

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	4
3.1 Probleemstelling	4
3.2 Doel.....	4
3.3 Besluitvorming	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	5
4.1 Algemeen.....	5
4.2 Alternatieven	6
4.2.1 Nulalternatief.....	7
4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN	7
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	9
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	9
8. EVALUATIEPROGRAMMA	10
9. VORM EN PRESENTATIE	10
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	10

1. INLEIDING

In het kader van de Tracéwetprocedure ten behoeve van de Betuweroute is gekozen voor opheffing van de aansluiting op rijksweg 15 bij Meteren en de aanleg van een volledige aansluiting ter plaatse van de huidige kruising van de Blankertseweg met rijksweg 15. Ten behoeve van de nieuwe aansluiting heeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Geldermalsen het voornemen om de Randweg door te trekken. Omdat er sprake is van een autoweg moet er een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. De milieueffectrapportage (m.e.r.) is gekoppeld aan de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Het gemeentebestuur van Geldermalsen treedt op als het bevoegd gezag.

Bij brief van 20 december 1999 is de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant¹.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.². De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt 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 het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen³, 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 milieu-omstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

¹ Zie bijlage 2.

² De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

³ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Met de realisatie van de Betuwelijn wordt de aansluiting 'Meteren' op de A15 opgeheven en zal de aansluiting 'Wadenoijen' vanuit Geldermalsen uitsluitend bereikbaar zijn via de Tielerweg. Er wordt daarom door Rijkswaterstaat een nieuwe aansluiting op de rijksweg ter hoogte van de Blankertseweg gerealiseerd. Hiervoor zal een nieuw tracé worden aangelegd. De belangrijkste onderdelen van het milieueffectrapport (MER) voor de aanleg van de randweg zijn volgens de Commissie:

De probleemstelling:

Zonder maatregelen leidt de nieuwe ontsluiting van Geldermalsen op de A15 tot intensivering van het gemotoriseerde verkeer over de daarvoor niet geschikte Blankertseweg. In het MER moeten die problemen die hierdoor (zouden) ontstaan worden beschreven in termen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Tevens moet het MER nader preciseren wanneer het besluit over de nieuwe aansluiting genomen is, wat de inhoud en status van dit besluit is en of het besluit onlosmakelijk verbonden is met het wel of niet doorgaan van de Betuweroute. Naast deze primaire problematiek kent Geldermalsen ook nog secundaire problemen, die een relatie hebben met het hoofdprobleem. Deze secundaire problemen zijn de aantasting van de leefbaarheid in de binnenstad door gemotoriseerd verkeer en de slechte ontsluiting van het bestaande en geplande bedrijventerrein.

De motivering van de uit te werken alternatieven:

De Commissie betwijfelt dat het omleggingsalternatief een reëel alternatief is. Het voordeel van dit alternatief, te weten de aansluiting op de al bestaande spoorwegovergang, is marginaal. Een groot nadeel van dit alternatief is dat het nieuwe tracé niet direct aansluit op het gerealiseerde gedeelte van de Randweg en dat het alternatief leidt tot ongewenst verkeer op de Blankertseweg. De Commissie vraagt in het MER de waarde van dit alternatief aan te tonen of het anders achterwege te laten. De keuze van eventueel uit te werken alternatieven (tracés of tracébundels, een omleggingsalternatief, een voorkeursalternatief dat afwijkt van het meest milieuvriendelijk alternatief) moet in het MER worden gemotiveerd.

Visie:

Een deel van de ratio van het voorkeursalternatief is gelegen in de voorziene toekomstige ontwikkeling van Geldermalsen zoals is vastgelegd in de Structuurvisie Geldermalsen 2000 – 2015. De Commissie beveelt aan om de relevante onderdelen van deze visie op te nemen in het MER of in een bijlage hiervan. Toegelicht moet worden welke rol de aan te leggen weg in deze visie speelt.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling

Met de realisatie van de Betuwelijn wordt de aansluiting 'Meters' op de A15 opgeheven en zal de aansluiting 'Wadenoijen' vanuit Geldermalsen uitsluitend bereikbaar zijn via de Tielersweg. Er wordt door Rijkswaterstaat een nieuwe aansluiting op de rijksweg ter hoogte van de Blankertseweg gerealiseerd. Zonder maatregelen leidt deze nieuwe ontsluiting van Geldermalsen op de A15 tot intensivering van het gemotoriseerde verkeer over de daarvoor niet geschikte Blankertseweg. In het MER moeten de problemen die hierdoor (zouden) ontstaan worden beschreven in termen van bereikbaarheid en leefbaarheid. Tevens moet het MER nader preciseren wanneer het besluit over de nieuwe aansluiting genomen is, wat de inhoud en status van dit besluit is en of het besluit onlosmakelijk verbonden is met het wel of niet doorgaan van de Betuweroute.

