

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, besluitvorming en doel	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Besluitvorming	6
2.3 Doel en toetsingscriteria	7
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	8
3.1 Algemeen	8
3.2 Structuurschema Groene Ruimte	8
3.3 Ontwikkeling van de alternatieven	9
3.4 Alternatieven	11
3.4.1 Nulalternatief/referentiekader	11
3.4.2 Nulplusalternatief	11
3.4.3 Verbredingsalternatieven	11
3.4.4 Mitigerende maatregelen	12
3.4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	12
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Te onderzoeken milieuaspecten	14
4.2.1 Geluid	14
4.2.2 Veiligheid	16
4.2.3 Luchtverontreiniging	16
4.2.4 Flora, fauna, ecologie	16
4.2.5 Landschap en recreatie	17
4.2.6 Bodem en water	18
4.2.7 Sociale aspecten	18
5. Vergelijking van alternatieven	18
6. Leemten in informatie	19
7. Evaluatieprogramma	19
8. Vorm en presentatie	19
9. Samenvatting van het MER	19

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie vraagt in haar advies met name aandacht voor de volgende punten:

- ! Ten aanzien van de verkeersprognoses adviseert de Commissie:
 - uit te gaan van de verkeerscijfers van 1999;
 - een geslaagd SVVII-beleid niet zonder meer als input voor het verkeersmodel te gebruiken, maar slechts die elementen in het model op te nemen die als realistisch kunnen worden aangemerkt;
 - de bandbreedte van de prognose voor het regionale verkeersmodel door te laten werken in de beschrijving van een bandbreedte van milieueffecten.

- ! De wisselwerking tussen de achterlandverbinding met de overige hoofdwegen en het onderliggend wegennet verdient bijzondere aandacht. Hierbij dient inzicht te worden gegeven in de samenhang tussen de problematiek op de A4 en de relevante overige hoofdwegen en de A4 en het onderliggend wegennet in de regio. Voorzover op het onderliggend wegennet significante wijzigingen optreden in de verkeersintensiteiten als gevolg van een veranderd verkeersregime op de A4, dienen de effecten hiervan in het MER inzichtelijk te worden gemaakt. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven tot aanpassing van de hoofdweg.

- ! Alternatieven dienen niet alleen getoetst te worden aan bereikbaarheidsdoelen maar ook aan leefbaarheidsdoelen uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid. Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief dienen leefbaarheidsdoelen gelijkwaardig te zijn aan bereikbaarheidsdoelen.

- ! Bij het onderhavige project dient nadrukkelijk aandacht besteed te worden aan de mogelijkheden voor een scheiding van doelgroepenverkeer. Het verkeer op de A4 op dit traject bestaat voor een relatief groot deel (65%) uit regionaal verkeer. Uitbreiding van de totale wegcapaciteit zal voor dit regionale verkeer verkeersaantrekkend werken waarmee de beschikbare capaciteit voor achterlandverkeer opnieuw onder druk komt te staan. Scheiding van deze doelgroepen is een mogelijkheid om dit te voorkomen.

- ! Daar waar sprake kan zijn van aantasting van wezenlijke waarden of ontwikkelingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur dient expliciet aangegeven te worden op welke wijze rekening wordt gehouden met de beschermingsformules uit het Structuurschema Groene Ruimte.

1. INLEIDING

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om de doorstroming op de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 te verbeteren. Hiertoe zijn de negen tracé/m.e.r. procedures gestart. Deze projecten zijn door de Commissie in vier clusters verdeeld:

- Ī A1 Eemnes – Barneveld, A1 Barneveld – Deventer, A1 Deventer – Hengelo;
- Ī A2 Holendrecht – Oudenrijn, A2 Oudenrijn – Deil;
- Đ A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, A2 Leenderheide – Budel, A2 Grathem – Urmond;
- Ñ A4 De Hoek – Prins Clausplein.

Dit advies richt zich op de procedure die is gestart voor de A4, traject de Hoek – Prins Clausplein. De initiatiefnemers voor deze projecten zijn Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland. Bevoegde Ministers zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Bij brief van 24 augustus 1999¹] is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de milieueffectrapporten voor de bovengenoemde projecten. De m.e.r.-procedures gingen van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 27 augustus 1999²]. Gezien de complexiteit van de procedure is de adviestertermijn van de Commissie verlengd³].

Dit advies is afgestemd met de drie adviezen voor de overige cluster van SWAB-projecten. Daar waar specifieke omstandigheden daarom vragen, wijken de richtlijnen op onderdelen van elkaar af. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieueffectrapportage⁴]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en worden verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken dat het milieubelang volwaardig in de besluitvorming wordt meegewogen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵], die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- ! informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden;
- ! belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- ! belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

2. PROBLEEMSTELLING, BESLUITVORMING EN DOEL

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 1a.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 en Bijlage 4a geven een overzicht van respectievelijk de algemene inspraakreacties op de SWAB projecten en de specifieke reacties op het project A4, de Hoek - PrinsClausplein.

