegeven in de startnotitie. Onder studiegebied wordt verstaan, dat gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit- en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Met andere woorden, het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling met een ondergrens van 2500 mvt/etmaal.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Denk hierbij aan:

- Maatregelen gericht op het behoud van de bereikbaarheid voor omwonenden en bedrijven en de veiligheid van de verkeersafwikkeling
- Geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken)

Alternatief Groenlo-Enschede

- 2x1-variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid van 100 km/u
- 2x2 variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid 100 km/u

Alternatief Varsseveld-Enschede

- 2x1-variant met een fysieke middenbermscheiding, ontwerpsnelheid van 100 km/u

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) maakt deel uit van de alternatiefontwikkeling volgens modulaire aanpak zoals die in deze paragraaf is beschreven. De manier van ontwikkelen resulteert erin dat de meest ingrijpende alternatieven als laatste worden overwogen.

In dit ontwikkelproces is vooral aandacht nodig voor:

- De mogelijkheden om de barrièrewerking voor natuur en recreatie van de bestaande weg te verminderen
- Mogelijkheid om nieuwe weggedeelten zodanig in te richten dat de verbindingfuncties van (robuuste) ecologische verbindingzones worden versterkt in plaats van aangetast en versnippering wordt voorkomen
- Het afwaarderen van de bestaande N18 bij eventuele omleidingen

Voor de alternatieven wordt een capaciteitstoets gedaan. Indien nodig worden de alternatieven Groenlo – Enschede en Varsseveld – Enschede deels met extra capaciteit ontworpen.

Voor onderlinge vergelijking moeten alternatieven en varianten op hetzelfde detailniveau worden beschreven.

4 Verkeer, vervoer en economie

4.1 Algemeen

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en doelstelling aan de orde geweest. De uit te werken alternatieven zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In dit hoofdstuk komen de te onderzoeken aspecten op het gebied van verkeer en vervoer aan de orde.

De volgende zaken moeten in de Trajectnota/MER worden verwerkt:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar
- De werking van het gebruikte verkeersmodel dient in een bijlage van de Trajectnota/MER te worden beschreven
- In (een bijlage bij) de trajectnota/MER dient te worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd

4.2 Verkeersanalyse

In het MER moet naast een beschrijving van de huidige verkeersintensiteiten en de prognose voor de alternatieven, een analyse van de aard van het verkeer worden opgenomen. Geef aan:

- Welk aandeel van het verkeer een relatie heeft met de regio (herkomst, bestemming of beide in het studiegebied) en hoeveel verkeer doorgaand is (nationaal en internationaal); geef daarbij een beschouwing van de routekeuze van het verkeer over de lange afstand (A1 en A31 in Duitsland) en maak hierbij een onderscheid tussen personen- en vrachtverkeer
- Hoeveel landbouwverkeer gebruik maakt van de hoofdrijbaan
- Welke verschillen in verkeersintensiteit er zijn op delen van het traject
- De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet
- De restcapaciteit per alternatief voor 2020
- De effecten op het onderliggende wegennet met name in relatie tot de lokale/regionale bereikbaarheid

4.3 Verkeersveiligheid

Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in:

- Een inschatting van het aantal verkeersslachtoffers op basis van het huidige aantal, type en locatie van de ongevallen. Op basis hiervan en op basis van het kilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streef risicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling
- Per alternatief moet worden aangegeven wat het effect is van wijzigingen in het dwarsprofiel (fysieke middenbermscheiding, (on)gelijkvloerse kruisingen), zie hiervoor ook hoofdstuk 2.
- De effecten van maximale snelheid op de doorstroming en de verkeersveiligheid
- De effecten op het onderliggende wegennet op het gebied van verkeersveiligheid

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

5.1 Algemeen

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2004 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkelingen van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

In de probleemanalyse van de startnotitie wordt de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling beschreven. Deze kan als basis dienen voor de beschrijving van de effecten in het MER waarbij vooral een kwantificering van de gepresenteerde thema's van belang is.

Geef in het MER aan welke gegevens uit de voorgaande studie(s) hebben geleid tot de huidige begrenzing van het zoekgebied zoals weergegeven in figuur

5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In de trajectnota/MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en de effecten daarvoor. Er dient een gevoeligheidsanalyse te worden uitgevoerd voor de (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Denk hierbij aan de eventuele doortrekking van de A15 tussen Bemmelen en de A12 welke van invloed kan zijn op een meer dan trendmatige toename van verkeer in het algemeen en vrachtverkeer in het bijzonder.

