



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Wegennetwerk regio Arnhem – Nijmegen (ViA15)

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

3 november 2011 / rapportnummer 2116-166



1. Oordeel over het MER

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de bereikbaarheid in de regio Arnhem–Nijmegen te verbeteren. Voor de besluitvorming over de aanpassing van het hoofdwegennet wordt de Tracé-wet-procedure gevolgd. Na het opstellen van de Trajectnota/MER stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het standpunt vast. De Minister van IenM heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gevraagd advies uit te brengen over het MER.¹

Het MER ViA15 beschrijft verschillende oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek. Deze bestaan globaal uit drie hoofdalternatieven:

- een bundelingsalternatief van de A15 met de Betuweroute;
- een doortrekkingsalternatief waarbij de A15 de Betuweroute volgt, en tussen Duiven en Zevenaar aansluit op de A12;
- een Regiocombi alternatief, waarbij het bestaande wegennet van de A50, A12, A15 en N325 wordt opgewaardeerd.

Daarnaast zijn er diverse uitvoeringsvarianten uitgewerkt, waaronder een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Bij het MER is een Gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd die ingaat op de gezondheidseffecten en separaat is een Maatschappelijke kosten baten analyse uitgevoerd waarin de maatschappelijke kosten en baten van het project zijn onderzocht.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER onvoldoende inzichtelijk is weergegeven en de natuurinformatie niet volledig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de bepaling van het standpunt over het verder uit te werken alternatief.

De Commissie signaleert het volgende:

- de probleemanalyse en de gekozen criteria voor doelbereik maken niet inzichtelijk welke (regionale verkeers- en bereikbaarheids-)problemen spelen bij het onderliggend wegennetwerk in het KAN-gebied, en in hoeverre deze met het voornemen worden opgelost;
- de beschrijving van de effecten op natuur maakt onvoldoende aannemelijk of alle alternatieven voldoen aan het beschermingsregime van de Natuurbeschermingswet voor Natura 2000-gebieden;
- De vergelijking van de alternatieven is onvolledig omdat de tunnelvariant in deze vergelijking ontbreekt;
- de samenvattende tabel over de effectbeoordeling in het hoofdrapport geeft voor een aantal aspecten geen juist beeld van het verschil tussen de alternatieven. Zo scoren in deze tabel bijvoorbeeld de effecten op gezondheid neutraal, terwijl op basis van de achtergrondgegevens de alternatieven wel degelijk onderscheidend zijn.

Het oordeel wordt in hoofdstuk 2 nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor vervolgbesluitvorming.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer 2116 in te geven.

De zienswijzen die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen heeft zij bestudeerd. De Commissie heeft een goed beeld gekregen van de belangrijke punten uit de inspraak en heeft dit betrokken bij het opstellen van het advies. Gezien het aantal zienswijzen wordt in dit advies niet naar individuele zienswijzen verwezen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse en doelbereik alternatieven

In hoofdstuk 2 pagina 19 van het MER staat: *'Al deze ontwikkelingen en ambities moeten samen met het dichte netwerk aan gebiedsfuncties goed kunnen functioneren in de beschikbare ruimte. Bereikbaarheid speelt hierin een belangrijke rol. In dit hoofdstuk wordt aangegeven voor welke ruimtelijke opgaven de regio staat en welke knelpunten deze opgaven (mogelijk) met zich meebrengen.'*

In de probleemanalyse in het MER komen achtereenvolgens aan de orde de ruimtelijke en economische problematiek (waaronder nationale en regionale bedrijventerreinen), woningbouw en de verkeersproblematiek (zoals knelpunten autoverkeer, infrastructurele ontwikkelingen, nationaal, regionaal en lokaal en openbaar vervoer en fietsgebruik).

De Commissie concludeert dat de probleemanalyse niet ingaat op de diverse andere gebiedsfuncties zoals natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, water en klimaat. Deze onderwerpen zijn weliswaar beschreven in de autonome ontwikkeling en het referentiealternatief en getoetst in de effectvergelijking, maar maken geen deel uit van de gebiedsgerichte probleemanalyse in het MER. De Commissie concludeert dat de probleemanalyse daarmee niet voldoet aan de gebiedsgerichte en integrale probleemanalyse zoals verwoord in het gedachtegoed van de commissie Elverding en de werkwijze Sneller & Beter.² De Commissie acht dit van belang, omdat een dergelijke probleemanalyse ook kan leiden tot een inzicht in zogenaamde 'win-win-oplossingen' en inzicht biedt in onverenigbare opgaven en keuzes die daartussen worden gemaakt.

