

Richtlijnen voor de Ontwerptracébesluit/MER A2 Maasbracht-Geleen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Richtlijnen voor de Ontwerptracébesluit/MER A2 Maasbracht-Geleen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer



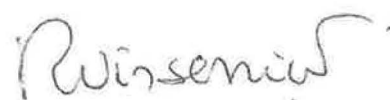
Richtlijnen voor de Ontwerptracébesluit/MER

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het
bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag,

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE.....	3
1 INLEIDING	4
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	6
2.1 PROBLEEMSTELLING.....	6
2.2 DOEL.....	6
2.3 BESLUITVORMING	6
3 VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
3.1 ALGEMEEN.....	8
3.2 TOTSTANDKOMINGSPROCES OTB/MER:	8
3.3 ALTERNATIEVEN.....	9
3.3.1 Nulalternatief (referentiesituatie).....	9
3.3.2 Nul + alternatief: het benuttingsalternatief.....	9
3.3.3 Voorkeursalternatief.....	9
3.3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	10
3.4 OMGAAN MET KILOMETERPRIJS EN VERSNELLINGSPRIJS IN MER EN OTB10	
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	11
4.1 NOTA RUIMTE EN DE NOTA MOBILITEIT	11
4.2 HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	11
4.3 TERUGBLIK	11
4.4 ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT.....	11
5 VOorgenomen ONDERZOEK.....	12
5.1 INLEIDING.....	12
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD.....	12
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN.....	13
5.4 KOSTEN	16
6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	17
7 LEEMTEN IN INFORMATIE.....	18
8 EVALUATIEPROGRAMMA	19
9 VORM EN PRESENTATIE	20
10 SAMENVATTING	21

BIJLAGEN

- Nota van antwoord adviezen wettelijke adviseurs
- Nota van antwoord Inspraak

1 Inleiding

Het is druk op de A2 tussen Maasbracht en Geleen en de A76 bij Geleen. Dit leidt steeds vaker tot files. Onderzoek naar de toename van auto- en vrachtverkeer wijst uit dat het op dit traject de komende jaren nog drukker zal gaan worden, zeker als in 2008 de nieuw aan te leggen A73 bij Maasbracht aansluit op de A2. Het is van belang om de grote hoeveelheid verkeer op korte termijn in goede banen te leiden.

Maatregelen voor de korte termijn (tot 2015)

Als korte termijn oplossing loopt er momenteel een TracéMER studie om op de bestaande snelweg een extra rijstrook te creëren gedurende de spitsperioden. Deze zogenaamde 'spitsstrook' zal in zuidelijke richting lopen en kan in 2008 gereed zijn. Tot 2015 kan de spitsstrook een bijdrage leveren in het beperken van de filevorming op dit traject. Daarna zal als gevolg van de verkeersgroei naar verwachting weer filevorming optreden.

Maatregelen voor de langere termijn

Omdat de bereikbaarheid na 2015 te kunnen garanderen wordt daarom tevens een duurzame oplossing op het traject Maasbracht – Geleen onderzocht. Deze richtlijnen hebben betrekking op deze structurele oplossing.

Versnelde realisatie door gebruik te maken van de versnellingsprijs:

In de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit is opgenomen dat budget voor uitvoering van maatregelen aan de A2 tussen Maasbracht en Geleen beschikbaar komt na 2018. Om toch eerder de fileproblemen op te kunnen lossen is het afgelopen jaar door het rijk en de provincie Limburg gezamenlijk in een haalbaarheidsstudie onderzocht of een versnelling van het project door middel van een versnellingsprijs mogelijk is; De versnellingsprijs is bedoeld om projecten die reeds zijn gefinancierd, maar waarvoor het geld pas op lange termijn beschikbaar is, te kunnen vervroegen. De inkomsten van de versnellingsprijs worden gebruikt om de versnellingskosten, die met de versnelling van het project samenhangen, te kunnen financieren. Concreet voor de A2 Maasbracht Geleen heeft de haalbaarheidsstudie aangetoond dat het project naar verwachting procedureel 7 – 8 jaar kan worden versneld. De aanleg zou kunnen beginnen in 2010 en de oplevering kan in 2012/13 plaatsvinden. Na oplevering van de uitbreiding van de A2 Maasbracht - Geleen betalen gebruikers van de weg een versnellingstarief. In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van circa 2,3 cent per km voor auto's (circa 50 cent voor het gehele traject) en 4,6 cent voor vrachtwagens (circa € 1 voor het gehele traject). Afhankelijk van de kosten van de uitbreiding van de weg zou bij deze tarieven gedurende 2 – 11 jaar aan gebruikers een versnellingstarief moeten worden gevraagd. Na deze periode zijn de kosten van de versnelling van het project terugverdiend. Daarnaast heeft de haalbaarheidsstudie aangetoond dat vanuit maatschappelijk oogpunt de baten van de versnelling opwegen tegenover de kosten van de versnelling. Ook lijkt maatschappelijk draagvlak voor de versnellingsprijs bij dit project haalbaar. De resultaten van de gezamenlijke haalbaarheidsstudie werden betrokken bij de bestuurlijke overleggen over het MIT 2007. Tijdens het overleg werd afgesproken een vervolg te geven aan de planstudie Maasbracht – Geleen onder de voorwaarde dat versnelling gekoppeld is aan toepassing van de versnellingsprijs. Het project kan 7-8 jaar worden versneld, met oplevering in 2012/13 (start 2010).

De Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm)

Voor deze trajectstudie is uitgangspunt dat de versnellingsprijs wordt toegepast. De juridische grondslag van de versnellingsprijs ligt in de wijziging van de Wbm. Om een versnellingsprijs conform de Wbm uiteindelijk toe te kunnen passen is een betaalpuntbesluit nodig. De Wbm kent daarbij dezelfde eisen als de tracé MER studie met betrekking tot inspraak en reactie. Daarnaast is in de Wbm opgenomen dat het ontwerp betaalpuntbesluit wordt voorgelegd aan de Tweede en Eerste Kamer. Aangezien de Wbm en de tracéMER studie dezelfde uitgangspunten kennen worden deze procedures gekoppeld. Dit betekent enerzijds dat de alternatieven ook met een versnellingsprijs worden onderzocht en anderzijds dat tegelijkertijd met het OTB ook een ontwerp betaalpuntbesluit wordt genomen en ter inzage wordt gelegd als ook tegelijkertijd een TB en een betaalpuntbesluit wordt genomen en ter inzage wordt gelegd.

De richtlijnen voor een verkorte tracéwetprocedure:

Voor deze trajectstudie naar de aanleg van een oplossing voor de lange termijn wordt de procedure conform de Tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Er zal gebruik gemaakt worden van de verkorte tracéwetprocedure.

Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen. Uitgangspunt is daarbij dat conform de afspraak van het bestuurlijk overleg over het MIT 2007 de versnellingsprijs wordt toegepast. Het bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Limburg.

De richtlijnen zijn gebaseerd op:

- de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.)
- de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht.
- De resultaten van een onderzoek naar de versnellingsprijs

In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c, van de Wet milieubeheer

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

2.1 Probleemstelling

Het traject tussen Maasbracht en Geleen heeft te kampen met snel groeiende doorstromingsproblemen. Vooral in de ochtendspits staan er nu al regelmatig files. Door de sterke toename van het verkeer op de A2 en door een stijgend percentage vrachtverkeer, zullen de fileproblemen alleen maar toenemen. Als begin 2008 de A73-zuid wordt geopend, zal de A2 de toevoer van verkeer gedurende de spitsperioden niet meer kunnen verwerken. Zonder ingrijpen, leidt dit tot problemen voor de bereikbaarheid en de veiligheid. Het gevolg is dat de regio's Maasbracht - Geleen en ook Zuid-Limburg straks slecht bereikbaar zijn en de reistijd flink toeneemt. Door de aanleg van een spitsstrook in zuidelijke richting tussen St. Joost en Urmond worden tot circa 2015 bereikbaarheidsproblemen in zuidelijke richting voorkomen. Daarna zal de congestie weer toenemen. In noordelijke richting zullen enkele jaren na openstelling van de A73 bereikbaarheidsproblemen ontstaan.

2.2 Doel

Hoofddoelstelling van dit project is de doorstroming van het verkeer op de A2/A76 verbeteren tussen Maasbracht en Geleen. De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020.

De doelstellingen moet in het ontwerptracébesluit/MER zodanig worden beschreven dat uiteindelijk voor de besluitvorming kan worden aangegeven in hoeverre de alternatieven aan deze doelstellingen voldoen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een Tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke

adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Verkorte tracéwetprocedure

De 'nieuwe' Tracéwet is op 30 november 2005 van kracht geworden. De belangrijkste wijziging in de Tracéwet is de verkorte besluitvormingsprocedure. Deze is van toepassing op projecten waarbij bestaande infrastructuur uitgebreid wordt. Voor dit project is dit het geval; uitsluitend oplossingen ter plaatse van de huidige A2/A76 zullen worden onderzocht.

