



**BETERE BEREIKBAARHEID DOOR
EEN ROBUUST WEGENNETWERK
IN DE REGIO ARNHEM - NIJMEGEN**

**Richtlijnen voor
de Trajectnota/MER**



ROBUUSTE BEREIKBAARHEID
REGIO ARNHEM-NIJMEGEN





Richtlijnen voor het MER

**MER Betere bereikbaarheid door een
robuust wegennetwerk in de regio
Arnhem-Nijmegen**

4

Richtlijnen voor het MER

**MER Betere bereikbaarheid door een
robuust wegennetwerk in de regio
Arnhem-Nijmegen**

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

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Camiel Eurlings

Den Haag

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

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping loop at the top and a long horizontal stroke at the bottom.

Jacqueline Cramer

Den Haag

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: Directoraat Generaal Mobiliteit

Telefoon:

Fax:

Uitgevoerd door:

Opmaak:

Datum: 9-3-2009

Status: Definitief

1.	Inleiding	6
2.	Probleemstelling, doel en beleidskader	9
2.1	Probleemstelling	9
2.2	Doel en beleidskader	9
3.	Voorgenomen activiteit en alternatieven	11
3.1	Algemeen	11
3.2	Alternatieven	12
3.2.1.	Nulalternatief (referentiesituatie)	13
3.2.2.	Meest Milieuvriendelijk alternatief	13
3.2.3.	Regiocombi(structuur)alternatief	14
3.2.4.	Doortrekkingsalternatief A15	14
3.2.5.	Bundelingsalternatief A15	14
3.2.6.	Varianten	14
3.2.7.	Niet geselecteerde alternatieven	14
4.	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	15
4.1	Beleid	15
4.2	Huidige situatie en ontwikkelingen	15
4.3	Terugblik	16
4.4	Beprijzing	16
5.	Voorgenomen onderzoek	17
5.1	Inleiding	17
5.2	Hoe de effecten worden bepaald	17
5.2.1.	Reikwijdte	17
5.2.2.	Tijdhorizon	17
5.2.3.	Werkwijze	17
5.2.4.	Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen	18
5.3	Te beschrijven effecten	18
5.3.1.	Algemeen	18
5.3.2.	Verkeer	19
5.3.3.	Woon- en leefomgeving	21
5.3.4.	Natuurlijke omgeving	23
5.3.5.	Ruimte Economie en overige aspecten	28
6.	Vergelijking van de alternatieven	29
7.	Leemten in informatie	30
8.	Evaluatieprogramma	31
9.	Vorm en presentatie	32
10.	Samenvatting	33

Bijlage A	Toetsingskader 34
Bijlage B	Nota van Antwoord 36
Bijlage C	Advies van wettelijke adviseurs 37

1. Inleiding

De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft een overbelast wegennetwerk. Al geruime tijd zijn files op de auto snelwegen A50 en A12, maar ook op de A325 en de provinciale weg N325 (de Pleyroute), een dagelijks gegeven. Als gevolg van de problemen op de hoofdwegen ontstaan ook op het onderliggend wegennet bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen, zoals bij de Oude Rijksweg N810 door Zevenaar/Duiven/Westervoort, de doorgaande weg door Huissen en binnen de bebouwde kom van Arnhem. Als gevolg van de toenemende congestie in de regio Arnhem-Nijmegen wordt de bereikbaarheid zowel op (inter)nationale als op regionale schaal nadelig beïnvloed. Dit heeft negatieve gevolgen voor zowel de nationale als de regionale ruimtelijke en economische perspectieven. De overheid wil deze problematiek aanpakken.

In de startnotitie zijn voor deze problemen oplossingsrichtingen aangegeven die in een tracéstudie worden uitgewerkt. Daarbij zal een procedure conform de Tracéwet worden doorlopen. Ten behoeve van het (ontwerp)tracébesluit wordt een milieueffectrapport (hierna MER) opgesteld. Hiervoor zal een procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen conform de Wet milieubeheer. Deze beide procedures zijn gecombineerd in de tracé/m.e.r.-procedure. Een eerste stap in de tracé/m.e.r.-procedure is de aanvangsbeslissing en het uitbrengen van de startnotitie. Deze is in mei 2008 ter visie gelegd.

De richtlijnen voor het MER

Het op te stellen MER dient aan een aantal eisen te voldoen. Daarom zijn voor het MER richtlijnen opgesteld. Dit document beschrijft die richtlijnen. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen. De richtlijnen zijn naast de uitgebrachte startnotitie en het vigerende beleid en regelgeving gebaseerd op:

- de zienswijzen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht;
- de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.).

Als bijlage is opgenomen de Nota van Antwoord, met daarin samenvattingen van de ingebrachte zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. Ook als bijlagen zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs.

In de volgende hoofdstukken worden de elementen nader uitgewerkt die het MER “Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem – Nijmegen” dient te bevatten.

In opdracht van de ministers van VenW en VROM heeft de commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten onder leiding van de heer Elverding een analyse gemaakt van de oorzaken van de vertraging bij infrastructurele projecten en onderzocht of er mogelijkheden zijn om de besluitvorming substantieel te versnellen en te verbeteren. Op grond van Het kabinetsstandpunt Sneller en beter wordt gewerkt aan verbetering en versnelling van de besluitvorming, onder andere door vereenvoudiging van de wettelijke procedure, een zinvoller effectbepaling, bredere participatie en integrale benadering van zowel de maatschappelijke problematiek als het totale project van start tot oplevering. Tevens is uitgesproken dat in bestaande/lopende projecten zoveel als mogelijk de aanpak en het gedachtengoed van het Kabinetsstandpunt zal worden verwerkt en gekeken zal worden naar mogelijkheden tot verbetering en versnelling van de besluitvorming. Door het kabinet is onlangs een wetsvoorstel "Versnelling Besluitvorming" opgesteld voor herziening van de Tracéwet. Dit wetsvoorstel zal eerst nog door de 2^e en 1^e Kamer behandeld worden. Het is mogelijk dat de nieuwe wettekst aanleiding geeft om af te wijken van deze richtlijnen. In het MER moet in dat geval worden aangegeven waar dit het geval is geweest.

Vervolgprocedure

De volgende stap is het opstellen van de trajectnota/MER. In de Tracéwet is vastgelegd waar een trajectnota aan moet voldoen en wordt bepaald dat de trajectnota en het MER gelijktijdig en in onderlinge samenhang worden voorbereid. Deze stap resulteert in de trajectnota/MER.

Het doel van de trajectnota/MER is het geven van voldoende informatie om tot een bestuurlijk oordeel over het te verkiezen alternatief te kunnen komen, namelijk het Standpunt. Daarbij gaat het om informatie over waar en hoe het probleem op te lossen en welke effecten de oplossingen hebben. De trajectnota/MER ligt zes weken ter inzage. Ook dan is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen. Parallel aan de inspraakronde wordt de Commissie m.e.r. weer ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de trajectnota/MER op juistheid en volledigheid en betreft daarbij ook de ingekomen zienswijzen. De commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. Het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat (OVW) zal ook haar bevindingen aan de minister van Verkeer en Waterstaat voorleggen. De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over de trajectnota/MER. Het standpunt wordt met name gebaseerd op de informatie uit de trajectnota/MER, de inspraakreacties en adviezen. Het standpunt wordt vervolgens nader uitgewerkt in een ontwerp tracébesluit (OTB).

Het bevoegd gezag in deze procedure wordt gevormd door de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna V&W) en door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna VROM). De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

2. Probleemstelling, doel en beleidskader

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 milieueffectrapport 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 probleemstelling conform de Startnotitie betreft het ontbreken van robuustheid (doorstroming, capaciteit en betrouwbaarheid) van het hoofdwegennet in de regio Arnhem-Nijmegen.

Daardoor ontstaat:

- Een negatieve doorwerking op het onderliggend wegennet en de bereikbaarheid;
- Een onvoldoende ontwikkeling van vestigingsklimaat van Nederland als geheel en van de regio in het bijzonder;
- Een onvoldoende aansluiting op (inter)nationale netwerken.

2.2 Doel en beleidskader

Hoofddoelstelling van dit project is het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op, capaciteit en betrouwbaarheid/robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving.

De doelstelling moet in het MER helder worden beschreven en uitgewerkt. Uiteindelijk moet voor de besluitvorming kunnen worden aangegeven en gemotiveerd in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

Nevendoelstellingen

Om een goede rangschikking van alternatieven op het doelbereik mogelijk te maken is het nodig in het MER ook de achterliggende of nevendoelstellingen te expliciteren, zijnde:

- Bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat;
- Bijdragen aan een ruimtelijk-economisch vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen;
- Een toekomstvaste oplossing, waaronder robuustheid en hoogwaterveiligheid.

Geef aan welke randvoorwaarden het (milieu)beleid stelt aan het project en geef aan in hoeverre binnen de uitwerking van de alternatieven rekening kan worden gehouden met niet mobiliteits-gerichte beleidsdoelen zoals uit Ruimte voor de Rivier, Routeontwerp, MJPO (Meerjarenprogramma ontsnippering natuurgebieden).

Inhoud van het MER

In het MER moet kort worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER dient te bestaan uit de volgende elementen:

- een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer en andere aspecten;
- een beschrijving van alle realistische alternatieven. Hieronder vallen in ieder geval het referentie-alternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA);
- een heldere beschrijving van de procedure, en de criteria die daarbinnen gebruikt worden bij de trechtering van alternatieven;
- een beschrijving van de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving, de gevolgen daarvan op het verkeersaanbod en de daaruit voortkomende (verkeers)effecten in het gehele studiegebied;
- de mate waarin de alternatieven bijdragen aan de doelstelling;
- de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het milieu, met name de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, veiligheid en natuur- en landschappelijke waarden langs het tracé. Indien relevant kan ook aandacht worden besteed aan effecten voor de ruimtelijke ordening en omgevingskwaliteiten, waaronder bijvoorbeeld cultuurhistorisch gevoelige objecten;
- Globaal worden ook de kosten van de alternatieven opgenomen.

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

Het studiegebied dient te worden beschreven. 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. Ook dient te worden ingegaan op relevante ontwikkelingen die spelen in het studiegebied en mogelijk van invloed zijn op de activiteit en haar effecten. In het MER dient, voor zover relevant, te worden ingegaan op de studies van zowel rijk als regio welke een relatie hebben met de planstudie.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden tijdens en na de realisatie van de voorgenomen activiteiten.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen. In de startnotitie worden deze globaal aangeduid en in de volgende fase van de m.e.r.-procedure (het Milieueffectrapport) worden de randvoorwaarden verder uitgewerkt. Ook is een aantal algemene uitgangspunten van toepassing.

Randvoorwaarden.

De alternatieven moeten aan de volgende randvoorwaarden voldoen:

- Vanuit de doelstelling van toekomstvastheid waaronder robuustheid geldt dat de oplossing het probleem tenminste tot 2025 moet kunnen oplossen en bij voorkeur langer;
- Binnen redelijke technische grenzen uitvoerbaar zijn;
- Binnen de financiële kaders vallen welke vooralsnog zijn vastgesteld in de bestuursovereenkomst van 2006. Deze financiële kaders zijn dat het rijk 375 miljoen euro beschikbaar stelt (inclusief A12 Ede Grijsoord), de regionale partijen 112,5 miljoen euro en dat 262,5 miljoen euro middels tol beschikbaar komt.
- Voor het doortrekkingsalternatief (A15) wordt conform de bestuursovereenkomst naast een variant met een brug ook een variant met een tunnel bestudeerd. Tevens zal de inpassing tussen Duiven en Zevenaar specifieke aandacht krijgen en uitgewerkt worden in varianten.