De probleemanalyse in het MER geeft vervolgens op het aspect verkeer onvoldoende inzicht in de functie en het gebruik van het wegennet in de regio Arnhem – Nijmegen. Er staan in een bijlage enkele herkomst-bestemmingsmatrices zonder nadere toelichting. De analyse gaat niet in op de herkomst en bestemming van het verkeer met onderscheid naar:

- intern verkeer in het plangebied;
- herkomst of bestemming binnen plangebied;
- doorgaand verkeer in het plangebied (bovenregionaal, nationaal en internationaal verkeer).

² De richtlijnen voor het MER geven aan dat zoveel mogelijk gewerkt zal worden volgens het wetsvoorstel "Versnelling Besluitvorming". Daar waar dit wetsvoorstel aanleiding geeft om af te wijken van de richtlijnen zal dit in het MER worden toegelicht.

Deze analyse acht de Commissie noodzakelijk om een goede kwantitatieve beoordeling van de ernst van de verkeersproblemen in het plan- en studiegebied en de oplossingsrichtingen uit het MER te kunnen uitvoeren.

De (her)verdeling van de te onderscheiden verkeersstromen over de routes in de verschillende alternatieven is niet inzichtelijk gemaakt. Het probleemoplossend vermogen van de alternatieven voor het regionale verkeer blijft daarmee onderbelicht.

Het MER maakt onvoldoende inzichtelijk of en hoe de regionale verkeersrelaties verbeteren – anders dan minder capaciteitsknelpunten op het bestaande netwerk – en welke problemen dan (nog) resteren. Bij de start van het project was regionale bereikbaarheid een belangrijk onderdeel van de probleem- en doelstelling. De doelstelling van verbetering van de regionale bereikbaarheid is nu in feite gereduceerd tot het doel van een directe verbinding Nijmegen-Zevenaar.

De Commissie adviseert om in de toelichting op het standpunt bij de probleemanalyse ook een herkomst- en bestemmingsanalyse van het verkeer op te nemen. Maak duidelijk of en in welke mate de bereikbaarheid op het onderliggende (regionale) wegennet in positieve of negatieve zin verandert.

2.2 Natuur: waardering effecten en detailniveau

De beschrijving van effecten op de natuur maakt onvoldoende aannemelijk of alle alternatieven kunnen voldoen aan de eisen van de Natuurbeschermingswet 1998, het beschermingsregime voor Natura 2000-gebieden.

- De richtlijnen vragen om een Passende beoordeling op planniveau (Richtlijnen p. 24 en 25). Het MER bevat geen Passende beoordeling of informatie die aan deze eisen voldoet. De Commissie merkt op dat een Passende beoordeling weliswaar niet in het MER hoeft te worden opgenomen, maar bij het vaststellen van het standpunt is het essentieel om te weten of, en zo ja tegen welke inspanningen, significant negatieve gevolgen kunnen worden voorkomen. Wanneer deze inspanningen pas bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) duidelijk worden, bestaat het risico dat er alsnog een ander alternatief moet worden uitgewerkt, of dat ecologische inpassingsmaatregelen veel ingrijpender zijn dan eerder voorzien.
- Er is geen duidelijke cumulatieve effectzone bepaald³. Binnen deze effectzone is niet ingegaan om het *daadwerkelijke* leefgebied van relevante soorten (waaronder kritische moerasbroedvogels; de Jezüetenwaay is daarnaast de op één na belangrijke slaapplek voor kwalificerende ganzen en andere watervogels in de Gelderse Poort). Ten onrechte wordt gesteld (pagina 99 en 106 natuurrapport) dat de leefgebieden van broed- en niet-broedvogels niet exact bekend zijn. De Commissie merkt op dat van het plangebied van

