

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
WEGVERBINDING ZUTPHEN-DEVENTER-RAALTE

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het
milieu-effectrapport verbinding Zutphen-Deventer-Raalte /
Commissie voor de milieu-effectrapportage. - Utrecht :
Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-71887-86-3
SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.1](492.74)
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Overijssel /
wegverbindingen ; Overijssel.



commissie voor de milieu-effectrapportage

WERKGROEP M.E.R. WEGVERBINDING ZUTPHEN-DEVENTER-RAALTE

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat,
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat,
Postbus 20906
2500 EX 's-Gravenhage

uw kenmerk
F 49477

uw brief
14 april 1988

ons kenmerk
U428-88/Hu/183-24

onderwerp
Aanbieding advies voor
richtlijnen MER Verbinding
Zutphen-Deventer-Raalte

utrecht,
17 juni 1988

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) inzake de besluitvorming over de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte.

Hierbij bied ik U het advies van de Commissie m.e.r. aan, overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Voor de inhoud van het advies verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting ervan, waarin de belangrijkste punten uit het advies zijn bijeengebracht. Daarnaast vraag ik Uw bijzondere aandacht voor het volgende.

1. A-48 of N-48?

In voorbereiding is een nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer dat na de procedure van de Planologische Kernbeslissing te hebben doorlopen in de plaats treedt van het vigerende Structuurschema. In het onderhavige advies van de Commissie is gesteld dat niet onvermeld mag blijven wat de consequenties voor de realisering van de verschillende alternatieven zullen zijn indien de verbinding Zutphen-Deventer-Raalte in het nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer zal komen te vervallen als verbinding in het hoofdwegenet.

Dit zou ook tot gevolg kunnen hebben dat de m.e.r.-procedure zal worden gestaakt aangezien de verbetering van de weg in dat geval mogelijk niet meer m.e.r.-plichtig is. Tenslotte is het nog denkbaar dat de m.e.r.-procedure wordt voortgezet voor de verbinding, maar nu met de beide provincies of de betrokken gemeenten als bevoegd gezag en initiatiefnemer. Met het oog hierop geeft de Commissie U in overweging bij het vaststellen van de richtlijnen de genoemde overheden te consulteren.

2. In de Startnotitie is een groot aantal tracé-varianten opgenomen; ook varianten die al niet meer in de recente streekplannen van Gelderland en Overijssel worden genoemd. De Commissie wil er op wijzen dat er zware argumenten voor nodig zijn om tracé-varianten weer in studie te nemen die bij de vaststelling van de streekplannen - na naar mag worden aangenomen zorgvuldige studie - niet de voorkeur kregen.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te kunnen leveren aan de vaststelling van de richtlijnen. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze U gebruik zult willen maken van haar aanbevelingen voor de inhoud van het MER.



Drs. H.G. Ouwerkerk,
Voorzitter van de werkgroep
m.e.r. Wegverbinding Zutphen-
Deventer-Raalte

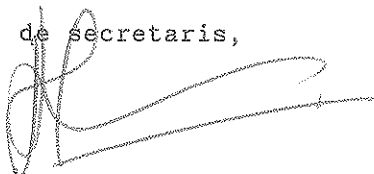
ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD VAN HET
MILIEU-EFFECTRAPPORT WEGVERBINDING ZUTPHEN-DEVENTER-RAALTE

Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze

de werkgroep m.e.r. Wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte,

de secretaris,



drs. H. Huisman

de voorzitter,



drs. H. Ouwerkerk

Utrecht, 17 juni 1988

INHOUDSOPGAVE

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT (MER) WEGVERBINDING ZUTPHEN-DEVENTER-RAALTE (183-34)

	<u>Pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
3.1 Probleemstelling	5
3.2 Doel van het voornemen	6
4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN DE REDELIJKER- WIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN	7
4.1 De voorgenomen activiteit	7
4.2 Alternatieven	7
4.2.1 Nulalternatief	8
4.2.2 Nulplus-alternatief	8
4.2.3 Tracé-alternatieven	8
4.2.4 Autoverkeerbeperkende maatregelen	9
4.2.5 Milieubescherpende maatregelen	9
4.2.6 Het alternatief waarbij de beste be- staande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	10
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	11
6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	12
6.1 Het studiegebied	12
6.2 De bestaande toestand	12
7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	14
7.1 Algemeen	14
7.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van gevolgen per milieu- aspect	14
7.3 Geomorfologie, bodem en grondwater	15
7.4 Oppervlaktewater	16
7.5 Flora, fauna en natuurgebieden	16

