



1

Richtlijnen MER 2309-32

A29 Vaanplein - Barendrecht

Datum 16 oktober 2009
Status Definitief

Richtlijnen MER

A29 Vaanplein - Barendrecht

Datum 16 oktober 2009
Status Definitief

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

Camiel Eurlings

Den Haag

Inhoud

1	Inleiding 6
2	Probleemstelling, doel en beleidskader 8
2.1	Probleemstelling 8
2.2	Doel en Beleidskader 8
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven 9
3.1	Algemeen 9
3.2	Alternatieven 9
3.2.1	Nulalternatief (referentiesituatie) 10
3.2.2	Meest Milieuvriendelijke alternatief 10
3.2.3	Voorgenomen activiteit: de vierde rijstrook 11
4	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen 12
4.1	Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en Mobiliteitsaanpak 12
4.2	Regionaal beleid 13
4.3	Huidige situatie en ontwikkelingen 14
5	Voorgenomen onderzoek 15
5.1	Inleiding 15
5.2	Algemene methodiek 15
5.2.1	Studiegebied 15
5.2.2	Tijdhorizon 15
5.2.3	Werkwijze 15
5.2.4	Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen 16
5.2.5	Prijsbeleid 16
5.3	Te beschrijven effecten 16
5.3.1	Algemeen 16
5.3.2	Financiën 16
5.3.3	Verkeer 16
5.3.4	Woon- en leefomgeving 17
5.3.5	Landschappelijke inpassing en natuur 19
6	Vergelijking van de alternatieven 20
7	Leemten in informatie 21
8	Evaluatieprogramma 22
9	Vorm en presentatie 23
10	Samenvatting 24
Bijlage A	Nota van Antwoord 25
Bijlage B	Advies van wettelijke adviseurs 26

1 Inleiding

De A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht heeft momenteel drie rijstroken. Het verkeer van de Vaanweg in het noorden en de A15 (vanuit westelijke en oostelijke richting) wordt hier samengevoegd van vier naar drie rijstroken. Deze situatie is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid niet optimaal.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft met de Aanvangsbeslissing besloten om de procedure te starten om de vierde rijstrook aan de westelijke rijbaan tussen het Vaanplein en aansluiting Barendrecht aan te leggen. De vierde rijstrook wordt gevormd door de verbindingsboog van de A15 (uit oostelijke richting) te verlengen tot de uitvoeger van aansluiting Barendrecht. [Het project A29 Vaanplein – Barendrecht heeft betrekking op de kilometers 11.3 tot en met 11.85.](#)

De komende jaren vindt in het kader van het project A15 Maasvlakte – Vaanplein (A15 MaVa) een reconstructie plaats van het Vaanplein. Deze reconstructie is in 2015 gereed. De vierde strook sluit logisch aan op de verbindingsbogen van het Vaanplein, zoals deze er na de reconstructie uit komt te zien. Met de vierde rijstrook krijgt het verkeer vanaf de verbindingen meer ruimte om samen te voegen op de A29 naar het zuiden. [Voor de ligging van de vierde rijstrook aan de A29 tussen knooppunt Vaanplein en aansluiting Barendrecht zijn géén alternatieven mogelijk.](#)

Dit project zal de verkorte procedure conform de Tracéwet doorlopen. Ten behoeve van het (ontwerp)tracébesluit wordt [de procedure voor milieueffectrapportage \(m.e.r.\) 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 op 31 juli 2009 ter visie gelegd.](#)

Dit project maakt nog géén onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Omdat dit project niet tijdig in het NSL (actualisatie 2010) kan worden opgenomen, zal voor dit project een apart luchtonderzoek worden uitgevoerd.

De richtlijnen voor het MER

Het op te stellen MER dient aan een aantal eisen te voldoen. Die eisen zijn verwoord in deze richtlijnen.

In deze richtlijnen is omschreven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de realisatie van het project 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 reacties van het bevoegd gezag daarop. Ook als bijlagen zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs.