Algemene uitgangspunten

Voor de alternatieven gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- De volgende aanpassingen aan het hoofdwegenet zijn uitgangspunt voor deze studie: verbreding van A50 tussen Ewijk en Grijsoord, verbreding van A12 tussen Waterberg en Velperbroek, verbetering van N18 tussen Varseveld en Enschede en realisatie van de N837 tussen Arnhem-Zuid en de aansluiting A50 Heteren;
- Ook de bijbehorende knooppunten en zo nodig ook de aanliggende wegvakken worden in de studie betrokken;
- Er wordt rekening gehouden met andere infrastructurele en ruimtelijke projecten in de omgeving;
- De alternatieven moeten voldoen aan de gangbare Nederlandse en Europese ontwerpnormen en -richtlijnen. Dit betreft NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen) en AGR (European Agreement on main international traffic Arteries);
- Er moet voldaan worden aan de vigerende wet- en regelgeving die geldt voor onder andere woon- en leefmilieu en natuur;
- Ten aanzien van de vormgeving en inpassing van de A12 is het Routeontwerp A12 richtinggevend.

3.2 Alternatieven

De (nader te onderzoeken) alternatieven en varianten moeten in het MER verder worden uitgewerkt en beschreven. Inzichtelijk moet worden gemaakt welke (milieu-)effecten een rol spelen bij de besluitvorming. Maak met het oog op de variant 'combinatie' duidelijk welke maatregelen kunnen worden genomen en werk deze maatregelen dusdanig uit dat de effecten kunnen worden bepaald.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1. Nulalternatief (referentiesituatie)

In het MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten op het gebied van wonen, werken en recreëren, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd¹ en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. Neem hierbij ook de te reconstrueren N322 mee tussen Beneden-Leeuwen en Druten. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld. In het MER wordt aangegeven welk jaar als referentie wordt gebruikt en met welke autonome ontwikkelingen rekening moet worden gehouden.

3.2.2. Meest Milieuvriendelijk alternatief

In het MER moet een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden gedefinieerd. Het MMA dient te worden ontwikkeld op basis van één van de beschreven alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen dan wel (wanneer dit niet mogelijk blijkt) zoveel mogelijk te beperken, dan wel als een zelfstandig alternatief vanuit milieuoogpunt.

Het MMA is een realistisch kosteneffectief alternatief, passend binnen het rijksbeleid, voor de aanpak van de beschreven problematiek met de minste belasting voor het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget zijn in beginsel geen argumenten om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een MMA, maar het MMA moet een redelijkerwijs reëel alternatief zijn.

Aanbevolen wordt om in het MMA ook aandacht te besteden aan de kansen die in het project aanwezig zijn voor ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke beleving, opheffen van barrières en het tegengaan van versnippering van natuurgebieden. Daarbij kan in het bijzonder gedacht worden aan:

- tegengaan van de versnippering van de EHS, met name bij de Linge ter hoogte van de A50;

¹ Het gaat hier om de plannen en projecten (inclusief relatief kleine plannen / projecten) waarover al besloten is of die met een grote mate van waarschijnlijkheid zullen worden uitgevoerd.

-
- maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving (qualuchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking, en de cumulatie van deze effecten).

3.2.3. Regiocombi(structuur)alternatief

Verbetering en verbreding van het bestaande wegennet A12, A50, A15, A325/N325 aangevuld met een optimale inzet van openbaar vervoer (OV) binnen het huidige OV-netwerk.

3.2.4. Doortrekkingsalternatief A15

Doortrekking van de A15 middels een nieuwe autosnelweg met 2*2 rijstroken parallel aan de Betuweroute en welke tussen Duiven en Zevenaar zal afbuigen naar de A12. Ook verbetering van de bestaande A15 Valburg – Ressen en A12 Duiven – Ouddijk maken onderdeel uit van dit alternatief.

3.2.5. Bundelingsalternatief A15

Doortrekking van de A15 middels een nieuwe autosnelweg met 2*2 rijstroken parallel aan de Betuweroute en welke ten oosten van Zevenaar zal afbuigen naar de A12. Ook verbetering van de bestaande A15 Valburg – Ressen en A12 Duiven – Ouddijk maken onderdeel uit van dit alternatief.

3.2.6. Varianten

De volgende varianten (uitwerkingen binnen een alternatief) worden in het MER onderzocht:

- Brug/tunnel als kruising Pannerdensch kanaal
- Wegliggig t.o.v. de Betuweroute (noord/zuid)
- Wegliggig (maaiveld dan wel (half)verdiept indien dit vanuit geluidhinder of visuele hinder reëel is)
- Aansluiting Bundelingalternatief op A18
- Combinatie (uitbreiden van een alternatief met onderdelen van andere alternatieven)

3.2.7. Niet geselecteerde alternatieven

De selectie van alternatieven uit de startnotitie dient in het MER verder onderbouwd te worden op basis van een globale analyse van de verkeerskundige effecten (doelbereik), de effecten op de Natura 2000-gebieden en het aspect hoogwaterveiligheid. Betrek bij deze nadere analyse ook de randvoorwaarden en uitgangspunten voor alternatieven uit paragraaf 3.1. Neem in deze analyse ook de 'niet verder te onderzoeken alternatieven' mee en onderbouw hiermee (aanvullend op de startnotitie en inspraak) waarom deze alternatieven in het MER niet gedetailleerd worden onderzocht.

4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

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

Een MER bevat tenminste: "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 die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

4.1 Beleid

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, Mobiliteitsaanpak en de Nota Ruimte. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden. Daarnaast wordt prioriteit gegeven aan een hogere verkeersveiligheid. Het doel is de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voort te zetten.

Mobiliteitsaanpak

Met de MobiliteitsAanpak (september 2008) wil het kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen én een ambitie neerzetten voor de tijd na 2020. Daartoe worden maatregelen genomen die een uitwerking zijn van de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord, maar daarnaast worden extra maatregelen ingezet. De kwetsbaarheid van het systeem is inmiddels dusdanig groot, dat er geïnvesteerd moet worden in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem. Onder meer gekoppeld aan de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de MobiliteitsAanpak een visie op de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem na 2020.

4.2 Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die

nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

4.3 Terugblik

Omschrijving van studies die nu lopen en van de studies die in de afgelopen jaren voor het studiegebied, en de directe omgeving hiervan zijn uitgevoerd. Aangegeven zal worden hoe deze elkaar beïnvloeden en welke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

4.4 Beprijzing

Het kabinet heeft gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. De kilometerprijs komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als een aanvulling hierop.

Naast de verdere uitwerking van de kilometerprijs gaat het kabinet bij bepaalde projecten ook aan de slag met tol ter financiering van weginfrastructuurprojecten om de ambities uit de Nota Mobiliteit te kunnen bereiken en met de toepassing van de versnellingsprijs om bereikbaarheidsproblemen eerder op te kunnen lossen. “Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen” is een tolproject.

In de MER worden de effecten van beprijzing in beeld gebracht, door middel van een gevoeligheidsanalyse op de alternatieven voor de aspecten beprijzing en tol.

5. Voorgenomen onderzoek

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

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

5.1 Inleiding

In het MER worden de (milieu)effecten van de alternatieven beschreven. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

In deze fase van de planvorming moet het MER:

- aannemelijk maken of met de alternatieven kan worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving (lucht, geluid, externe veiligheid, natuur, etc.);
- aangeven of, en zo ja in welke mate, de alternatieven onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar en de referentie.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

5.2.1. Reikwijdte

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg. Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald en gemotiveerd hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

5.2.2. Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het zichtjaar 2025. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten voorspeld voor andere jaren. Om de toekomstvastheid van de alternatieven te bepalen wordt voor de verkeerseffecten doorgekeken naar de langere termijn.

5.2.3. Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft de volgende gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de

normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;

- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- De alternatieven worden vergeleken met het nulalternatief, waar geen aanpassingen plaatsvinden. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld;
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

5.2.4. Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in cijfers worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn, worden de effecten kwalitatief bepaald.

5.3 Te beschrijven effecten

5.3.1. Algemeen

Beschrijf de effecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen effecten die kunnen worden gezien als doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten (indien optredend) tijdens de realisatie en effecten na realisatie van de capaciteitsuitbreiding. Geef inzicht 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.

De milieueffecten moeten in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor het kunnen nemen van een Standpunt. Hieruit moet bijvoorbeeld ook blijken of aannemelijk is dat aan wettelijke normen voldaan kan worden.

Het MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- natuurlijke omgeving;

-
- overige aspecten.

5.3.2. Verkeer

Model

Beschrijf in het MER de karakteristieken van het te gebruiken verkeersmodel. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer).

Studiegebied

De begrenzing van het studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN dient afgeleid te worden uit het verkeersmodel. Voor het OWN geldt dat het studiegebied het gebied is, dat door veranderingen op het wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen in relevante mate wordt beïnvloed. Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd. Presenteer ook op een duidelijke overzichtskaart van het plangebied de knelpunten in het hoofdwegennet (HWN) en de daaraan gerelateerde knelpunten op het onderliggend wegennet (OWN).

Analyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het relevante OWN en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt;
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperioden. Toets de reistijden aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit (de reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5 in 2020);
- de robuustheid van het wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (uitgedrukt aan de hand van reistijden, voertuigverliesuren en I/C-verhoudingen). Geef daarnaast inzicht in de verkeersafwikkeling op het relevante OWN;
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren);
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet;
- de omvang en locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang.

Op basis van het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de verkeerseffecten van de alternatieven en wordt een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie. De beschrijving heeft betrekking op

de verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op het hoofdwegennet in de regio Arnhem-Nijmegen en de verkeersbelasting van knooppunten.

De effecten van de alternatieven en varianten worden getoetst aan de doelstellingen van de voorgenomen activiteit. Geef in het MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling (noodzaak) en het probleemoplossend vermogen (nut) van de alternatieven.

Prijsbeleid en tol ²

Geef in het MER een analyse van de gevoeligheid van de alternatieven voor een kilometerprijs, op basis van kentallen. De gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten. De te hanteren kilometerprijs is conform de Nota Mobiliteit een variabilisatie van MRB en BPM (en een congestieheffing op drukke plaatsen en tijden

Geef in het MER een analyse van de gevoeligheid van de alternatieven voor tol. Deze gevoeligheidsanalyse geldt alleen voor de alternatieven waarbij een nieuwe weg wordt aangelegd (het Doortrekkingsalternatief A15 en het Bundelingsalternatief A15) en heeft zowel betrekking op de verkeerskundige effecten als op de milieueffecten. In geval van tol wordt geen congestietarief geheven. Leg in het MER uit hoe de variant met tolheffing zich verhoudt met het op termijn in te voeren nationale prijsbeleid met een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van voertuigen.

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing doorgerekend in de vorm van een gevoeligheidsanalyse, dit conform de brieven van 30 november 2007 van de minister van verkeer en Waterstaat (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007 – 2008, 31 305, nr.1) en van 30 mei 2008 van de staatssecretaris van financiën (Tweede kamer, vergaderjaar 2007 - 2008, 31 305, nr. 35) aan de Tweede Kamer. Nadere afspraken onder andere tussen VROM en V&W over de vormgeving van deze gevoeligheidsanalyses worden begin 2009 nog gemaakt en worden in deze studie meegenomen.

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, de meest actuele risicocijfers en de verkeersprognoses. De resultaten worden vergeleken met de referentiesituatie. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger

² Behoudens nieuwe ontwikkelingen in beleid en wetgeving

dan een autosnelweg. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Bij afwijking hiervan dient een afwegingsnotitie te worden gemaakt.

Ook wordt nagegaan of er sprake is van 'black spots': concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Verder wordt aandacht besteed aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Bij uitwerking van tunnels wordt gewerkt aan de hand van het toetsingskader tunnelveiligheid/Wet tunnelveiligheid.

5.3.3. Woon- en leefomgeving

Luchtkwaliteit

Het studiegebied heeft als omvang die gebieden waar onderscheidende significante (1% en na in werking treden van NSL 3% conform de Wet luchtkwaliteit) effecten van de alternatieven optreden

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de wetgeving³ zoals die (naar verwachting) van kracht zal zijn ten tijde van de besluitvorming. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.

Geef aan of, en zo ja op welke wijze de aanpassing van het wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen in het Nationaal Samenwerkingsverband luchtkwaliteit is opgenomen.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven.

Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

Maak in het MER aannemelijk dat de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, NO_x, lood, CO, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen) de grenswaarden niet overschrijden.

³ Per 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen in werking getreden.

Als zichtjaren gelden het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2025.

Bij overschrijding van normen zal op basis van kentallen worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden zodat aannemelijk gemaakt wordt dan voldaan kan worden aan de grenswaarden. Als er saneringslocaties langs de snelweg zijn, zal worden aangegeven hoe deze locaties worden gesaneerd dan wel worden gesaldeerd door afnamen elders in het plangebied.

De Europese Unie heeft in 2008 grenswaarden voor $PM_{2,5}$ vastgesteld ⁴. In het MER moet een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de $PM_{2,5}$ -concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM_{10} -concentraties te reduceren, wordt aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de $PM_{2,5}$ -concentraties.

Geluid

Beschrijf de geluidbelasting van de nieuw aan te leggen weg voor de huidige of heersende situatie en voor de toekomstige situatie (tien jaar na aanpassing van de weg). Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar).

Schenk in het MER, voor zover van toepassing, aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Bij het maken van een inschatting van de toe te passen geluidsmaatregelen (stil wegdek en geluidschermen) mag worden uitgegaan van een versimpelde werkwijze. In het MER is het namelijk nog niet noodzakelijk om de dimensionering van geluidsmaatregelen in detail uit te werken zoals in een studie ten bate van een OTB (met het toepassen van een doelmatigheidscriterium).

Beschrijf in het MER:

-
- de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en van het geluidbelaste oppervlak voor de verschillende alternatieven;
- de aantallen geluidbelaste woningen moeten worden bepaald in 5 dB intervallen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den});
- het oppervlak geluidbelast natuurgebied en stiltegebied en bepaal tevens het oppervlak geluidbelast leefgebied voor weide- en bosvogels (beide middels etmaalgemiddelde).

Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

⁴ De Milieucommissie van het Europese Parlement heeft een streefwaarde voor $PM_{2,5}$ van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per 2010 voorgesteld. Deze waarde zou per 2015 moeten gelden als grenswaarde.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.⁵

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over het hoofdwegennet in de regio Arnhem-Nijmegen, worden bepaald voor de toekomstige situatie in 2025. In een kwantitatief onderzoek worden het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het Plaatsgebonden Risico geldt een wettelijke grenswaarde; voor het Groepsrisico geldt een oriënterende waarde.

Geef aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen kunnen worden getroffen.

Betrek daarbij de routes (of de wijziging daarvan) voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Barrièrewerking

In het MER wordt aangegeven in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Hierbij gaat het om de sociale aspecten van de woon- en leefomgeving. Er wordt aangegeven welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen.

Cumulatie van milieueffecten

Beschrijf de (cumulatieve) consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en de gevolgen hiervan voor omwonenden op een kwalitatieve wijze. Het ontbreken van een toereikende methodiek voor een kwantitatieve beoordeling maakt een kwalitatieve beschouwing noodzakelijk. Laat zien waar zich gevoelige objecten in het studiegebied bevinden en welke cumulatie-effecten de alternatieven veroorzaken en beschrijf in het MMA welke compenserende maatregelen mogelijk zijn om de gevolgen van het project, en waar mogelijk de, cumulatie zoveel mogelijk te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld specifieke geluidsreducerende maatregelen waarbij wordt uitgegaan van de huidige wettelijke bepalingen.

5.3.4. Natuurlijke omgeving

Het wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen doorsnijdt en wordt geflankeerd door een aantal beschermde gebieden. Geef op kaart aan waar langs het tracé zich beschermde gebieden bevinden. Geef van deze gebieden de beschermingsstatus aan:

⁵ Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

-
- Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw);
 - Beschermde natuurmonument (art. 10 Nbw);
 - Ecologische Hoofdstructuur (Nota Ruimte);
 - Nationale landschappen (Nota Ruimte);
 - Rijksbufferzones.

Geef in het MER aan welke gevolgen het voornemen heeft of zou kunnen hebben voor beschermde gebieden. Voor Natura2000-gebieden geldt dat een passende beoordeling moet worden uitgevoerd indien niet met zekerheid kan worden uitgesloten dat de activiteit (al dan niet in cumulatie met andere activiteiten) significante gevolgen kan hebben voor de kwalificerende habitats of soorten.

Natuur

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit Natura 2000-gebied (Gelderse Poort en Veluwe) en Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Veel van de hier aanwezige natuurlijke habitats en soorten verkeren in een landelijk en regionaal ongunstige staat van instandhouding. Dat betekent dat het voornemen relatief snel gevolgen kan hebben voor te behouden natuurwaarden. Met name de binnendijkse natuur (Rijnstrangengebied) is kwetsbaar omdat het gebied lijdt onder verdroging en vervuiling. Nieuwe ingrepen kunnen behoud of herstel bemoeilijken.

Verstoring of aantasting van natuur in het studiegebied kan optreden door verandering van waterpeil (relevant voor sommige habitattypen en moerasvogels), geluid (vooral moerasvogels en vleermuizen), onderwatergeluid (met name tijdens de aanlegfase relevant voor vissen), kunstlicht (vogels, vleermuizen, amfibieën, waaronder de Rugstreeppad), barrièrewerking (idem) en stikstofdepositie (een aantal habitats en de daarin voorkomende soorten).

Alternatieven en varianten

De aanwezige natuurwaarden en het herstelvermogen daarvan na ingrepen kunnen medebepalend zijn voor de keuze tussen alternatieven en varianten (bijvoorbeeld brug of tunnel). Deze informatie dient voor de aanlegfase en de exploitatiefase afzonderlijk te worden beschreven. Beschrijf voor de aanlegfase de gevolgen van trillingen, (onder)watergeluid, kunstlicht, ruimtebeslag en barrièrewerking. In de exploitatiefase dienen de gevolgen van geluid, kunstlicht, barrièrewerking en atmosferische depositie per alternatief/variant te worden beschreven.

Gevolgen voor het Natura 2000-gebied

Inhoudelijk

In het MER dient te worden ingegaan op:

- de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Geef deze duidelijk aan op kaart;
- de vigerende en concept-instandhoudingsdoelen (habitattypen, soorten). Ga daarbij ook in op de behoud- en of verbeteropgaven die in het nieuwe aanwijzingsbesluit worden opgenomen;
- de verspreiding, populatiegrootte en –ontwikkeling (voor zover beschikbaar en relevant) van in het (concept)aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten;
- de gevolgen in de aanlegfase en exploitatiefase voor de in het (concept) aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten. Ga na of de gevolgen van project afzonderlijk en in combinatie met andere plannen of projecten **significant kunnen zijn** (cumulatie). Houd daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven, het relatieve belang en de landelijke staat van instandhouding;
- de eventuele gevolgen voor het voormalige beschermde natuurmonument Weide Oude Rijnstrangen;
- mitigerende maatregelen die ertoe kunnen leiden dat significante gevolgen alsnog zijn uit te sluiten.

Procedureel

Toetsing van het project aan de instandhoudingsdoelen van Natura2000, de zogenaamde Habitattoets, is een vereiste (voor de eventueel benodigde vergunning) op grond van de Natuurbeschermingswet. Al in het MER dient een duidelijk beeld te bestaan van de consequenties van de verschillende alternatieven op Natura2000. Daarom dient in de m.e.r.-fase de zogenaamde Habitattoets doorlopen te worden op het niveau van een plantoets (beoordeling op planniveau). Na het standpunt zal de Habitattoets (ten behoeve van de eventuele vergunningverlening) op projectniveau (projecttoets) opgesteld worden.

Ecologische Hoofdstructuur, overige gebiedsbescherming

- Geef de begrenzing van de EHS (natuur, verweving, (robuuste) ecologische verbindingzones) en de kernkwaliteiten daarbinnen duidelijk op kaart aan;
- Beschrijf de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS (kernkwaliteiten, natuurtypen, soorten) in het studiegebied en ga na of en zo ja in welke mate deze kunnen worden aangetast;
- Geef aan of deze effecten gemitigeerd kunnen worden, of compensatie aan de orde is en hoe dit kan worden gerealiseerd;
- In het streekplan wordt gesproken over ganzengedoooggebieden binnen de EHS. In het MER zullen de gevolgen voor deze gebieden besproken moeten worden. Geef de ganzengedoooggebieden aan op kaart en ga na of het functioneren daarvan door het voornemen kan worden beïnvloed.

Soortenbescherming

In het gebied rond de te onderzoeken alternatieven zijn planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef een overzicht van het voorkomen van deze soorten inclusief de functie van het gebied (gedetailleerde informatie kan in bijlagen). Geef aan voor welke soorten een ontheffing, zoals vereist op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet en de uitwerking in de AMvB, moet worden aangevraagd. Motiveer in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat de ontheffing verleend zal worden.

Landschap

De alternatieven en varianten gaan door of raken aan de nationale landschappen Gelderse Poort en Veluwe. Ook buiten deze nationale landschappen is in grote delen van het gebied sprake van vaak (zeer) waardevolle landschappen met dikwijls hoge cultuurhistorische waarde.

Beschrijf de effecten van de alternatieven en varianten op de verschillende landschappen. Gebruik daarbij visualisaties die zowel de beleving van het landschap vanaf de weg als de ervaring van de weg vanuit het landschap verhelderen, ga daarbij uit van plekken waar mensen wonen of recreëren. Breng de waarden van deze landschappen in beeld en beschrijf hoe met de tracékeuze, inpassing en het ontwerp van de weg (waaronder ook zaken als schermen, verlichting, kunstwerken e.d.) met deze waarden rekening wordt gehouden. Speciale aandacht wordt gevraagd voor kruisingen met een brug over rivierlandschappen, waarbij hoogte, materiaal en vormgeving van de route van grote invloed zijn op de beleving van het landschap.

Bijzondere aandacht is ook vereist voor het reeds aangetaste (infra)landschap rond Zevenaar bij de alternatieven waarbij de A15 wordt doorgetrokken. Visualiseer hoe tracering en vormgeving van kruisingen met aanwezige infrastructuur (van Betuwelijn tot lokale wegen) en aansluitingen (op de A12 maar ook de regionale aansluitingen) uitpakken voor de beleving voor bewoners van hun woonomgeving.

Cultuurhistorie en archeologie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé en beschrijf de onderlinge samenhang. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.⁶ Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

⁶ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

Bodem

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodemkwaliteit. Geef in het MER informatie over de (gevolgen voor de) volgende aspecten:

- Locatie van relevante bodem- en grondwaterverontreinigingen en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- Geotechnische/grondmechanische eigenschappen in verband met risico's op zetting;
- Grondbalans (bij verschillende varianten kunnen verschillende hoeveelheden grond vrijkomen of nodig zijn), bestemming of herkomstlocatie grond, denk aan benodigd transport van grond. Ga hierbij in het bijzonder in op het eventueel vrijkomen van verontreinigde grond.

Water

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodemkwaliteit, de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en de grondwaterkwaliteit, -standen en -stromen.

Voer een watertoets uit waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en is verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO). De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

Ga specifiek in op de gevolgen van de aanleg van een tunnel of verdiepte ligging. Geef aan welke effecten dit zal hebben op de grondwaterstanden, zowel in de aanlegfase als na voltooiing van het werk.

Hoogwaterveiligheid

Werk de hoogwaterveiligheidsmaatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier en de robuustheid van het wegennet gerelateerd aan de veiligheid in geval van hoogwater zoals genoemd in de startnotitie zo nodig verder uit. Geef aan in hoeverre het advies van de Deltacommissie en in het bijzonder de PKB Ruimte voor de Rivier van invloed is op de randvoorwaarden die worden gesteld aan het voornemen.

In het projectgebied komen in uitvoering uiterwaardverlagingen in de Huissensche Waarden (A15) en Doorwertsche Waarden (A50). Verder is het Rijnstrangengebied opgenomen als reserveringsgebied voor eventuele toekomstige maatregelen na 2015.