7.6	Landschapsbeleving, archeologische en cultuurhistorische objecten	17
7.7	Geluid en grondtrillingen	17
7.8	Luchtverontreiniging	18
7.9	Volksgezondheid en verkeersveiligheid	18
7.10	Openluchtrecreatie en toerisme	19
7.11	Cumulatieve en synergetische gevolgen van secundaire activiteiten	19
8.	VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN AUTONOME ONTWIKKELINGEN VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN	20
9.	OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	21
10.	VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22
11.	SAMENVATTING VAN HET MER	23

BIJLAGEN:

1. Openbare bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat omtrent milieu-effectrapportage voor de Wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte in de Staatscourant van 15 april 1988.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage van 14 april 1988 (kenmerk F 49477) met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties.

1. INLEIDING

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, 1981) is de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte, als onderdeel van Rijksweg 48 (Arnhem-Hoogeveen) opgenomen in het hoofdwegennet. Het Meerjarenprogramma Personenvervoer, zijnde een uitwerking van het SVV voor de korte termijn, bevestigde de noodzaak van een tracéstudie voor deze wegverbinding. Tegen deze achtergrond hebben de Directies Gelderland en Overijssel van de Rijkswaterstaat de voorbereiding van de besluitvorming inzake een tracé voor de wegverbinding ter hand genomen.

Op 18 april 1988 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat dem.e.r.-procedure gestart ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte.

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Staatsblad 211).

De bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond plaats op 15 april 1988 in de Staatscourant (zie bijlage 1).

Per brief van 14 april 1988 (bijlage 2) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wet inzake m.e.r. te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd gezag, terwijl de Directies Gelderland en Overijssel van Rijkswaterstaat als initiatiefnemers zijn aan te merken.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 25 mei en 9 juni 1988.

Op 18 mei 1988 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en is door de initiatiefnemers en bevoegd gezag een toelichting gegeven op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 15 juni 1988 van gedachten naar aanleiding van het concept-advies van de Commissie.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven voor de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie alle 23, via bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4). De Commissie heeft tot haar genoegen geconstateerd dat vele van de reacties het advies van de Commissie ondersteunen en heeft er daarom van af gezien in de tekst van dit advies steeds te verwijzen naar de betreffende reacties.

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting

van de belangrijkste punten in dit advies in de vorm van beknopt geformuleerde hoofdpunten welke het MER ten behoeve van de besluitvorming zal moeten behandelen.

Een strikte scheiding tussen de informatie die in de Projectnota en die in het MER thuishoort is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. Het advies van de Commissie bepaalt zich in hoofdzaak tot het MER. Projectnota en MER zullen echter bijvoorbeeld in doel en probleemstelling (vanzelfsprekend) nauw verweven zijn. In dit advies zijn verwijzingen naar Nota en MER zoveel mogelijk onderscheiden; daar waar dat niet mogelijk bleek wordt gerefereerd aan Projectnota/MER. Vanwege de verweving kan de Commissie zich voorstellen, dat Projectnota en MER als één geïntegreerd dokument worden opgesteld.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Het onderhavige advies is opgesteld door de Commissie voor de milieu-effectrapportage in het kader van de milieu-effectrapportage ten behoeve van de besluitvorming over de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte. Het advies beoogt de milieu-aspecten van de voorgenomen aanleg van deze weg af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport aan te geven.

Het advies van de Commissie is opgezet in volgorde van de onderwerpen welke een milieu-effectrapport tenminste moet bevatten volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Staatsblad 1986, 211). De belangrijkste onderdelen van dit advies zijn hierna samengevat in de vorm van een aantal punten waaraan in het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming aandacht zal moeten worden gegeven.

