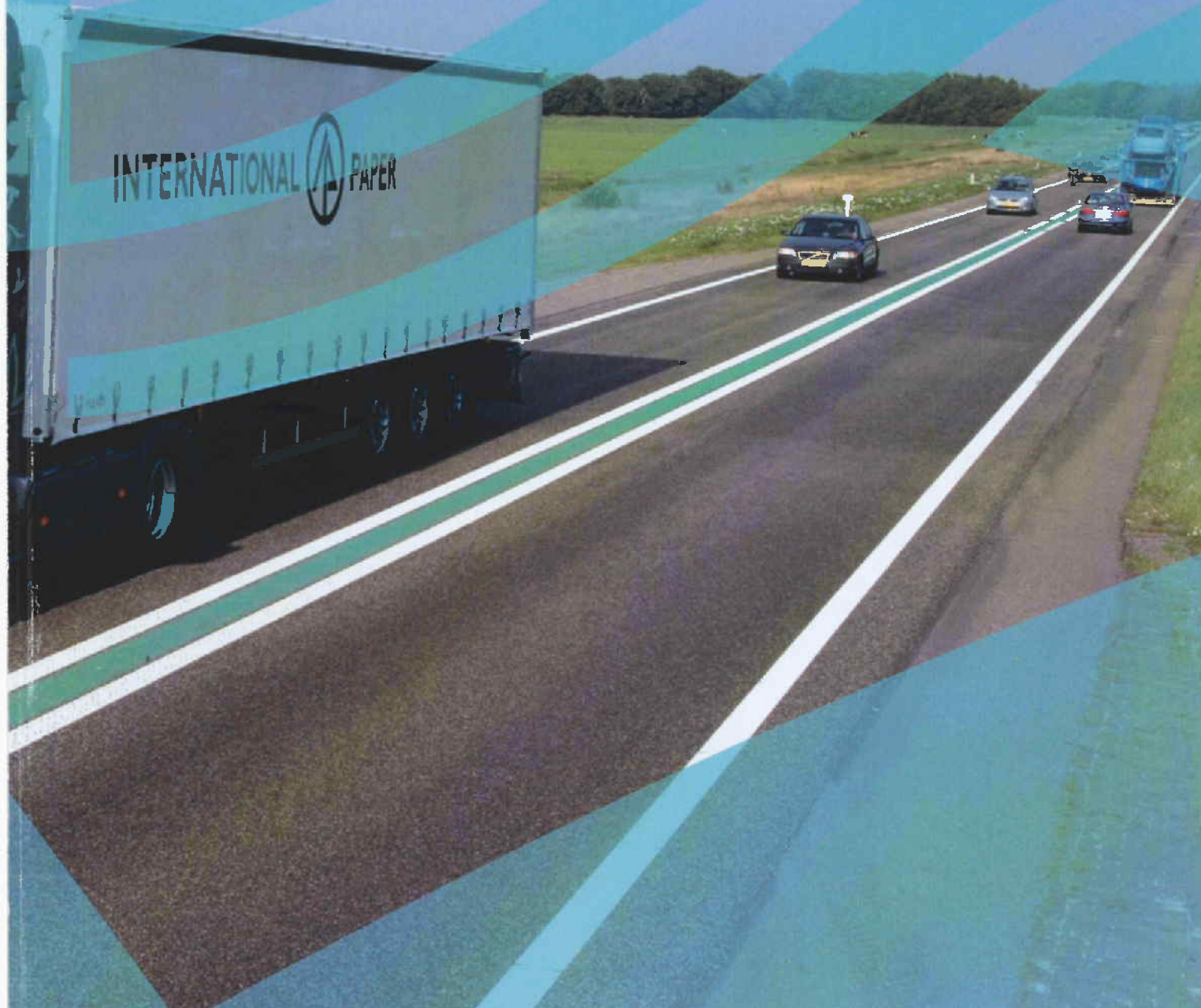


1850-42

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

Maart 2007



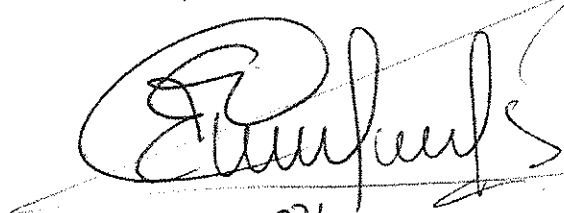
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

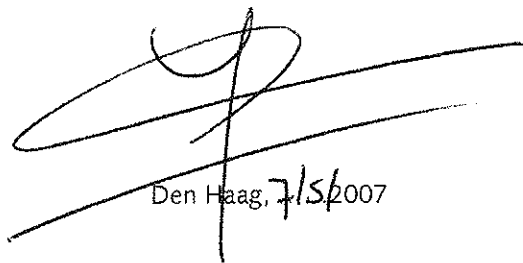
Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit /MER