Geef aan welke mitigerende maatregelen ingezet (kunnen) worden, afhankelijk van de daadwerkelijk optredende effecten. Werk uit in

welke mate het project (bijvoorbeeld via ruimtebeslag) uitvoering van mogelijk toekomstig noodzakelijke adaptatiemaatregelen (bijvoorbeeld waterberging) kan verhinderen/ bemoeilijken. De belangrijkste adaptatieopgaven voor het 'Rivierengebied' zijn:

- vergroting van de afvoercapaciteit;
- vergroting van de bergingsruimte;
- vergroten van de veiligheid van dijken.

5.3.5. Ruimte Economie en overige aspecten

Breng de effecten van de alternatieven op ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie in beeld.

Breng de effecten van de alternatieven op de ruimtelijke economische ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied in beeld door een kwalitatieve beoordeling op bundeling met bestaande infrastructuur en anticipatie op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming. Een mogelijkheid hiervoor is een soort SWOT- analyse voor de verschillende ruimtelijke opgaven/ontwikkelingen in het studiegebied voor de periode tot 2020 en een analyse van de potenties voor de periode daarna.

Breng tenslotte de lichthinder en hinder tijdens de aanleg in beeld.

6. Vergelijking van de alternatieven

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

Een MER bevat tenminste: "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".

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 autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken.

De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gekwantificeerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd ten bate van het Standpunt.
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

Sluit, teneinde de gegevens uit de KBA en het MER geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het Voorkeursalternatief (VKA), aan bij de basistabellen zoals deze bij de leidraad OEI zijn vastgesteld. Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven bij de KBA en het MER dezelfde zijn. Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de KBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Om die reden is het dan ook van belang in het MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

7. 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 [d.w.z. 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 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 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.

8. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

“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 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.

9. Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst 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 zelfstandig leesbare publieksvriendelijke 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.

Er dient recent kaartmateriaal gebruikt te worden met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Gewenst is het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek beschikbaar te stellen als KML-bestand met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

10. Samenvatting

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 de studies. 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 effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage A Toetsingskader

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ⁷
Beoordelingskader Projectdoelbereiking			
Verkeer	Bereikbaarheid	• Bekorten van de files • Verhogen van de betrouwbaarheid • Verminderen van de reistijd van deur tot deur • Doorstroming binnen en buiten de spits • Versterken van de bereikbaarheid rondom de centrale oostwest-as • Realisatie van een directe (vaste oever) verbinding tussen het zuidelijk deel van de regio Arnhem Nijmegen en de Achterhoek en Liemers • Vermindering van de verkeersbelasting op de Pleyroute • Toekomstvastheid/robuustheid	• Aantal voertuigverliesuren • Kwalitatieve beoordeling • Minuten reistijdverlies • Intensiteit/Capaciteit verhouding • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Verkeersveiligheid	• Vermindering van het ongevalsrisico / aantal verkeersslachtoffers • Risicocijfer	• Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Hoogwater-veiligheid	• Robuustheid van het netwerk voor ontruiming bij hoogwater	• Kwalitatieve beoordeling
Economie	Vestigingsklimaat	• Verbetering waardering vestigingsklimaat door ondernemers • Verbetering toegankelijkheid arbeidsmarkt	• Enquête onder ondernemers • Kwalitatieve beoordeling
Ruimte	Ruimtelijke structuur	• Bundeling met bestaande infrastructuur • Anticipatie op mogelijkheden verstedelijking en centrumvorming	• Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
Beoordelingskader Milieueffecten			
Milieu	Lucht	• Jaargemiddelde concentraties NO₂ • Uurgemiddelde concentraties NO₂ • Jaargemiddelde concentraties fijn stof • 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof • Concentratie overige stoffen	• Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 200 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 50 µg/m³ • Aantal ha en adressen boven grenswaarden (in µg/m³)
	Geluid	• Hoeveelheid geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten • Omvang geluidbelast oppervlak • Omvang geluidbelast oppervlak stilte- en natuurgebied	• Aantal woningen / objecten > 48 dB (L_{den}) • Aantal ha > 48 dB (L_{den}) • Aantal ha > 40 dB(A)
	Externe Veiligheid	• Plaatsgebonden risico • Groepsrisico	• Aantal woningen en kwetsbare objecten binnen de contourlijn 10⁻⁶ per jaar • Overschrijding oriënterende waarde per km
	Sociale aspecten	• Sociale veiligheid • Visuele hinder • Barrièrewerking • Gedwongen vertrek	• Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Aantal woningen
	Natuur	• Beïnvloeding van leefgebied van beschermde soorten • Beïnvloeding van EHS • Beïnvloeding van Natura 2000	• Aantal ha beïnvloeding: - o Ruimtebeslag - o Verstoring (o.a. licht, geluid) - o Versnippering - o Verdroging • met kwalitatieve beoordeling
	Landschap Cultuurhistorie Archeologie	• Beïnvloeding landschappelijke elementen en gebieden • Beïnvloeding cultuurhistorische elementen en gebieden • Beïnvloeding archeologische vindplaatsen en bodemarchief	• Aantal en hectare • Aantal en hectare • Aantal en kwalitatieve beoordeling
	Bodem en water	• Beïnvloeding bodemopbouw en geomorfologie • Beïnvloeding aardkundig waardevolle gebieden • Beïnvloeding van de bodemkwaliteit	• Kwalitatieve beoordeling • Aantal ha • Kwalitatieve beoordeling

⁷ Op basis van vigerende wetgeving.

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ⁷
		• Beïnvloeding van zettingsgevoelige bodem • Beïnvloeding van de waterhuishouding (oppervlaktewater en grondwater; grote rivieren en regionaal systeem) • Beïnvloeding van de waterkwaliteit • Toename verhard oppervlak/ Beïnvloeding regenwaterafvoer	• Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Landbouw en recreatie	• Ruimtebeslag landbouwgrond • Beïnvloeding routenetwerken • Beïnvloeding recreatiegebieden	• Aantal ha • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling

Bijlage B Nota van Antwoord

.....

De Nota van Antwoord is als separaat document toegevoegd.

Bijlage C Advies van wettelijke adviseurs

.....

In deze bijlage zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs, zijnde:

- de commissie voor de m.e.r.
- de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten

Wegennetwerk regio Arnhem - Nijmegen (ViA15)

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

9 september 2008 / rapportnummer 2116-67

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de bereikbaarheid in de regio Arnhem-Nijmegen te verbeteren. Voor de besluitvorming over de aanpassing van het hoofdwegennet wordt de Tracéwet-procedure gevolgd. Deze zal leiden tot de totstandkoming van een tracébesluit, dat genomen wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De uitgebreide procedure van de Tracéwet bepaalt dat er een trajectnota moet worden opgesteld. Het milieueffectrapport (MER) waarvoor deze richtlijnen zijn opgesteld, wordt gelijktijdig met deze trajectnota ter inzage gelegd.¹

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Een **onderbouwing** van het selectieproces van de alternatieven (inclusief de alternatieven die zijn afgefallen) op basis van een **globale analyse** van de aspecten **verkeer** (doelbereik) **natuur** (Natura 2000) en **hoogwaterveiligheid**.
- Voor de te onderzoeken **alternatieven**:
 - o Een grondige (kwantitatieve) beschrijving van het aspect **verkeer en vervoer en de daaraan gerelateerde effecten op het woon- en leefmilieu (lucht, geluid en externe veiligheid)**;
 - o Een beschrijving van de effecten op het **landschap**;
 - o Inzicht in de effecten op de **Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur**.
- een zelfstandig leesbare **samenvatting** waarin de belangrijkste punten duidelijk zijn weergegeven voor besluitvormers en burgers.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

2.1 Probleemstelling

In de startnotitie wordt ingegaan op de achtergrond van het voornemen. Maak in het MER de omvang en locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk. Presenteer op een duidelijke overzichtskaart van het plangebied de knelpunten in het hoofdwegennet (HWN) en de daaraan gerelateerde knelpunten op het onderliggend wegennet (OWN).

Probleemanalyse verkeer

Ga in op de functie en het gebruik van het onderliggend wegennet (OWN) in relatie tot de problematiek in de regio Arnhem - Nijmegen. Geef aan wat de

¹ Zie bijlage 1 voor verdere technische informatie over de m.e.r.-procedure en de advisering door de Commissie.

aantallen zijn van het verkeer in en rond de stadsregio Arnhem - Nijmegen. Maak daarbij onderscheid tussen:

- verkeer met een herkomst en bestemming binnen het plangebied;
- verkeer met een herkomst buiten en een bestemming binnen het plangebied en omgekeerd;
- verkeer met een herkomst en bestemming buiten het plangebied (doorgaand verkeer).

Geef de intensiteit/capaciteit (I/C-)verhouding van het HWN in de spitsperiodes.

Betrek in de analyse tevens:

- de huidige reistijden op het HWN en OVN op relevante deeltrajecten;
- de omvang van congestie op verschillende wegvakken. Druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren;
- de situatie buiten de spits;
- de effecten van de huidige congestie op de betrouwbaarheid van de reistijden.

2.2 Doelstelling

Beschrijf in hoeverre de verschillende alternatieven bijdragen aan een internationaal concurrerend vestigingsklimaat en een ruimtelijk-economisch vitale regio. Werk ook uit hoe de verschillende alternatieven bijdragen aan de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de ontwikkelingszones² langs de A12, A15 en A73. De Commissie adviseert om dit op te nemen in de kosten-baten analyse (KBA) volgens de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI).

2.3 Beleidskader

In bijlage A van de startnotitie wordt een beschrijving gegeven van het beleid voor de belangrijkste milieuaspecten. Geef in het MER aan welke randvoorwaarden dit beleid aan het project stelt.

Ga in op de randvoorwaarden die volgen uit het beleid voor de hoogwaterveiligheid. Ga ten aanzien van de doelstelling voor een toekomstvaste en robuuste oplossing ten aanzien van hoogwaterveiligheid uit van een doorkijk naar het jaar 2050.

De Commissie adviseert om bij de invulling van de alternatieven rekening te houden met niet-mobiliteits gericht beleid. De Commissie denkt hierbij onder andere aan:

- de uitvoering van maatregelen uit het programma 'Ruimte voor de Rivier';
- de optimalisatie van de inpassing van de weg in zijn omgeving en van het wegontwerp³;
- de uitvoering van ontsnipperingsmaatregelen, zoals beschreven in het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004;
- de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid^{4,5}. Ga hierbij in op de beleidsambities zoals verwoord in het NMP4 (het vierde Nationaal

² Zie informatie uit de gebiedsvisie A15-A12, kaarten op pagina 26.

³ Voor de inpassing en het ontwerp van wegen in het plangebied adviseert de Commissie een 'routeontwerp' aanpak zoals beschreven op de website www.routeontwerp.nl, een gezamenlijk initiatief van de ministeries van V&W, VROM en LNV.

⁴ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in

Milieubeleidsplan), het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁶ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012).

2.4 Besluitvorming en procedure

In de startnotitie zijn de procedure en de te nemen besluiten uitgewerkt. De Commissie merkt op dat als de variant Combinatie⁷ betrekking heeft op uitbreiding van wegen buiten het plangebied, hiervoor mogelijk aparte besluiten moeten worden genomen en procedures moet worden doorlopen. Ga in dat geval in op de samenhang en afstemming qua inhoud en in tijd. Zekerheidshalve wijst de Commissie erop dat afstemming met Nordrhein-Westfalen⁸ vereist kan zijn vanwege mogelijke gevolgen voor grensoverschrijdende Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Daarnaast kan ook het Espoo-verdrag (m.e.r in grensoverschrijdend verband) aan de orde zijn.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Alternatieven en varianten

De Commissie adviseert om de selectie van alternatieven uit de startnotitie nader te onderbouwen op basis van een globale analyse van de verkeerskundige effecten (doelbereik), de effecten op de Natura 2000-gebieden en het aspect hoogwaterveiligheid. Neem in deze analyse ook de 'niet verder te onderzoeken alternatieven' mee en onderbouw hiermee (aanvullend op de startnotitie) waarom deze alternatieven in het MER niet gedetailleerd worden onderzocht. De Commissie adviseert deze informatie in de Habitattoets in het kader van de Natuurbeschermingswet mee te nemen (zie verder paragraaf 4.5 natuur).