Probleemstelling en doel (hoofdstuk 3)

De probleemstelling zal duidelijk moeten maken waar en in welke mate de huidige wegverbinding niet of onvoldoende voldoet aan redelijke eisen van vlotheid en veiligheid van de verkeersafloop, respectievelijk van belasting van het milieu, in hoeverre daardoor plaatselijke, respectievelijk regionale en/of nationale belangen worden geschaad, en in welke mate deze belangen met de aanleg van een nieuwe wegverbinding zullen worden gediend.

De uiteenzetting van de probleemstelling dient te zijn gebaseerd op een prognose en analyse van de bestaande en te verwachten verkeersintensiteiten. Tevens dient aangegeven te worden wat de relatie is met het binnenkort gereed komen van de A50.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven (hoofdstuk 4)

Als alternatieven komen tenminste de volgende voor een volwaardige uitwerking tot het einde toe in aanmerking:

- het nulalternatief (ongewijzigde infrastructuur);
- het nulplus-alternatief (oplossen knelpunten door locale maatregelen);
- tracé-alternatieven met betrekking tot de wegverbinding.

Milieubescherpende en autoverkeerbeperkende maatregelen dienen bij uitvoering van de onderscheiden alternatieven in aanmerking te worden genomen.

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief) kan worden gezocht in het nulplus-alternatief of in tracé-alternatieven die optimaal rekening houden met de diverse milieu-criteria, de autoverkeerbeperkende maatregelen en de nadere milieubescherpende maatregelen of in een combinatie van deze twee alternatieven.

Besluit (hoofdstuk 5)

In de Projectnota/MER zal het besluit waarvoor het document wordt opgesteld moeten worden aangegeven tezamen met eventuele vervolgbesluiten alsook die besluiten en voornemens, die beperkingen of randvoorwaarden kunnen opleggen aan het te nemen besluit.

Bestaande toestand van het milieu (hoofdstuk 6)

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu waarbij inbegrepen de te verwachten (autonome) ontwikkelingen van dat milieu ten gevolge van andere activiteiten houdt verband met het nulalternatief en vormt tevens het referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven.

Beschrijving van de gevolgen voor het milieu (hoofdstuk 7)

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu voor elk van de te beschouwen alternatieven gaat het om de aspecten geomorfologie, bodem, grondwater, oppervlaktewater, flora, fauna, natuurgebieden, landschap, archeologie en cultuurhistorie, openluchtrecreatie en toerisme, geluid en trillingen, volksgezondheid en verkeersveiligheid. De nadruk bij de te beschrijven gevolgen behoort te liggen op milieu-gevolgen, die (nagenoeg) onomkeerbaar zijn.

Vergelijking van alternatieven (hoofdstuk 8)

In het MER moeten de milieu-gevolgen van de verschillende alternatieven worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit. Indien mogelijk zal dit resulteren in een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect.

Overzicht van leemten in kennis (hoofdstuk 9)

Voorts zal het MER een opgave moeten verstrekken van de leemten in kennis die zullen blijven bestaan, met de betekenis die daaraan dient te worden gehecht voor de besluitvorming. Dit dient in een later stadium door bevoegd gezag te worden betrokken bij het opstellen van een evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu bij de aanleg cq. verbetering en het gebruik van de wegverbinding.

Vorm en presentatie van het MER (hoofdstuk 10)

Het MER kan worden opgesteld als afzonderlijk document of als onderdeel van de Projectnota. In het laatste geval zullen de hoofdstukken die tot het MER worden gerekend wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn.

Samenvatting van het MER (hoofdstuk 11)

De Projectnota/MER zal tenslotte kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten.

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

In het MER dienen de probleemstelling en het doel duidelijk en afzonderlijk te worden beschreven als onderbouwing van het voornemen tot verbetering van de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte.