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



Den Haag, 27/4/2007

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



Den Haag, 7/5/2007

Richtlijnen voor het Ontwerptractébesluit/MER N33 Assen-Veendam- Zuidbroek

Versie 29 maart 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer



Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	0
1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	3
2.1 PROBLEEMSTELLING	3
2.2 DOEL	4
2.3 BESLUITVORMING	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	6
3.1 ALGEMEEN	6
3.2 ALTERNATIEVEN	6
3.2.1 <i>Nulalternatief (referentiesituatie)</i>	7
3.2.2 <i>Voorkeursalternatief 2x2 autoweg ongelijkvloers zonder vluchtstrook</i>	7
3.2.3 <i>Meest milieuvriendelijk alternatief</i>	7
3.2.4 <i>Niet geselecteerde alternatieven</i>	8
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	9
4.1 NOTA RUIMTE EN DE NOTA MOBILITEIT	9
4.2 HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	9
4.3 TERUGBLIK.....	9
4.4 ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT	9
5 VOORGENOMEN ONDERZOEK	11
5.1 INLEIDING	11
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD	11
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN	12
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 Inspraak
- Nota van antwoord adviezen wettelijke adviseurs

1 Inleiding

De rijksweg 33 (N33) is een eenbaansweg waar zich een verkeersveiligheidsprobleem voordoet. Dit probleem doet zich voor op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek. Al jaren wordt gesproken over maatregelen om de onveilige situatie te verbeteren.

De regionale overheden (provincie Drenthe, provincie Groningen en de omliggende gemeenten) zijn van mening dat een verdubbeling van de N33 niet alleen de verkeersveiligheid verbetert, maar ook een sterke impuls betekent voor de regio op de terreinen van de economie en regionale bereikbaarheid.

Het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, en de omliggende gemeenten maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van de N33. De N33 is een gevaarlijke weg. Op het traject Assen-Zuidbroek zijn veel verkeersslachtoffers gevallen (9 doden en 64 gewonden in de afgelopen vijf jaar). Rijkswaterstaat (RWS) heeft eerder maatregelen genomen om de weg veiliger te maken. Helaas heeft dit niet voldoende effect gehad.

Naast onveiligheid speelt voor de regionale overheden het probleem van de regionale bereikbaarheid. De N33 is een eenbaansweg, waardoor de doorstroming van het verkeer niet goed is. Bovendien zijn er knelpunten bij diverse aansluitingen. Zo zijn er problemen met de doorstroming van het vrachtverkeer bij de aansluiting Assen-Zuid. Eerder zijn hiervoor oplossingen bedacht, waarvoor door de regio financiële middelen zijn gereserveerd.

Vanuit de zorgen voor de verkeersonveiligheid (Rijk en regio) en de goede doorstroming van de N33 (regio), hebben de regio en het Rijk financiële middelen ter beschikking gesteld. Deze middelen volgden na diverse bestuurlijke overleggen tussen de regio en de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Ook volgden middelen na de kamerbehandeling van het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) eind 2005. Daarbij heeft ook de regio een substantieel bedrag toegezegd. Deze richtlijnen hebben dan ook betrekking op een structurele oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid en op de wens van de regio om de doorstroming van deze weg structureel te verbeteren.

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. 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 Noord-Nederland. Mede-initiatiefnemers zijn Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Groningen.

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.

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

Verkeersveiligheid

Het weggedeelte van de N33 tussen Assen en Zuidbroek is verkeersonveilig. Er vallen veel doden en gewonden. Oorzaak van de verkeersonveiligheid is met name gelegen in het feit dat de N33 een eenbaansweg is. Veel ongevallen ontstaan doordat automobilisten op de linker weghelft terecht komen met veelal fatale gevolgen. Het risicocijfer ligt boven de streefwaarde voor autowegen, namelijk 0,14 voor de N33 (landelijke norm is 0,09 voor autowegen). In de toekomst zal het autoverkeer verder toenemen. De verwachting is dat tot 2020 de verkeersonveiligheid verder zal verslechteren indien er geen ingrijpende maatregelen worden genomen.

Regionale bereikbaarheid

Daarnaast geeft de regio aan dat er ook problemen zijn met de doorstroming op de weg zelf en op diverse aansluitingen op de N33 (Assen-zuid, Verkeersplein Gieten, aansluiting N366 bij Veendam en de aansluiting Zuidbroek). Een belangrijke oorzaak van de slechte doorstroming van de N33 is het relatief hoge percentage vrachtverkeer en de remmende werking die daarvan uitgaat op de doorstroming. Een andere belangrijke reden voor de verslechterende doorstroming zijn de minder goede aansluitingen van de N33 op zowel het autosnelwegennet als op andere hoofdwegen. De regio is verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid. Vanuit deze verantwoordelijkheid acht zij het van belang dat de doorstroming van de N33, ook in de toekomst, goed is.