Te onderzoeken alternatieven

Werk de (nader te onderzoeken) alternatieven en varianten in het MER verder uit en maak inzichtelijk welke (milieu-)effecten een rol spelen bij de besluitvorming. Maak met het oog op de variant 'combinatie' duidelijk welke maatregelen kunnen worden genomen en werk deze maatregelen dusdanig uit dat de effecten kunnen worden bepaald.

Leg in het MER uit hoe de variant met regionale tolheffing zich verhoudt met het op termijn in te voeren nationale prijsbeleid met een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van voertuigen.

bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁵ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER. In de m.e.r.-richtlijn voor projecten 85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG staat dat de negatieve milieugevolgen vanwege een activiteit op de bevolking, en daarmee dus gezondheid, beschreven moeten worden.

⁶ Hierin worden m.e.r. en SMB expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

⁷ Op blz. 19 van de startnotitie wordt gesteld dat uitbreiding van delen van de bestaande A15, A50, A12 en A325/N325 wenselijk kan blijken. Het wordt niet duidelijk of hiermee wordt bedoeld op delen van deze wegen die binnen het plangebied vallen, of delen die (ook) buiten het plangebied vallen.

⁸ Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Beschrijf op welke wijze bij de locatie- en inrichtingsafweging rekening is gehouden met het mogelijk optreden van het worst-case scenario voor klimaatverandering van het MNP.

3.2 Referentie

In de startnotitie wordt een overzicht gegeven van de autonome ontwikkelingen die in de referentiesituatie worden meegenomen. Neem hierbij ook de te reconstrueren N322 mee tussen Beneden-Leeuwen en Druten. Deze weg kan mogelijk bij file op de A15 worden gebruikt als alternatieve route naar de A50. Geef aan welke invloed de autonome ontwikkelingen hebben op het verkeersaanbod in het plangebied. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

Waar onzekerheden over ontwikkelingen bestaan adviseert de Commissie gebruik te maken van scenario's.

In de startnotitie wordt aangegeven dat een gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd om het effect van prijsbeleid op de vervoersstromen te berekenen. Geef, gezien de lopende discussies over dit onderwerp, aan op welke uitgangspunten deze gevoeligheidsanalyse wordt gebaseerd.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- realistisch en uitvoerbaar zijn.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

De startnotitie bevat een aanpak voor de uitwerking van een mma. De Commissie adviseert expliciet aandacht te besteden aan de kansen die in het project aanwezig zijn voor ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke beleving, opheffen van barrières en tegengaan van versnippering.

Besteed in het bijzonder aandacht aan:

- tegengaan van de versnippering van de EHS, met name bij de Linge ter hoogte van de A50;
- maatregelen ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving⁹ en maximale gezondheidswinst (qua luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking).

⁹ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 180, waarin inspreker vraagt of het mogelijk is om in dichtbevolkte gebieden extra maatregelen te treffen.

4. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen toetsing op doelbereik en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de realisatie- en exploitatiefase.

Vanwege het verschil in reikwijdte van effecten is er niet één centrale afbakening van het studiegebied. Beschrijf in het MER voor elk (milieu)aspect het studiegebied en presenteer dit middels kaartmateriaal. Motiveer hoe de begrenzing van het studiegebied tot stand is gekomen.

4.2 Verkeer

Model

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is essentieel dat de alternatieven en varianten aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. De verkeersdoelen hebben ondermeer betrekking op de afwikkeling van het verkeer op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Beschrijf in het MER de karakteristieken van dit verkeersmodel. Geef aan:

- op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer en openbaar vervoer);
- welke overige ontwikkelingen voor de lange termijn (zoals brandstofprijzen) in het model voorzien worden;
- wat de verschillen zijn ten opzichte van de modellen die bij voorgaande studies in dit gebied zijn gebruikt (bijvoorbeeld bij de Netwerkanalyse).

Analyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de reistijden op het HWN en het OVN zowel tijdens als buiten de spits;
- de verkeersknelpunten: onderzoek door middel van een ritlengteanalyse en analyse van herkomst en bestemmingen in hoeverre er sprake is van 'sluipverkeer'¹⁰ en wat dit betekent voor de verkeersaantrekkende werking van het HWN bij maatregelen aan het HWN;
- de robuustheid van het wegennet: hiermee wordt bedoeld de mate waarin het wegennet in staat is alternatieve routes te bieden bij calamiteiten;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C-verhoudingen);
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren), uitgesplitst naar HWN en OVN en doelgroep (woon-werk, zakelijk, overig en goederenvervoer);

¹⁰ Verkeer dat gebruik maakt van het OVN maar gezien herkomst en bestemming thuishoort op het HWN.

- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

4.3 Woon- en leefmilieu

In deze fase van de planvorming moet het MER:

- aannemelijk maken of met de alternatieven kan worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving (lucht, geluid, externe veiligheid, natuur, etc.);
- aangeven of, en zo ja in welke mate, de alternatieven onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar en de referentie.

4.3.1 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het HWN en de relevante wegen van het OWN, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm)¹¹. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen¹² te verwachten zijn.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}^{13,14}) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf voor de huidige situatie, het jaar van ingebruikname van de infrastructuur en een representatief geacht jaar daarna, bijvoorbeeld 10 jaar na ingebruikname¹⁵. Indien de infrastructuur gefaseerd wordt aangelegd en in gebruik genomen wordt dient ook de luchtkwaliteit in de tussenliggende fasen te worden beschreven:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden;

¹¹ De Commissie adviseert hierbij eventuele beleidsontwikkelingen naar aanleiding van de Commissies Verheijen en Elverding alsmede de invoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) te volgen.

¹² Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 µg/m³ kan worden aangemerkt als significant.

¹³ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m³ per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m³ per 2020 en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar brengen.

¹⁴ Op dit moment zijn er nog geen vastgestelde achtergrondconcentraties en emissiefactoren beschikbaar voor het bepalen van de PM_{2,5}-concentraties. De Commissie adviseert daarom gebruik te maken van de meest actuele gegevens (zoals thans beschreven in de publicatie: Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, rapportage 2008 van het Milieu Natuur Planbureau, zie <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500088002.pdf>). Op basis hiervan kan een zo betrouwbaar mogelijke indicatie worden gegeven. De Commissie verwacht dat begin 2009 de emissiefactoren en achtergrondconcentraties wel bekend zullen zijn.

¹⁵ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 218 waarin inspreker vraagt om in het MER aan te geven welke peiljaren worden onderzocht.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden¹⁶ en richtwaarden¹⁷ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

4.3.2 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg).

Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar).

Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

Schenk in het MER, voor zover van toepassing, aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen¹⁸ (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaal-gemiddelde van 42 dB(A)) door de verschillende alternatieven. Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef aan welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen of 'stiller asfalt') getroffen zullen moeten worden. Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.¹⁹

4.3.3 Externe veiligheid

Zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten kwantitatief worden bepaald.²⁰ Geef aanvullend op de knelpunten uit de startnotitie aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Tunnelveiligheid

Geef aan wat de effecten voor de externe veiligheid zijn van een tunnel(variant) onder het Pannerdensch kanaal. Betrek daarbij de routes (of de wijziging daarvan) voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De Commissie adviseert bij de uitwerking van een tunnelvariant te werken aan de hand van het toetsingskader van de Commissie Tunnelveiligheid.²¹

¹⁶ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb en benzeen.

¹⁷ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

¹⁸ Geef daarbij aan of het om woningen gaat waarvoor een hogere waarde is verleend en in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn.

¹⁹ Geluid is relevant bij een verandering van meer dan 1 dB. Dit komt overeen met een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

²⁰ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 223 waarin Hulpverlening Gelderland Midden aangeeft dat in deze fase van het project met name de risico-inventarisatie, de weging en de relatie met ruimtelijke ordening van belang is.

²¹ Dit bestaat uit wet- en regelgeving, beleidsnota's, rapporten en leidraden voor risicoanalyses en is te vinden op de website van de Commissie Tunnelveiligheid: www.commissietunnelveiligheid.nl.

4.3.4 Volksgezondheid²²

Beschrijf de (cumulatieve) consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en de gevolgen hiervan voor de volksgezondheid.²³ Beschrijf dit voor lucht²⁴ en geluid²⁵ zoveel mogelijk kwantitatief²⁶ in termen van ziektelast en verloren levensjaren op basis van bestaande dosiseffect relaties.

Laat zien waar zich gevoelige objecten of personen²⁷ in het studiegebied bevinden en welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

4.4 Hoogwaterveiligheid en klimaatverandering

Werk de hoogwaterveiligheidsmaatregelen uit de PKB Ruimte voor de Rivier en de robuustheid van het wegnnet gerelateerd aan de veiligheid in geval van hoogwater zoals genoemd in de startnotitie verder uit. Beschrijf de range aan mogelijke effecten van de klimaatverandering (gebaseerd op de vier klimaat-scenario's van het KNMI en het worst-case-scenario van het MNP). Geef aan in hoeverre dit van invloed is op de randvoorwaarden die worden gesteld aan het voornemen.

Geef aan welke mitigerende maatregelen ingezet (kunnen) worden, afhankelijk van de daadwerkelijk optredende effecten. Werk uit in welke mate het project (bijvoorbeeld via ruimtebeslag) uitvoering van mogelijk toekomstig noodzakelijke adaptatiemaatregelen (bijvoorbeeld waterberging) kan verhinderen/bemoeilijken. De belangrijkste adaptatieopgaven voor het 'Rivierengebied' zijn:

- vergroting van de afvoercapaciteit;
- vergroting van de bergingsruimte;
- vergroten van de veiligheid van dijken.

4.5 Bodem en water

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodem, de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en de grondwaterkwaliteit, -standen en -stromen. Ga hierbij specifiek in op de gevolgen voor bodem en water van de variant waarin

²² Zie bijlage inspraakreactie nummer 253, waarin Hulpverlening Gelderland Midden (GGD) verwijst naar de web-based handreiking ontwikkeld voor de integratie van gezondheid in m.e.r., deze handreiking is bedoeld om in de initiatieffase van m.e.r.-procedures een brede aandacht voor gezondheidsaspecten te bevorderen. (zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey/>)

²³ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 324 waarin inspreker verzoekt om de cumulatie van milieueffecten, met name van industrie en verkeer, maar ook van andere bronnen en het geheel van effecten daarvan op de leefbaarheid en gezondheid expliciet deel uit te laten maken van het MER.

²⁴ Het aantal astmagevallen, aantal kinderen met verminderde longfunctie, aantal vervroegde sterfgevallen en de aantallen COPD (staat voor chronic obstructive pulmonary disease, in het Nederlands chronisch obstructieve longziekte).

²⁵ Het aantallen mensen blootgesteld aan ernstige geluidhinder en slaapverstoring, aantal gevallen van vermindering van leerprestaties, aantal verhoogde bloeddruk en het aantal hartinfarcten.

²⁶ Zie voor rekenmethodieken en toelichting:

- GGD Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- RIVM report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- "Geluid en gezondheid" uit de praktijkreeks Geluid en Omgeving van Sdu Uitgevers, 2006.

²⁷ Gevoelige groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten en gevoelige objecten zoals scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

een tunnel onder het Pannerdensch kanaal wordt gerealiseerd. Geef aan welke effecten dit zal hebben op de grondwaterstanden, zowel in de aanleg- als exploitatiefase.

Geef in het MER informatie over de grondbalans. Geef aan wat er gebeurt met de grond die vrijkomt bij de aanleg van de tunnel of een brug. Ga hierbij in het bijzonder in op het eventueel vrijkomen van verontreinigde grond.