3.1 Probleemstelling

De probleemstelling zal duidelijk moeten maken waar en in welke mate de huidige wegverbinding niet of onvoldoende voldoet aan redelijke eisen van vlotheid en veiligheid van de verkeersafloop, respectievelijk van belasting van het milieu, in hoeverre daardoor plaatselijke, respectievelijk regionale en/of nationale belangen worden geschaad, en in welke mate deze belangen met de aanleg van een nieuwe wegverbinding zullen worden gediend. De beleidsuitgangspunten van het Rijk, de provincies Gelderland en Overijssel en de betrokken gemeenten, zoals neergelegd onder meer in het Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Meerjarenprogramma Personenvervoer, de Verbindingenstudie Overijssel 1986, de betreffende streekplannen e.d., dienen bij het formuleren van de probleemstelling in acht te worden genomen. De uiteenzetting van de probleemstelling dient te zijn gebaseerd op een prognose en analyse van de bestaande en te verwachten verkeersintensiteiten in verhouding tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten, zowel op de huidige wegverbinding, als op de overige belangrijke wegverbindingen binnen en buiten de bebouwde kommen in het studiegebied, alsmede van het globale effect dat een nieuwe wegverbinding daarop zou kunnen hebben. Tevens dient te worden aangegeven wat de relatie is met het binnenkort gereed komen van de A50.

De analyse ten behoeve van de probleemstelling zal ook inzicht dienen te geven in de (personen) vervoerstromen, welke thans door het Openbaar Vervoer in, naar en van het studiegebied worden verzorgd.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieubezwaren van de huidige situatie zichtbaar te maken, dienen in de analyse de verschillende personenvervoerstromen te worden onderscheiden naar verplaatsingsmotief (b.v. woon-werk, zakelijk en overig), vervoerswijze en tijdsperiode; de goederen-vervoerstromen naar vervoerswijze (spoor en vrachtauto) en naar tijdsperiode. Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan het langzaam (m.n. landbouw) verkeer en de wenselijkheid voor scheiding van verkeerssoorten.

De waarnemings- en berekeningsmethoden, alsmede de daarin gemaakte veronderstellingen, welke zijn gebruikt om tot de bestaande en te verwachten vervoer- en verkeersintensiteiten te komen, dienen te worden beschreven. Zo ook de sociaal-economische ruimtelijke ontwikkelingen in de regio's, waarmede rekening is gehouden. Tevens dienen te worden beschreven de plaatselijke maatregelen ter beperking van de automobiliteit, waarmede eventueel rekening is gehouden, zoals P + R faciliteiten, restrictief parkeerbeleid in de binnensteden en elders, bijzondere maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer, e.d.

De analyse van de huidige vervoer- en verkeerssituatie moet zodanig zijn gestructureerd en gedetailleerd, dat de uitkomsten kunnen dienen

als referentiekader om de effecten op de verkeersveiligheid en het milieu van de in het MER gerapporteerde oplossingsvarianten redelijkerwijze te kunnen beoordelen.

3.2 Doel van het voornemen

Het doel van het project dient zo duidelijk en concreet mogelijk te worden beschreven aan de hand van de kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling; zulks ten behoeve van de ontwikkeling en beoordeling van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Aan de hand van de formulering van het doel dienen beoordelingscriteria te worden aangegeven waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieu-normen en streefwaarden (zie ook hoofdstuk 6 van het onderhavige advies).

4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

4.1 De voorgenomen activiteit

De beschrijving van de voorgenomen activiteit, met al zijn ingrepen en deelaspecten, zal mede moeten inhouden de mogelijke vergravingen in het studiegebied en ook elders vanwege het verkrijgen van b.v. ophoogzand, de (tijdelijke) opslag van uitgegraven grond, ontwateringen tijdens de aanleg, de bouwwerkzaamheden voor de aanleg van de weg en bijbehorende voorzieningen, het gebruik en beheer van de weg inclusief de bermen en de mitigerende maatregelen.

Welke additionele voorzieningen worden getroffen ten behoeve van het gebruik van de weg, zoals service-stations, verlichting en voorzieningen voor de waterafvoer?

Aangegeven zal dienen te worden in welke fasering de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte wordt aangelegd.

Mede op grond van de informatie uit paragraaf 3.1 moet worden aangegeven welke veranderingen in de verkeersstromen op de bestaande wegen en straten zullen optreden door het tot stand komen elk van de in beschouwing genomen varianten voor de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte.

Mede in verband met de vergelijking van de milieu-effecten van het voornemen en de alternatieven zullen de verwachte veranderingen volgens een vaste systematiek moeten worden aangegeven.