Naast deze primaire problematiek kent Geldermalsen ook nog secundaire problemen, die een relatie hebben met het hoofdprobleem. Deze secundaire problemen zijn de aantasting van de leefbaarheid in de binnenstad door gemotoriseerd verkeer en de slechte ontsluiting van bestaande en geplande bedrijventerreinen.

3.2 Doel

Het doel van de voorgenomen activiteit is in eerste instantie gericht op het opheffen of beperken van de primaire problemen en in tweede instantie op het opheffen of beperken van de secundaire problemen. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk en regionaal verkeers- en vervoerbeleid. De Commissie heeft tijdens het locatiebezoek aan Geldermalsen van de initiatiefnemer begrepen dat een deel van de ratio van het voorkeursalternatief gelegen is in de voorziene toekomstige ontwikkeling van Geldermalsen zoals is vastgelegd in de Structuurvisie Geldermalsen 2000 – 2015. De Commissie beveelt aan om de relevante onderdelen van deze visie op te nemen in het MER of in een bijlage hiervan. Toegelicht moet worden welke rol de aan te leggen weg in deze visie speelt. Hierbij dient de omvang, wijze en (zuidelijke) richting van uitbreiden van de bebouwing van Geldermalsen met name voor de locatie Hondsgemet beargumenteerd te worden.⁴ Hierbij dient te worden beschreven wat er met de visie wordt voorgestaan en wat er wordt vermeden. Ook moeten ook de doelen ten aanzien van milieuverbetering in het MER worden aangegeven.

⁴ Zie ook inspraakreactie 1 waarin wordt gewezen op de nadelen van de ligging van een woonwijk naast een drukke randweg.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij de voorgenomen activiteit. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's en (ontwerp)plannen, waarin deze zijn of worden vastgelegd, zoals het Verkeersstructuurplan en het Verkeersveiligheidsplan. Ook moet de 'hardheid' van de relevante plannen worden aangegeven. Van belang bij de besluitvorming is dat de tijdsplanning rekening houdt met de realisatie van de nieuwe aansluiting op de A15 en het afsluiten respectievelijk aanpassen van de aansluitingen Meteren en Wadenhoijen. Verder moet worden aangegeven of er in het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen.

Het MER dient te vermelden dat het is opgesteld voor het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Geldermalsen. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

In het MER moet worden aangegeven welk verkeer gebruik zal maken van de randweg. Er is een spanningsveld tussen het aantrekkelijk maken van de weg om het centrum te ontlasten en het voorkomen dat de weg te veel gebruikt wordt door gemotoriseerd verkeer dat gebruik zou moeten maken van de route via de A2 en de A15⁵. Het MER zal duidelijk moeten maken hoe met dit spanningsveld wordt omgegaan en welke maatregelen kunnen worden getroffen om de hoeveelheid verkeer na de realisatie van de weg te kunnen bijstellen. Ook dient het MER te verduidelijken hoe dit project past binnen de uiteindelijk verkeerssituatie die de gemeente op (middel)lange termijn voor ogen heeft.

⁵ Veel insprekers vrezen een toename van het sluipverkeer, zie inspraakreacties: 1, 3, 6, 10, 12, 17 en 21.

Het MER moet bij de beschrijving van de inrichting ingaan op:

- het profiel, inclusief geluidwerende voorzieningen;
- kruispuntoplossingen;
- het ontwerp voor de spoorwegovergang;
- leefbaarheidbevorderende maatregelen.

Tot leefbaarheidbevorderende maatregelen kunnen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen, mitigerende maatregelen, en compenserende maatregelen. Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen de maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de stedelijke omgeving, zoals geluidsschermen of wallen en het vroegtijdig laten uitvoeren van archeologisch onderzoek⁶.

4.2 Alternatieven

Het MER en de vast te stellen richtlijnen dienen duidelijk aan te geven of er sprake is van:

- de beschrijving van tracés, waarmee in de verdere besluitvorming niet meer dan marginaal kan worden geschoven;
- de beschrijving van tracébundels, gebaseerd op de marges die de Tracéwet aangeeft: een zone ten behoeve van infrastructuur van 200 meter r in het horizontale vlak, vier meter in het verticale vlak.

Uiteraard heeft dit consequenties voor de manier waarop de milieueffecten worden beschreven.