4.6 Natuur

Het plangebied bestaat voor een groot deel uit Natura 2000-gebied (Gelderse Poort) en Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Veel van de hier aanwezige natuurlijke habitats en soorten verkeren in een landelijk en regionaal ongunstige staat van instandhouding. Dat betekent dat het voornemen relatief snel gevolgen kan hebben voor te behouden natuurwaarden. Met name de binnendijkse natuur (Rijnstrangengebied) is kwetsbaar omdat het gebied lijdt onder verdroging en verzuuring. Nieuwe ingrepen kunnen behoud of herstel bemoeilijken.

Verstoring of aantasting van natuur in het studiegebied kan optreden door verandering van waterpeil (relevant voor sommige habitattypen en moerasvogels), geluid (vooral moerasvogels en vleermuizen), onderwatergeluid (met name tijdens de aanlegfase relevant voor vissen), kunstlicht (vogels, vleermuizen, amfibieën, waaronder de Rugstreeppad), barrièrewerking (idem) en stikstofdepositie (een aantal habitats en de daarin voorkomende soorten).

Alternatieven en varianten

De aanwezige natuurwaarden en het herstelvermogen daarvan na ingrepen kunnen medebepalend zijn voor de keuze tussen alternatieven en varianten (bijvoorbeeld brug of tunnel). Deze informatie dient voor de aanlegfase en de exploitatiefase afzonderlijk te worden beschreven. Beschrijf voor de aanlegfase de gevolgen van trillingen, (onder)watergeluid, kunstlicht, ruimtebeslag en barrièrewerking. In de exploitatiefase dienen de gevolgen van geluid, kunstlicht, barrièrewerking en atmosferische depositie²⁸ per alternatief/variant te worden beschreven.

Gevolgen voor het Natura 2000-gebied Gelderse Poort

Inhoudelijk

In het MER²⁹ dient te worden ingegaan op:

- de begrenzing van het Natura 2000-gebied. Geef deze duidelijk aan op kaart;
- de vigerende en concept-instandhoudingsdoelen (habitattypen, soorten)³⁰. Ga daarbij ook in op de behoud- en of verbeteropgaven die in het nieuwe aanwijzingsbesluit worden opgenomen;
- de verspreiding, populatiegrootte en –ontwikkeling (voor zover beschikbaar en relevant) van in het (concept)aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten;

²⁸ Geef informatie in mol N/ha/jaar (achtergronddepositie, nieuwe depositie) en toets aan de kritische depositiewaarden zoals in Bal, D., H.M. Beije, H.F. van Dobben & A. van Hinsberg. 2007. Overzicht van kritische stikstofdeposities voor habitattypen en Natura 2000-gebieden. De auteurs van dit rapport stellen: “Wanneer de atmosferische depositie op een locatie hoger is dan het kritische niveau van het aldaar voorkomende of gewenste habitatype, dan bestaat er een duidelijk risico op significant negatieve effecten.

²⁹ De uitwerking en achtergrondinformatie hiervan kan in bijlagen worden opgenomen.

³⁰ Het gebied is aangewezen krachtens de Vogelrichtlijn en aangemeld krachtens de Habitatrichtlijn. In het nieuwe aanwijzingsbesluit worden bij vogels kwantitatieve gebiedsdoelen toegevoegd. Ga uit van de best beschikbare informatie zoals o.a. te vinden op de website van LNV.

- de gevolgen in de aanlegfase en exploitatiefase voor de in het (concept)aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten. Ga na of de gevolgen van project afzonderlijk en in combinatie met andere plannen of projecten **significant kunnen zijn** (cumulatie)³¹. Houd daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven, het relatieve belang en de landelijke staat van instandhouding;
- de eventuele gevolgen voor het voormalige beschermde natuurmonument Weide Oude Rijnstrangen³²;
- mitigerende maatregelen die ertoe kunnen leiden dat significante gevolgen alsnog zijn uit te sluiten.

Procedureel

Daar significante gevolgen op voorhand niet worden uitgesloten dient een passende beoordeling te worden opgesteld. Uit het oogpunt van transparantie geeft de Commissie in overweging deze als bijlage toe te voegen en de conclusies in het hoofdrapport op te nemen. Overweeg daarbij om eerst een plan-toets (passende beoordeling op planniveau³³) uit te voeren. In dat geval dient later alsnog een passende beoordeling op projectniveau (projecttoets) te worden opgesteld.

Gelet op de aard van de ingreep bestaat, afhankelijk van de keuze voor alternatief en uitwerkingsvariant (brug/tunnel), een reële kans dat uiteindelijk de ADC-fase³⁴ moet worden doorlopen. Dit dient in de juiste volgorde te geschieden. Hierbij kan informatie uit de eerdere alternatievenafweging worden benut.³⁵

Ecologische Hoofdstructuur, overige gebiedsbescherming

- Geef de begrenzing van de EHS (natuur, verweving, ecologische verbindingzones) en de kernkwaliteiten daarbinnen duidelijk op kaart aan;
- Beschrijf de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS (kernkwaliteiten, natuurtypen, soorten) in het studiegebied en ga na of en zo ja in welke mate deze kunnen worden aangetast³⁶;
- Geef aan of deze effecten gemitigeerd kunnen worden, of compensatie aan de orde is en hoe dit kan worden gerealiseerd;
- In het streekplan wordt gesproken over ganzengedoooggebieden binnen de EHS. In het MER zullen de gevolgen voor deze gebieden besproken moeten worden. Geef de ganzengedoooggebieden aan op kaart en ga na of het functioneren daarvan door het voornemen kan worden beïnvloed.³⁷

³¹ Betrek hierbij ook bestaand gebruik en plannen en projecten die in procedure zijn en waarvan aannemelijk is dat deze daadwerkelijk door zullen gaan. Het overzicht kan beperkt blijven tot de activiteiten de gevolgen voor de instandhoudingsdoelen kunnen hebben en waarbij dus stapeling van effecten aan de orde kan zijn.

³² De te behouden waarden worden opgenomen in het nieuwe aanwijzingsbesluit. Het gaat hier om schraal grasland (glanshaver-associatie) dat gevoelig kan zijn voor nieuwe depositie.

³³ Ten behoeve van de keuze tussen alternatieven en varianten moet deze voldoende gedetailleerd zijn om de gevolgen voor de instandhoudingsdoelen te bepalen. Deze passende beoordeling kan in de volgende fase worden geactualiseerd en verder worden uitgewerkt (bijvoorbeeld met mitigerende maatregelen).

³⁴ De ADC-fase: hierin moeten maximaal drie vragen worden beantwoord:

- zijn er alternatieven die geen schade toebrengen aan het Natura 2000-gebied;
- zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang en;
- indien er geen alternatieven zijn, maar wel dwingende redenen van groot openbaar belang, dan zal men moeten compenseren.

³⁵ Ten aanzien van de laatste stap wijst de Commissie erop dat dit een complex proces is dat tijdige voorbereiding vergt. Voor een recent overzicht van de bestuurlijke en praktische 'voetangels en klemmen' bij compensatie verwijst de Commissie naar: Woldendorp H. 2008. Natuurcompensatie volgens de Habitatrichtlijn (2); praktische ervaringen. Journaal Flora en fauna 4/5; 87-98.

³⁶ Zie de groene kaartenatlas op de website van de provincie Gelderland (www.gelderland.nl) voor o.a. kernkwaliteiten EHS en ganzengedoooggebieden.

³⁷ Barrières kunnen de pendelbewegingen tussen slaapplaatsen en foerageergebieden beïnvloeden. Dit kan leiden tot extra energieverlies en daardoor lagere overleving.

Soortenbescherming³⁸

In het gebied rond de te onderzoeken alternatieven zijn planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef een overzicht van het voorkomen van deze soorten inclusief de functie van het gebied (gedetailleerde informatie kan in bijlagen). Geef aan voor welke soorten een ontheffing, zoals vereist op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet en de uitwerking in de AMvB, moet worden aangevraagd. Motiveer in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat de ontheffing verleend zal worden.³⁹

4.7 Landschap

De alternatieven en varianten gaan door of raken aan de nationale landschappen Gelderse Poort en Veluwe, waar nieuwe grootschalige infrastructuur alleen in overweging genomen kan worden als er een groot nationaal belang in het geding is, wat in het MER dient te worden aangetoond. Ook buiten deze nationale landschappen is in grote delen van het gebied sprake van vaak (zeer) waardevolle landschappen met dikwijls hoge cultuurhistorische waarde.

Beschrijf de effecten van de alternatieven en varianten op de verschillende landschappen. Gebruik daarbij visualisaties die zowel de beleving van het landschap vanaf de weg als de ervaring van de weg vanuit het landschap verhelderen, ga daarbij uit van plekken waar mensen wonen of recreëren.

Breng de waarden van deze landschappen in beeld en beschrijf hoe met de tracékeuze, inpassing en het ontwerp van de weg (waaronder ook zaken als schermen, verlichting, kunstwerken e.d.) met deze waarden rekening wordt gehouden. Speciale aandacht wordt gevraagd voor kruisingen met een brug over rivierlandschappen, waarbij hoogte, materiaal en vormgeving van de route van grote invloed zijn op de beleving van het landschap

Bijzondere aandacht is ook vereist voor het reeds aangetaste (infra)landschap rond Zevenaar bij de alternatieven waarbij de A15 wordt doorgetrokken. Visualiseer hoe tracering en vormgeving van kruisingen met aanwezige infrastructuur (van Betuwelijn tot lokale wegen) en aansluitingen (op de A12 maar ook de regionale aansluitingen) uitpakken voor de beleving voor bewoners van hun woonomgeving.

4.8 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.⁴⁰ Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

³⁸ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

³⁹ Zie inspraakreacties 307 (Gelderse milieufederatie) en 318 (RAVON) die ingaan op mogelijke doorsnijding van leefgebied van de Rugstreeppad.

⁴⁰ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN EN KOSTEN-BATEN ANALYSE

Geef overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven en varianten. Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel. Sluit, teneinde de gegevens uit de KBA en het MER geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het Voorkeursalternatief (VKA), aan bij de basistabellen zoals deze bij de leidraad OEI zijn vastgesteld.

Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven, varianten en scenario's bij de KBA en het MER dezelfde zijn.

Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de KBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Om die reden is het dan ook van belang in het MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

6. OVERIGE

Vorm en presentatie

Gebruik recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Geef op de kaarten van het plangebied de relevante infrastructuur, topografie en ruimtelijke ontwikkelingen weer.⁴¹ De Commissie geeft ter overweging het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand⁴², met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Leemten in kennis en evaluatie

Voor de onderwerpen 'leemten in kennis' en 'evaluatie' heeft de Commissie geen opmerkingen aanvullend op de wettelijke eisen.

⁴¹ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 187 waarin de inspreker zich afvraagt waarom er kaarten zijn gebruikt waarop de woonwijk Ooij niet staat en nummer 193 waarin inspreker het een gebrek vindt dat de rijksweg tussen Duiven en Zevenaar niet op de tekeningen staat.