4.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. De keuze van de in beschouwing te nemen alternatieven en varianten in het MER dient zorgvuldig te worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit het voorkeursalternatief naar voren is gekomen en bepaalde alternatieven zijn afgevallen (zie ook hoofdstuk 5). In de Startnotitie zijn een groot aantal tracévarianten opgenomen; ook varianten die al niet meer in de recente streekplannen van Gelderland en Overijssel worden genoemd en die feitelijk al buiten beeld zijn. De Commissie wil er op wijzen dat er zware argumenten voor nodig zijn om tracévarianten weer in studie te ne-

men die in het streekplan-kader niet de voorkeur kregen.¹

De beschrijving van de alternatieven zal wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.

Uit het voorgaande volgt dat, naar de mening van de Commissie, tenminste de volgende alternatieven en nadere milieubescherpende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

4.2.1 Nulalternatief

Het nulalternatief gaat er vanuit dat geen maatregelen in de zin van aanleg van nieuwe weggedeelten worden genomen. De bestaande situatie blijft gehandhaafd met dien verstande dat infrastructurele werken die al in uitvoering zijn genomen of waartoe reeds is besloten, worden afgewerkt. Met andere woorden het nulalternatief is gericht op de verkeersontwikkeling waarbij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur niet of slechts op zeer beperkte schaal plaatsvinden.

Op grond van het bovenstaande dient te worden beargumenteerd of het nulalternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de Projectnota/MER in het licht van de uitgewerkte probleemstelling (par. 3.1).

Indien dit niet het geval is, dient het nulalternatief met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

4.2.2 Nulplus-alternatief

Ook bij het nulplus-alternatief vindt geen aanleg van een geheel nieuw tracé voor de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte plaats. Bij dit alternatief wordt geprobeerd door een aantal lokale maatregelen de belangrijkste knelpunten op te lossen. De aanleg van omleidingen om bebouwde kommen kan hiervan deel uitmaken. Aangegeven moet worden in welke mate knelpunten worden opgelost en welke veranderingen in de verkeersintensiteiten op het bestaand wegennet zijn te verwachten.

4.2.3 Tracé-alternatieven

Bij de uitwerking van tracé-alternatieven dienen de volgende milieucriteria te worden uitgewerkt:

¹ Zie tevens het advies van de Rijksplanologische Commissie van 3 september 1987 (kenmerk RPC 41) en de brief van Gedeputeerde Staten van Overijssel van 10 november 1987 (kenmerk RRP 87/94) aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; zie ook de brief van Rijkswaterstaat, directie Overijssel aan Provinciale Staten van Overijssel van 19 maart 1986 (kenmerk RFO 2275).

- ruimtebeslag en dus zoveel mogelijk aansluiting bij de ruimtelijke ontwikkelingen en plannen in het studiegebied;
- doorsnijden van open graslanden en natuurgebieden (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);
- versnippering, barrière-werking en biotoopverkleining;
- bodemverstoring door vergraving en ophoging;
- aantasting van geomorfologisch waardevolle patronen;
- aantasting van archeologische en cultuurhistorische plaatsen en objecten;
- ingrijpen in de grondwaterhuishouding;
- amoveren van woningen en gebouwen;
- belasting van geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracés.

Met in achtneming van het gestelde onder 4.2 wil de Commissie in aanvulling op de Startnotitie nog een tussenvariant opperen: de tracévariant G2 langer de spoorbaan laten volgen in zuidelijk richting en vervolgens aan laten sluiten op G3.

4.2.4 Autoverkeerbeperkende maatregelen

Het MER zal moeten aangeven in welke mate de volgende autoverkeerbeperkende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de onder 3.1 genoemde verkeerskundige problemen, alvorens tot de aanleg van nieuwe delen infrastructuur kan worden besloten:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer (per spoor of bus) en het langzame (fiets)verkeer;
- verkeersbeperkende maatregelen o.m. met betrekking tot het vracht-auto-verkeer, maximum snelheden, e.d.;
- carpooling;
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom;
- ruimtelijk beleid (vermindering verplaatsingsafstanden in met name woon- en werkverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer);
- verkeersbeheersingssystemen; verkeerssignaleringsystemen of net-werkregulering.