Prognoses

Door Rijkswaterstaat is de volgende werkwijze voor de verkeersprognoses voor 2020 voorgesteld:

- ! uit de nieuwe sociaal economische scenario's voor 2020 van het Centraal Planbureau maakt de bevoegd gezag een keuze. Dit scenario wordt aangevuld met de sociaal economische gegevens van locale overheden en wordt gebruikt als input voor het model;
- ! een andere bron van input voor het model is (voorlopig) het huidige SVVII-beleid;
- ! de verhouding tussen de drie CPB scenario's in het Landelijke Modelsysteem (LMS) bepaalt de bandbreedte van de prognose uit het regionale verkeersmodel. Deze bandbreedte zal als gevoeligheidsanalyse in de studie meegenomen worden.

De Commissie heeft daarop het volgende commentaar:

- ! uitgegaan dient te worden van verkeerscijfers van 1999;
- ! het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat uit van volledig geïmplementeerd en op alle fronten succesvol SVV-II beleid en gebruikt dit bij de ontwikkeling van alternatieven en de bepaling van de milieueffecten. De Commissie constateert dat de algemeen heersende opvatting, die ook in de Perspectievennota van 1998 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kan worden aangetroffen, is dat de streefcijfers uit het SVV-II voor 2010 niet zullen worden gehaald⁶. In dit verband wijst de Commissie op art. 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer. *Hierin wordt gesteld dat het bevoegd gezag géén besluit kan nemen indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieueffectrapport is uitgegaan.*
In afwijking van het voorstel van RWS dient het SVV-II dus niet zonder meer als input gehanteerd te worden voor het verkeersmodel. Een selectie dient plaats te vinden van die elementen die als realistisch kunnen worden aangemerkt;
- ! het totaal aan onzekerheden in de input van het verkeersmodel dient vertaald te worden in één bandbreedte waarbinnen de verkeersprognoses kunnen variëren. De bandbreedte in de verkeersprognoses dient vervolgens te leiden tot een beschrijving van bandbreedten waarbinnen de verschillende milieueffecten zullen optreden.

Bij de extrapolatie van de groei in de afgelopen jaren dient rekening gehouden te worden met de specifieke functie van de A4 als regionale verbinding binnen de randstad.

In (een bijlage van) het MER dient een beschrijving te worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoermodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten voor het model dienen daarbij te worden aangegeven. Met het verkeersmodel dient inzicht te worden gegeven in:

- ! de verdeling van de verplaatsingsmotieven;
- ! de modal split in de corridor;
- ! de intensiteiten van de te onderscheiden verkeersstromen; dit om na te kunnen gaan in hoeverre sprake is van een (inter)nationaal dan wel regionaal/lokaal probleem, vrachtverkeer of personenvervoer;
- ! de verwachte congestiekans;
- ! de omvang van het verkeer op het onderliggend wegennet.

Onderliggend wegennet

Hoewel Rijkswaterstaat in principe alleen verantwoordelijk is voor het hoofdwegennet is er bij diverse knelpunten een duidelijke samenhang tussen problemen van en oplossingen voor het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Enerzijds is er sprake van 'oneigenlijk' gebruik van het hoofdwegennet voor korte afstandverplaatsingen anderzijds kan een toename/afname van de congestie op het hoofdwegennet ook leiden tot meer/minder sluipverkeer op het onderliggend

6 Deze opvatting wordt door een groot aantal insprekers ondersteund.

wegennet. De Commissie is mede gezien het overheidsstreven naar een integrale aanpak van verkeers- en vervoersproblemen van mening dat de wisselwerking tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, anders dan tot nu toe vaak het geval was, nadrukkelijk in de trajectstudies/MER'en betrokken zal moeten worden.

In het MER dient derhalve inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio⁷). Knelpunten op het onderliggende wegennet, die ontstaan door aanpassingen op het hoofdwegennet dienen te worden aangegeven. Hierdoor ontstaat ook voor de beheerders van het onderliggend wegennet een beter beeld in de verkeerskundige consequenties van aanpassingen aan de A4. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die **een directe relatie** hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg.

Daarnaast is het gewenst in te gaan op de specifieke relatie tussen de verkeersintensiteit op de A4 en die op de A44.

Knelpunten op wegvakniveau

In de startnotitie wordt aangegeven dat de congestieproblemen voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door aansluitingen en knooppunten. Bij de oplossingsrichtingen wordt vrijwel uitsluitend gekeken op welke wijze de capaciteit van de rijbanen kan worden vergroot. De Commissie adviseert in het MER, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, duidelijk te maken door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt⁸). Aangegeven dient te worden in hoeverre doorstromings- en congestieproblemen worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het grote aantal aansluitingen, de technische uitvoering van aansluitingen, capaciteitsproblemen op het onderliggend wegennet, beperkte capaciteit van bestaande knooppunten, krappe bochten, (optische) versmallingen bij kruisende infrastructuur, bruggen/viaducten, incidenten en ongevallen, et cetera.