Eerstvolgende stap na de richtlijnen is in deze verkorte procedure het opstellen van een ontwerp-tracébesluit/MER. De fasen trajectnota en standpunt uit de uitgebreide Tracé/MER procedure worden dus overgeslagen.

Eerstvolgende inspraakmoment is de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit/MER. Vervolgens kan eventueel op het Tracébesluit, dat op basis van het ontwerp-tracébesluit/MER en de daar tegen ingebrachte zienswijze wordt genomen, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "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 en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

In het ontwerptraacébesluit/MER dient voor zover relevant te worden ingegaan op de studies van zowel rijk als regio welke een relatie hebben met de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van het studiegebied dient zodanig te zijn dat de effecten van een versnellingsprijs op de omgeving in kaart kunnen worden gebracht. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar in het ontwerptraacébesluit/MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2023.

3.2 Totstandkomingsproces OTB/MER:

Het OTB/MER zal in 3 stappen uitgewerkt worden:

Stap 1: bepalen van de te onderzoeken alternatieven op basis van een op te stellen alternatieven nota.

In deze nota wordt van de in paragraaf 3.3. genoemde alternatieven geoptimaliseerd waarbij de verkeerskundige effecten en de kosten in beeld gebracht worden. Een globale kwalitatieve beoordeling van de aspecten geluid en lucht en natuur en landschap zal plaatsvinden.

Op basis van deze nota wordt door het Bevoegd Gezag de in het MER te onderzoeken geoptimaliseerde varianten van de in paragraaf 3.3. genoemde alternatieven vastgesteld.

Stap 2: opstellen MER.

Na vaststelling van deze varianten zullen deze in het MER onderzocht worden.

Stap 3: opstellen OTB.

Op basis van het MER zal de initiatiefnemer, in nauwe afstemming met het Bevoegd Gezag, aangeven voor welk alternatief het OTB opgesteld zal worden.

3.3 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in het Ontwerptracébesluit/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het Ontwerptracébesluit/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.3.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

In een Ontwerptracébesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.

Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld. In 2007 zal er een besluit genomen worden over de nu nog lopende tracéwetprocedure voor een spitsstrook in zuidelijke richting op de A2 St-Joost-Urmond. Indien hiervoor besloten wordt, zal als uitgangspunt voor het nul-alternatief uitgegaan worden van 2x2 rijstroken met spitsstrook in zuidelijke richting (120 km buiten spits, 100 in de spits).

3.3.2 Nul + alternatief: het benuttingsalternatief

In dit alternatief zal in aanvulling op het nulalternatief, 2x2 met een spitsstrook in zuidelijke richting, een spitsstrook in noordelijke richting binnen het bestaande wegprofiel worden aangelegd, aangevuld met pechhavens en met een maximum snelheid van 120 km per uur buiten de spits en 100 km in de spits. Dit alternatief kan gezien worden als terugvaloptie, mocht een versnelde financiering met versnellingsprijs niet van de grond komen.

3.3.3 Voorkeursalternatief

In de startnotitie worden een drietal alternatieven benoemd om in de MER verder te onderzoeken, te weten het 2x3 rijstroken alternatief, het 4x2 rijstrokenalternatief en het gebiedsalternatief.

De commissie m.e.r. adviseert om een tussenvorm te onderzoeken bv. met 2x3 rijstroken, minder aansluitingen, en gedeeltelijke uitvoering van het gebiedsalternatief.

In het kader van het onderzoek naar de mogelijkheden voor een versnellingsprijs is afgelopen jaar onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten en de kosteneffectiviteit van de het alternatief 2x3, 4x2 en het gebiedsalternatief.

Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- een gebiedsalternatief niet kosteneffectief zijn. Ook blijkt uit de inspraakreacties op de startnotitie dat het gebiedsalternatief niet kan rekenen op maatschappelijk draagvlak in de regio;
- het 4x2 alternatief, zoals genoemd in de startnotitie niet kosteneffectief is. Mogelijk kan ontwerpoptimalisatie de kosteneffectiviteit verbeteren;
- een 2x3 alternatief, als ook een 2x4 alternatief mogelijk onvoldoende probleemoplossend is. Dit als gevolg van de grote hoeveelheid vrachtverkeer. Mogelijk kan ontwerpoptimalisatie de probleemoplossendheid vergroten.

