# Lokaal wegennet

## Inleiding

**Bij aanleg of aanpassing van (lokale) wegen is meestal een milieueffectrapport (MER) nodig. In deze factsheet wordt beschreven welke aspecten in het MER vooral aandacht vragen en hoe valkuilen zijn te vermijden. Deze factsheet is vooral bedoeld voor gemeenten en provincies die met een m.e.r. voor wegaanleg- of aanpassing te maken krijgen.**

## Aanleiding en aanpak

In het verleden werden wegen aangelegd om de ontsluiting van een gebied te verbeteren, dus om verkeer beter toe te laten. Tegenwoordig is de aanleiding juist meestal om een bestaand gebied te ontlasten, dus er verkeer 'weg te halen'. Bijvoorbeeld een randweg die wordt aangelegd om verkeersoverlast in een dorpskern te verminderen. Dit betekent dat het verkeer ergens naartoe moet. Soms worden daarbij problemen verschoven naar het buitengebied of andere plaatsen in de regio.

Om zicht te krijgen op het probleemoplossend vermogen van het voornemen en de mogelijke verplaatsing van problemen is het nodig in het MER:

- een kwantitatieve probleemanalyse te maken;
- op basis van die analyse het doel van het project te formuleren ('wat moet het opleveren?');
- vanuit de probleemanalyse en het doel oplossingen te ontwikkelen (bijvoorbeeld weg verbreden, aanleggen nieuwe weg, al dan niet in combinatie met rotondes, verkeersdrempels etc.);
- het studiegebied goed af te bakenen zodat alle relevante effecten in beeld komen.

**Probleemanalyse**

Een goede probleemanalyse is nodig:

- om de juiste oplossingen te vinden;
- voor een goede onderbouwing van de aanleg van een nieuwe weg. Wegen de effecten van aanleg en gebruik van de nieuwe route op tegen de bestaande hinder? Kan deze hinder ook op een andere manier worden opgelost?

Om na te gaan of een nieuwe weg inderdaad de beste oplossing is voor een bestaand probleem adviseert de Commissie de volgende vragen in de m.e.r.-procedure te beantwoorden:

- *Wat zijn de verkeersproblemen?* Het kan bijvoorbeeld gaan om problemen met verkeersafwikkeling, barrièrewerking voor langzaam verkeer en verkeersveiligheid.
- *Wat zijn de leefbaarheidsproblemen?* Denk bijvoorbeeld aan geluidhinder, slechte luchtkwaliteit, en de oversteekbaarheid van wegen.
- *Wat is het schaalniveau van de problemen?* Haal daarbij lokale en regionale knelpunten uit elkaar.



- *Hoe groot zijn de problemen?* Bijvoorbeeld: Hoe vaak zijn er verkeersopstoppingen en hoe erg zijn die? Hoeveel huishoudens hebben last van geluidsoverlast? Worden er normen (voor geluid of luchtkwaliteit) overschreden en zo ja, hoe vaak komt dat voor en in welke mate? Wat is de beleving van hinder en ziektelast door die hinder?

**Doelstelling**

Bepaal de doelstelling op basis van de uitkomsten van de probleemanalyse. Zorg ervoor dat de mogelijke oplossingen ('alternatieven') kunnen worden getoetst aan de doelstelling van het project. Let op dat de doelstelling niet wordt geformuleerd als oplossingsrichting, bijvoorbeeld:

> 'Doel van het project is de bestaande weg door de kern te ontlasten door middel van de aanleg van een rondweg.'

Aan een dergelijke doelstelling zullen namelijk alle alternatieven die voorzien in een rondweg voldoen.
Pas wanneer er een duidelijk beeld is van de problematiek kan duidelijk omschreven worden wat het doel is en wanneer dat bereikt zal zijn. Bijvoorbeeld:

> 'Het beperken van het aantal geluidgehinderden tot maximaal 80'
> 'Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Molenstraat met een maximum van x passerende motorvoertuigen per minuut'

**Oplossingsrichtingen/alternatieven**

Wanneer duidelijk is welke doelen bereikt moeten worden kan worden nagegaan hoe dat het beste kan. Geluidsoverlast kan worden bestreden door te zorgen voor minder verkeer, maar ook door isolatie van woningen of door het toepassen van 'stil' asfalt binnen de bebouwde kom. Barrièrewerking kan worden verminderd door het aanleggen van bruggen of tunnels voor langzaam verkeer. Het ontlasten van een bepaalde verkeersader is soms mogelijk door alternatieve wegen aan te bieden. Bijvoorbeeld ontsluiting van een bedrijventerrein door opwaardering van bestaande wegen, zodat de route door de kern rustiger wordt.

