

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Richtlijnen voor het MER

Spitsstrook A2/A27 Everdingen-Lunetten

Richtlijnen voor het MER

Spitsstrook A2/A27 Everdingen-Lunetten

Den Haag, 19 juli 2005

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

Karla Peijs

Inhoudsopgave

.....

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1	PROBLEEMSTELLING	2
2.2	DOEL	2
2.3	BESLUITVORMING.....	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
3.1	ALGEMEEN.....	3
3.2	ALTERNATIEVEN	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN.....	5
4.1	ALGEMEEN.....	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	5
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING	6
4.4	NATUURLIJKE OMGEVING	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	8
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	9
6	LEEMTEN IN INFORMATIE.....	10
7	EVALUATIEPROGRAMMA	11
8	VORM EN PRESENTATIE.....	12
9	SAMENVATTING VAN HET MER	13
	BIJLAGE	14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A2 en A27 aangepakt door het realiseren van een spitsstrook in de noordelijke richting op de A27 Everdingen-Lunetten. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze 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. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Utrecht.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de 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

Op de A27 Everdingen - Lunetten staan ten noorden van het knooppunt Everdingen vrijwel dagelijks files. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van de A27 (met 2 rijstroken) onvoldoende is om het verkeersaanbod van de A2 en A27 in noordelijke richting te verwerken. De files op de A27 slaan geregeld terug tot het knooppunt Everdingen waardoor doorgaand verkeer op de A2 wordt gehinderd. Om dit probleem op korte termijn aan te pakken wordt tussen het knooppunt Everdingen en het knooppunt Lunetten een ‘spitsstrook’ op de oostelijke rijbaan aangelegd.

De A2/A27 Everdingen - Lunetten valt onder bijlage B bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage B in de Spoedwet zijn van semi-permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel en motiveer de projectbegrenzing. Het MER moet aangeven in welke mate de beoogde wegaanpassing een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn, welke procedure en (bij benadering) welk tijdspad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de voorgenomen spitsstrook de resterende ruimte voor verkeersgroei op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij zijn betrokken.

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 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 milieueffecten van de in de Spoodwet beschreven voorgenomen activiteit spitsstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

3.2 Alternatieven

In de Spoodwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor de voorgenomen activiteit spitsstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit spitsstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor de voorgenomen activiteit spitsstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor dit MER geldt dat de Spoodwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemd is. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);

-
- aantasting van het fysieke milieu binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

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

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

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

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project 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.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor het jaar 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er wordt gebruik gemaakt van zo actueel mogelijke gegevens als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Voorts zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren; de milieu-effecten van openstelling van de spitsstrook bij intensiteiten hoger dan 3000 voertuigen per uur. Hierbij in ogenschouw nemend dat uitgegaan wordt van een worst-case benadering. Hierbij geldt dat de strook 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten zal zijn;
- de ontwikkelingen van de afgelopen jaren;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van een projectspecifieke afweging, waarin de projectspecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen in beeld worden gebracht en getoetst aan de bepaling van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen;

-
- in het MER dient aangegeven te worden waar ten gevolge van de spitsstrook, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of verzachten;
 - de eventuele verkeersaantrekkende werking van de spitsstrook.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:

- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

In het MER dient het verschil tussen de referentiesituatie en spitsstrooksituatie te worden aangegeven. Als er bij de voorkeursvariant sprake is van een toename in geluidsbelasting van 1 dB(A) of meer ten opzichte van de autonome ontwikkeling dan dienen de geluidscontouren van 40 dB(A) bij stiltegebieden en 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) bij overige gebieden te worden beschreven in combinatie met het aantal woningen. Daarnaast dient de 70 dB(A) geluidscontour beschreven te worden, gebaseerd op gegevens over het jaar 2000. Indien sprake is van overschrijding van deze contour bij woningen dan zal op basis van artikel 6, vierde lid, van de Spoedwet een geluidsreducerende wegdeklaag (dZOAB) worden voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden geveerd (uitspraak Raad van State A27 Utrecht Noord-Eemnes 2.3.6). Indien er dan nog steeds sprake is van een overschrijding moet 80 km/u als maatregel onderzocht worden.

Met betrekking tot het uitdrukken van de geluidbelasting kan in het MER worden volstaan met Laeq en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen Laeq en Lden. Hanteer conform de Spoedwet voor de effectbeschrijving het ijkjaar 2010. Mochten eventuele maatregelen als gevolg van hierboven beschreven situaties (> 1 dB(A) of de 70 dB(A)-contour voorzien zijn na 2010 dan dient een kwalitatief doorzicht van de effecten naar 2015 gegeven te worden.

Conform de Spoedwet wegverbreding moet binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een geluidsplan zijn vastgesteld, waarin wordt aangegeven wanneer en welke maatregelen worden getroffen om overschrijding van de wettelijke grenswaarden volgens de wet geluidshinder te beperken.

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

Het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven door het vaststellen van de zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de grenswaarden c.q. plandrempels uit het Besluit luchtkwaliteit.

Indien uit deze analyse blijkt dat de voorkeursvariant leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie, dient voor deze voorkeursvariant inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om deze verslechtering tegen te gaan.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;

- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 31,3 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.
- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2010 . Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden tot 2015.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A27, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de spitsstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. 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 (P-)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 (P-)EHS?

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.

De eventuele kwalitatieve effecten voor de recreatiegebieden als gevolg van de ingebruikname van de spitsstrook dienen te worden beschouwd.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

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.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken en landschap hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

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

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge 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 milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

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

6 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 [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

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

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.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"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."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangegeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het 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. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde.

De te evalueren aspecten zijn tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende 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 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.

9 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, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak: