

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 15, gedeelte
Ressen - A12

11 juli 1991

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
Rijksweg 15, gedeelte Ressen - A12 / [Commissie voor de Milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-268-3

Trefw.: milieu-effectrapportering ; Gelderland / rijkswegen ;
Gelderland



Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat,
d.t.v. de Directeur-Generaal van
de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
HW/IWO 89016

uw brief
26 maart 1991

ons kenmerk
U886-91/Sf/mm/360-51

onderwerp
Milieu-effectrapportage
Rijksweg 15, Ressen-Duiven

Utrecht,
11 juli 1991

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg 15, Ressen - Duiven.

Overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik u hierbij het richtlijnenadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage aan. Voor een overzicht van de inhoud van het advies verwijs ik u korthedshalve naar de samenvatting. Daarnaast wordt uw aandacht voor het volgende gevraagd.

1. Het voorliggende project kan niet worden beperkt tot de ontwikkeling en vaststelling van een voorkeustracé. Eerst zal op strategisch niveau de probleemstelling voor het doorgaande verkeer en vervoer en de probleemstelling voor het verkeer en vervoer in de agglomeratie Arnhem-Nijmegen-Zevenaar moeten worden geanalyseerd, opdat de prioriteitsvolgorde van de met dit project beoogde doelstellingen scherp kan worden gedefinieerd. Gaat het primair om een achterlandverbinding of om de oplossing van het regionale verkeer- en vervoersprobleem of om beide in een bepaalde verhouding. Van het beoogde primaire doel zal het karakter, de vormgeving en de ligging van een wegtracé mede afhankelijk zijn.
2. In de regio Arnhem-Nijmegen worden een aantal nieuwe ontwikkelingen voorzien, zoals verbreding van bestaande weginfrastructuur, verdere aanpassing van de Waal en aanleg van de Betuweroute als hoofdtransportassen voor het goederenvervoer, plannen voor uitbreidingen voor wonen en werken ("Waaalsprong", distributiecentrum e.d.) en de hoge snelheidsspoorlijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Keulen. Diverse van deze plannen vertonen samenhang en beïnvloeden de behoefte aan

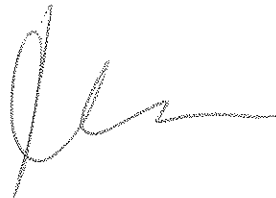
nieuwe infrastructuur. Voor de Betuweroute en voor de Inrichtingsschets Over-Betuwe zijn inmiddels m.e.r.-procedures gestart.

Naar de mening van de Commissie verdient het aanbeveling dat de initiatiefnemer voor het project A15 in de Over-Betuwe in overeenstemming met de provincie Gelderland een aantal toekomstige ruimtelijke ordeningsscenario's gaat uitwerken om inzicht te kunnen geven in de omvang van het daaraan gekoppelde doorgaande en regionale verkeer en vervoer en om dit te kunnen optimaliseren. Het is in dit verband zeer te waarderen, dat Gedeputeerde Staten van Gelderland in haar reactie van 24 juni 1991 op de startnotitie heeft voorgesteld om tijdens het opstellen van het voorliggende MER en het MER voor de Inrichtingsschets voor de Over-Betuwe tot onderling overleg te komen in verband met mogelijke wederzijdse beïnvloeding van de beide initiatieven en/of alternatieven.

Zowel verbetering van het openbare vervoer, het wegverkeer, onderscheiden naar personen- en vrachtverkeer, als het goederenvervoer per spoor (de Betuweroute) en over water zouden daarbij een rol moeten spelen.

3. Naast het alternatief III uit de startnotitie heeft de Commissie voorgesteld een alternatief tracé te ontwikkelen; dit mede ter vermijding van het teloorgaan van een aantal stiltegebieden. Deze tracévariant zou in principe van Bemmelen, ten noorden of ten zuiden langs Angeren en daarna tussen Westervoort en Duiven door naar de A12 kunnen lopen. Aangezien deze nieuwe variant niet in de startnotitie is opgenomen, is het te overwegen alsnog in inspraakmogelijkheden over dit tracé te voorzien.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage aan de besluitvorming te hebben geleverd. Zij zal graag van u vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies.



dr. H. Cohen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 15, Ressen-A12.

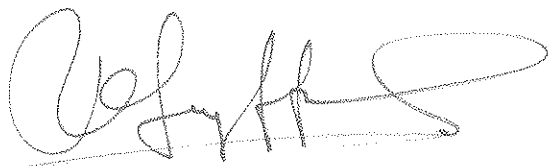
Advies voor richtlijnen voor
de inhoud van het
milieu-effectrapport
Rijksweg 15, gedeelte
Ressen - A12

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de richtlijnen van het milieu-effectrapport "Rijksweg 15, gedeelte Ressen - A12",

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

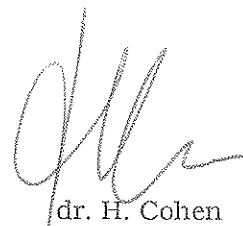
de werkgroep m.e.r. "Rijksweg 15, gedeelte Ressen - A12"

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 11 juli 1991

INHOUDSOPGAVE

1.	SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
2.	INLEIDING	4
3.	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
3.1	Probleemstelling	5
3.2	Doel van het voornemen	9
4.	TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN	11
4.1	Te nemen besluiten	11
4.2	Randvoorwaarden	11
5.	ALTERNATIEVEN/VARIANTEN	13
5.1	Alternatieven op strategisch niveau	13
5.1.1	'Nulplusalternatief'	13
5.2	Tracévarianten	14
5.2.1	Deelactiviteiten	16
5.2.2	Aanvullende milieubeschermdende maatregelen	17
5.3	Het niet doorgaan van het voornemen ('nulalternatief')	18
5.4	Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	19
6.	BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN VAN DAT MILIEU	20
6.1	Algemeen	20
6.2	Abiotische factoren: (geo)hydrologie, geomorfologie en bodem	21
6.3	Biotische factoren	22
6.3.1	Ecologische structuur	22
6.3.2	Flora en vegetatie	22
6.3.3	Fauna	22
6.4	Cultuurhistorie en landschap	23
6.5	Geluid en trillingen	23
6.6	Veiligheidsrisico's	24
6.7	Luchtverontreiniging en energieverbruik	24
7.	GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	25
7.1	Algemeen	25
7.2	Studiegebied voor de milieuveranderingen	26
7.3	Geomorfologie	26
7.4	Bodem en grondwater	27
7.5	Oppervlaktewater	28
7.6	Geluid- en trillingshinder	28
7.7	Ecosysteem (flora, vegetaties en fauna)	29
7.8	Cultuurhistorie en landschap	30
7.8.1	Cultuurhistorie	30
7.8.2	Landschap	31
7.9	Luchtverontreiniging en energieverbruik	32
7.10	Externe veiligheid en leefbaarheid	33
7.11	Synergetische effecten en effecten van volgactiviteiten	33

8.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN/VARIANTEN	35
9.	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	35
10.	VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	36
11.	SAMENVATTING VAN HET MER	37

BIJLAGEN

1. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofddirectie van de Waterstaat (kenm. HW/IWO 89016) van 26 maart 1991 (verzonden 8 mei 1991) aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure in Staatscourant nr. 89 van vrijdag 10 mei 1991.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies voor de inhoud van het MER A15, gedeelte Ressen - A12 kort aangestipt.

Probleemstelling

Deze m.e.r. kan zich niet beperken tot de keuze uit varianten voor tracé's voor de wegverbinding knooppunt Ressen - A12.

In dit verband zijn een aantal thema's (met bijbehorende milieu-consequenties) van belang:

1. De ontwikkelingen in de kwantiteitsvraag naar goederenvervoer naar het Duitse achterland en verder, in Europees en nationaal perspectief.
2. De ontwikkelingen in de kwaliteitsvraag naar goederenvervoer.
3. De te verwachten veranderingen in de "modal split" (rail/water/weg) van het goederenvervoer, dit mede in verband met 1 en 2. Sturingsmogelijkheden in de modal split-verhoudingen door de rijksoverheid verdienen aandacht.
4. De samenhang met nieuwe plannen voor wonen, werken en infrastructuur in het gebied de Over-Betuwe; hun ruimtelijke wisselwerking.
5. De betekenis van de verlenging van de A15 voor de "mainportfunctie" van Rotterdam.

Uitgaande van een beperkt aantal scenario's voor de ruimtelijke ordening in het betreffende gebied, dit in wisselwerking met de tracékeuze en het gebruik van de A15, deel Ressen - A12, kunnen een aantal reële tracé's worden ontwikkeld.

Het MER dient een gedegen beschouwing over de betekenis van de relatie tussen een auto(snel)weg, de tracé-ontwikkeling daarvan, en stiltegebieden en gevoelige recreatiegebieden te geven.

Doelstellingen

Na een nadere uitwerking van de hiervoor aangeduide probleemstelling zullen de te bereiken doelstellingen van het voorliggende project scherp kunnen worden gedefinieerd. Daarbij dienen duidelijk de relatieve gewichten van deze doelstellingen te worden gegeven.

Te nemen en genomen besluiten

Vermeld dient te worden ten behoeve van welke besluiten het MER primair wordt opgesteld en wat de samenhang is met de besluitvorming over andere relevante plannen in de betreffende regio.

Alternatieven/varianten

Naast strategische alternatieven voor het voornemen tot de aanleg van een nieuwe auto(snel)weg voor personen- en goederenvervoer, uitgaande van de mobiliteitsgeleiding zoals verwoord in het huidige Rijksbeleid, kunnen op tracéniveau een aantal alternatieven/varianten worden ontwikkeld.

Zo'n alternatief is het 'nulplusalternatief': optimalisatie van het bestaande wegennet, verbetering van het openbaar vervoersnet en van het

langzame verkeer. Ook de uitbouw van de Pleyroute tot autoweg met bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen kan daarbij een onderdeel zijn. Een variant is het alleen (of vooral) optimaliseren van het wegennet ten behoeve van het (inter)nationale verkeer en vervoer en dus niet voor het agglomeratieverkeer.

Voor de ontwikkeling van concrete tracévarianten voor de A15 worden een aantal (hoofd)criteria aangegeven. Deze ontwikkeling zou gefaseerd, van grof naar fijn kunnen geschieden.

Als hoofdcriteria kunnen worden beschouwd:

- De handhaving van stiltegebieden;
- wijzigingen in de grondwaterhuishouding (niveau en kwaliteit worden beduidend veranderd);
- oppervlaktebeslag aantasting en verstoring van natuurgebieden;
- aantasting van cultuurhistorische objecten en patronen.

Voorts dienen reeds in een vroeg stadium modaliteiten van de aanleg en van het gebruik aan de orde te komen, zoals hoogteligging (tunnels, viaducten e.d.) en aantal stroken en wenselijke rijnsnelheid van vrachtwagens en personenwagens, alsmede technische maatregelen om de handhaving daarvan te bevorderen.

De startnotitie schetst drie mogelijk tracé-varianten: I, II en III.

De varianten I en II¹⁾ kunnen deels direct gebundeld worden met de eventueel aan te leggen Betuweroute.

Bundeling van de A15 met de Betuweroute mag geen vaststaand uitgangspunt zijn. Ook varianten van de A15 zonder bundeling met de Betuweroute (en andersom) moeten worden beschreven.

Het is de vraag of, gezien de sterke aantasting van het betreffende complex van vier stiltegebieden, de in het geding zijnde natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden, mogelijke gevolgen van geohydrologische ingrepen en verdere planologische knelpunten, variant III een reëel te beschouwen oplossing kan zijn.

Ook dient een tracé-variant te worden uitgewerkt die tussen Westervoort en Duiven doorloopt. Dit tracé loopt in principe van Bommel, ten noorden of ten zuiden langs Angeren en daarna tussen Westervoort en Duiven door naar de A12.

Verder verdienen in elk geval ook een zorgvuldige uitwerking:

- **Het niet doorgaan van het voornemen.** Het gaat dan om:
 - . De bestaande milieusituatie, voor zover relevant.

¹ Tijdens de bespreking van het concept-advies op 8 juli 1991 is de Commissie door medewerkers van Rijkswaterstaat medegedeeld, dat de eventuele verbreding van de aansluitende delen van de A15 tot aan het knooppunt Oud-Dijk in deze tracéstudie zal worden betrokken (zie startnotitie pag.16). De Commissie heeft in dit advies geen specifieke aandacht aan de wegverbreding van de A12 meer besteed.

- . De te verwachten autonome ontwikkelingen op goederenvervoersgebied naar het Duitse achterland en verder (via water en Betuweroute; zie ook par. 3.1).
- . De autonome ontwikkeling van het goederenvervoer over bestaande wegen.
- . De (autonome) ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

- Het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

Voor dit zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief worden een aantal elementen opgesomd (zie par. 5.4).

Bestaande toestand van het milieu en milieugevolgen

De bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen daarvan dienen te worden beschreven. Voor de milieugevolgen die in elk geval aandacht verdienen, wordt korthedshalve verwezen naar de paragrafen 7.3 tot en met 7.11. De milieugevolgen van de A 15, deel Ressen-A 12 moeten zoveel mogelijk in hun samenhang met andere relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen zichtbaar worden gemaakt.

Bij de voorspellingen dient steeds te worden aangegeven welke methoden of modellen zijn gebruikt en waarom en in hoeverre daarbij aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

Vergelijking van de alternatieven/varianten, resterende leemten in kennis, evaluatie achteraf, vorm en presentatie

De verschillen in de gevolgen voor het milieu van de beschouwde alternatieven/varianten moeten duidelijk worden gepresenteerd.

Het MER zal aandacht moeten besteden aan resterende leemten in kennis en aan onzekerheden en de betekenis daarvan voor de besluitvorming.

De evaluatie (achteraf) is ook een onderwerp in het MER. Dit ook opdat haalbaar wordt dat tegelijkertijd met het besluit over de verlenging van de A15 een evaluatieprogramma, verplicht volgens de Wabm, wordt vastgesteld.

De kernen van alle hoofdonderdelen van het MER zullen duidelijk en overzichtelijk moeten worden samengevat.

2. INLEIDING

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft een startnotitie gepubliceerd als start van de procedure ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 15, gedeelte knooppunt Ressen - Rijksweg 12 (Ressen-Duiven). De in de Wet algemene bepalingen milieuhygiene (Wabm) opgenomen regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) is van toepassing. Deze wordt gekoppeld aan de tracéprocedure. De belangrijkste projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3. Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare bekendmaking.

Per brief van 26 maart 1991, verzonden op 8 mei 1991 (bijlage 1) heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER).

Het doel van het advies van de Commissie²⁾ is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Hierbij zijn de inhoudseisen voor een MER volgens artikel 41j van de Wabm gevolgd.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de tijdig via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke reacties mede in beschouwing genomen. Een lijst van deze reacties is opgenomen in bijlage 4.

2 Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is weergegeven 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.

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 4 Ij, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van heigeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Om het doel van het voornemen, de diverse doelstellingen en de prioriteitsvolgorde daarin, scherper te definiëren, dienen de achtergronden van het voornemen duidelijk en concreet te worden beschreven.

In het MER dient na een nadere analyse van de probleemstelling het hoofddoel van het voornemen duidelijk te worden. Gaat het primair om het voornemen tot realisering van een verbinding voor het doorgaande verkeer en vervoer, bijvoorbeeld een hoogwaardige achterlandverbinding voor de mainports voor het goederenvervoer en het zakelijk verkeer over de weg of om de oplossing van het regionale verkeer- en vervoersprobleem? Van het karakter van de nieuwe weg zal ook de vormgeving af kunnen hangen. Een doorgaande weg zal bijvoorbeeld met minder (lokale) aansluitingen gepaard kunnen gaan.

Er mag worden verondersteld, dat zowel (inter)nationale als regionale/lokale belangen in het geding zijn. Duidelijk zal moeten worden gemaakt welke belangen vooral worden gediend en in welke mate de realisering van deze doelstellingen afhankelijk is van de aanleg van een doortrekking van de A15 als autoweg resp. autosnelweg.

3.1 Probleemstelling 3]

Probleemstelling op (inter)nationaal niveau (doorgaand verkeer)

Ten aanzien van het (inter)nationale doorgaande verkeer en vervoer zal in de probleemstelling aandacht moeten worden besteed aan:

- Beleidsuitgangspunten van Rijk en provincie als basis voor de veronderstelde behoefte voor het voornemen. Ten aanzien van de beperking van de groei in de mobiliteit per auto dient tenminste te worden uitgegaan van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en het NMP(+) , ook m.b.t. het terughoudende beleid in de aanleg van nieuwe (weg-) infrastructuur.
- In hoeverre er naast verbeteringen aan de A12 en de A50/A73/A77 nog behoefte is aan verlenging van de A15 als doorgaande weg naar de Rijn/Ruhrstad en verder⁴].

3 Er is inhoudelijk deels een duidelijke relatie met de probleemstelling bij de m.e.r. Betuweroute (als achterlandverbinding).

4 Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 87 e.a.

- Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar problemen optreden in het zakelijk verkeer en goederenvervoer tussen bijvoorbeeld de Rotterdamse haven (en Amsterdamse haven en Schiphol) en het Duitse achterland en verder. Daarbij dient nader worden gedefinieerd wat er met dit achterland met name wordt bedoeld. Gaat het met name om een zo kort mogelijke rijtijd en zekerheid van vervoer scheppende verbinding met het Ruhrgebied (Duisburg e.d.) en verder naar het Zuiden of om een verbinding naar het Oosten en Scandinavië⁵. In het laatste geval gaat het mogelijk om het uitbouwen van een verbinding via de Achterhoek.
- Een beschouwing over de huidige en beoogde kwaliteit van de achterlandverbinding vanuit bijvoorbeeld de Rotterdamse havens.
- Ten behoeve van de achterlandfunctie van het onderhavige wegvak van de A15 is tevens een meer kwalitatieve beschouwing gewenst over de bijdrage aan de Nederlandse economie: Nederland distributieland; achterlandverbindingen van mainports e.d..
- Bij het modelleren van het (internationaal) goederentransport is rekening te houden met de stimulering van andere mogelijkheden dan vervoer over de weg, zoals containervervoer per spoor, buisleidingen, vervoer over water.
- Voor de belangrijkste vervoersassen dient te worden aangegeven waar de vervoersstromen globaal gezien hun oorsprong en hun bestemming vinden. Een uitsplitsing in personen- en goederenvervoer is daarbij gewenst.
De onder- en bovengrens van de verkeers- en vervoersprognoses over de te onderscheiden (hoofd)weggedeeltes en openbaar vervoersbanen dienen daarbij in de tijd (tot 2000 - 2010) te worden aangegeven. Ook de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in het verleden verdient daarbij vermelding.
- Gehanteerde scenario's voor de ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer per openbaar vervoer versus over de wegen, vaarwegen en pijpleidingen (peiljaar 2000 en 2010) Zijn ontwikkelingen op nog langere termijn aan te geven ?
Beschreven moet worden welke uitgangspunten en welke waarnemings- en berekeningsmethoden zijn gebruikt om tot de bestaande en te verwachten verkeer en vervoersintensiteiten bij verschillende scenario's te komen.
- De te verwachten mate van capaciteitsproblemen voor met name het goederenvervoer en het zakelijke verkeer en waar precies. Daarbij is tevens aan te geven of de capaciteitsproblemen voor het (inter)nationale verkeer opgelost (kunnen) worden door gerichte maatregelen ten nadele van het regionale/lokale autoverkeer (doelgroepenbeleid e.d.).
- Verkortingen in rijtijden die kunnen worden bereikt (in Nederland, internationaal) (huidige omrijshade en vertragingen).
- Eventueel optredende wijzigingen in de verdeling over de verkeer- en vervoerwijzen ("modal split"), dit mede in het licht van de geplande verbeteringen van het goederenvervoer over de Waal en per spoor over de Betuweroute.

5 Zie bijlage 4, reactie nr. 28, 83 e.a.

- In hoeverre door de aanleg van een nieuwe doorgaande auto(snel)weg de intensiteiten op andere auto(snel)wegen zullen afnemen en de milieu-invloeden daarvan.
- Welke nieuw aan te leggen wegen staan in verband met de doortrekking van de A15?
- Wat zal de invloed zijn van infrastructurele werken waartoe reeds formeel is besloten maar die nog in uitvoering moeten worden genomen in de regio, ook in de sfeer van het openbaar vervoer, op de aard en omvang van het probleem op de betreffende baanvakken van de A12, A15, A50, A73 e.d. [6]?
- Besteed ook aandacht aan duidelijke beleidsvoornemens zoals bijvoorbeeld aan de Structuurschets Overbetuwe: de 'Waalsprong' en de hoge snelheidsspoorlijn.
- Wat zal de uitstraling van de verlengde A15 kunnen zijn op andere rijkswegen in het (Zuid)Oosten van Nederland (bijvoorbeeld meer verkeersdruk in de Achterhoek)? [7]
- In hoeverre door een nieuwe (doorgaande) auto(snel)weg extra (vracht) autoverkeer zal worden opgewekt (latente en extra vraag), dit ook op wegen in het buitenland.
- In hoeverre bij de aanleg van de A15 tussen Ressen en de A12 knelpunten op de hoofdwegen worden verschoven [8].