⁴² KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat dienst Oost-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinatie) en Minister van VROM

Besluit: tracébesluit.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: De doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op, capaciteit en betrouwbaarheid/robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving. De alternatieven die daartoe worden onderzocht zijn een doortrekking van de A15 (verschillende varianten) en verbetering en verbreding van het bestaande wegennet aangevuld met een optimale inzet van openbaar vervoer Regiocombi- alternatief.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen, Rijkswaterstaat Regionale dienst Oost-Nederland, mei 2008;
- Netwerkanalyse: Mobiliteitsagenda voor een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende stadsregio, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 31 juli 2006;
- Quick netwerkscan A15/A12, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, juni 2005;
- Openbaar vervoer in een nieuw perspectief, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 28 februari 2008;
- Gebiedsvisie A15-A12, 10 april 2008.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurale gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 13 mei 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 10 juni 2008

ter inzage legging startnotitie: 14 mei 2008 tot en met 24 juni 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 9 september 2008

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. G. Blom (voorzitter)

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

ir. J. Termorshuizen

ing. R.L. Vogel

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1	W.Ph.E. van Kooten, ZELHEM	50	H.A. Abbink, HAALDEREN
2	S.E. Groot-de Vos, DUIVEN	51	A.G.R. van den Oever, ARNHEM
3	G.P. Post, DOETINCHEM	52	L.J. Giling, NIJMEGEN
4	A. van der Wiel, BEMMEL	53	A. van der Zijpp, OOSTERBEEK
5	M. van Lierop, ZEVENAAR	54	H.B. Ketelarij, AALTEN
6	J. Veldhuizen, BEMMEL	55	A. Assink, DOETINCHEM
7	G.M. Bruger, RHEDEN	56	C. Jongkees, ARNHEM
8	W. Grievink, WOONPLAATS ONBE- KEND	57	C.M.M. Bom, WIJCHEN
9	J. Scholl, AALTEN	58	C.T.T. Nusslein, ARNHEM
10	H. te Rietstap, VARSEVELD	59	J.R. Lap, VELP GLD
11	E. van Ammers, WOONPLAATS ONBEKEND	60	M.W. Huisman, AALTEN
12	J. van Ammers-Douwes, OCHTEN	61	A. Ouwehand, ARNHEM
13	M.W.A. Eken, ELST	62	Drs. A. Verwoerd, OOSTERHOUT / NIJMEGEN
14	J. Mattijssen, HUISSEN	63	W.G. Roelofsen, ZEVENAAR
15	T.C.H.M. Sterk, NIJMEGEN	64	M.E.A.T.U. de Groot, BEMMEL
16	P.G.M.A. van den Boogert, DUIVEN	65	G. Derksen, HUISSEN
17	A. Dijkstra, GAANDEREN	66	P.H.J. Boekhorst, NIJMEGEN
18	R.J.M. Meeusen, GENDRINGEN	67	C.M. van der Linden, ELST GLD
19	E.J.W. van Beem, DUIVEN	68	G.A.M. Rensen, GROESBEEK
20	R. Smalbraak, ZEVENAAR	69	H.J. Knoop, HOOG KEPPEL
21	N. van Schaik, DOORWERTH	70	A.C.W.J. Blom, ARNHEM
22	R. ter Haar, AALTEN	71	C.H.J. Rosenkamp, NIJMEGEN
23	C. Bregman, ZEVENAAR	72	W.H. Jacobs, RHEDEN
24	A.J.G.H. Cornelissen, GROESBEEK	73	A. van der Graaf, HUISSEN
25	P. Cense, DUIVEN	74	A.A.J. Massar, ZEVENAAR
26	D.J.A. Bolscher, DUIVEN	75	E.J.G. Smits, ZEVENAAR
27	W.W.A. Janse, DUIVEN	76	J.A.T.M. Jos Mijnen, AZEWIJN
28	W. Gerritsen, ZEDDAM	77	R.A.M. Eppink, ZEVENAAR
29	P.A.M. Bisselink, ZEDDAM	78	E.A. Bareman, BEMMEL
30	M.W.C. Kuiper, DUIVEN	79	E.J.A. Jansen, BREDEVOORT
31	M.C.J. Houberg, ARNHEM	80	G.H.C.M. Fontein, ZEVENAAR
32	H.W. Naafs, AZEWIJN	81	A.T. ten Westenend, VALBURG
33	M.A. Sesink, BEMMEL	82	J. Verhoek, NIJMEGEN
34	A.M. Hellwich, AZEWIJN	83	P.J.A.M. van Leeuwen, OOSTER- HOUT GEM NIJMEGEN
35	B.G.J. ter Bogt, ZEVENAAR	84	P.L.T. Korthout, BEEK UBBERGEN
36	K. de Vries, ZEVENAAR	85	J. Moorman, NIJMEGEN
37	A.J.P. Boonstra, BERG EN DAL	86	D. van den Elzen, NIJMEGEN
38	G.J.M. Wesselink, ZEVENAAR	87	J.G.M. Körmeling, ARNHEM
39	R. van Leeuwen, ZEVENAAR	88	Helmink Woontechniek b.v., GAAN- DEREN
40	W.T. Masselink, DUIVEN	89	H.W.T.M. van Wichen, NIJMEGEN
41	D.J.P.A. van Hees, GROESBEEK	90	A.J. Faber, NIJMEGEN
42	J.H.M. Ekers, BEMMEL	91	P.J. Kantebeen, DOORWERTH
43	M.C.M. Willemze, BEUNINGEN GLD	92	G. Huibers, HUISSEN
44	A.C.F. Smits, ANGEREN	93	H.M.A. Aleven, ZEVENAAR
45	E.E. Kramer-van Vliet, ZEVENAAR	94	E.W. Smits, NIJMEGEN
46	J.A. van Orden, DIDAM	95	L. Birkholz, ARNHEM
47	Carrosseriefabriek Veth BV, DUI- VEN	96	J. Pater, ARNHEM
48	L. Budding, VEENENDAAL	97	J.C.J.T.M. Kol, BEMMEL
49	M. van Ek, ARNHEM	98	A.J. Jansen, ZEVENAAR

99	H.A. van Teeseling, BEMMEL	150	F.H.M. Heijssen, NIJMEGEN
100	R. van Dommelen, HUISSEN	151	J.H. Smit, ARNHEM
101	J. de Ruiter, VELP GLD	152	J.C.F. Rynja, VELP GLD
102	F.W.M. Polman, BEMMEL	153	R.W.M. Noij, OOSTERHOUT GEM NIJMEGEN
103	P.A.T. Soons, GAANDEREN	154	H.F.H. Peters, HUISSEN
104	I. Conradi, ARNHEM	155	B. van der Tol, NIJMEGEN
105	W.O. Bouw, DUIVEN	156	E.J. Radstake, ZELHEM
106	R.B. Cramer, DIEREN	157	G.M. van Swaaij, ZEVENAAR
107	L.G. Lamers, ZEVENAAR	158	M. van Kuilenburg, ARNHEM
108	G.W. IJsendoorn, ZEVENAAR	159	A. Seubring, GROESSEN
109	A.C. Smitshoek, GENDT	160	8 eensluitende reacties ontvangen
110	D. Heg, DIEREN	161	H.J.J. Tweehuysen, BEMMEL
111	M.M.L. Hillekens, BEMMEL	162	W. Rensink, HUISSEN
112	G. Koster, EERBEEK	163	G.J. Maters, ELST
113	van de Zilver, BEMMEL	164	L. Groen, DUIVEN
114	J.F.W. Hendriks, DRIEL	165	J. Meerbeek, ZEVENAAR
115	V.E. Tabery, BEMMEL	166	F.N. Duis, ZEVENAAR
116	E.C.J. ten Hove, NIJMEGEN	167	de Wit, NIJMEGEN
117	J.J.B.H. Preijer, ELST GLD	168	I.M.D. Rietvink, DUIVEN
118	M. Ruessink, ARNHEM	169	A. van den Vuuren, DUIVEN
119	E.H.A.R. Loermans, ARNHEM	170	P. Schulenberg, ZEVENAAR
120	M. Scheffer, WESTERVOORT	171	E. Driessen, VELP GLD
121	F.J.M. Derksen, DIEREN	172	F.J. van Seben, ZEVENAAR
122	A.A. Blüm, DUIVEN	173	W.J.A.M. Scheepers, ZEVENAAR
123	H.W. Schadenberg, ARNHEM	174	F. van Daalen, DIEREN
124	G.C. de Graad, ARNHEM	175	K.G.F.M. Vlekke, VELP GLD
125	C.M. van Mens, ARNHEM	176	P.J. Brinkman, MALDEN
126	B. Geerdink, OOSTERHOUT GEM NIJMEGEN	177	J.C. van der Plaats, ZEVENAAR
127	A. Bakker, DUIVEN	178	F.C.H. Rhebergen, ZEVENAAR
128	B.D.P. Sambros, ZEVENAAR	179	Bewonersorganisatie Malburgen, ARNHEM
129	R. Willemsen, ZEVENAAR	180	M. te Bokkel, ARNHEM
130	J. van Doorn, BEMMEL	181	H.A. Bulten, LATHUM
131	H.S. de Jong, ZEVENAAR	182	H.T.B. van Keulen, LOERBEEK
132	Gloeriosaspecialisten Ropelof en Thea Ruizendaal, GROESSEN	183	B. Harding, WESTERVOORT
133	H.C.M. van Dalen-Linsen, HAAL- DEREN	184	E.H. Zondag, ZEVENAAR
134	B.E.T. Arts, ZEVENAAR	185	E.J. Abbas, ZEVENAAR
135	T.H.J. Janssen, ZEVENAAR	186	P.A. Jansen, ZEVENAAR
136	R.K.W. Roelofs, MALDEN	187	Derksen, ZEVENAAR
137	R.L. Edie, GROESSEN	188	H.A.H. Rouwen, ZEVENAAR
138	H.A.P. Tieman, DUIVEN	189	H.J. Rijmer, ZEVENAAR
139	A.M. Geeneacker, DUIVEN	190	R. van Vliet, ZEVENAAR
140	M.J. Voeten, ARNHEM	191	E. Bouwman, ZEVENAAR
141	F.D. Gunning, VELP GLD	192	S. Harmsen, LATHUM
142	H. IJnzonides, DUIVEN	193	M. van Seben, ZEVENAAR
143	J.E.E.M. Degen, BEMMEL	194	F. Udink, DIDAM
144	H. Oeges, ZEVENAAR	195	G.H.J. Duits, ZEVENAAR
145	J.F. Otters, GENDT	196	B.H. Spaan, DUIVEN
146	H.J. Stegeman, LOBITH	197	E. van den Engel, ARNHEM
147	H.Chr. Mentink, DUIVEN	198	G.B.J. Meijering, DUIVEN
148	V. Janssens, ZEVENAAR	199	G.J.H. Polman, BEMMEL
149	Choi Kwai International, BEMMEL	200	J. Meurs, BEMMEL
		201	B. Zweers, HUISSEN