2.2 Besluitvorming

De plan- en besluitvorming rond de SWAB-projecten is gecompliceerd vanwege het feit dat het nationale verkeers- en vervoersbeleid op dit moment in ontwikkeling is. Ook het nationaal ruimtelijk beleid is op dit moment in ontwikkeling (Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening). Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven⁹).

Door het gedeeltelijk intrekken van het Tracébesluit voor de A4 Leiden Burgerveen in maart 1999 ligt er op dit moment nog geen concreet besluit over de wijze waarop de uitbreiding van de capaciteit (naar 2 * 3 rijstroken) op het deel Leiden-Leidschendam gerealiseerd gaat worden. De startnotitie geeft aan dat er vanuit gegaan wordt dat de A4 de Oude Rijn in verdiepte ligging zal kruisen en deze situatie als referentie zal worden gehanteerd voor het onderhavige MER. De besluitvorming over en de inhoud van het nieuwe, vervangende Tracé-besluit dienen in het MER te worden toegelicht.

7 Meerdere inspraakreacties (bijv. bijlage 4, nr. 23) wijzen op de directe relatie van de A4 met het onderliggende wegennet en de noodzaak tot integrale benadering. Zo vraagt het Rijnstreek beraad (bijlage 4a, nr 11) om aandacht voor de relatie met de N207/N11 en vraagt de provincie Noord-Holland (bijlage 4a, nr.28) om aandacht voor de relatie met de N201.

8 Ook in de inspraak (bijlage 4, nr. 21, P.M. Bouwmeester) wordt gevraagd om analyse van de knelpunten op wegvakniveau.

9 Stichting Natuur en Milieu (bijlage 4, nr. 20) wijst mede namens een aantal andere nationale en provinciale natuur- en milieuoorganisaties op de beleidsontwikkeling in de Perspectievennota Verkeer en Vervoer en rond het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). De integrale aanpak die daarin centraal staat, staat naar hun mening op gespannen voet met de inperking van de alternatieven in de startnotities voor de SWAB-projecten.

Het A4 traject De Hoek – Prins Clausplein is onderdeel van verschillende achterlandrelaties in noord- zuid richting,

- in zuidelijke richting de A4- Midden Delfland/A15, de A4 Midden Delfland/A4-zuid en de A13/A20/A16;
- in noordelijke richting de A9/A10;
- de A9/A10 als schakel naar de achterlandverbindingen A1 en A2.

In het MER dient te worden aangegeven of ontbrekende delen of voorgenomen aanpassingen op deze trajecten inderdaad vanaf 2010 gerealiseerd zullen zijn en wat de (verkeerskundige) effecten zijn als dit niet het geval is. Daarbij dient specifiek in te gaan op eventuele terugslageffecten van onvoldoende capaciteit op deze wegen voor de A4 traject De Hoek – Prins Clausplein¹⁰].

2.3

Doel en toetsingscriteria

Bereikbaarheid

De Commissie adviseert in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren, betrokken te worden.

De Commissie heeft begrepen dat in het post-SVV-II-beleid de congestienorm van 2 % als hard toetsingscriterium en de mobiliteitsindex van 135% waarschijnlijk zullen worden losgelaten. In het MER moet duidelijk gemaakt worden aan de hand van welk criterium of welke criteria de alternatieven worden beoordeeld. De te hanteren criteria zullen daarbij moeten worden geoperationaliseerd.

Leefbaarheid

Naast de bereikbaarheidsdoelen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3)¹¹].

Zo staat in het Structuurschema Groene Ruimte:

- Ī "Het Rijk legt bij zijn streven naar het voorkomen en terugdringen van versnippering in het landelijk gebied prioriteit bij de ecologische hoofdstructuur."
- Ī "De barrièrewerking van bestaande en nieuwe infrastructuur zal zoveel mogelijk worden voorkomen en teruggedrongen."
- Đ. "Het Rijk bevordert maatregelen waarbij bestaande en nieuwe infrastructuur kan worden benut voor herstel en ontwikkeling van algemene natuurwaarden en een ecologische hoofdstructuur."

10 Meerdere inspraakreacties (bijlage 4, nr 9 en 21; bijlage 4a, nr 28 en 30) wijzen op de interactie tussen het A4 traject de Hoek - prins Clausplein met overige delen van de A4 en andere achterlandverbindingen.

11 Een groot aantal inspraakreacties gaat in op de leefbaarheidsdoelstellingen in stedelijke gebieden die de ontwikkeling van alternatieven mede dienen te bepalen. Concept (bijlage 4a, nr.25) vraagt nadrukkelijker aandacht voor leefbaarheidsdoelstellingen in landelijke gebieden.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd. Deze informatie kan eventueel in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument worden opgenomen.

In de nota SWAB is onder meer bepaald dat de problemen en oplossingen op achterlandverbindingen niet langer op onderdelen maar integraal zullen worden gezien. De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie – zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak – dient in dit kader nader te worden gemotiveerd.

