



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A29 Vaanplein - Barendrecht

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

8 oktober 2009 / rapportnummer 2309-26



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om een vierde rijstrook aan te leggen aan de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en aansluiting Barendrecht. Om over te gaan tot aanleg wordt een Tracéwetprocedure doorlopen. Voor het nemen van een Tracébesluit wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹ De m.e.r.-procedure is gestart met het uitbrengen van de startnotitie A29 Vaanplein-Barendrecht. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd gezag in deze procedure.² Rijkswaterstaat treedt op als initiatiefnemer.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de effecten voor de verkeersstromen op basis van actuele uitgangspunten voor het te hanteren verkeersmodel (Nieuw Regionaal Model voor de Randstad);
- een beschrijving van de effecten voor luchtkwaliteit en geluid, niet alleen op basis van de wettelijke normen en richtlijnen, maar ook onder de grenswaarden;
- een overzicht van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen gekoppeld aan het meest milieuvriendelijk alternatief;
- een publiekshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft aangegeven af te zien van haar rol als medebevoegd gezag.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie meer in 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. ACHTERGROND, DOEL, BELEIDSKADER EN TE NEMEN BESLUIT

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Rijkswaterstaat wil een basiskwaliteit³ bieden voor betrouwbare en acceptabele reistijden en de verkeersveiligheid verbeteren. De A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht heeft momenteel drie rijstroken. De huidige situatie wordt voor de doorstroming en verkeersveiligheid niet optimaal geacht. Verder blijkt uit onderzoek dat de capaciteit (op termijn) niet voldoende is. Geef in het MER voor zowel doorstroming als verkeersveiligheid aan op welke termijn het traject een knelpunt wordt en voor welke periode het voorstellen een oplossing biedt.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

² De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft aangegeven af te zien van haar rol als medebevoegd gezag.

³ Doelstelling Nota Mobiliteit: In 2020 komt 95% van de reizigers op tijd op de plaats van bestemming aan.

Beschrijf in het MER de maatregelen en alternatieven waarmee knelpunten kunnen worden opgelost. 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)).

2.2 Beleidskader

Het project tot verbreding van de A29 maakt geen deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het project zal in de eerste actualisatieronde van het NSL (in 2010) worden meegenomen. De luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer vormen tot opname in het NSL het toetsingskader. Geef in het MER aan tot welke randvoorwaarden en uitgangspunten de genoemde beleidskaders en wet- en regelgeving leiden en wat de consequenties voor het voornemen zijn.

2.3 Te nemen besluit(en)

Op grond van de Tracéwet wordt het tracé vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat. De procedure en planning staan in de startnotitie omschreven. De bestemming 'Verkeersdoeleinden' is reeds opgenomen in het bestemmingsplan 'Spoorzone' (1998) van de gemeente Barendrecht. Voordat tot uitvoering wordt overgegaan moeten de benodigde vergunningen worden verleend. Geef in het MER aan welke vervolgbesluiten er voor het voornemen genomen moeten worden. Geef aan welke instanties daarvoor het bevoegd gezag zijn.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Alternatieven

Er zijn verschillende mogelijkheden om de doelstellingen basiskwaliteit reistijden te behalen en doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. De startnotitie stelt dat het knelpunt doorstroming zo lokaal is dat aan de hand van de ladder van Verdaas⁴ alleen prijsbeleid een alternatief is voor het voornemen. Volgens de startnotitie lost dit het knelpunt verkeersveiligheid niet op. In het MER voor het project A15 MaVa is voor het Vaanplein beschreven welke oplossing op grond van verkeersveiligheid het beste is. De reconstructie van het Vaanplein in het kader van het MaVa vindt de komende jaren plaats en is in 2015 gereed.

Geef in het MER op basis van de doelstellingen aan hoe de afweging van de te onderzoeken alternatieven heeft plaatsgevonden en geef aan hoe het milieubelang en de bijdrage aan verkeersveiligheid hierin is meegewogen.

⁴ Zie voor een toelichting op de ladder van Verdaas paragraaf 4.1 (pag. 20) van de Startnotitie.

3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

De Commissie adviseert om met 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 mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

3.3 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. 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. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. In de startnotitie wordt voorgesteld om bij het maken van de verkeersprognose voor de A29 uit te gaan van dezelfde uitgangspunten als bij het verkeersonderzoek voor het project A15 MaVa. Toets de uitgangspunten van die prognose op basis van de feitelijke ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden en nieuwe geplande ontwikkelingen (actualisatie) die eventueel van invloed zijn op het voornemen. Leg duidelijk vast wat de autonome ontwikkeling is en neem daarin de uitvoering van het project A15 MaVa mee.