³ Maximale effectafstand door geluid (onterecht is 47 i.p.v. 43 dB(A) aangehouden), licht door verkeer, beweging, atmosferische depositie en aantasting van het leefgebied, al dan niet versterkt door cumulatie met overige activiteiten (samenhang met andere ingrepen). Mogelijk kan ook verdroging in de aanlegfase een rol spelen. Het niet meenemen van lichteffecten door verkeer is op pag. 45 van het natuurrapport bovendien onjuist gemotiveerd. Het betreft hier namelijk een kennisleemte en er kan niet zondermeer van uit worden gegaan dat er geen effecten optreden.

vogels en andere beschermde soorten nauwkeurige gegevens beschikbaar zijn.⁴ Op basis van deze informatie is een goede cumulatieve effectbeoordeling mogelijk.

- Het natuurrapport (p. 105–106) geeft aan dat nadelige effecten kunnen worden gemitigeerd. Het MER bevat hiervan echter geen onderbouwing (of een aanzet daartoe) en gaat niet uit van de instandhoudingsdoelstellingen. Indien mitigerende maatregelen niet de zekerheid geven dat aantasting van de natuurlijke kenmerken is uit te sluiten, dient de ADC-fase⁵ te worden doorlopen.

De Commissie adviseert de ontbrekende informatie in de effectbeschrijving natuur nader uit te werken⁶ en op te nemen in een aanvulling op het MER.

2.3 Tunnelvariant ontbreekt in alternatievenvergelijking

De richtlijnen (p. 12) geven aan: *Voor het doortrekkingsalternatief (A15) wordt conform de bestuursovereenkomst naast een variant met een brug ook een variant met een tunnel bestudeerd.* De Commissie merkt op dat in het hoofdrapport van het MER de tunnelvariant in de doortrekkingsalternatieven in de eindtabel niet wordt vergeleken met de andere alternatieven met als reden dat de kosten voor alternatieven met tunnel het beschikbare budget overstijgen. In hoofdstuk 6 (Varianten) komt de tunnelvariant nog wel kort aan de orde. De tunnel wordt daar vergeleken met de brug uit de doortrekkingsalternatieven Noord en Zuid en het bundelingsalternatief. De Commissie merkt echter op dat in de vergelijking de effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie slechts summier zijn beschreven. Juist op deze locatie van de rivierkruising met bijzondere waarden, had de vergelijking brug versus tunnel nader moeten worden uitgewerkt. Dit ook gezien het feit dat in de besluitvorming over de Betuweroute voor de aanleg van een tunnel is gekozen op basis van onder andere de hoge landschaps- en natuurkwaliteiten in de Gelderse Poort.

De Commissie concludeert dat met het voortijdig afserveren van de tunnel op basis kosten (zie ook paragraaf 3.4) ook de duidelijke ruimtelijke en milieubaten in de Gelderse Poort uit beeld verdwijnen.

De Commissie adviseert de alternatieven met de tunnel-variant als volwaardig alternatief op te nemen in de tabel S-1 effectbeoordeling alternatieven. Neem in de effectbeschrijving van de tunnelvariant de positieve baten voor natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie in vergelijking tot de brugvariant mee.

⁴ Zie o.a. "Vogels van de Gelderse Poort, deel 1 Broedvogels 1960–2010. Vogelwerkgroep Rijk van Nijmegen/Kartiergemeenschap Salmorth, Vogelwerkgroep Arnhem, NABU, Naturschutzstation im Kreis Kleve, Provincie Gelderland, SOVON. Dit bestand wordt jaarlijks verversd en is raadpleegbaar via o.a. Het Natuurloket (www.natuurloket.nl; alle soorten) en de provincie Gelderland.

⁵ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke C ompenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

⁶ Daarbij denkt de Commissie aan een passende beoordeling op planniveau en/of een verkennende studie naar ecologische inpassingsmaatregelen op planniveau, uitgaande van actuele informatie over de instandhoudingsdoelstellingen in de effectzone. Daarbij geeft de Commissie ook de ecologische surplus-benadering in overweging (bijvoorbeeld vooraf verbetering hydrologische condities voor natte natuur).