Tijdens de trajectstudie dient er vanuit te worden gegaan dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

6 Milieueffecten

6.1 Algemeen

Per alternatief dienen de milieueffecten van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteiten te worden onderzocht. Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden voorgesteld. Hierbij moet worden uitgegaan van de huidige stand van de techniek.

Aangegeven moet worden of er in of nabij het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals de bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen of onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

De N18 doorsnijdt op diverse plaatsen bestaande en gewenste Ecologische Verbindingszones (EVZ) die veelal gekoppeld zijn aan de oost-west georiënteerde beekdalen. Tevens vormt de weg een barrière voor de recreatieve beleving van het gebied. Een analyse dient te worden opgesteld van de versnipperingseffecten van de alternatieven en een beschrijving van de mogelijke mitigerende maatregelen om de barrièrewerking van de bestaande weg en (lokale) wegalternatieven te verminderen.

6.2 (Grond)water

Het hydrologische en ecohydrologische systeem van de Achterhoek en Twente is complex en gevoelig voor verstoring. Bovendien zijn er verschillende functies aan gekoppeld: drinkwaterwinningen, industriewateronttrekkingen, natuur en veiligheid (overloopgebieden e.d.).

Om inzicht te hebben in de gevolgen voor het (eco)hydrologisch systeem moet conform het kabinetsstandpunt "Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw" een watertoets worden uitgevoerd, waarbij getoetst wordt aan de effecten op veiligheid, wateroverlast en verdroging. Deze watertoets dient te beschrijven hoe het voornemen het watersysteem beïnvloedt en kan worden beperkt tot die gebieden waar ingrepen aan de weg worden overwogen. Een systeemanalyse maakt hier onderdeel van uit.

6.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's van de vervoerssystemen voor de omgeving. Per alternatief dient aandacht te worden besteed aan het individueel risico en het groepsrisico, waarbij rekening dient te worden gehouden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst.

6.3.1 *Plaatsgebonden risico (individueel risico)*

- (verandering in de) ligging van het plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10^{-5} en 10^{-6} per jaar

vergeleken met dit aantal in de huidige situatie. De resultaten van de oppervlakteberekeningen moeten daarnaast ook in contourklassen van 5 dB(A) worden gepresenteerd.

De geformuleerde beleidsambitie in de Nota Mobiliteit voor deze gebieden luidt dat in 2010 ten opzichte van het jaar 2000 geen verslechtering van de geluidssituatie in natuurgebieden mag zijn opgetreden, en dat in 2020 een verbetering ten opzichte van de situatie anno 2000 is bereikt. Voor de alternatieven moet daarom in het MER worden aangegeven hoe de geluidssituatie zich tussen 2000 en 2010 zal ontwikkelen. Hiervoor hoeven echter geen berekeningen voor de jaren 2000 en 2010 te worden gemaakt. Aan de hand van de rekenresultaten voor de jaren 2006 en 2020 moet kwalitatief worden aangegeven in hoeverre aan de doelstelling van geen verslechtering in 2010 ten opzichte van 2000 zal worden voldaan of niet zal worden voldaan.

Voor het MMA moet wel aanvullend het jaar 2020 worden berekend met welke voorzieningen een verbetering ten opzichte van het jaar 2000 kan worden bereikt. Hiervoor wordt als streefwaarde een halvering van de aantallen hectare geluidbelast gebied binnen de 40- en 47 dB(A) contouren gehanteerd. Deze maatregelen completeren het MMA. Verder dient ter indicatie een beeld te worden gegeven van het geluidsverloop op een aantal representatieve punten langs het studietraject.

Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen

Er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Dit wordt aangegeven van 50 tot 70 dB(A) in geluidbelastingklassen van 5 dB(A). Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt in bestaande en nieuwe functies.

Geluidsbeperkende maatregelen

De alternatieven moeten met elkaar worden vergeleken met betrekking tot geluidsbeperkende maatregelen. Bij het bepalen van de maatregelvarianten voor de geluidsgevoelige bestemmingen in de verschillende alternatieven vormt de normstelling van de Wet geluidhinder in combinatie met het uitkomsten van het doelmatigheidscriterium het afwegingskader.