Daarom zal het gebiedsalternatief niet verder onderzocht worden, en zal een optimalisatie van het 2x3 alternatief / 4x2 alternatief plaatsvinden. Deze optimalisatie kan bestaan uit een alternatief van 2x3 rijstroken met, aanvullend hierop, een maatregel specifiek voor het vrachtverkeer, dan wel een optimalisatie van het 4x2 alternatief. Omdat deze tussenoplossing in de startnotitie niet verder uitgewerkt is, zal het alternatief in de eerste fase van het OTB/MER ontwikkeld worden in het kader van de alternatievennota.

In het MER dient aangegeven te worden waarom parallelle routes over buitenlandse wegen geen oplossing kunnen bieden voor de problemen op de A2/A76 tussen Maasbracht en Geleen.

3.3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER, horend bij het OTB, wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Voor het MMA zal het voorkeursalternatief vanuit een oogpunt milieu en leefbaarheid verder geoptimaliseerd worden.

3.4 Omgaan met kilometerprijs en versnellingsprijs in MER en OTB

Versnellingsprijs

Uitgangspunt voor de studie is de toepassing van een versnellingsprijs. De versnellingsprijs heeft een beperkte looptijd. Op het moment dat de rentekosten van de vervroegde investering zijn terugverdiend komt deze immers te vervallen. In de alternatievennota en in het MER worden de verkeerskundige effecten van de alternatieven met én zonder versnellingsprijs in kaart gebracht (zonder om de situatie na beëindiging van de heffing in beeld te brengen).

Het nul+ alternatief wordt zonder toepassing van het versnellingsprijs onderzocht omdat de investeringskosten beperkt zijn, en dit alternatief met name onderzocht wordt als mogelijke terugvaloptie, mocht de versnellingsprijs niet van de grond komen.

Gevoeligheidsanalyse van de alternatieven voor een kilometerprijs

Naast bovengenoemde alternatieven wordt een gevoeligheidsanalyse van het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief uitgevoerd voor een kilometerprijs (zonder en met versnellingsprijs). Deze gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

4.1 Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

4.2 Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

4.3 terugblik

Er zal een terugblik gegeven worden van de studies die in de afgelopen jaren voor het studiegebied, en de directe omgeving hiervan zijn uitgevoerd. Aangegeven zal worden hoe deze elkaar beïnvloeden en welke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

4.4 Anders betalen voor Mobiliteit

Het kabinet gaat voortvarend aan de slag met de kilometerprijs en volgt hierbij de aanbevelingen zoals die zijn gedaan door het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. Invoering van de kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en de MRB waarbij het wegverkeer in zijn totaliteit niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen. Gestreefd wordt naar een introductie van een landelijke km prijs in 2012, waarbij invoering pas kan plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. De kilometerprijs komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.

Naast de verdere uitwerking van de kilometerprijs gaat het kabinet ook voortvarend aan de slag met tol op bepaalde projecten ter financiering van weginfrastructuurprojecten om de ambities uit de Nota Mobiliteit te kunnen bereiken en met de toepassing van de versnellingsprijs om bereikbaarheidsproblemen eerder op te kunnen lossen.

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In het Ontwerptracébesluit/MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

Het Ontwerptracébesluit/MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- de natuurlijke omgeving en archeologie.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren.

Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In het ontwerptraacébesluit/MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in "cijfers" worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten "kwalitatief" bepaald.

5.3 Te beschrijven effecten

Bij het nul+ alternatief dient aangegeven te worden wanneer de vluchtstrook open wordt gesteld voor verkeer. Indien niet bekend is hoeveel uur per dag de vluchtstrook open gesteld wordt, werk dan bij het opstellen van de prognoses van de (milieu)effecten, in ieder geval het worst case scenario uit. Hiertoe dient een beeld te worden gegeven van de toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de aanleg van de spitsstrook, zowel voor de periodes dat de stroken open zijn als voor het etmaal. Houd daarbij ook rekening met mogelijke verschuivingen van de spitsperiode als gevolg van verbeterde doorstroming in de regio.

Verkeer

Bereikbaarheid

De verkeerskundige effecten worden bepaald aan de hand van I/C-verhoudingen en voertuigverliesuren en reistijd. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten moet het ontwerptraacébesluit/MER zo actueel mogelijke verkeersgegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen.