2.4 Samenvattende tabel

De Commissie concludeert dat de samenvattende tabel in het MER (hoofdrapport) op een aantal punten geen juist beeld geeft van de verschillen tussen de alternatieven. In paragraaf 2.3 is dit al toegelicht voor de tunnelvariant. In deze paragraaf zal dit nader worden toegelicht voor de effectscores op gezondheid, natuur, lucht, geluid en externe veiligheid.

Gezondheid, GES-scores verschillend voor alternatieven

De effecten op de milieugezondheidssituatie worden beschreven in een Gezondheidseffectcreening (GES). De GES-scores van geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's zijn in de effectbeoordelingstabel vertaald in één score. Alle alternatieven scoren daarbij neutraal (score 0). Op basis daarvan is de conclusie in het MER dat de verschillen minimaal zijn en de effecten niet significant. De Commissie onderschrijft deze conclusie niet.

De Commissie merkt op dat er voor de effecten lucht, geluid en externe veiligheid wel verschillen optreden. Voor geluid weliswaar beperkt, omdat het effect van de te treffen maatregelen al in de berekende geluidbelastingen is verwerkt. Dit hangt ook samen met de keuze om te kijken naar het aantal blootgestelden boven de 48 dB. Indien er wordt gekeken naar het aantal hoog blootgestelden boven de 63 dB zijn de verschillen tussen de alternatieven groter dan 5% en voor alle aspecten geldt dan dat het regiocombialternatief het slechtst scoort.

Daarnaast is de getalsmatige verschuiving van waar de blootgestelden zich in het studiegebied bevinden ook relevant voor de beoordeling van de verschillen tussen alternatieven. Te denken valt aan het onderscheid in het gebied rond de Pleyroute en rond de doortrekking van de A15.

Op basis van de GES-studie is te zien dat het Regiocombi-2 Alternatief het slechtst scoort op gezondheid. De Commissie concludeert dat voor het aspect gezondheid dit alternatief niet het meest milieuvriendelijke (MMA) is.

De Commissie adviseert de totaalscore consistent te maken aan de deelscores uit de GES rapportage en de gezondheidkundige beoordeling voor geluid, lucht en externe veiligheid ook afzonderlijk te presenteren in de samenvattende tabel 'effectbeoordeling'. Daarnaast adviseert zij aan te geven op welke locaties in het studiegebied verschuivingen van blootstelling optreden en hoe groot (getalsmatig) deze zijn.

Natuur, verschil tussen Natura 2000-gebieden

De samenvattende effectentabel geeft onvoldoende inzicht in de *ernst* van de gevolgen voor de verschillende Natura 2000-gebieden. In de Gelderse Poort grenst het belangrijkste en meest kwetsbare gebied (Rijnstrangen) aan (of overlapt met) de verstoringszone van de alternatieven Doortrekking en Bundeling. De effecten op de Natura 2000-gebieden Veluwe en Uiterwaarden IJssel van het Regiocombi-alternatief lijken daarbij vergeleken minder ingrijpend. Het extra beïnvloede deel van de Natura 2000-gebieden (Veluwe en Uiterwaarden IJssel) is immers relatief gering ten opzichte van de aantasting van de Gelderse Poort. Tabel 8-1 van het natuurrapport (bijlage) biedt deze informatie wel, maar deze is onvoldoende vertaald in de samenvattende effectentabel in het hoofdrapport.

Lucht, geluid en externe veiligheid; Regiocombi 2 scoort het slechtst

Lucht (NO₂): aanvullend op het verschil tussen de alternatieven zoals gepresenteerd in het MER constateert de Commissie het volgende: bij Regiocombi 2 zijn er 12.780 blootgestelden (51%) meer in GES-score 4 (20 – 30 µg/m³) dan bij de Doortrekking Noord.

Het onderscheid is ook duidelijk af te leiden uit de 'bolletjes kaarten' uit het GES waar de verschuivingen in beeld zijn gebracht. De Commissie merkt daarbij op dat ondanks de gehanteerde grote klassenbreedte (m.n. voor lucht NO₂ – 10 µg/m³) er nog een aanzienlijk verschil optreedt van circa 13.000 hoger blootgestelden bij het Regiocombi 2 alternatief ten opzichte van de Doortrekking A15 Noord.