Te doorlopen procedure

De eerstvolgende wettelijk voorgeschreven stap is het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit/MER. Deze bestaat uit een MER met informatie over alternatieven en de milieueffecten daarvan en een gelijktijdig verschijnend Ontwerp-Tracébesluit, dat het gekozen alternatief uitwerkt. In de Tracéwet is vastgelegd waar een Ontwerp-Tracébesluit aan moet voldoen en is bepaald, dat het Ontwerp-Tracébesluit en het MER gelijktijdig en in onderlinge samenhang worden voorbereid.

Het Ontwerp-tracébesluit/MER dient alle informatie te bevatten, die noodzakelijk is voor het nemen van het Tracébesluit. Het Ontwerp-tracébesluit/MER ligt zes weken ter inzage. Er is dan de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen.

Parallel aan de inspraakronde toetst de Commissie m.e.r. de milieu-informatie in het Ontwerp-tracébesluit/MER op juistheid en volledigheid en betreft daarbij ook de ingekomen zienswijzen. De Commissie m.e.r. presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Hierna wordt door het Bevoegd Gezag, op basis van het MER, de verschillende zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en na overleg met regionale bestuurders het Tracébesluit genomen. Vervolgens kan tegen het Tracébesluit, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het bevoegd gezag in deze procedure is de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna VenW). De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

Inhoud van het MER

In het MER moet kort worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden. 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 de alternatieven: het referentie-alternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA);
- een heldere beschrijving van de procedure;
- 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 alternatieven 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.

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 de beperkte invoegcapaciteit waardoor filevorming en verkeersonveilige situaties ontstaan, die terugslaan naar de parallelbaan van de A15.

2.2 Doel en Beleidskader

Hoofddoelstelling van dit project is het verbeteren van de invoegcapaciteit op de A29, waardoor tegelijkertijd de verkeersveiligheid zal worden vergroot.

De doelstelling moet in het MER helder worden beschreven en uitgewerkt. Ten behoeve van de besluitvorming dient het MER aan te geven waarom er geen alternatieven zijn.

Verwijderd:

Leg in het MER ook de relatie tussen de aanleg van een vierde rijstrook op de A29 en het voornemen tot capaciteitsvergroting van de A15 (project Maasvlakte – Vaanplein (MaVa)).

Geef aan welke randvoorwaarden het (milieu)beleid stelt aan het project en geef aan in hoeverre rekening kan worden gehouden met niet mobiliteitsgerichte beleidsdoelen zoals het landschapsplan A29/A4/N59.

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.

Algemene uitgangspunten

Voor de alternatieven gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- De capaciteitsvergroting van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein (A15 MaVa) is uitgangspunt voor deze studie;
- 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.

3.2 Alternatieven

De realisatie van de vierde rijstrook aan de westelijke weghelft van de A29 tussen Vaanplein en aansluiting Barendrecht betreft een beperkte aanpassing aan bestaande infrastructuur. Het is niet zinvol om naast de voorgenomen activiteit alternatieven uit te werken, anders dan het verplichte Meest Milieuvriendelijke

Alternatief en Nulalternatief. Andere alternatieven voor de verkeersverwerking zijn gezien het op te lossen verkeersknelpunt niet realistisch.

3.2.1 *Nulalternatief (referentiesituatie)*

In een MER wordt standaard het zogeheten nulalternatief beschreven. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020 zonder de realisatie van de extra rijstrook, terwijl andere autonome ontwikkelingen wel plaats hebben gevonden. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd.

De belangrijkste autonome ontwikkeling is de realisatie van Maasvlakte 2 en het project A15 MaVa. Bij de beschrijving van de milieusituatie van de autonome ontwikkeling zal vanwege de ruimtelijke en verkeerskundige relatie tussen beide projecten worden aangesloten bij de uitgangspunten die in de milieustudie voor het project A15 MaVa zijn gehanteerd. Leg duidelijk vast wat de autonome ontwikkeling is en neem daarin de uitvoering van het project A15 MaVa mee.

Het nulalternatief vormt de referentie waaraan de andere alternatieven getoetst worden. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van een situatie zonder het project. Ook onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het meest duidelijk in beeld.

3.2.2 *Meest Milieuvriendelijke 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.