De Commissie is van mening dat de oplossingen die worden voorgesteld zowel vanuit verkeers- als leefbaarheidsoogpunt zoveel mogelijk duurzaam moeten zijn. Daarom dient in het MER inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Voorkomen moet worden dat net voor, tijdens of vlak na de uitvoering van de projecten blijkt dat de capaciteitsuitbreiding onvoldoende is geweest. Als hiervan toch sprake blijkt te zijn zal opnieuw maatschappelijk en politieke druk worden uitgeoefend om de achterlandverbindingen (verder) te verbreden. Een dergelijke stap-voor-stap benadering kan vanuit milieuoptiek ongewenst zijn. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is dient aangegeven te worden welke andere oplossingen voor dreigende congestie voorhanden zijn.

3.2 Structuurschema Groene Ruimte

In de directe nabijheid van de A4 liggen gebieden die zijn aangeduid als Strategisch GroenProject (zoals SGP de Vlietlanden) of onderdeel zijn van de Ecologische Hoofdstructuur (zoals Starrevaart/Damhouderpolder, Westendse polder, het Plassengebied Oud Ade, Achthoven/Rijnstreek Noord en ecologische natte verbindingzones gekoppeld aan de boezemwateren¹²). Voor deze gebieden dient derhalve de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen¹³ en kan compensatie aan de orde zijn¹⁴.

Volgens het SGR dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- I** Is er sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden, of (ingeval van nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden) van het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden?
- I** Is er sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang?
- D** Kan de activiteit elders of op een andere manier worden gerealiseerd?
- N** Wat zijn de mogelijkheden voor compensatie indien ook na mitigeren aanwijsbare schade optreedt¹⁵. Deze mogelijkheden dienen naar de mening van de Commissie verder te worden uitgewerkt dan in de concept-richtlijnen is aangegeven. In het MER dient de volgende informatie te worden opgenomen:
 - ! de omvang van het benodigde compensatiegebied inclusief zoekgebied (indicatief);
 - ! de kwaliteit van het benodigde compensatiegebied;
 - ! een indicatie van de haalbaarheid van de compensatie.

12 PKB deel 4, blz. 64.

13 Voor de stappen wordt verwezen naar bijlage 5

14 Zie ook de inspraakreactie van Consept (bijlage 4a, nr. 25).

15 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden waarbij tevens gezocht dient te worden naar optimale combinaties van verbreding met benuttingsmaatregelen.

De Commissie verwacht dat onderstaande bouwstenen onderdeel uit kunnen maken van alternatieven.

- Ī** Het verkeer- en vervoerbeleid zal naar verwachting de komende jaren sterker inzetten op het beprijsen van weggebruik. De Commissie is, mede gezien het feit dat de uitvoering van de SWAB-projecten pas na 2010 is voorzien, van mening dat deze ontwikkelingen in de trajectnota/MER nadrukkelijk aan de orde moeten komen. Daarbij dient onderzocht te worden in welke mate congestie- en doorstromingsproblemen opgelost kunnen worden door het beprijsen van het weggebruik (paylanes, rekeningrijden).^{16]} Geef ook aan wat hier van de positieve en/of negatieve gevolgen zouden kunnen zijn voor het onderliggend wegennet.
- Ĳ** Ga na in welke mate een stelsel van transferia op kruisingen met het spoor en P&R/poolplaatsen in combinatie met snelle o.v.-verbindingen (voor een deel van) de A4 kan bijdragen aan een verschuiving van de modal split^{17]}.
- Đ** Onderzoek in welke mate benuttingsmaatregelen die onder andere uitgaan van harmonisering van de verkeersstroom (technisch/juridisch) mogelijk zijn en kunnen bijdragen aan een vergroting van de capaciteit van de weg. De Commissie denkt daarbij aan:

 - ! ontvlechting van vrachtverkeer en overig verkeer;
 - ! tijdelijke/permanente inhaalverboden voor vrachtwagens;
 - ! ontvlechting van lokaal/regionaal verkeer en doorgaand verkeer^{18]};
 - ! minimalisering rijstrookwisselingen (“keep your lane principe”)^{19]};
 - ! vermindering van snelheidsverschillen;
 - ! invoering dynamische maximumsnelheden met bijbehorende handhavingsmaatregelen;
 - ! eventuele selectieve benutting van de vluchtstroken;
 - ! vergroting aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door al dan niet dynamische aanpassing van de rijstrookindeling/belijning (bijvoorbeeld brede rechterrijstrook voor onder andere het vrachtverkeer plus aantal smallere stroken);
 - ! verbetering van de bewegwijzering en eventuele toepassing van dynamische route-informatiepanelen;
 - ! toeritdoserings;
 - ! verbetering van het incidentdetectie en -management.