Geef in het ontwerptraacébesluit/MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van het voorkeursalternatief. Geef in het Ontwerptraacébesluit/MER een analyse van de gevoeligheid van de alternatieven voor een kilometerprijs, op basis van kentallen. De gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten. De hierbij te hanteren kilometerprijs, conform de Nota Mobiliteit, is een variabilisatie van MRB en ¼ BPM (€ 3,4 miljard, gemiddeld tarief € 0,034/km) en een congestieheffing op drukke plaatsen en tijden (tarief € 0,11/congestiekilometer in de spits en bij I/C-waarde groter dan 0,8).

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Het nul+alternatief dient tevens getoetst te worden aan het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afweging gemaakt te worden. Ook de consequenties van het wisselen van het aantal wegstroken of de vormgeving daarvan worden gezien.

Geluid

Ten behoeve van het ontwerptractébesluit/MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 48 tot > 70 dB (L_{den}) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2006 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak boven de 40, 50, 55 en 60 dB (L_{den}).

Ten behoeve van het ontwerptractébesluit zal een meer gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid bezien worden als de omvang van het verkeer met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

Lucht

Beoordeel de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen aan de hand van de grenswaarden voor de emissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving 10, gebaseerd op Europese richtlijnen.

Voor stikstofdioxide moet in het ontwerptractébesluit/MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het ontwerptractébesluit/MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 µg/m³ als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden.

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. Geef bij overschrijding van normen aan welke maatregelen genomen worden zodat inzichtelijk wordt dat het maximale is gedaan om te voldoen aan de grenswaarden.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwalitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen worden getroffen.

Natuurlijke omgeving

De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten vernietigd of bedreigd worden. De factoren versnippering en verstoring, indien relevant, worden tevens beschreven.

De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen. Voor gebieden en soorten die beschermd worden door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn geldt dat compensatie voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moet zijn.

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het ontwerptracébesluit/MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden. Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het ontwerptracébesluit/MER vermeld te worden. Tevens dient beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit leidt tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het ontwerptracébesluit/MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

In kwalitatieve zin wordt aangegeven welke lichtuitstraling naar de omgeving te verwachten is, wat de effecten hiervan zijn op de aanwezige natuurwaarden en hoe deze kunnen worden voorkomen.

Voor meer uitgebreide toelichting op het benodigde onderzoek, indien prioritaire soorten bedreigd worden, wordt verwezen naar bijlage 5, soortenbescherming, van het advies voor de richtlijnen voor de milieueffectrapportage, van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Landschap en archeologie

Geef inzicht in de landschappelijke effecten van de alternatieven. Denk daarbij aan de hoge ligging van de fly-over bij knooppunt Kerensheide, en de

toepassing van geluidsschermen/ wallen. Laat met zichtbaarheidskaarten en fotomontages zien hoe de visuele uitstraling is van de verschillende alternatieven. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Geef aan welke archeologische waarden in het gebied aanwezig zijn en welk effect de geplande ingrepen hebben op deze archeologische waarden. Het aspect archeologie kan beoordeeld worden op het ruimtebeslag van de alternatieven, uitgedrukt in bv. hectare areaal verlies van archeologische monumenten, gebieden met (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden en archeologische vindplaatsen.

Bodem en water

Geef een overzicht van de geohydrologische gesteldheid, de grondwatersystemen en de kwelsituaties in het studiegebied en hoe deze zal worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Breng ook de verdrogingsgevoeligheid van de natuur in beeld en beschrijf en (tijdelijke) effecten van bronbemaling.

Voor het OTB wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en is verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) . De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen. De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt niet in het ontwerp tracébesluit/MER onderzocht; het ZOAB filtert het afstromend wegwater en de eventuele vervuiling concentreert zich in het wegdek en de eerste paar meters in de wegbermen. De vervuiling in het wegdek wordt periodiek opgezogen en verwerkt.

Economie en ruimtelijke ordening.

De ruimtelijke effecten, werken, landbouw, en recreatie worden kwalitatief in beeld gebracht. De economische effecten worden in de vorm van een kosten/batenanalyse aangegeven.

5.4 Kosten

Ten behoeve van het project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in life-cycle costs (waaronder de kosten van onderhoud) globaal in beeld gebracht.

6 Vergelijking van de alternatieven

Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het ontwerptractébesluit/MER te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

Het ontwerp-tracébesluit/MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

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;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het ontwerp-tracébesluit/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- het ontwerptractébesluit/MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het ontwerptractébesluit/MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

10 Samenvatting

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.