Aanbevolen wordt om in het MMA zoveel mogelijk aan te sluiten bij milieumaatregelen die in het kader van het project A15 MaVa worden genomen. Breng daarbij in beeld welke extra aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid kunnen worden toegepast (bijvoorbeeld geluidsarm asfalt, snelheidsverlaging, verbeterde afscherming).

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.

3.2.3 *Voorgenomen activiteit: de vierde rijstrook*

Voor de ligging van de vierde rijstrook aan de A29 tussen knooppunt Vaanplein en aansluiting Barendrecht zijn geen alternatieven mogelijk. De vierde rijstrook wordt gevormd door de verbindingsboog van de A15 (uit oostelijke richting) te verlengen tot de uitvoeger van aansluiting Barendrecht. [Het project A29 Vaanplein – Barendrecht heeft betrekking op de kilometers 11.3 tot en met 11.85.](#)

De komende jaren vindt in het kader van het MaVa project een reconstructie plaats van het Vaanplein, deze reconstructie is in 2015 gereed. De vierde strook sluit logisch aan op de verbindingsbogen van het Vaanplein zoals deze er na de reconstructie uit komt te zien. De vijf verbindingsstroken die na de realisatie van de reconstructie vanaf het Vaanplein komen (2 vanuit oostelijke, 2 vanuit westelijke en 1 vanuit noordelijke richting) gaan aansluiten op de 4 stroken van de A29. Hiermee krijgt het verkeer vanaf de verbindingen meer afstand beschikbaar om samen te voegen op de A29 naar het zuiden.

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".

Voor de beschrijving van de huidige situatie dienen recente gegevens te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020 met een doorkijk naar 2030. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

4.1 Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en Mobiliteitsaanpak

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de [Nota Mobiliteit](#) 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.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook aangegeven wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet en wat de gevolgen zijn van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet. Waar alternatieve oplossingen denkbaar zijn, dienen deze volwaardig in het afwegingsproces te worden meegenomen.

De [Nota Ruimte](#) (17 januari 2006) bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies. Meer specifiek richt het nationaal ruimtelijk beleid zich op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal

platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. In de Nota Ruimte wordt de A29 aangeduid als hoofdverbindingssas. Bij het streven naar het optimaal functioneren van het bestaande netwerk hebben knelpunten op hoofdverbindingssassen voorrang. Toenemende verkeersdruk op de A29 met daarbij te verwachten filegevoeligheid kan gezien worden als een dergelijk knelpunt.

Van A naar Beter is de naam van een Nederlands overheidsinitiatief uit 2003 om het publiek voor te lichten over verkeer- en vervoerprojecten in Nederland die moeten leiden tot een betere bereikbaarheid en veiligheid. Het is een initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Eén van de onderdelen van A naar Beter is het programma 'Fileproof', waarin initiatieven van de rijksoverheid staan om de filedruk te verminderen. De realisatie van de extra rijstrook op de A29 past beleidsmatig binnen deze maatregelen.

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 de het mobiliteitssysteem na 2020.

4.2 Regionaal beleid

Het verkeersbeleid van de provincie Zuid-Holland wordt weergegeven in het Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2002-2020 (21 januari 2004). Zuid-Holland kiest in dit plan voor een beheerste groei van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix. Het gaat in deze matrix om benutten, bouwen, besturen en beprijzen. De provincie Zuid-Holland zet hierbij in eerste instantie in op een optimale benutting van het huidige verkeers- en vervoerssysteem. De provincie wil bestaande infrastructuur aanpassen en beter benutten voordat er aan andere mobiliteitsoplossingen gedacht wordt. De realisatie van een extra rijstrook van de A29 past binnen deze filosofie.

Het Landschapsplan A29/A4/N59 (23 februari 2007) geeft het beleid van Rijkswaterstaat weer voor de vormgeving van deze rijkswegen. In dit plan wordt het bedrijventerrein Vaanpark gezien als zichtlocatie. 'In verstedelijkt gebied wordt de continuïteit van de weg gewaarborgd door aanbrengen van een vaste lijn (bomenrij). Wel zicht op bedrijfslocaties behouden door opkronen van de beplanting naar bomen', is een citaat uit dit Landschapsplan.