4.2.5 Milieubescherpende maatregelen

De nadelige milieu-effecten die bij de uitvoering van het voornemen kunnen optreden, dienen in het MER te worden beschreven. Tevens moet worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om deze milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. Vooral die effecten die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

In het bijzonder kan worden gedacht aan ondermeer:

- geluidafscherpende maatregelen, zoals tunnels, ingravingen en schermen;

- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken;
- bundeling van het tracé of van tracé-gedeeltes met bestaande verbindingen, in het bijzonder met de aanwezige spoorlijn tussen Zutphen en Deventer;
- aanplant van groenstroken en bossen (tegen verspreiding van stoffen);
- een dusdanige inrichting van het gebied van de weg die een natuurlijke ontwikkeling mogelijk maakt die inspeelt op de ter plaatse heersende omstandigheden;
- maatregelen ten behoeve van de afvoer van hemelwater naar waterzuiveringsinstallatie(s) als mocht blijken dat een risico voor de verontreiniging van het grondwater bestaat;
- tunnels voor verbinding tussen de zomer- en winterbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren.

4.2.6 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

Dit zogeheten milieu-vriendelijke alternatief dient volgens artikel 41 j lid 3 van de wet op de m.e.r. in ieder geval in het MER te worden beschreven en kan worden gezocht in het nulplusalternatief of in tracé-alternatieven die optimaal rekening houden met de diverse milieu-criteria, de autoverkeerbeperkende maatregelen en de nadere milieubescherpende maatregelen (zie par. 4.2.5) of in een combinatie van deze twee alternatieven. Dit alternatief zal "al doende" vorm dienen te krijgen.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Ten behoeve van welk(e) besluit(en) en voor wie wordt het MER opgesteld? Wat is de status van dat besluit? Wat is de te volgen besluitvormingsprocedure en de tijdplanning daarvan?

Welke adviesorganen en -instanties zijn daarbij formeel of informeel betrokken? Het bevoegd gezag zal hierover de initiatiefnemer de nodige informatie moeten verschaffen voor opname in het MER.

Aangegeven zal moeten worden in het kader van welke procedure en door welke instantie tracé-vestiging voor de wegverbinding Zutphen-Deventer-Raalte plaatsvindt.

Welke terzake doende overheidsbesluiten en openbaar gemaakte beleidsvoornemens oefenen invloed uit of leggen beperkingen op aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld (dit onder vermelding van de status van deze besluiten en voornemens)? De volgende wetten, beleidsdocumenten en -voornemens spelen hierbij o.m. een rol:

- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud,
- Structuurschema Landinrichting en de voorbereiding tot ruilverkaveling,
- Relatienota (voorstellen tot aanwijzing van relatienotagebieden),
- Structuurschema Verkeer en Vervoer,
- Meerjarenprogramma Personenvervoer 1988-1992,
- nota Verkeer en Milieu,
- Streekplan Oost-Gelderland (1987),
- Streekplan IJsselvallei (1986),
- Verbindingenstudie Overijssel (1986),
- bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten en verder:
- de Wet geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten,
- de Wet bodembescherming,
- het IMP Water,
- het IMP Milieubeheer wat betreft luchtverontreiniging, bodembescherming en
- het MUG (1988-1992) voor wat betreft geluidhinder.

In voorbereiding is een nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer dat na de procedure van de Planologische Kernbeslissing te hebben doorlopen in de plaats treedt van het vigerende Structuurschema. Niet onvermeld mag blijven wat de consequenties voor de realisering van de verschillende alternatieven zullen zijn indien de verbinding Zutphen-Deventer-Raalte zal komen te vervallen als verbinding in het hoofdwegennet.

6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU

6.1 Het studiegebied

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen indien de activiteit niet wordt ondernomen (nulsituatie), dient als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de te verwachten gevolgen van de voorgenomen activiteit en de diverse alternatieven en varianten. Naast een inventariserende zou ook een meer waarderende beschrijving van het studiegebied kunnen worden gegeven. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met geplande en lopende ingrepen en met potentiële gebruiksmogelijkheden en functies op de langere termijn (reserveringen).