Geluid: voor het aantal ernstig gehinderden scoren alle alternatieven iets slechter dan de autonome situatie en Regiocombi 2 het slechtst met 4,8% meer ernstig gehinderden (volgens het criterium van Rijkswaterstaat is dit echter niet significant). Indien wordt gekeken naar hoge blootstelling > 63 dB, concludeert de Commissie dat het verschil met de doortrekking en Regiocombi 2 circa 8% bedraagt.

Externe veiligheid: de doortrekkingalternatieven leiden tot circa 20% (ca 1550) minder en Regiocombi's tot 1 – 3% minder blootgestelden aan PR 10⁻⁸ ten opzichte van autonome situatie. Ook hier is het verschil tussen doortrekkingalternatieven en Regiocombi 2 groot (circa 1450 blootgestelden, dit komt overeen met circa 22%).

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

Met de aanbevelingen in dit hoofdstuk hoopt de Commissie een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Verkeersintensiteiten

De Commissie constateert dat in het hoofdrapport MER en de bijlage deel 1, Verkeer, andere verkeersintensiteiten worden gebruikt dan in Bijlage 2, geluid en lucht. Het volgende valt daarbij op:

- De intensiteiten voor het Hoofdwegennet (HWN) in de huidige situatie zijn in de geluid- en luchtrapporten voor enkele maatgevende wegen gemiddeld 5% lager dan in het hoofdrapport. De verschillen per wegvak zijn groot: op een wegvak op de A12 is het verschil +15%, op de A18 -10%.
- Voor de prognosejaren is het verschil in intensiteiten groter, namelijk voor geluid 7% lager en lucht 18% lager.
- In de bijlage lucht is voor het A12 wegvak tussen Oud-Dijk en Beek een veel te hoge intensiteit gebruikt: de waarde in de huidige situatie is 90% hoger dan de in de hoofdstukken verkeer en geluid zijn gebruikt. Voor het prognosejaar is het verschil +51%.
- De groei op de toe- en afritten van de A12 van Duiven en Zevenaar is groter dan de groei op de A12 zelf, terwijl er in genoemde gemeentes geen grote groei van inwoners en arbeidsplaatsen wordt aangegeven.

De Commissie heeft een toelichting ontvangen op het verschil in verkeersintensiteiten. Op basis van deze toelichting concludeert de Commissie dat de verschillen in intensiteiten zijn te verklaren uit de gehanteerde modellen, het gebruik van week- versus werkdaggemiddelden, verschillende prognoses en jaartallen en een typefout. Het verschil tussen het hoofdrapport en de bijlagerapporten geluid en lucht heeft deels te maken met het gebruik van andere zichtjaren en het verschil in werkdagen en weekdagen. Voor geluid geldt als zichtjaar 2028, voor lucht 2020 en verkeer 2025. Op basis hiervan is een groot deel van de verschillen te verklaren.

De Commissie adviseert de verkeerscijfers voor een aantal maatgevende wegvakken overzichtelijk in één tabel te presenteren. Geef daarbij de intensiteiten weer voor de verschillende zicht-/referentiejaren en geef aan wat de intensiteiten zijn voor week- en werkdagen. Betrek deze info bij de besluitvorming en maak de aanvullende info zo spoedig mogelijk openbaar.

3.2 Luchtkwaliteit

Nationaal Samenwerkingsprogramma lucht

Het project ViA15 is opgenomen en doorgerekend in het Nationaal Samenwerkingsprogramma lucht (NSL). Het doorgerekende alternatief is de doorgetrokken A15.⁷ Het Regiocombi-alternatief is in de monitoringstool van het NSL niet doorgerekend. Voor de doorgetrokken A15 is in het NSL voor 2020 een intensiteit ingevoerd van totaal 47.700 mvt/dag⁸ (beide rijrichtingen gesommeerd).⁹ Deze intensiteit is veel lager dan de intensiteit genoemd in het MER van 75.000 tot 86.000 mvt/dag.¹⁰ Het percentage vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) is in de monitoringstool ongeveer 11%. In het MER is dit percentage ruim 20%.

De Commissie concludeert dat de gehanteerde verkeersintensiteiten en samenstelling van het verkeer in het project sterk afwijken van de gegevens die in het NSL en de monitoringstool worden gehanteerd.¹¹ Daarnaast is in het NSL slechts één (voorkeurs-)alternatief onderzocht, terwijl het MER meerdere alternatieven vergelijkt op hun luchtkwaliteitseffecten.