De startnotitie stelt dat de initiatiefnemer voornemens is het referentiealternatief, voorkeursalternatief, meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en omleggingsalternatief uit te werken. De Commissie betwijfelt dat het omleggingsalternatief een reëel alternatief is. Het voordeel van dit alternatief, te weten de aansluiting op de al bestaande spoorwegovergang, lijkt marginaal. Toch wordt het omleggingsalternatief in verschillende inspraakreacties verkozen boven het voorkeursalternatief, als rem op al te intensief gebruik van de Randweg, en om bijvoorbeeld het vrachtverkeer af te splitsen. Een nadeel van dit alternatief is dat het nieuwe tracé niet direct aansluit op het gerealiseerde gedeelte van de Randweg en dat het vermoedelijk tot ongewenst verkeer op de Blankertseweg zal leiden. De Commissie vraagt in het MER de waarde van dit alternatief aan te tonen of het anders achterwege te laten. De keuze van eventueel uit te werken alternatieven (tracés of tracébundels, een omleggingsalternatief, een voorkeursalternatief dat afwijkt van het MMA) moet in het MER worden gemotiveerd.

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven en de referentiesituatie volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Alleen de beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

⁶ Zie ook de inspraakreactie no.4 waarin de ROB een archeologische inventarisatie aanbeveelt voor gebieden met een hoge archeologische verwachting.

4.2.1 Nulalternatief

Naar de mening van de Commissie lijkt er geen sprake te zijn van een reëel nulalternatief, omdat met het niet aanleggen van het nieuwe gedeelte van de randweg de doelstellingen niet worden gehaald. Bij het niet aanleggen zal er een grote verkeersdruk ontstaan op de Blankertseweg, die daar niet op is berekend. Het aanpassen van de Blankertseweg aan de verwachte hoeveelheid verkeer heeft waarschijnlijk zeer negatieve consequenties voor de leefomgeving. Daarom kan het MER volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling in het studiegebied als referentie van de voorgenomen activiteit. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen eventueel verschillende scenario's hiervoor worden gebruikt.

4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief kan zowel betrekking hebben op de exacte tracéligging als op leefbaarheidbevorderende maatregelen. Verder moet het::

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en verbetering van het (leef)milieu.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de eventuele alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan het afsluiten van de op- en afritten op de A15 bij Meteren en het deels afsluiten bij Wadenhoijen. Daarnaast moeten ook de voorgestane maatregelen uit het Verkeersplan beschreven worden.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel)⁷.

⁷ De inspraakreacties 1, 6 en 21 stellen de verwachte verkeersintensiteiten en de daarmee samenhangende milieueffecten ter discussie. Het MER moet onderbouwen waar de invoergegevens op gebaseerd zijn.

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Per milieuaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld de vermindering van de verkeersoverlast in het centrum van Geldermalsen zoals de Rijksstraatweg);
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

In tabel 4.1 van de startnotitie zijn de thema's en aspecten genoemd waarvan de milieueffecten onderzocht zullen worden. Het MER zal nog voor de milieuparameters criteria moeten opstellen waaraan een alternatief kan worden getoetst. Speciale aandacht bij het bepalen van de immissies verdient de nog aan te leggen woonwijk in Hondsgemet en bestaande en geplande geluidgevoelige objecten zoals scholen.

In aanvulling op tabel 4.1 stelt de Commissie voor in het MER te onderzoeken:

- Voor het aspect geluid: geluidsaneringsituaties, geluidcontouren inclusief de geluidbelasting van andere relevante bronnen zoals industrie en de verwachte veranderingen van het geluidniveau als gevolg van de aanleg van dit gedeelte randweg, op andere delen van de Randweg (verwachte toename) en van het centrum (verwachte afname);
- Voor het thema woon- en leefmilieu: de vermindering of juist versterking van de barrièrewerking en het gedwongen vertrek door sloop van woningen⁸;
- Voor het aspect lucht de relevante emissies: broeikasgassen (CO₂) en verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen). Maar daarnaast ook de immissies: de huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof.

⁸ Zie ook inspraakreactie no. 18 waarin gewezen wordt op het moeten verdwijnen van een woning bij de keuze voor het voorkeursalternatief.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de eventuele alternatieven moeten onderling én met de referentie 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. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet vermelden over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie. Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

De gemeenteraad van Geldermalsen moet bij het besluit over het bestemmingsplan aangeven op welke wijze en met welke frequentie waarnemingen zullen worden verricht. Hierdoor kunnen de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten worden vergeleken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen worden getroffen. Het verdient aanbeveling, dat het college van burgemeester en wethouders in het MER reeds een aanzet tot een monitoringsprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek. De monitoring kan worden verricht door reguliere verkeerstellingen, waarbij met name van belang is de verkeersintensiteit met de daarmee samenhangende geluidhinder in het studiegebied.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- van recent kaartmateriaal gebruik te maken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en de huidige verkaveling duidelijk aan te geven. Ook de aansluiting op de rijksweg en de spoorwegovergang moet (bijvoorbeeld op een losse detailkaart) inzichtelijk worden weergegeven. Er moet een duidelijke legenda worden bijgevoegd.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en eventuele alternatieven;
- de vergelijking van mogelijke alternatieven en de argumenten voor de beschrijving van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.