Aan de hand van cijfers over herkomst en bestemming van het personen- en goederenvervoer kan worden gekomen tot een nadere afbakening van het studiegebied (zie voor de betekenis van dit begrip onder 6.1 en 7.2) in Nederland.

Probleemstelling op regionaal niveau

Ten aanzien van de regionale/lokale problematiek zal aan het volgende aandacht moeten worden besteed.

De regionale problematiek vraagt om een passende ontsluiting, met fietspaden, wegen, verbetering van het openbaar vervoer, (vrije) banen voor openbaar vervoer, parkeervoorzieningen e.d. Voor het doorgaande en bovenlokale verkeer en vervoer is mogelijk een auto(snel)weg A15 - A12 noodzakelijk. De wenselijkheid van deze geheel nieuwe auto(snel)weg als onderdeel van een wegennetwerk zal moeten worden aangetoond in vergelijking met een verbetering van het openbare vervoersnetwerk en het langzame verkeer in de gehele regio wat betreft verkeersvoorzieningenniveau.

Met name kan gedacht worden aan verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV x 2), P+R-voorzieningen, spreiding van de spits in het woon- en werkverkeer, carpooling, thuiswerken, groepsvervoer en bevordering van het fietsverkeer of een (verdere) optimalisatie van het bestaande wegennet.

6 Zie bijlage 4, reactie nr. 1, e.a.

7 Zie bijlage 4, reactie nr. 2 e.a.

8 Zie bijlage 4, reactie nr. 2

De invloed van infrastructurele werken waartoe reeds formeel is besloten maar die nog in uitvoering moeten worden genomen in de regio, ook in de sfeer van het openbaar vervoer, op de aard en omvang van het probleem op de betreffende baanvakken van de A12, A15, A50 e.d. zal daarbij worden aangegeven.

Op dit moment bestaat het voornemen tot een aantal grote fysieke ingrepen in het gebied Over-Betuwe⁹): woningbouw ("Waalsprong, uitbreiding Arnhem-Oost, Duiven-Westervoort als groeikern e.d.), bedrijfsterreinen (zoals Bijsterhuizen), de Betuweroute met eventueel overslagcentrum, verbetering van de Waal als hoofdtransportas, autowegen e.d. Deze projecten dragen bij aan elkaars behoefte (bijvoorbeeld de woningbouw vraagt om werkgelegenheid; de woningbouw en werkgelegenheid behoeven infrastructuur; een goede infrastructuur trekt woningen en werkgelegenheid aan). De projecten hebben alle een duidelijke ruimtelijke uitstraling. Sommige beïnvloeden elkaar en zouden ruimtelijk op elkaar afgestemd moeten worden. Dit kan betekenen dat ze bij elkaar gesitueerd moeten worden of juist verwijderd. Gezien de samenhang van deze projecten, hun onderlinge verwevenheid en het regionale niveau waarop zich dit alles afspeelt, verdient het aanbeveling dat de initiatiefnemer in samenwerking met de provincie Gelderland¹⁰] een aantal toekomstige ruimtelijke ordeningsscenario's gaat uitwerken om het daaraan gekoppelde doorgaande en regionale verkeer- en vervoer te kunnen ontwikkelen. Op de resultaten van deze scenario's dienen de meest passende liggingen van mogelijk reële tracé's van de A15 te worden geënt.

Daarbij zal verder de verkeer- en vervoersproblematiek in de regio zowel kwalitatief als kwantitatief moeten worden beschreven met passende integrale modellen voor zowel het openbare vervoer als het wegverkeer (onderscheiden naar personen- en vrachtverkeer). Hierbij dienen de meest recente inzichten in de te verwachten en ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio te worden verwerkt en het recente nationale beleid, zoals neergelegd in het tweede SVV, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en VINEX, als uitgangspunt te worden genomen.

Probleemstelling op (inter)nationaal én regionaal niveau

De volgende punten verdienen aandacht bij zowel de probleemstelling op (inter)nationaal als op regionaal niveau.

- Bij de prognoses dient aandacht te worden besteed aan:

- * de parameters, die ten grondslag liggen aan de verkeersprognoses en de verandering van deze parameters in de tijd;
- * uitgangswaarden ten aanzien van capaciteiten en toelaatbare intensiteiten en congestieniveaus van stadswegen en rijkswegen, met aandacht voor de parameters die de capaciteit respectievelijk de toelaatbare intensiteit op wegvakken en kruispunten beïnvloeden;

⁹ Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 33, 34, 82, 98 e.a.

¹⁰ Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft in haar reactie op de startnotitie (zie bijlage 4, reactie nr. 98) de wens tot overleg en afstemming reeds verwoord.