Wanneer deze maatregelen naar de mening van de initiatiefnemer niet toepasbaar zijn c.q. onvoldoende rendement opleveren zal het MER hiervoor een motivering moeten geven.
- Ñ** Ga na in welke mate beperkte aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zouden kunnen bijdragen aan een verbetering van de doorstroming en afname van de congestie. Besteed daarbij aandacht aan:

 - ! de vermindering van het aantal kort op elkaar gelegen op- en afritten;
 - ! verlenging van in- en uitvoegstroken (in combinatie met de aanleg van buffers)^{20]}.
- Ō** Cijfermatig dient te worden onderbouwd in welke mate de toename van de capaciteit als gevolg van de betere benutting, beprijzing van het weggebruik, de verandering van de modal

16 Meerdere inspraakreacties (bijlage 4, nr 20 en 22; bijlage 4a, nr. 20 en 32) zijn van mening dat het effect van beprijsen van het weggebruik in het MER zichtbaar gemaakt moet worden.

17 Ook het Platform Lokale Agenda/enfb Leidschendam (bijlage 4a, nr.20), Amsterdam AirportSchiphol (bijlage 4a, nr. 30) en de fam. Goei (bijlage 4, nr.15) wijzen op de mogelijkheden van combinaties van autogebruik en (hoogwaardig) openbaar vervoer.

18 Meerdere inspraakreacties, waaronder die van de provincie Zuid-Holland (bijlage 4a, nr. 14), zijn van mening dat alternatieven die uitgaan van ontvlechting in het MER beschreven en beoordeeld dienen te worden.

19 Zie ook inspraakreactie nr. 4, bijlage 4.

20 Zie ook de inspraakreacties nr. 11 en 21, bijlage 4.

split, en de aanpassing van de bestaande knelpunten leidt tot een verbetering van de doorstroming en afname van de congestieproblemen.

- Pas als blijkt dat de problemen onvoldoende kunnen worden opgelost met de hierboven genoemde maatregelen, dient te worden nagegaan in welke mate aanleg van nieuwe rijstroken kan bijdragen aan het verder verbeteren van de doorstroming en afname van de congestieproblemen. Daarbij dient gezocht te worden naar zinvolle combinaties van verbreding en benuttingsmaatregelen. Een voorbeeld hiervan is een beperkte verbreding gecombineerd met smallere rijstroken en lagere snelheden.
- Met behulp van een robuustheidscontrole zal moeten worden nagegaan in welke mate een alternatief voldoet aan doelen of criteria buiten de planperiode of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Bij de ontwikkeling van alternatieven dient te worden aangegeven in hoeverre hinder kan worden beperkt door het tegelijkertijd uitvoeren van maatregelen in het kader van het tracébesluit Burgerveen – Leiden en het onderhavige project²¹].

Omdat voor het mma geldt dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen dient synchroon met de hierboven geschetste stappen 1 t/m 7 het volgende stappenplan te worden gevolgd:

- ↑ Breng op een kaart alle knelpunten ten aanzien van natuur, geluid en landschap in beeld.
- ↑ Maak een of enkele integrale modellen, waarin zoveel mogelijk de knelpunten onder ↑ worden opgelost in combinatie met de minimaal noodzakelijk bevonden verkeer-, vervoer- en infrastructuuraanpassingen (zie het andere stappenplan).

3.4 Alternatieven

3.4.1 Nulalternatief/referentiekader

Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen dient aangegeven te worden of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen, een reëel alternatief (nulalternatief) is. Het nulalternatief moet in dat geval als een volwaardig alternatief worden beschreven. Indien het nulalternatief naar de mening van de initiatiefnemer geen reëel alternatief is dient dit beargumenteerd te worden aangegeven en kan in het MER worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan²²]. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten.

3.4.2 Nulplusalternatief

In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen. Dit alternatief kan bestaan uit de elementen benuttingsmaatregelen, beprijzing, openbaar vervoer en/of kleinschalige infrastructurele aanpassingen.

3.4.3 Verbredingsalternatieven

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven in de studies alleen aandacht te willen besteden aan verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging. De Commissie adviseert om dit uitgangspunt te verlaten²³], indien:

- ! blijkt dat het strijdig is met de eisen van het Structuurschema Groene Ruimte;

21 Meerdere inspraakreacties (bijlage 4a, nr 5, 7, 12, 16, 24 en 34) wijzen op de onnodige, langdurige hinder die ontstaat door het niet gelijktijdig uitvoeren van de werkzaamheden in het kader van het Tracé-besluit Burgerveen - Leiden en het onderhavige project.

22 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

23 Zie ook de inspraakreactie van de Stichting Natuur en Milieu (Bijlage 4, nr. 20)

! indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende is (zie par.3.1.).

3.4.4 Mitigerende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Daarbij geldt dat er sprake is van mitigerende maatregelen indien de maatregelen extra worden getroffen boven de wettelijke en beleidsmatige verplichtingen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- ! maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de stedelijke omgeving, zoals hogere geluidsschermen/-wallen dan wettelijk noodzakelijk zou zijn, overkluizing, snelheidsreducties, toepassing van andere wegverhardingen, passages om barrièrewerking te verminderen;
- ! maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de landelijke omgeving:
 - zoals faunapassages/ecoducten gekoppeld aan oevers van boezemwaters, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna alsmede maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
 - maatregelen ter beperking van geluidhinder in gebieden met dag-/verblijf- en natuurrecreatie.