De Commissie voor de m.e.r. adviseert¹ om in het kader van de probleemstelling in ieder geval in te gaan op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid
 - wat is de omvang van het probleem en waar doen problemen zich voor;
 - welke factoren bepalen de ongevalsrisico's;
 - welke maatregelen zijn reeds getroffen en welk effect hebben deze gehad;
 - welk effect zullen andere, aan het initiatief gerelateerde, projecten hebben (m.n. reconstructie van het verkeersplein Gieten).

¹ De hier opgenomen adviezen van de Commissie voor de m.e.r. zijn integraal onderdeel van de richtlijnen

-
- Regionale bereikbaarheid
 - wat is nu en in de toekomst de aard en omvang van de knelpunten en waar doen zich problemen voor;
 - welk effect zullen andere, aan het initiatief gerelateerde, projecten hebben (m.n. reconstructie van het verkeersplein Gieten).

Daarnaast wordt geadviseerd om naast de problemen die zich op het hoofdwegennet voordoen specifiek in te gaan op de problemen die zich voordoen op het onderliggende wegennet en daarbij aan te geven welke relaties er bestaan tussen de verschillende onderdelen van de probleemstelling.

2.2 Doel

Hoofddoelstelling van dit project is de verbetering van de verkeersveiligheid op het traject Assen-Veendam-Zuidbroek van de N33. Na het gereedkomen van de weg moet het risicocijfer voor de verkeersveiligheid onder de landelijke streefwaarde voor autowegen komen.

Daarnaast wordt door de regio aangegeven dat de doorstroming op de N33 moet verbeteren. Daarbij wordt gestreefd naar een I/C verhouding (de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op een weg en de hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken) voor de verschillende wegvakken die onder de 0,85 komt, waarmee de regionale bereikbaarheid verbetert.

De doelstellingen moeten in het Ontwerp-tracébesluit/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 N33 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 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 Ontwerptracébesluit/MER dient, voor zover relevant, te worden ingegaan op de studies van zowel rijk als regio welke een relatie hebben met de planstudie.

In het MER worden de benodigde fysieke aanpassingen beschreven. Daarnaast wordt aangegeven welke aanvullende technische maatregelen nodig zijn. Een beschrijving wordt opgenomen van de breedte van de wegprofielen, de hoogte en globale vormgeving van kunstwerken, eventuele geluidwerende geluidwerende voorzieningen, keuze van het wegdek materiaal en de in te stellen maximum snelheden.

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 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 Ontwerptracébesluit/MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten.

3.2 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:

3.2.1 *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. Voor de N33 is de referentiesituatie gelijk aan de huidige situatie, dus een autoweg 1x2 met de groene middenstreep en met verschillende wegbreedten van wegvakken variërend van 10,6 tot 7,60 meter. In het MER wordt aangegeven welk jaar als referentie wordt gebruikt en met welke autonome ontwikkelingen rekening moet worden gehouden.

3.2.2 *Voorkeursalternatief 2x2 autoweg ongelijkvloers zonder vluchtstrook*

Het voorkeursalternatief houdt in dat er tussen de aansluiting A28 Assen-zuid en de aansluiting A7 Zuidbroek een 2x2 autoweg zonder vluchtstroken komt. Deze autoweg kent ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, waarbij de N33 bij verkeersplein Gieten onder de N34 doorgaat. Naast de huidige rijbaan wordt de nieuwe rijbaan gesitueerd. De MER-studie moet de meest gunstige situering van de nieuwe rijbaan uitwijzen. Hierbij ligt het voor de hand dat tussen Assen en Gieten de nieuwe rijbaan op de strook grond wordt aangelegd die in het verleden al is gereserveerd voor de verdubbeling. Ook worden de varianten van aansluitingen nader bekeken, zoals bij Assen-zuid en Zuidbroek.

3.2.3 *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.