De doelstelling (en het gemeentelijke en provinciale beleid) stellen randvoorwaarden aan het project. Deze moeten in het MER onderbouwd worden, zodat ook duidelijk is waarom bepaalde oplossingen *niet* in aanmerking komen.
Dit kunnen bijvoorbeeld randvoorwaarden zijn zoals:

- de hinder mag elders in de kern niet toenemen;
- landschappelijk waardevolle elementen zoals beekdalen mogen niet aangetast worden;
- de weg moet een Duurzaam Veilige Inrichting krijgen;
- de bereikbaarheid van woningen en bedrijven moet gewaarborgd blijven;
- het beschikbare budget.

**Studiegebied**
Het omleggen van een doorgaande provinciale weg kan verkeer uit een dorpskern halen maar kan ook meer verkeer aantrekken. Hierdoor kunnen nieuwe problemen ontstaan in andere dorpen die de provinciale weg doorsnijdt. Vanwege dit 'verplaatsen' van verkeer is het belangrijk het 'studiegebied' zorgvuldig te bepalen. Het studiegebied is het gebied waarin zich effecten kunnen voordoen. Wanneer je de effecten maar in een deel van dat gebied in beeld brengt, mis je dus een deel van de effecten. Het studiegebied moet dus zo worden gekozen dat alle (positieve en negatieve) effecten in beeld komen.

**Beschrijving van milieugevolgen**
In het MER over gemeentelijke en provinciale wegen wordt een breed spectrum aan milieugevolgen beschreven. Belangrijk zijn in ieder geval effecten op het gebied van:

- verkeersafwikkeling;
- geluidhinder;
- luchtkwaliteit;
- oversteekbaarheid;
- verkeersveiligheid in het bebouwd gebied.

Daarnaast moeten effecten op landschappelijke waarden, natuur en cultuurhistorische waarden aan de orde komen.

**Voorbeeld: Randweg Boekel**

Met de aanleg van een randweg om Boekel hadden de gemeente en provincie Noord-Brabant twee doelen:

- de leefbaarheid in het centrum verbeteren;
- de N605 ontwikkelen als gebiedsontsluitende weg (om zo de bestaande verkeersdruk op lokale en provinciale wegen in de regio te verlichten).

Uit het MER bleek dat:

- er nu en in de toekomst nauwelijks bereikbaarheidsproblemen te verwachten zijn;
- de leefbaarheidsproblemen beperkter waren dan gedacht (enkele geluidgehinderden);
- de tracéalternatieven verkeer uit de kern van Boekel wegnemen en daarmee de lokale leefbaarheidsproblemen verminderen;
- een nieuwe weg echter tot nieuwe problemen in het buitengebied zal leiden;
- het probleemoplossend effect voor geluidhinder in de kern kleiner is dan verwacht.

Een rondweg voldeed dus wel aan de doelstellingen, maar was geen bevredigende oplossing. Daarom is een nadere studie gedaan naar de leefbaarheidsproblemen. Met deze studie kan de gemeente een betere afweging maken tussen het verminderen van problemen in de kern en nieuwe problemen in het buitengebied.

**Meer informatie?**
Meer informatie vindt u op www.commissiemer.nl

U kunt uw vraag ook stellen aan de helpdesk van de Commissie voor de m.e.r.:

- 030-234 7666
- kennisplatform@eia.nl

*In deze reeks verschijnen ook regelmatig factsheets over andere thema's, zoals plan-m.e.r. bij structuurvisies of stikstofdepositie.*

Overheden kunnen voor vragen over m.e.r.-plicht terecht bij InfoMil: www.infomil.nl.

De informatie in deze factsheet is bedoeld als algemene handreiking voor de praktijk, maar bevat nadrukkelijk geen specifiek advies voor individuele situaties. U kunt hier geen rechten aan ontlenen.

*Versie 26 augustus 2010*