- * de gekozen emissiewaarden en aangenomen snelheden voor het personenverkeer, het vrachtverkeer en de bussen (het openbaar vervoer).
- Bij de verkeersmodellen voor het personen- respectievelijk het vrachtverkeer wordt rekening gehouden met mogelijkheden om de mobiliteit per auto en de groei daarvan terug te dringen en dienen de concrete maatregelen te worden vermeld die zullen worden genomen om de genoemde effecten te bereiken.
- Verkeersveiligheid (aantal doden en gewonden).
- Aangegeven moet worden op welke wegvakken van de betreffende rijks- en aanpalende provinciale en lokale hoofdwegen zich een capaciteitsprobleem voordoet of gaat voordoen en de voornaamste oorzaken daarvan.
- In hoeverre een nieuwe A15 de behoefte aan woningbouw, bedrijfsactiviteiten en andere bedrijfsvestigingen zal versterken

In de betreffende regio ligt een complex van vier stiltegebieden in het invloedsgebied van de nieuwe infrastructuur. Met name door alternatief III uit de startnotitie wordt het hart van deze stiltegebieden doorsneden. Onder een stiltegebied wordt verstaan een gebied waarbinnen de geluidsbelasting ten gevolge van menselijke activiteiten (zoals verkeer en vervoer) zo laag is, dat de in dat gebied heersende natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord (richtwaarde: 35 - 40 dB(A) etmaalwaarde).

Het MER dient daarom een gedegen beschouwing te bevatten over de betekenis van de relatie tussen een auto(snel)weg, al dan niet in combinatie (cumulatie) met een goederenspoorlijn (de Betuweroute), en stiltegebieden en openluchtrecreatie-activiteiten die (zeer) geluidgevoelig zijn (richtwaarde: 35 - 45 dB(A); overdag).

Het MER zou eerst de omvang en aard van de bovengenoemde problematiek moeten analyseren, op grond daarvan een ordening van oorzaken met ieder hun (relatieve) gewicht voor de noodzaak/wenselijkheid van doortrekking van de A15 moeten aangeven, voordat het zich toespitst op de tracé-ontwikkeling en de milieu-effecten daarvan.

Er dient een terugkoppeling van de (voorlopige) resultaten van de milieugevolgen van de beschouwde tracé's naar die van het strategische niveau plaats te vinden en andersom. Beide niveaus zijn niet onafhankelijk van elkaar. Bij de ontwikkeling van tracé's dient reeds te worden uitgegaan van toepassing van een standaardpakket van milieubeschermdende voorzieningen (bijvoorbeeld geluidbelasting in woongebieden niet hoger dan 50 dB(A)).

3.2 Doel van het voornemen

Uit de hiervoor aangeduide probleemstelling moeten in het MER de doelstellingen van het project worden afgeleid. De formulering van het doel is bepalend voor het kader waarbinnen de alternatieven (redelijkerwijs in beschouwing te nemen middelen om het gestelde doel te bereiken) dienen te worden beschreven. Een duidelijke omschrijving van het doel, zo mogelijk in taakstellende zin, is dan ook noodzakelijk. Kwaliteitsverbetering van goederenvervoer, een geleiding van de bereikbaarheid en beperking

(bijsturing van de groei) van de mobiliteit per privé-auto zullen daartoe behoren. Hierbij kan aan een trendbreuk in de groei van de mobiliteit worden gedacht. Dit alles in het licht van een duurzame samenleving.

Duidelijk zullen de te bereiken doelstellingen moeten worden geformuleerd, waaronder die op het gebied van het milieu en de mobiliteitsgeleiding (verandering modal split weg/water/rail/pijpleiding). In het MER mogen de doelen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die technisch of economisch minder aantrekkelijk maar voor het milieu wel gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Daarbij dient niet uitsluitend gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en de schade voor het landschap, maar ook aan de bevordering van de kwaliteiten van het milieu.

Aan de hand van de formulering van het doel dienen concrete beoordelingscriteria te worden afgeleid waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieunormen en streefwaarden (eventueel nadere rangschikking volgens de thema's uit het Nationaal milieubeleidsplan).

Bij de presentatie van de doelen en de beoordelingscriteria daarvan zou een ordening met ieder zijn (relatieve) gewicht moeten worden aangegeven omdat te verwachten is dat de doelstellingen en beoordelingscriteria op bepaalde aspecten strijdig zullen zijn. Welke doelen hebben de hoogste prioriteit, welke zijn meer secundair of afgeleid? In hoeverre is er daarbij sprake van urgentie in tijd (snelheid van effectueren)?

4. TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

4.1 Te nemen besluiten

Duidelijk moet worden aangegeven:

- . ten behoeve van welke besluiten het MER wordt opgesteld; (tracé- vaststelling) en wat de graad van detaillering van de vast te stellen plannen is;
- . welke besluitvormingsprocedure wordt gevolgd en welke adviesorganen en - instanties daarbij formeel of informeel zijn/worden betrokken;
- . wat de tijdplanning is;
- . hoe de besluitvorming zal verlopen over de vervolgbesluiten (via welke procedures, met welke adviesorganen en inspraakmogelijkheden, met welke tijdplanning).

Het MER moet duidelijk maken in hoeverre de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag het goederenvervoer over de weg, al dan niet in combinatie met railvervoer, kan beïnvloeden.