De Commissie voor de m.e.r. adviseert bij de ontwikkeling van het mma de volgende elementen uit te werken:

- Kansen benutten om de landschappelijke inpassing te verbeteren en waar nodig en mogelijk reconstructie van de verstorende (huidige inpassing van de) weg, taluds, opritten, kunstwerken en eventuele geluidwerende voorzieningen, met name ter hoogte van het Nationaal beek- en esdorpenlandschap van de Drentsche Aa;
- Kansen benutten om een bijdrage te leveren aan de instandhouding en verbetering van Natura 2000-gebieden en EHS-gebieden (o.a. Drentsche Aa en Hunzedal), bijvoorbeeld:
 - tegengaan barrièrewerking van de N33 door mitigatie van fauna en flora;
 - tegengaan verdroging door slecht doorlatende lagen niet te doorsnijden dan wel bestaande aantastingen daarvan te niet te doen (bv. keileem op de Hondsrug en (mogelijke) doorsnijding van slecht doorlatende lagen bij aangrenzende pingoruïnes en veentjes);
- Kansen benutten om geluidhinder, te minimaliseren met aandacht voor geluidgevoelige bestemmingen, rustgebieden voor vogels (bv. ganzen bij Veendam) en stiltegebieden;
- Mogelijkheid tot afwaardering/herinrichting van bestaande (lokale) wegen in woongebieden als gevolg van reductie van het verkeer.

3.2.4 Niet geselecteerde alternatieven

In de startnotitie wordt toegelicht waarom andere oplossingen naast het voorkeursalternatief niet zijn geselecteerd als alternatief. De Commissie voor de m.e.r. adviseert een nadere onderbouwing van deze keuze te maken, waarbij de onderstaande alternatieven eenduidig moeten worden getoetst op het bereiken van de doelen van het voornemen, haalbaarheid en relevante milieueffecten (specifiek effecten op de geluidhinder, luchtkwaliteit en ruimtebeslag op hoofdlijnen). De verschillen in probleemoplossend vermogen en de relevante milieueffecten worden afgezet tegen het voorkeursalternatief, een autoweg met 2x2 rijstroken,

- een autoweg met 2x1 rijstroken gescheiden rijbanen, vluchtstroken en aanvullende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling (zoals verbetering van knooppunten, ongelijkvloerse kruisingen);
- een autosnelweg met 2x2 rijstroken en vluchtstroken (120 km/h).

Op basis van deze analyse wordt duidelijk gemaakt en nader gemotiveerd waarom de bovenstaande alternatieven afvallen.

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. Daarnaast wordt prioriteit gegeven aan een hogere verkeersveiligheid. Het doel is de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voor te zetten.

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. Ook wordt beschreven hoe de besluitvorming heeft plaatsgehad inzake de financiering en uitvoeringsplannen van de N33

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 worden de (milieu)effecten van de alternatieven 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. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten.

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 Ontwerptracébesluit/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

Verkeer

(Regionale) Bereikbaarheid

Het toegepaste verkeersmodel en de uitgangspunten en aannames die bij de prognoses zijn gehanteerd worden beschreven. De te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen van de verkeerskundige plannen worden inzichtelijk gemaakt. Op basis van het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de verkeerseffecten van de alternatieven en wordt een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie. De beschrijving heeft betrekking op de verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op de N33 en de verkeersbelasting van knooppunten. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet wordt uitgedrukt aan de hand van I/C-verhoudingen, voertuigverliesuren en reistijd. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten moet het Ontwerptracébesluit/MER zo actueel mogelijke verkeersgegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen.

Geef in het Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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 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, de meest actuele risicocijfers en de verkeersprognoses. De resultaten worden vergeleken met de referentiesituatie. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Ook wordt nagegaan of er sprake is van black spots: concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Verder wordt aandacht besteed aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het Ontwerptracébesluit/MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen per geluidsklasse, van 48 tot > 70 dB (L_{den}) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB voor ieder beschreven alternatief. Wanneer er sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven adviseert de Commissie voor de m.e.r. om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen. Ook relevante akoestische verschillen ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet worden in beeld gebracht. 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 voor reconstructie is en wordt de geluidsbelasting in de toekomstige 10 jaar na openstelling onderzocht. Ten behoeve van het 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 in $L_{Aeq24\text{ uur}}$. De commissie voor de m.e.r. adviseert om in het MER de contouren ter hoogte van de natuur- en stiltegebieden vanaf 38 dB (L_{den}) weer te geven in oplopende stappen van 5 dB.

Ten behoeve van het ontwerptracébesluit 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 gezien 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 Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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.

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. Ga daarbij in op de indirecte effecten daarvan op flora en fauna, voornamelijk in de beschermde natuurgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden (waaronder Breevenen). Breng ook de verdrogingsgevoeligheid van de natuur in beeld en beschrijf de (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 Ontwerptracébesluit/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.

Recreatie

In het MER wordt aangegeven in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt voor recreatief fiets- en wandelverkeer en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Er wordt aangegeven welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen.

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 plaats²;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het Ontwerptracébesluit/MER te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

² Zie de werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen bijlage 1 en 2

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 Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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 Ontwerptracébesluit/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.