Het Ruimtelijk plan regio Rotterdam (RR2020) (12 oktober 2005) is het streekplan en de structuurvisie voor de stadsregio Rotterdam. Kern van het RR2020 is de ambitie om een balans te vinden tussen verstedelijking en kwaliteit van de leefomgeving. Het RR2020 onderkent dat de noodzaak om de economische structuur te versterken nauw samenhangt met de positie in de (inter)nationale netwerken van de Rijn-Scheldedelta en de Randstad. Een volledige en betrouwbare

infrastructuur staat aan de basis van die netwerken. Uitgangspunt hierbij is dat zo weinig mogelijk nieuwe verbindingen worden aangelegd. Het bestaande wegennet wordt zoveel mogelijk benut. De verbreding van de A29 kan gezien worden als het beter benutten van bestaande infrastructuur.

Het wegvak Vaanplein - aansluiting Barendrecht bevindt zich in zijn geheel in de gemeente Barendrecht. De gemeente Barendrecht heeft een toekomstvisie ontwikkeld: de visie op Barendrecht 2025 (november 2008). In hoofdstuk 6 van deze nota is een visie op de ruimtelijke ontwikkeling gegeven. Hierin wordt duidelijk dat Barendrecht weinig uitbreidingsmogelijkheden heeft en zich daarom vooral zal richten op inbreiding in het bestaand stedelijk gebied. De grootste nieuwe woningbouwlocatie is Vrouwenpolder/ Lagewei die zich op een afstand van ongeveer 500 meter van de planlocatie bevindt. Het gaat om een gebied aan de oostzijde van de A29 waarin ongeveer 1.100 woningen gebouwd zullen worden.

In de visie van Barendrecht staat verder dat Barendrecht een groene gemeente is 'en dat willen we graag zo houden!' Eén van de redenen hiervoor is dat groen schadelijke gassen en fijn stof uit de lucht opneemt.

Het te verbreden deel van de A29 is opgenomen in het Bestemmingsplan 'Spoorzone' (1998) van de gemeente Barendrecht, met als bestemming Verkeersdoeleinden. Het bestemmingsplan maakt het verbreden van de A29 ruimtelijk mogelijk.

4.3 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.

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.

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

- verkeer,
- woon- en leefomgeving,
- natuurlijke omgeving,
- landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
- overige aspecten.

5.2 Algemene methodiek

5.2.1 Studiegebied

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 2020. 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;

- 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*

In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk kwantitatief worden weergegeven. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn, worden de effecten kwalitatief bepaald.

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

5.2.5 *Prijsbeleid*

De wijze waarop prijsbeleid in het MER dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn prijsbeleid. Vooralsnog wordt uitgegaan van een gevoeligheidsanalyse conform A15 MaVa.

5.3 Te beschrijven effecten

5.3.1 *Algemeen*

Beschrijf de effecten van de referentiesituatie en de alternatieven. 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.

5.3.2 *Financiën*

- De voorkeursvariant dient binnen het beschikbare budget te vallen. Voor de alternatieven dienen door middel van globale PRI-ramingen de investeringskosten inzichtelijk te worden gemaakt.
- De ramingen dienen zoveel mogelijk uitgesplitst te worden naar de verschillende onderdelen. Met de uitsplitsing dient het mogelijk zijn het voorkeursalternatief op te stellen uit onderdelen van de hoofdalternatieven.

5.3.3 *Verkeer*

Model

Zoals in de startnotitie is beschreven zijn de verkeersgegevens uit de microsimulatie gebaseerd op de berekening voor het MaVa-project, dat weer gebaseerd is op het

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

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

Verwijderd: De gegevens kunnen als uitgangspunt voor de verdere uitwerking worden gebruikt als is aangetoond dat de uitgangspunten voor de MaVa-berekening nog steeds actueel zijn.

Studiegebied

De begrenzing van het studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN dient afgeleid te worden uit het verkeersmodel. 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 kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (uitgedrukt aan de hand van I/C-verhoudingen).