4.2 Randvoorwaarden

Het MER dient aan te geven, welke ter zake doende overheidsbesluiten en openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen opleggen aan het besluit, waarvoor het MER wordt opgesteld (dit onder vermelding van de status van deze besluiten en voornemens). Naast de relevante wetten (wet geluidhinder, wet op de bodembescherming e.d.) en bijbehorende uitvoeringsbesluiten zullen hierbij ook (voornemens uit) ondermeer de volgende beleidsdocumenten een rol spelen:

- . Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- . Vierde Nota Ruimtelijke Ordening extra (inclusief structuurschets stedelijke gebieden en uitwerking voor het Rivierengebied);
- . Nationaal Milieubeleidsplan en Nationaal Milieubeleidsplan Plus;
- . Natuurbeleidsplan (bv.: Rijnstrangengebied is kerngebied natuur)^{1 1}];
- . (ontwerp)Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie;
- . Derde Nota Waterhuishouding;
- . Ruilverkavelings- of landinrichtingsprojecten in de regio (Over Betuwe- Oost, Duiven-Westervoort, Ooijpolder)^{1 2}];

11 Zie bijlage 4, reactie nr. 34

12 Zie bijlage 4, reactie nr. 8, 34 e.a.

- . Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;
- . Streekplan Midden Gelderland (1987);
- . bestemmingsplannen en structuurplannen van de betrokken gemeenten;
- . gemeentelijke beleidsvoornemens en convenanten die betrekking hebben op verkeer en vervoer (verkeerscirculatieplannen), op milieu (zoals milieuzoneringsplannen) en/of op aanzienlijke stedelijke herstructurering;
- . waterkwaliteits- en -beheersplannen van waterschappen;
- . grondwaterplannen;
- . waterhuishoudingsplannen;
- . milieukwaliteitsplannen;
- . milieubeleidsplannen (ontwerp-Milieuplan Gelderland);
- . provinciaal verkeer- en vervoersplan;
- . Relevante Indicatief Meerjarenprogramma's (Milieubeheer, geluid);
- . Meerjaren uitvoeringsplan geluidhinder;
- . Relevante sectorplannen en gebiedsaanwijzingen (stiltegebieden, aangewezen gebieden en elementen op grond van de natuurbeschermingswet, aangewezen Stads- en dorpsgezichten en archeologische monumenten op grond van de Monumentenwet, Gea-objecten, bodembeschermingsgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden);
- . Beleidsplan uiterwaarden (provincie Gelderland);
- . Grote Landschappelijke Eenheden (GLE), wetlandstatus¹³];
- . Beleidsvisie Recreatietoervaartnet in Nederland (1990)¹⁴]

Voor zover milieukwaliteitsnormen, streef- en richtwaarden een rol kunnen spelen bij de besluitvorming, dienen zij te worden betrokken bij de vergelijking van alternatieven. Zijn er nog andere van te voren vastgestelde toetsingscriteria of kengetallen (bijvoorbeeld: grenswaarden weglawaai, stand still bij stiltegebieden). Zijn er wat dit betreft internationale ontwikkelingen voorzien?

Tenslotte zal moeten worden aangegeven welke andere besluiten later nog genomen zullen moeten worden teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen. Hierbij kan gedacht worden aan wijziging van streekplannen en bestemmingsplannen, verlening van vergunningen (bouw- en aanlegvergunningen, vergunningen ingevolge de ontgrondingenwet etc.).

13 Zie bijlage 4, reactie nr. 34

14 Zie bijlage 4, reactie nr. 34

5. ALTERNATIEVEN/VARIANTEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"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"*.

Het initiatief is een keuze te gaan maken uit diverse tracévarianten voor een eventueel aan te leggen auto(snel)weg ter oplossing van de hiervoor (zie 3.1 en 3.2) aangegeven, nog nader uit te werken doel en probleemstelling.

5.1 Alternatieven op strategisch niveau

Onder 3.1 is al ingegaan op strategische alternatieven (goederenvervoer per spoor, over water, verbetering van het bestaande wegennet en van het openbaar vervoersnetwerk en van het langzame verkeer in plaats van een nieuwe auto(snel)weg) voor het bereiken van de doelstellingen¹⁵]. Daarnaast dient op tracéniveau een aantal alternatieven te worden ontwikkeld, waarbij tevens inrichtings- en gebruiksvarianten, voor zover relevant voor een tracékeuze, aan de orde te komen.

5.1.1 "Nulplusalternatief"

Het betreft optimalisatie van het bestaande (regionale en lokale) wegennet zoals de A12, de A50, de A50/A73/A77, verbetering van het Openbaar Vervoers (OV-)net (spoor, bus, sneltrams) en het langzame verkeer¹⁶]. Daarvan kunnen verbeteringen aan de Pleyroute (zoals geluidswallen), ook bijvoorbeeld de uitbouw tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen een onderdeel zijn¹⁷]. Verder gaat het om bevordering van het goederenvervoer over water en per spoor. Bij bestaande wegen kan verder worden gedacht aan verkeersgeleidingssystemen, alsmede aan P+R; carpooling; telematika e.d.¹⁸]

Afhankelijk van de (relatieve) gewichten van de doelstellingen bij dit project (zie 3.1 en 3.2), is eventueel ook een nulplusvariant uit te werken die alleen (of vooral) betrekking heeft op optimalisatie van het (inter)nationale verkeer en vervoer.

Dit alternatief komt mogelijk voor het predikaat meest milieuvriendelijk alternatief op strategisch en op tracéniveau in aanmerking.

15 Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 33, 34, e.v.a.

16 Zie bijlage 4, reactie nr. 34 e.a.

17 Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 9, 34, 78, 81, 87 e.a.