De Commissie adviseert in het OTB de absolute effecten op de luchtkwaliteit van de verschillende alternatieven te berekenen/presenteren¹². Doe dit ook voor het onderliggend wegennet (OWN). Laat op basis van deze berekeningen ook de gevolgen voor de concentraties onder de grenswaarden zien. Gebruik deze informatie om de alternatieven, ook eventueel de alternatieven en varianten die niet in het NSL zijn opgenomen, aan de grenswaarden te toetsen.

⁷ Projectnummer 1301, A15 Doortrekking Ressen – Zevenaar, nieuw tracé lengte totaal 15 km.

⁸ Motorvoertuigen per dag.

⁹ Dit is min of meer vergelijkbaar met de gegevens uit de saneringstool.

¹⁰ Hierbij moet worden opgemerkt dat de intensiteit in het MER is berekend voor 2025, maar het verschil in zichtjaren kan zulke groter verschillen niet verklaren.

¹¹ Op basis van de informatie uit het MER en de achtergrondconcentraties in het studiegebied verwacht de Commissie echter niet dat de grenswaarden zullen worden overschreden.

¹² Op basis van de informatie in het MER over de toe- en afname van de luchtconcentraties vermoedt de Commissie dat de absolute concentratieberekeningen reeds zijn uitgevoerd.

De Commissie adviseert om de projectgegevens mee te nemen in de jaarlijkse monitorings-rapportage ten behoeve van het NSL. Op deze manier bevat deze rapportage de meest actuele verkeerscijfers en uitgangspunten.

Fijn stof PM_{2,5}

Het MER (en het bijlage rapport lucht) gaan niet in op de PM_{2,5}-concentraties.¹³ De Commissie merkt op dat indien voldaan wordt aan de grenswaarden voor PM₁₀ naar verwachting ook voldaan zal worden aan de grenswaarden voor PM_{2,5}.

De Commissie adviseert om op basis van de berekeningen voor PM₁₀ aan te geven of ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} kan worden voldaan. Werk dit in het OTB nader uit.

3.3 Geluid

Er is een verschil in aantal geluidbelaste woningen in de GES-studie en in het deelrapport Akoestisch Onderzoek. Zo zijn er in de GES-studie 32.766 woningen met een geluidbelasting van 48 dB of hoger en in het Akoestisch Onderzoek 64.904 woningen met een geluidbelasting van 49 dB of hoger. Het onderzoeksgebied in het Akoestisch Onderzoek blijkt groter te zijn, omdat ook het onderliggend wegennet in het onderzoek is betrokken.

De Commissie concludeert dat het onderzoeksgebied voor geluid en GES verschilt. Dit verschil leidt niet tot een andere rangorde van de alternatieven. De Commissie adviseert in de verdere uitwerking van het GES in het OTB per milieuaspect hetzelfde onderzoeksgebied aan te houden als in het betreffende deelrapport.

3.4 Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA)¹⁴

De richtlijnen vragen om de (M)KBA af te stemmen op het MER voor wat betreft de alternatieven en de effectvergelijking. De Commissie concludeert dat de alternatieven uit de OEI-tabel voor hoofdcategorieën effecten (tabel 0-1, p.5) niet overeenkomen met de alternatieven uit de effectenbeoordelingstabel uit het MER. De MKBA beschrijft in de hoofdtabel wel de tunnelvarianten voor de doortrekking en bundeling. Het MER referentie-alternatief wordt in de MKBA niet behandeld. Tot slot constateert de Commissie dat het KBA-OEI nulalternatief¹⁵ niet wordt behandeld in de MKBA en (dus) ook niet in het MER.

¹³ In de richtlijnen (2008) is voor fijn stof (PM_{2,5}) het opgenomen: "De Europese Unie heeft in 2008 grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. In het MER moet een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de PM_{2,5}-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, wordt aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties."

¹⁴ De Commissie heeft op verzoek de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) versie 4.0 ontvangen en heeft deze betrokken bij haar toetsing conform de richtlijnen. Zij heeft daarbij met name gekeken naar de afstemming tussen het MER en de MKBA gericht op de alternatieven en de milieueffecten.