202	Gerichhausen, HUISSEN	248	H.J. Bolsenbroek, ZEVENAAR
203	J. Sanders, ARNHEM	249	N.J.C. van Mierle, BEMMEL
204	J.F.L. van der Ent, ZEVENAAR	250	J.T. van Beek, ZEVENAAR
205	N.A.L. Elderhorst, DIDAM	251	D. Kobus, ZEVENAAR
206	C. Birnie, ZEVENAAR	252	D. Driessen, ZEVENAAR
207	J.M. Nelemans-ten Houten, BEEK UBBERGEN	253	Hulpverlening Gelderland Midden (Volksgezondheid GGD), ARNHEM
208	Bewonersvereniging Stadseiland Arnhem, ARNHEM	254	H. Siemerink, ZEVENAAR
209	M. Brink, 'S-HEERENBERG	255	E.A. Vermeer-Oonk, ZEVENAAR
210	H.W. Quint, ELST GLD	256	E. Werner, ZEVENAAR
211	J. Raupach, DUIVEN	257	M.J.E.R. Smalbraak-Dunselman, ZEVENAAR
212	Ing. J. Steenstra, ANGEREN	258	G.J. Wientjes, ZEVENAAR
213	Dr. H. Polman, DUIVEN	259	M.M.M. van de Laar-Habernickel, ZEVENAAR
214	J. Meijer, ZEVENAAR	260	F.J.M. van de Laar, ZEVENAAR
215	M.C.N.B. ter Hark, BEMMEL	261	L.C. Brandt, ZEVENAAR
216	F.A. Rothuis, DOETINCHEM	262	G. Barneveld, BEMMEL
217	A.A.W. Appelhof, BEMMEL	263	A.A.M. van Hoesel, ARNHEM
218	H.W.M. Leushuis, DUIVEN	264	P.I.J. Eijkhout, HAALDEREN
219	G.J.B.M. Moonen, ZEVENAAR	265	J.H.M. Ebbers, BEMMEL
220	J.H.I. Oosterman, DUIVEN	266	R. van Lith, OOSTERHOUT / NIJ- MEGEN
221	H. Wierink, BEMMEL (mede na- mens: mw.M.Wierink-van ZUTP- HEN)	267	H.T.F. van Haren, ZEVENAAR
222	J. Neerinx, SPIJK GLD	268	2 eensluitende reacties ontvangen
223	Hulpverlening Gelderland Midden (Brandweer), ARNHEM	269	J.A. van Alst, ZEVENAAR
224	T.H.C. Jansen, ZEVENAAR	270	E. Mertens, DUIVEN
225	J. van Kleef, OOSTERHOUT / NIJ- MEGEN	271	H. Visser, ZEVENAAR
226	M.E. Prevost, DUIVEN	272	K. Koster, WOONPLAATS ONBE- KEND
227	J.H.J.M. van Hesteren, BEMMEL	273	Drs. I. Canter Cremers-Rijsdorp, DOETINCHEM
228	N.A. Loch, WOLFHEZE	274	A. Rood, ZEVENAAR
229	L.I.J. van de Westelaken, BEMMEL	275	H.J.F.P. Cadou, ARNHEM
230	J. van Beckhoven, VELD GLD	276	J. Veltkamp, ZEVENAAR
231	M. Neijenhuis, ZEVENAAR	277	M. Bakker, DOORNENBURG
232	A.H. Looman, ZEVENAAR	278	M.E.C. Lierop, DOORNENBURG
233	P.G.B. Staring, ZEVENAAR	279	2 eensluitende reacties ontvangen
234	P.F. Verhoeven-Nijman, ZEVENAAR (mede namens: dhr. E. Verhoeven)	280	W. Oord, HUISSEN
235	B. Soeters, ZEVENAAR	281	M.J.B. Carpay-van Moorsel, HUIS- SEN
236	G.A. van Deelen, ZEVENAAR	282	O.W.H. Schregardus, ZEVENAAR
237	H.W.A. Derksen, ZEVENAAR	283	J.G.J.M. Swinkels, ZEVENAAR
238	M.L. Lammertink, ZEVENAAR	284	M.G.A. Tomassen, ZEVENAAR
239	H.T.M. Gerdson, ZEVENAAR	285	E. Boukema, ARNHEM
240	S. Bruns, ZEVENAAR	286	C.H.J.M. Roy van Zuydewijn, NIJ- MEGEN
241	H. Rademaker, ZEVENAAR	287	J.M. Klaver, ZEVENAAR
242	C.T.M. Bloemberg, ZEVENAAR	288	L.E.J. van der Kaag, ZEVENAAR
243	2 eensluitende reacties ontvangen	289	H.H. Bod, ARNHEM
244	R.P. Dorland, ZEVENAAR	290	Dorpsraad Ooij, ZEVENAAR
245	L. Vermeer, ZEVENAAR	291	R.H.G. Staring, ZEVENAAR
246	R. Overgoor, WOONPLAATS ONBE- KEND	292	M. Landewee, WOONPLAATS ON- BEKEND
247	G.D. Derksen, ZEVENAAR		

293	G.A. Refualu, ZEVENAAR	319	J. van Benthem, BEMMEL
294	F. de Witte, Emmerich - Elten (Duitsland)	320	adviescommissie Verkeer en Vervoer Regio Achterhoek, DOETINCHEM
295	Ing. C.J.M. Ros, ZEVENAAR (mede namens: mw. J. Ros-Feenstra)	321	J.W.F. Kruijs, ARNHEM
296	M.C. ter Avest, ZEVENAAR (mede namens: dhr./mw. R.W. van Hal)	322	P. Groenewegen, GROESSEN
297	G.J.H. Berndszen, ZEVENAAR	323	Stichting ARGUS A15 Zevenaar, ZEVENAAR
298	T.G.M. Froon, ZEVENAAR	324	Bewonersvereniging Stadseiland Arnhem, ARNHEM
299	Dagelijks Bestuur van de Stichting Duurzame A12, VELD GLD (mede namens: de Belangenvereniging Daalhuizen-Veld)	325	Stichting Milieuvrienden Duiven, DUIVEN
300	Dagelijks Bestuur van de Vereniging de Ulenpas, ARNHEM (mede namens: het Bestuur van de Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Kamphuizen)	326	J.M. Mark, DOORNENBURG (mede namens: J.M.S. Koesoemobroto)
301	Gemeente Lingewaard, BEMMEL	327	Stichting wijkraad Mosterdhof, Struikendoorn en de Weem, WESTERVOORT
302	Wijkplatform Malburgen, ARNHEM	328	Gemeente Nijmegen, NIJMEGEN
303	Stadsregio Arnhem/Nijmegen, NIJMEGEN	329	Gemeente Zevenaar, ZEVENAAR
304	H.A.H. Spruijt, ZEVENAAR	330	I.O. Outmans, ZEVENAAR (mede namens: mw. M. van der Leur)
305	Kamer van Koophandel, HUISSEN (mede namens: Ondernemersplatform Overbetuwe, Verenigde ondernemers Boven-betuwe, Lindus, EVO Gelderland, Greenport Arnhem-Nijmegen, Transport en Logistiek Nederland)	331	P.V. van Zuilekom, ZEVENAAR
306	Gemeente Duiven, DUIVEN	332	F.W. van den Berg, ARNHEM
307	V. Vintges, ARNHEM (mede namens: Gelderse Milieufederatie)	333	Stichting Bewonersoverleg Groessen A15, GROESSEN (mede namens: J.J.A.M. van Groningen)
308	VNO-NCW Gelderland, APELDOORN (mede namens: MKB Midden)	334	Provincie Gelderland, ARNHEM
309	Wijkplatform Presikhaaf-West, ARNHEM (mede namens: Wijkplatform Presikhaaf-Oost)	335	R.E. Heinsbroek, ZEVENAAR
310	Gemeente Overbetuwe, ELST GLD	336	J.J.M. Hugen, ZEVENAAR
311	B.P. Harding, WESTERVOORT	337	I.D. Budel, ARNHEM
312	Platform Arnhem Geen Asfaltcentrale, ARNHEM	338	Bond Heemschut, BABBERICH
313	SER Gelderland, ARNHEM	339	Drs. P.M. Cuypers, BEMMEL
314	Werkgroep Arnhem Geen Asfaltcentrale, ARNHEM	340	R. van der Voort, ARNHEM
315	Gemeente Westervoort, WESTERVOORT	341	A.D. Vink, ZEVENAAR
316	J.H. van Manen, ZEVENAAR	342	Gemeente Arnhem, ARNHEM
317	A. Schilder, GRONINGEN	343	Q.E. Ensvelt-Ruys, APELDOORN
318	Reptielen Amfibieën Vissen Onderzoek Nederland, NIJMEGEN (mede namens: Werkgroep Leefklimaat Zevenaar)	344	J. Derksen, ZEVENAAR
		345	M.R. Weijzenfeld, DOORNENBURG
		346	H.J. Lof, ARNHEM
		347	Groen Links afdeling Westervoort, WESTERVOORT
		348	B.T.M. Schulte, WESTERVOORT
		349	P. van Minnen, DUIVEN
		350	T. Jansen, ARNHEM
		351	J.H.P.M. Messing, HUISSEN
		352	P. Mekking, VALBURG
		353	R. Straalman, NIJMEGEN
		354	P.M. van Rossum, ARNHEM
		355	M. Milder, ARNHEM
		356	G.J. van Hattem-Zadelhoff, VELD GLD
		357	L.F. Lars, ZEVENAAR
		358	W.A. Cornelissen, ZEVENAAR

359 G.B.P. Morel, ZEVENAAR
360 H.P.A. Nass, ZEVENAAR
361 R.C. Bezemer, ZEVENAAR
362 D.J. Beek, ARNHEM
363 M.T. Kramp-Grillo, GIESBEEK
364 R. Elfferich, ARNHEM
365 A.H.B. Cornelissen, GENDT
366 J. Hoitsma, ARNHEM
367 T. Brautigen-Veuger, ANGEREN
368 G.H.L. Sikkens, ZEVENAAR
369 P.D.M. Berns, HUISSEN
370 H.G. Bolsius, WESTERVOORT
371 Jac. van der Berg, GROESSEN
372 S. Longhorn, ZEVENAAR
373 B.A.M. Meeuwsen, DOORNENBURG
374 A.G.G. Bremer, BEMMEL
375 Th.G. Derksen, ANGEREN
376 M. van der Valk, ZEVENAAR
377 LTO Noord Glaskracht, ARNHEM
378 Gemeente Renkum, OOSTERBEEK
379 Rijksdienst voor Archeologie, Cul-
tuurlandschap en Monumenten,
AMERSFOORT

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Wegennetwerk regio Arnhem - Nijmegen (ViA15)

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de bereikbaarheid in de regio Arnhem-Nijmegen te verbeteren. Voor de besluitvorming over de aanpassing van het hoofdwegennet wordt de Tracéwet-procedure gevolgd. Deze zal leiden tot de totstandkoming van een tracébesluit, dat genomen wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De uitgebreide procedure van de Tracéwet bepaalt dat er een trajectnota moet worden opgesteld. De milieueffecten van dit project moeten worden onderzocht en in een milieueffectrapport (MER) opgenomen. Dit advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat in op de inhoud van het MER.

ISBN: 978-90-421-2488-2



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt
Ingekomen: - 3 JULI 2008

Ons kenmerk
RS-2008-552

Behandeld door
Mw. Drs. N.F.H.H. Vossen
T 030-69 83 304, N.Vossen@racm.nl

Onderwerp
Startnotitie m.e.r. "Betere bereikbaarheid door een
robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-
Nijmegen"

Datum
01 JULI 2008

Geachte heer, mevrouw,

Allereerst wil ik u erop wijzen dat de RACM –namens OCW- wettelijk adviseur m.e.r. is. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat een convenant met de RACM waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over het met elkaar samenwerken in planvormingsprocessen. Hierin is duidelijk aangegeven dat de Startnotitie aan de RACM wordt toegestuurd. Ik betreur het dan ook dat de RACM niet is gevraagd te reageren op de startnotitie m.e.r. "Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen". Via deze brief wens ik alsnog, ná de inspraaktermijn, te reageren op de Startnotitie.

Op grond van het eerder genoemde convenant tussen Rijkswaterstaat en de RACM heeft een vooroverleg plaatsgevonden over de uit te voeren onderzoeken in het kader van deze m.e.r. met betrekking tot de cultuurhistorische aspecten. Omdat de RACM daarbij niet heeft kunnen adviseren over de inhoudelijke eisen en detailniveau voor deze onderzoeken is destijds afgesproken dat de RACM gebruik zou maken van inspraakmogelijkheden om hier verder op in te gaan.

Het verbaast mij dat het bureauonderzoek geen onderdeel uitmaakt van de Startnotitie, zodat per alternatief al een globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor cultuurhistorie gegeven kan worden. Hierbij verwijs ik wederom naar ons convenant waarin staat dat een bureauonderzoek deel uitmaakt van de Startnotitie.

In het milieueffectrapport zal inzichtelijk gemaakt moeten worden wat per alternatief de effecten zijn voor het aanwezige cultuurhistorische erfgoed en wat vanuit cultuurhistorisch standpunt het meest gunstige alternatief is. Terecht geeft u aan hierbij zowel kwantitatieve (aantal of hectares) als kwalitatieve toetsingscriteria te gebruiken. Verder dient u in het MER aan te geven hoe de samenhang tussen de verschillende cultuurhistorische aspecten is; zo kunnen bijvoorbeeld archeologische vindplaatsen niet los gezien worden van het landschap.

Ons kenmerk

RS-2008-552

In aanvulling hierop wijs ik u op het verschil in detailniveau van de verschillende cultuurhistorische onderzoeken tussen verbreding van bestaande infrastructuur (hier is vaak al een bepaalde mate van aantasting) en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Waarbij de onderzoeken voor nieuwe infrastructuur een groter detailniveau moeten hebben.

In de hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ervan uitgaande dat u deze reactie nog zult meenemen bij het opstellen van het MER.

Hoogachtend,

Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N.F.H.H. Vossen', written in a cursive style.

Mw. Drs. N.F.H.H. Vossen

Consulent, Planvorming en Ruimtelijke Ordening