Aansluitende weg- en baanvakken

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename of -afname ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of samenstelling op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van 30% en een afname van tenminste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Grenswaarde

Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde wordt overschreden.

Aandachtspunten

- Het is de ambitie dat de akoestische kwaliteit in EHS-gebieden in 2020 verbeterd is ten opzichte van de huidige situatie
- Afhankelijk van stand van zaken wijziging Wgh dient ofwel de etmaalwaarde, ofwel Lden gehanteerd te worden bij het bepalen en presenteren van het geluidbelast oppervlak, geluidbelaste woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.
- Voor de aanpak aan de bron geldt voor wegverkeer dat de best toepasbare en beproefde technologie wordt gebruikt

6.5 Natuurlijk milieu

6.5.1 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

- Cultuurhistorie alleen bij verbreding, vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem
- Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau
- Ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het in beeld brengen van effecten op bijzondere aardkundige waarden kan geschieden met behulp van de geomorfologische kaart van Nederland en gebiedskennis (GEA-objecten vallen hier vanzelf onder). Voor de effectbeoordeling geldt dat een deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

Voor landschappelijk waardevolle gebieden wordt verwezen naar de gebieden uit de Nota Landschap en provinciale karteringen. 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.

6.5.2 Flora, fauna en ecologie

Gezien de nabijheid van EHS, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden bestaat de kans op aantasting van en externe werking (indirecte effecten) op deze gebieden met een beschermde status. De relevante beschermingsformules dienen te worden doorlopen. Daarnaast kunnen ook kleinere natuurgebieden buiten de EHS die als zodanig zijn aangewezen in het streekplan of bestemmingsplannen en beschermde soorten onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen.

Daarnaast dient het MER aan te geven of de ingrepen kunnen resulteren in onomkeerbare effecten waardoor ontwikkelingsmogelijkheden van flora en fauna in nieuwe natuurgebieden verloren gaan. Hierbij gaat het zowel om gebieden vallend binnen de bruto EHS als om potenties van ecologische verbindingzones.

Medio 2005 wordt naar verwachting de nieuwe Natuurbeschermingswet van kracht. Het MER zal de nieuwe systematiek en dit vergunningenstelsel moeten hanteren.

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn een aantal dier- en plantensoorten in het studiegebied beschermd. Voor ieder alternatief moet worden nagegaan of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde

6.6 Bouwfase

Bij alle te beschrijven effecten dient de vraag te worden gesteld of ze tevens in de bouwfase optreden. Indien dit het geval is dient het MER hiervan melding te maken.

7 Landbouw en Ruimtelijk ordening

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag van de alternatieven. Er dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de configuratie van toe- en afritten.

Geef aan tot welke versnippering van landelijk gebied eventuele omleidingen leiden en geef aan tot welke functies de versnipperde gebieden bestemd worden. Geef aan in hoeverre deze versnippering van invloed is op de leefbaarheid.

Specifiek worden de volgende onderwerpen worden in kaart gebracht:

- Te amoveren woningen/bedrijven
- Beïnvloeding van uitbreidingsmogelijkheden voor woningen en bedrijventerreinen
- Verlies van landbouwgrond
- Versnippering van percelen landbouwgrond
- Aantasting/doorsnijding recreatieve gebieden en routes
- Bereikbaarheid recreatie- en landbouwgebieden

8 Vergelijking van de alternatieven

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

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingeolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

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

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt zal er een indicatie worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

9 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

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

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

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

De 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 MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, 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.

11 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie het volgende:

- Het MER moet zo beknopt mogelijk worden gehouden
- Achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf vermelden, maar in een bijlage noemen
- Een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen
- In het MER dient recent en goed kaartmateriaal, lokale schetsen en fotomontages met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven. Het kaartmateriaal waarop de tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zijn voldoende informatief zijn

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er 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.

De samenvatting in het MER moet duidelijk zijn voor burgers en geschikt zijn voor de bestuurlijke besluitvorming. In de samenvatting moeten de belangrijkste milieugevolgen per alternatief worden weergegeven, alsmede de maatregelen om die milieugevolgen te minimaliseren en de effectiviteit van die maatregelen.

12 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

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 milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm)
- De vergelijking van de alternatieven