¹⁵ In de Handreiking MIRT-verkenningen' van april 2010 wordt voorgesteld ook in MER het KBA/OEI-nulalternatief (= alternatieve aanwending van projectmiddelen) uit te werken.

De Commissie concludeert dat er in de MKBA onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de milieueffecten die in het MER zijn beschreven. De MKBA gaat niet in op de effecten op volksgezondheid en recreatie. Voor de effecten op natuur wordt geen waardering van de Natura 2000 gebieden gegeven en ook het verlies aan landschap wordt niet gewaardeerd.

De Commissie adviseert, ten behoeve van eenduidige informatie voor de besluitvorming, in de vergelijkingstabellen van de MKBA en het MER dezelfde alternatieven te presenteren. Betrek, naast de informatie uit de MKBA over de financiële kosten en baten van de alternatieven, de informatie uit het MER en het GES. Gebruik daarbij met name die informatie die in de MKBA niet of onvoldoende aan de orde komt zoals de effecten op gezondheid, natuur en recreatie.

3.5 Evaluatieprogramma

De gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura2000-gebieden zijn niet beschreven in het MER terwijl de effectbepaling onzekerheden met zich meebrengt en er voldoende "maatregelen achter de hand" denkbaar zijn. Het evaluatieprogramma kan bovendien voortborduren op bestaande aanpakken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Tracébesluit.

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.1

Activiteit: De doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op, capaciteit, betrouwbaarheid en robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving. De alternatieven die daartoe worden onderzocht zijn een doortrekking van de A15 (verschillende varianten) en verbetering en verbreding van het bestaande wegennet, de Regiocombi-alternatieven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 13 mei 2008

aanvraag richtlijnenadvies: 10 juni 2008

ter inzage legging startnotitie: 14 mei 2008 tot en met 24 juni 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 9 september 2008

inhoudseisen vastgesteld: 9 maart 2009

kennisgeving MER in de Staatscourant van 15 augustus 2011

rectificatie kennisgeving MER in de Staatscourant van 17 augustus 2011

ter inzage legging MER: 16 augustus t/m 26 september 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 8 augustus 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 3 november 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. G. Blom (voorzitter)

ir. T. Fast

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. R. Meeuwssen (werkgroepsecretaris)

ir. J. Termorshuizen

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is,

beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- (2116-78) Trajectnota/MER (juli 2011)
- (2116-79) Samenvatting Trajectnota/MER (juli 2011)
- (2116-80) Bijlage 1 - Deelrapport Verkeer (juli 2011)
- (2116-81) Bijlage 2 - Deelrapport Akoestisch Onderzoek (juli 2011)
- (2116-82) Bijlage 3 - Deelrapport Externe Veiligheid en Deelrapport Gezondheidseffecten Screening (juli 2011)
- (2116-83) Bijlage 4 - Deelrapport Landschap, Cultuurhistorie & Archeologie (juli 2011)
- (2116-84) Ontwerptoelichting en plankaarten (juli 2011)
- (2116-119) Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) V1A15. Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen, DHV, (19 juli 2011)
- (2116-114) Memo Beantwoording vragen in memo 'Onduidelijkheden in het MER Via15'd.d. 19 september 2011. Rijkswaterstaat Oost-Nederland (20 september 2011)
- (2116-146) Nadere toelichting GES en informatie Natuur, DHV (20 oktober 2011)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 18 oktober 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd. Dit betekent dat indien in het advies naar een zienswijze wordt verwezen uitsluitend het nummer dat door het bevoegd gezag aan de zienswijze is toegekend wordt vermeld.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Wegennetwerk regio Arnhem – Nijmegen (ViA15)

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de bereikbaarheid in de regio Arnhem–Nijmegen te verbeteren. Voor de besluitvorming over de aanpassing van het hoofdwegennet wordt de Tracéwet–procedure gevolgd. Na het opstellen van de Trajectnota/MER stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het standpunt vast. De Minister van IenM heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gevraagd advies uit te brengen over het MER. Dit toetsingsadvies van de Commissie gaat in op de inhoud van het MER.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3413-3

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