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Per milieu-aspect kan de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van alternatieve oplossingen. Waar gebieden in belangrijke (zoals waterhuishoudkundige en ecologische) relaties staan met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties, zouden deze gebieden ook tot het studiegebied moeten behoren.

Het studiegebied is in de startnotitie en de daarbij gevoegde kaarten globaal aangegeven (1:50.000). Het is van belang de inventarisatie van het studiegebied en het verdere studiemateriaal voor een strook langs de tracé's op een meer gedetailleerde schaal (b.v. 1:10.000) te presenteren.

6.2 De bestaande toestand

Bij de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu zal in het MER aandacht moeten worden besteed aan de volgende aspecten:

- geomorfologie
- bodem
- grondwater
- oppervlaktewater
- flora
- fauna
- natuurgebieden
- landschapsbeleving
- openluchtrecreatie en toerisme
- archeologie
- cultuurhistorie
- geluidhinder
- grondtrillingen
- luchtverontreiniging

- verkeersveiligheid en volksgezondheid

Duidelijk moet worden aangegeven in hoeverre er in de kernen sprake is van hinder en schade voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie.

Bij de beschrijving van de aspecten van de bestaande toestand van het milieu met betrekking tot de flora, fauna, vegetatie en ecosystemen dienen tevens de relevante basisvoorwaarden voor het voortbestaan ervan te worden geïdentificeerd.

Ten aanzien van het geluid zal voor een voldoende aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan;

- de L_{Aeq} -waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen;

De kwantitatieve waarden van de geluidsniveaus dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsniveau.

Welke effecten kunnen worden verwacht van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals wegaanleg, industrie- of dorpsuitbreiding, landinrichting, bosaanleg en toeristische/recreatieve ontwikkelingen die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied?

Wat is de betekenis van het Overijssels kanaal voor de waterhuishouding en voor de recreatie?

7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

7.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van zgn. werkwegen, asfalt- respectievelijk betonmenginstallaties) en tijdens het gebruik van de weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven. De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven. Dit geldt met name voor die milieu-aspecten die met prioriteit behoren te worden behandeld.

In het MER moet aan de hand van de best passende methoden en modellen een overzicht van de positieve en negatieve milieu-effecten worden gepresenteerd. De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend. Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven. De keuze van de voorspellingsmethoden moet gegeven worden in relatie tot wat hierover recentelijk is bijeengebracht en gepubliceerd (ondermeer in de serie over voorspellingsmethoden gepubliceerd in de m.e.r.-reeks van de Ministeries van VROM en van Landbouw en Visserij).

7.2 Prioriteiten en mate van detail bij de beschrijving van gevolgen per milieu-aspect

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu behoort te liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

Alleen als belangrijke verschillen tussen de alternatieven en varianten worden verwacht, moeten de effecten per afzonderlijk alternatief of variant worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding daarvan.

De effecten die pas in het kader van de aanlegfase kunnen worden gelocaliseerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden gesignaleerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden volstaan.

De Commissie acht de gevolgen voor de aspecten geomorfologie, bodem en grondwater, oppervlaktewater, flora en fauna, natuurgebieden, landschap, geluidhinder, trillingen, openluchtrecreatie en toerisme, volksgezondheid en verkeersveiligheid van belang. Gevolgen behorende bij andere aspecten zijn van relatief minder belang en kunnen in het MER met een lagere prioriteit worden beschreven.

7.3 Geomorfologie, bodem en grondwater

Welke natuurlijke terreinvormen en bijbehorende bodemtypen zullen door de aanleg van de weg verdwijnen of worden aangetast?

Hierbij dienen onder meer in beschouwing te worden genomen:

- beekdalen (gradientsituaties);
- open agrarisch gebied in het dekzandlandschap;
- ongestoorde zandgronden in het dekzandgebied;
- rivierkleilandschap met zijn uiterwaardenlandschap;
- heide-ontginningen

Welke gevolgen heeft het benodigde grondverzet met de daarbij behorende aan- en afvoer voor de bodem-opbouw en bodem-structuur in het studiegebied?