3.4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie adviseert bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelen²⁴].

Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief kunnen de volgende aspecten onderzocht te worden:

- ! eventuele aanpassing van de hoogteligging;
- ! het verbeteren van de mogelijkheden voor (met name regionaal) openbaar vervoer;²⁵]
- ! mogelijkheden voor optimalisering van het onderliggende wegennet en de aantakkingen ervan op de A4 (zie ook par. 2.1.);
- ! eventuele overkluizing;
- ! vergaande snelheidsbeperking en snelheidsregulering;
- ! het nemen van bovenwettelijke geluidmaatregelen, waar zinvol;
- ! de toepassing van wegdekken met optimale reductie van geluid;
- ! tegengaan of verminderen van verstoring (bijvoorbeeld licht) in natuurgebieden door specifieke maatregelen op of langs de weg;
- ! verminderen van bestaande barrières en verstoringen voor flora en fauna in combinatie met tegengaan van nieuwe verstoringen;
- ! beperken van de geluidhinder rond het Prins Clausplein²⁶];
- ! het opheffen van de barrièrewerking voor (recreatieve) fietspaden.

24 Zie ook Bijlage 4, inspraakreactie nr. 20)

25 Meerdere insprekers (bijlage 4, nr. 5, 6, 7, 13, 17, 18, 20, 22; bijlage 4a, nr. 18, 20 en 23) zijn van mening dat bij de ontwikkeling van het mma de mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer betrokken dienen te worden.

26 Door enkele insprekers (bijlage 4, nr. 8; bijlage 4a, nr 22) wordt gewezen op de hinder die op dit moment door omwonenden van het Prins Clausplein wordt ondervonden en in de toekomst verder zal toenemen.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

Uitgaande van realisatie van de SWAB-projecten in of kort na 2010 kan het jaar 2020 gehanteerd worden als het jaar voor de bepaling van de milieueffecten resp. de autonome ontwikkeling. Wanneer tijdens de planontwikkeling blijkt dat het tijdstip van realisatie belangrijk veel later ligt, dient het jaar van de bepaling van de milieueffecten hierop aangepast te worden, waarbij een termijn van tien jaar na realisatie kan worden gehanteerd.

Gezien de termijn waarop de projecten worden uitgevoerd bestaat er onzekerheid over de uitvoering van ingrepen met ernstige complicaties voor de voorspelling van de autonome milieuontwikkeling. Derhalve dient rekening gehouden te worden met onzekerheden bij het aangeven van de autonome ontwikkeling. De Commissie adviseert de autonome ontwikkeling zodanig te beschrijven dat zowel het vaststaande beleid als het voorziene beleid wordt meegenomen. Daarbij denkt de Commissie aan:

- ! gebieden met een formeel beschermde status en gebieden die in het (concept)-begrenzenplan zijn opgenomen;
- ! milieubeschermingsgebieden²⁷;
- ! toekomstige woon- en werkgebieden.

De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid, veiligheid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk (hoofd- en onderliggend wegennet). Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Bij de berekening van de gevolgen moet rekening worden gehouden met de volgende invoergegevens: de bandbreedte van de verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens), wegdekkenmerken en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

4.2 Te onderzoeken milieuaspecten

De Commissie heeft van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een voorstel voor de richtlijnen ontvangen²⁸. Het voorstel over de te beschrijven milieugevolgen wordt sterk bepaald door de in de startnotitie beschreven inperking van alternatieven, namelijk alleen verbreding in het horizontale vlak. De Commissie sluit echter andere alternatieven dan verbreding in het horizontale vlak niet bij voorbaat uit. Omdat alternatieven met een andere hoogteligging andere milieueffecten met zich mee brengen, wijkt het advies van de Commissie op meerdere punten af van het voorstel van RWS.

Onderstaande milieuaspecten dienen in het MER aan de orde te komen wanneer belangrijke effecten worden verwacht. In het MER dient de selectie van de beschreven milieueffecten gemotiveerd te worden. Uitgebreide inventarisaties vooraf zijn hiervoor niet nodig.

²⁷ Zie ook de inspraakreactie van de gemeente Zoeterwoude (bijlage 4a, nr. 19) en de reactie van de provincie Zuid-Holland (bijlage 4a, nr. 14), die wijzen op een aantal stiltegebieden in de nabijheid van de A4.

²⁸ Zie ook Bijlage 6.

Geluid

De geluideffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden.

Akoestisch ruimtebeslag

De Commissie is van mening dat niet volstaan kan worden met de in het voorstel voor de richtlijnen genoemde geluidcontouren van 40dB(A) voor stiltegebieden en 55 dB(A) voor de overige gebieden.

Zij adviseert de volgende contouren in het MER aan te geven:

- ! voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau te bepalen; daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A);
- ! voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A) de contouren vanaf 50 dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65 dB(A); daarbij dient onderscheid gemaakt te worden in gebieden bestemd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom.

De contouren zijn gebaseerd op de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau en op een waarneemhoogte van 5 m.

Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidniveau over de 24 uur te geven. Door maatregelen als rekeningrijden kan een verschuiving van de verkeersintensiteit over de verschillende dagdelen ontstaan, die onvoldoende zichtbaar worden wanneer alleen etmaalwaarden worden beschreven. Deze informatie is relevant omdat hiermee de hinder in de randen van de nacht zichtbaar wordt.

Aantal gehinderden

De Commissie verwacht dat een globale beschrijving van het aantal gehinderden, zoals aangegeven in het voorstel voor de richtlijnen, onvoldoende onderscheidend is voor de alternatieven en varianten. Wanneer sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij de bepaling van akoestisch relevante wijzigingen kan gedacht worden aan toe/afname van meer dan 1 dB(A) bij bebouwingsconcentraties.

Bij het bepalen van het aantal gehinderden dient onderscheid gemaakt te worden tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Het verdient aanbeveling om het aantal gehinderden uit te drukken in een maat die rekening houdt met de mate van overschrijding van de grenswaarde, zoals de Populatiehinderindex (PHI)²⁹]. De invloed op andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen (scholen, ziekenhuizen³⁰) kan verdisconteerd worden door aan iedere bestemming een aantal "bewoners" toe te wijzen en deze in de PHI mee te nemen of afzonderlijk te beschouwen.

Overige opmerkingen

Sanering

Bij beschrijving van de geluidhinder in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht.

Rekenmethode

De effecten kunnen worden berekend met behulp van de Standaardreken-methode-II van het reken- en meetvoorschrift Verkeerslawaai waarbij een D_{huis} wordt toegepast conform de aangepaste ISO VDI methode.

De aftrek ex art 103 wordt uitsluitend toegepast binnen het kader van de Wet geluidhinder, dus bij toetsing aan de grenswaarden.

29 Zie De Planologische Hinder Index (PHI), de Ruiter, E. (1999) Kenmerken, jaargang 6, nr. 6, blz. 16-18.

30 Zie ook de reactie van het Rijnland Ziekenhuis (bijlage 4a, nr. 17)

Schermen

Naar de mening van de Commissie moet bij de berekening van geluideffecten rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen in tegenstelling tot hetgeen is aangegeven in het voorstel voor de richtlijnen wel te worden meegenomen, aangezien tweezijdige schermen door weerkaatsing van het geluid kunnen leiden tot een aanzienlijk hogere geluidbelasting en daarmee van invloed zijn op de te nemen maatregelen.

Aandachtspunten

Bij de berekening van de effecten dient tenslotte rekening te worden gehouden met:

- ! de effecten van een middenbermbarriere;
- ! afstraling van viaducten.

Cumulatie

Daar waar sprake is van aanwezigheid van spoorwegen en vliegverkeer in de directe nabijheid van de weg, dient cumulatie in de berekeningen te worden opgenomen. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

Trillingen

De Commissie adviseert de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven. Bij eventuele verschuiving van de weg kan dit relevante informatie zijn voor direct aanwonenden.

4.2.2

Veiligheid

Benuttingsmaatregelen en vergroting van het aantal rijstroken kunnen gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid zowel op de achterlandverbinding als op het onderliggend wegennet. De Commissie adviseert derhalve in het MER inzicht te geven in de toename/afname van het aantal ongevallen per (deel)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg (aansluitingen, weefvakken, wegbeeld etc.).

Speciale aandacht vragen de mogelijke effecten van bundeling van de A4 en de HSL op de verkeersveiligheid.

4.2.3

Luchtverontreiniging

De Commissie is van mening dat berekening van CO-uitstoot geen waardevolle informatie oplevert, aangezien de grenswaarden nauwelijks meer overschreden worden. Daarnaast is zij van mening dat de beschrijving van de uitstoot van benzeen kan vervallen aangezien de verwachting is dat de uitstoot van benzeen in 2010 geen probleem meer zal opleveren.

De emissies van fijn stof moeten worden uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via wegenbandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden. Dit onderscheid dient gemaakt aangezien het verspreidingspatroon van de twee typen stof sterk uiteenloopt³¹].

Bij de bepaling van de immissies dient niet alleen aandacht besteed te worden aan de A4, maar aan het onderliggende wegennet, voor zover significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden.

4.2.4

Flora, fauna, ecologie

De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden, bijvoorbeeld:

- a. gebieden met een formeel beschermde status en gebieden die in de (concept) begrenzingsplannen zijn opgenomen;

31 Voor informatie zie Wee, G.P., Waard, J. van der, Doesburg, M.J., Eerens, H.C., Flikkema, H., Hoen, 't A.L., Rab, E., Thomas, R. Verkeer en vervoer in de nationale milieuverkenning 3 en de svv-verkenning 1993 RIVM/AVV, RIVM rapportnr. 251701014, december 1993, Bilthoven, blz. 60 - 61 en 249 - 254.