4. VERKEERS- EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Verkeer

Prognoses

De verkeersgegevens uit de microsimulatie⁵ zijn gebaseerd op de berekening voor het MaVa-project, dat weer is gebaseerd op het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor de Randstad. 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.

Geef in het MER in een overzichtelijk figuur aan welke verkeersstromen op de verschillende wegvakken worden verwacht en welke weefbewegingen dit met zich meebrengt. Maak hierbij onderscheid naar personenauto- en vrachtverkeer.

⁵ Punt 4 uit de literatuurlijst in de startnotitie.

Verkeersveiligheid

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

4.2 Luchtkwaliteit

Vergelijking van alternatieven

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden.⁶ Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Beschrijf ook het effect op de concentraties PM_{2,5},⁷ zoveel mogelijk kwantitatief op basis van beschikbare methodiek. Presenteer de resultaten van de berekeningen door middel van verschilcontouren⁸ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁹ Beschrijf in het MER ook de positieve effecten, bijvoorbeeld met betrekking tot doorstroming, die het project kan hebben voor luchtkwaliteit.

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit¹⁰, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid in beeld te brengen.¹¹ Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.¹² Laat bij verwachte significante effecten zien welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

Toetsing aan wettelijke eisen

In paragraaf 5.3 van de startnotitie staat de aanpak luchtonderzoek en de toetsing aan wettelijke eisen omschreven.

Indien het project wordt aangeduid als 'niet in betekenende mate' maak dan duidelijk dat voldaan kan worden aan de anticumulatiebepaling opgenomen in het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.¹³

⁶ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁷ In 2015 dient voor PM_{2,5} overall aan de grenswaarde van 25 µg / m³ te worden voldaan.

⁸ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend is.

⁹ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

¹⁰ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.

¹¹ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met Chronic Obstructive Pulmonary Disease (COPD) en het aantal vervroegde sterfgevallen.

¹² Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burdens of disease in the Netherlands 1980 – 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

¹³ Zie artikel 5 van deze AMvB. Van cumulatie kan sprake zijn als projecten gebruik (zullen) maken van dezelfde ontsluitingsstructuur en aan elkaar (zullen) grenzen, dan wel in elkaars directe nabijheid (zullen) zijn gelegen tot een afstand van ten hoogste 1000 meter vanaf de grens van de desbetreffende locatie of inrichting.

4.3 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepaalde jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen. 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 woningen (vanaf de voorkeurswaarde, uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den} , van 48 dB). Presenteer de geluidscontouren met een interval van 5dB op een contourenkaart. Beschrijf in het MER in algemene termen ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet. Geef in het MER aan of de artikel 110g aftrek uit de Wet Geluidhinder is toegepast en of de aftrek voor de huidige en de toekomstige situatie gelijk is uitgevoerd.¹⁴

4.4 Externe veiligheid

Over de A29 mogen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Geef 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 relatie tot de ruimtelijke structuur van de omgeving (veiligheidsafstanden, gevoelige objecten en objecten die door afschermdende werking risico's kunnen beperken).

4.5 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 en visualisaties.

¹⁴ Artikel 110g is gebaseerd op aannames voor toekomstige geluidvermindering door wegverkeer door stillere motorvoertuigen. Vooralnog is vastgesteld dat alleen vrachtauto's iets stiller zijn geworden (Toorn et al, 2001; DGMR, 2006).

5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

6. EVALUATIEPROGRAMMA

Gezien de omvang van het project adviseert de Commissie het evaluatieonderzoek in combinatie met het project A15 MaVa uit te voeren.

7. VORM EN PRESENTATIE

De Commissie adviseert in het MER ten minste een recente kaart op te nemen waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

8. 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.

BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: De Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Het vaststellen van het tracé op grond van de Tracéwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 1.4

Activiteit: Aanleg vierde rijstrook aan de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van 29 juli 2009
ter inzage legging startnotitie: 31 augustus t/m 10 september 2009
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 31 juli 2009
richtlijnenadvies uitgebracht: 8 oktober 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. G.J. van Blokland
D. Spel (secretaris)
ir. J. Termorshuizen
M.A.J. van der Tas (voorzitter)

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.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Microsimulatie A29 Vaanplein-Barendrecht in zuidelijke richting, Witteveen+Bos en Rijkswaterstaat Zuid Holland, 9 juni 2009.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen 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 milieuo-mstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Alakhramsing, Barendrecht
2. J. Paulusma, Barendrecht
3. mondelinge inspreker P. Kraaijeveld, Barendrecht
4. B. Hofsteede, Barendrecht

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport A29 Vaanplein - Barendrecht

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om een vierde rijstrook aan te leggen aan de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht. De huidige situatie wordt voor de doorstroming en de verkeersveiligheid niet optimaal geacht. Voor het nemen van een Tracébesluit wordt een m.e.r.-procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2852-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