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.

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 alternatieven.

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. Geef een duidelijke analyse van de verschillen in de verkeersveiligheid tussen de alternatieven op basis van de resultaten van de simulatie.

5.3.4

Woon- en leefomgeving

Luchtkwaliteit

Dit project maakt nog geen onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Doordat dit project niet tijdig in het NSL (actualisatie 2010) kan worden opgenomen, zal voor dit project een apart luchtonderzoek worden uitgevoerd.

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.

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

- 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 vigerende wetgeving 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 er maatregelen mogelijk zijn waarmee voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen.
- Voor de afbakening van het studiegebied luchtkwaliteit¹ is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen te verwachten zijn.
- Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO_x de concentratieniveaus aan op kaarten in stappen (klassen) van 5 µg/m³ (of minder als dit niet onderscheidend is)

De MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in de Wet Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. De relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het relevante onderliggende wegennet dienen in kaart te worden gebracht.

Als zichtjaren gelden het jaar 2020 alsmede het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder wordt een doorkijk gegeven naar de luchtkwaliteit in het jaar tien jaar na openstelling van de wegaanpassing.

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.

Op 14 april 2008 heeft de Milieucommissie van het Europees Parlement streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Deze zijn op 11 juni 2008 gepubliceerd. Beschrijf het effect op de concentraties PM_{2,5} aan de hand van de handreiking 'De invloed van PM_{2,5} voor Rijkswaterstaatprojecten' uitgebracht door DVS (12 februari 2009).

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). Maak hierbij 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.

¹ Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, 22 februari 2008. Uitgegeven door: Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek.

Beschrijf in de MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en van het oppervlak geluidbelast natuurgebied voor de verschillende alternatieven.

- De aantallen geluidbelaste woningen moeten worden bepaald in 5 dB intervallen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (L_{den}).
- Voor het bepalen van eventueel geluidbelast natuurgebied moet worden uitgegaan van de contour met een etmaalgemiddelde geluidbelasting van 40 dB(A).
- Voor bestaande infrastructuur kan volstaan worden met een vergelijking van de verkeersintensiteiten met het nulalternatief (referentiesituatie) met daarbij de toe- of afname in dB.
- Presenteer de geluidscontouren met een interval van 5dB op een contourenkaart.

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

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A29. Geen in het MER aan hoe op basis van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen met het Plaatsgebonden Risico (PR) en met het Groepsrisico (GR) rekening wordt gehouden. Onderbouw de aanname dat de oriëntatiewaarde voor Groepsrisico niet wordt overschreden. Geef in het MER aan op welke wijze de afweging plaatsvindt tussen de veiligheidsbelangen en zelfredzaamheid in realiteit tot de ruimtelijke structuur van de omgeving (veiligheidsafstanden, gevoelige objecten en objecten die door afscherpende werking risico's kunnen beperken).

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 cumulatieve 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.

5.3.5

Landschappelijke inpassing en natuur

- Geef de ligging van het tracé aan ten opzichte van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- Beschrijf in het MER de mogelijke effecten op de EHS;
- Beschrijf de effecten van het voornemen op het landschap zowel vanuit de beleving van omwonenden als vanuit die van de weggebruiker;
- Besteed hierbij tevens aandacht aan het landschapsplan A29/A4/N59;
- Maak bij het uitwerken van de landschappelijke effecten gebruik van kaartbeelden.

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

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 milieuontwikkeling, 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 gemonetariseerde 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 en vormt de basis voor het te kiezen alternatief in het (O)TB
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

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".

De 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”.

Het bevoegd gezag, de minister van V&W, moet 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 Ontwerp-Tracébesluit en de 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.

Gezien de omvang van het project wordt aanbevolen om het evaluatieonderzoek in combinatie met het project A15 MaVa uit te voeren.

9 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen om:

- De MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren;
- De 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;
- Ten minste een recente kaart op te nemen, alle in het MER gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.
- Een literatuurlijst op te nemen met een verwijzing naar alle gebruikte onderzoeken en literatuur.

De 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 de MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage A Nota van Antwoord

Bijlage B 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