- b. aanwezige levensgemeenschappen en soorten met een provinciale of landelijke betekenis. Let daarbij in het bijzonder op provinciale en nationale doeltypen en doelsoorten, zoals ze in het beleid zijn vastgelegd;
- c. aanwezige levensgemeenschappen en soorten met een indicatie voor kwel en een laag bemestingsniveau; let daarbij op de invloed van (eco)hydrologische relaties die bestaan tussen de hooggelegen zandgronden en de lager gelegen watergevoede gebieden;
- d. ecologische verbindingen voor doelsoorten, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties; benoem daarbij de soorten, waarvoor de verbindingen bedoeld zijn;
- e. de beste plaatsen voor natuurontwikkeling met vermelding van doelgemeenschappen (wanneer het compensatieplichtige activiteiten omvat).

In aansluiting op de conceptrichtlijnen van RWS wordt bij de effectbeschrijving specifiek aandacht gevraagd voor:

- ! het verlies van biotopen, zowel kwantitatief als kwalitatief;
- ! het verlies van potentiële natuurwaarden;
- ! de verstoring van (avi)fauna, als gevolg van geluid, licht, beweging en in de vorm van verkeersslachtoffers.

4.2.5

Landschap en recreatie

Landschapsbeleving dient naar de mening van de Commissie in het MER aan de orde te komen. Het MER dient op zijn minst een visie te geven over de wijze waarop enerzijds de tracédelen in de verschillende landschappen zouden moeten worden ingepast (voor de toeschouwer van buitenaf) en anderzijds hoe de beleving van de weg vanuit de automobilist kan worden vormgegeven. Deze visie moet leiden tot een landschapsschets, zo nodig voor deeltrajecten, en tot een aantal inrichtings- en vormgevingscriteria die in het ontwerp-tracébesluit uitgewerkt worden. Daarbij dient ook de huidige inrichting onder de loep genomen te worden. Op deze wijze kan worden voldaan aan de verwijzing onder “sociale aspecten” dat visuele beleving bij het aspect landschap aan de orde komt.

Bijzondere aandacht vragen:

- ! de doorsnijding van Leiderdorp en de kruising van de Oude Rijn; niet alleen gaat het om doorsnijding van het meest verstedelijkte gebied op het tracé, ook hier is de rivier vanouds een belangrijke ontginningsbasis. Wat zijn de effecten van de alternatieven hierop? Daarbij zijn ook archeologische waarden in het geding;
- ! de doorkruising van de veenweidegebieden ten zuiden en noorden van Leiden/Leiderdorp met aandacht voor openheid, beleving van het patroon van de voor het gebied kenmerkende waterlopen;
- ! het trajectdeel Roelofsarendsveen – Ringvaart Haarlemmermeer is een gecompliceerd en kenmerkend gebied met bovenland, laaggelegen kleipolders en het aquaduct onder de ringvaart; speciale aandacht vraagt hier de inpassing van de geluidwering in het landschap;
- ! de landschappelijke gevolgen op het punt waar de A4 de HSL kruist met specifieke aandacht voor de functie van het tussengebied;
- ! aantasting van de Geniedijk; waarbij aandacht wordt besteed aan de plaats van de sluis.

4.2.6

Bodem en water

Voor alle projecten geldt dat aandacht besteed dient te worden aan:

- ! de invloed van de weg op waterwinningen en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- ! de invloed van de een toename van het verhard oppervlak op de infiltratie;
- ! het grondstoffengebruik;
- ! de gevolgen van een eventuele (gedeelte) verdiepte aanleg voor de grondwaterstromingen;
- ! de gevolgen voor de runoff.

Voor de A4 wordt specifiek aandacht gevraagd voor:

- ! beïnvloeding van de complexe geohydrologische situatie in het polder- en droogmakerijgebied waar de A4 doorheen snijdt; voorkomen moet worden dat werkzaamheden aan de weg leiden tot verdergaande verdroging en verzilting;
- ! een zodanige passage van met name de boezemwateren dat het waterhuishoudkundig beheer niet bemoeilijkt wordt en het gebruik van de oevers als ecologische verbindingzone mogelijk wordt of blijft. Daarnaast is aandacht nodig voor de gevolgen voor recreatief varen en schaatsen op kruisend boezemwater tussen Leiden en Leidschendam en tussen Leiden en Rijkswetering.

4.2.7

Sociale aspecten

Bij de beschrijving van de sociale aspecten gaat het vooral om de barrièrewerking van de weg. Aandacht dient besteed te worden aan:

- ! barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer;
- ! sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast dient aandacht besteed te worden aan gedwongen vertrek bij het amoveren van woningen.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s)^{32]} worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Indien een multicriteria-analyse wordt toegepast, dient voldoende aandacht te worden besteed aan de motivering van de toegekende gewichten en de te kiezen standaardisatiemethode. Daarnaast dient te worden voorkomen dat relatief kleine verschillen tussen de alternatieven door toepassing van een multicriteria-analyse worden overdreven. De Commissie acht het derhalve noodzakelijk om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Conform het voorstel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Conform het voorstel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

³² Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

8. VORM EN PRESENTATIE

Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten teweegbrengen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

In de samenvatting dienen ook de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief en de belangrijke leemten in kennis te worden weergegeven.