Welke ontgrondingen elders zullen eventueel nodig zijn voor het verkrijgen van b.v. ophoogzand en wat zijn de gevolgen daarvan voor de daar aanwezige geomorfologie, bodemstructuur en waterhuishouding?

Welke alternatieve materialen kunnen worden toegepast ter vervanging van ophoogzand? Welke zijn hierbij afgeleide effecten?

Welke gevolgen zullen optreden als gevolg van het grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemaalingen en drainage voor de waterhuishouding en de grondwaterstijghoogte? Hierbij dient ook aandacht te worden besteed aan de eventuele verandering van de kwaliteit van het grondwater onder invloed van veranderingen in grondwaterstroming. Zal door een eventuele tijdelijke of blijvende wijziging ook schade kunnen optreden door zetting van terreinen, wegen, dijken, funderingen, pijpleidingen e.d.?

Welke mate van bodem- en grondwaterverontreiniging zal optreden door wegconstructiematerialen, door gladheidbestrijding en door de uitwerp van chemicaliën via uitlaatgassen, danwel als gevolg van lekkage en door ongelukken? Welke voorzieningen kunnen hiertegen worden genomen?

Zijn er langs of in de nabijheid van het tracé gevallen bekend of vermoedens inzake bodem- en/of grondwaterverontreiniging? Zo ja, welke maatregelen zijn dan nodig om verspreiding te voorkomen en mogelijkheden om (toekomstige) sanering open te houden?

7.4 Oppervlaktewater

Welke invloed zullen emissies ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de weg hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater in het studiegebied? Zijn er maatregelen mogelijk die deze invloed terugdringen?

Welke aanpassingen in de waterhuishouding zijn er noodzakelijk en welke gevolgen hebben die voor het grondwaterregime (zie ook par. 8.3)?

Zal de aanleg van de weg tot gevolg hebben dat bepaalde (karakteristieke) waterlopen zullen worden veranderd?

7.5 Flora, fauna en natuurgebieden

Welke gebieden van ecologische betekenis zullen door de aanleg van nieuwe weggedeelten verloren gaan en/of worden versnipperd en wat zijn de gevolgen voor soorten c.q. gemeenschappen? Bijzondere aandacht hierbij verdienen die gebieden in het studiegebied, die worden voorgesteld tot de aanwijzing van relatienotagebieden alsook stiltegebieden of relatief stille gebieden.

Welke ecologische relaties worden door het aanleggen van nieuwe weggedeelten en/of bestaande en toekomstige verkeerstromen onmogelijk gemaakt, verstoord of tijdelijk verstoord en wat zijn de gevolgen daarvan? Daarbij moet o.a. worden gedacht aan verstoring van migratieroutes bij amfibieën en zoogdieren, wijziging van grondwaterstromen en mogelijk daarmee samenhangende verandering van de waterkwaliteit in relatie tot grondwaterafhankelijke vegetaties.

In welke mate zullen vegetatie en (avi-)fauna in de omgeving van nieuw aan te leggen weggedeelten of bestaande in beschouwing te nemen weggedeelten worden beïnvloed door emissie van stoffen en energie veroorzaakt door het verkeer (geluid, visuele verstoring, trillingen, lucht- en bodemverontreinigende stoffen), daarmee samenhangende activiteiten als gladheidbestrijding en als gevolg van mogelijke calamiteiten. Voor het aangeven van de effecten is inzicht in de reikwijdte van de diverse emissies van belang. Bijzondere aandacht is vereist voor de invloed van verkeer op de dichtheid van broedvogels in bossen en open gebieden, op het voorkomen van concentraties van niet-broedvogels in open gebieden en de invloed van verontreinigende stoffen op de fauna en vegetatie van waterlopen. Voor de invloed van verkeer op de dichtheid van broedvogels zijn aanzetten voor dosis-effectrelaties beschikbaar (voor bosvogels: dosis = geluidniveau in dB(A), voor weidevogels: dosis = afstand in relatie tot verkeersintensiteit).

Zijn er ook positieve effecten voor de natuur te vermelden als gevolg van de aanleg van nieuwe weggedeelten, bijvoorbeeld door de toepassing van natuurbouw (zie tevens paragraaf 4.2.6)? Zijn mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en in hoeverre zullen deze effectief zijn?