18 Zie bijlage 4, reactie nr. 2, 78, 81 e.a.

5.2 Tracé-varianten

Op het lagere niveau komen alternatieven aan de orde die betrekking hebben op de trajectvaststelling. Voor zover uitvoeringsmodaliteiten van aanleg en gebruik van de weg van belang zijn voor de keuze uit verschillende trace's dienen zij hierbij te worden betrokken. Het verdient aanbeveling niet zo zeer te starten met concrete bundels maar met criteria. Op basis van een globale afweging van deze criteria wordt een aantal trajectalternatieven ontwikkeld waarvan vervolgens de milieu-effecten nauwkeurig worden bepaald. Aan de volgende criteria kan worden gedacht:

- Bundeling met bestaande en nieuwe lineaire infrastructuurprojecten (wegen/spoorlijnen/hoogspanningsleidingen)¹⁹];
- generatie van zo min mogelijk autokilometers;
- zo min mogelijk verstoring van recreatieve activiteiten (fietsen, waterrecreatie);
- Zo min mogelijk woningen en geluidgevoelige objecten binnen de 50 dB(A)contour;
- Zo min mogelijk mate van geluidhinder (ernstig, vrij ernstig, licht);
- Geen/zo min mogelijk slaapverstoring;
- zo min mogelijk trillinghinder;
- vermijden van het verhogen van risico's ten aanzien van de waterkerende functie van dijken;
- voorkomen van aantasting van karakteristieke waterlopen en uiterwaarden;
- zo min mogelijk woningen en andere kwetsbare objecten binnen bepaalde op kaart aangegeven veiligheidscontouren (individueel risico);
- een zo laag mogelijk groepsrisico;
- de beheersing van milieu-aantastingen bij calamiteiten;
- geen/zo min mogelijk teloorgaan van stiltegebieden;
- geen/zo min mogelijk doorsnijding van natuurgebieden (weidevogelgebieden, ganzenpleisterplaatsen e.d.);
- zo min mogelijke aantasting van ecologische hoofdstructuur (inclusief verbindingzones) en waar mogelijk versterking van ecologische hoofdstructuur;
- voorkomen van versnipperen van open ruimtes
- aantasting van archeologische/cultuurhistorische en gea-objecten;
- vermindering van gelijkvloerse kruisingen en kruisingen met behulp van hoge viaducten;
- zo min mogelijk ruimtebeslag;
- omvang van benodigde zandwinning en transport in aanlegfase;
- andere technische en planologische obstakels.

Voor de betreffende criteria dient waar mogelijk een waarderingsmaat te worden aangegeven en indien een toe te passen methode bestaat, dient deze te worden toegepast.

19 Zie bijlage 4, reactie nr. 86

Mogelijk is een nader onderscheid zinvol in hoofdcriteria, die in een eerste stap met name worden toegepast en algemene criteria die pas bij een meer diepgaande uitwerking van veelbelovende tracévarianten een rol gaan spelen, zodat een doelmatige, gefaseerde uitwerking van grof naar fijn kan plaatsvinden. De ontwikkeling van tracévarianten zou zich in eerste aanleg kunnen richten op belangrijke invloeden, zoals:

- de handhaving van stiltegebieden;
- wijzigingen in de grondwaterhuishouding (niveau en kwaliteit worden beduidend veranderd);
- oppervlaktebeslag aantasting en verstoring van natuurgebieden;
- aantasting van cultuurhistorische objecten en patronen;

Voorts dienen reeds in een vroeg stadium modaliteiten van de aanleg en van het gebruik van de weg aan de orde te komen:

Aanleg: hoogteligging, aantal stroken, breedte berm.

Gebruik: Wenselijke rijsnelheid van vrachtwagens en personenwagens en de technische maatregelen om de handhaving daarvan te bevorderen.

De mogelijkheden tot wegtracering worden verder bepaald door (technische) randvoorwaarden die afhankelijk zijn van de aard en omvang van de verkeer- en vervoersprognoses. De prognoses voor enerzijds personenauto's en anderzijds vrachtauto's en de daarbij behorende rijsnelheden bepalen het aantal benodigde rijstroken, bochtstralen en andere randvoorwaarden voor de wegtracering.

Zo goed mogelijk moet van elk alternatief de 'robuustheid' worden aangegeven; de mate waarin waarschijnlijk is, dat de daarin vervatte maatregelen kunnen worden getroffen - dit is soms mede afhankelijk van medewerking van andere partijen (de Provincie b.v.) - en ook effectief (genoeg) zullen zijn om het alternatief als geheel te kunnen realiseren.

Expliciet dient aandacht te worden besteed aan het mogelijk optreden van zg. *volgactiviteiten*: dit zijn activiteiten die niet tot het voornemen (of tot één der alternatieven) behoren, maar daar wel door worden gestimuleerd. Hiertoe kunnen grotere economische en bouwactiviteiten (bedrijfsterreinen, woningbouw) behoren.

De startnotitie scheitst drie mogelijke tracé-varianten. De varianten I en II betreffen een directe bundeling met de eventueel aan te leggen Betuweroute. Bij de m.e.r. Betuweroute worden een aantal tracévarianten eerst nog nader op hun merites bekeken voordat tot nadere uitwerking wordt besloten. Het betreft bijvoorbeeld het aanleggen van deze goederenlijn in de middenberm van de doorgetrokken A15, een tunnel onder het Pannerdens kanaal en een combinatie van de varianten AA en BB: eerst AA en ten Zuiden van Groessen BB. Een hoge of verdiepte kruising zal ook met de spoorlijn(en) spelen²⁰.

20 Zie bijlage 4, reactie nr. 33, 34 e.a.

