

RICHTLIJNEN MILIEU EFFECT RAPPORT RIJKSWEG 32 HASKERDIJKEN HEERENVEEN NOORD



**RICHTLIJNEN
MILIEU-EFFECTRAPPORT
RIJKSWEG 32
GEDEELTE HASKERDIJKEN-
HEERENVEEN NOORD**

november 1992
gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

<u>Inhoud</u>	<u>blz.</u>
1. INLEIDING	3
2. ADVIES EN INSPRAAK	4
3. CENTRALE RICHTLIJN	6
4. UITGANGSPUNTEN, PROBLEEMSTELLING EN DOEL	7
Uitgangspunten	7
Probleemstelling	7
Doel	8
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	9
6. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	11
Voorgenomen activiteit	11
Alternatieven	12
Varianten	14
7. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	16
Algemeen	16
Huidig ruimtegebruik en landschap	17
Abiotisch milieu	17
Biotisch milieu	18
Veiligheid	18
8. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	19
Algemeen	19
Ruimtegebruik en landschap	20
Abiotisch milieu	20
Biotisch milieu	22
Veiligheid	22
Overige en secundaire gevolgen	22
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	23
10. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	24
11. SAMENVATTING VAN HET MER	25
12. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	26
BIJLAGEN	

1. INLEIDING

Voor de ombouw van het gedeelte Haskerdijken-Heerenveen noord van rijksweg 32 (Rw32) tot autosnelweg dient een milieu-effectrapport (MER) te worden gemaakt. Het MER wordt betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor het betreffende gedeelte van Rw32.

Initiatiefnemer van de activiteit is Rijkswaterstaat, directie Friesland. De gemeente Heerenveen is bevoegd gezag.

De onderhavige richtlijnen zijn uitgevaardigd door burgemeester en wethouders van Heerenveen. Ze vormen de basis voor de inhoud van het MER.

In het navolgende wordt eerst ingegaan op de advisering en inspraak die voorafgingen aan de totstandkoming van de richtlijnen. Vervolgens wordt een centrale richtlijn gegeven, waarmee onderzoeksopdracht wordt afgebakend. Daarna worden de overige richtlijnen geformuleerd, die in acht dienen te worden genomen bij het onderzoek, zoals dat binnen de kaders van de centrale richtlijn dient te worden uitgevoerd.

2. ADVIES EN INSPRAAK

Voorafgaand aan de uitvaardiging van deze richtlijnen werd door Rijkswaterstaat, directie Friesland, een Startnotitie gemaakt.

De Startnotitie is voorgelegd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage te Utrecht. Deze commissie bracht, naar aanleiding van de Startnotitie, op 24 september 1992 advies uit over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Dit advies heeft de belangrijkste grondslag gevormd voor deze richtlijnen.

Voorts werd de Startnotitie om advies toegezonden aan de Inspecteur van Milieuhygiëne, de Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening, de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie en de Directeur van de hoofdgroep Ruimtelijke Ordening van de provincie Friesland.

De Startnotitie heeft gedurende een maand op het gemeentehuis ter inzage gelegen. Deze terinzageliggende werd gepubliceerd in de Heerenveense Courant.

Er werd door de volgende personen en instanties schriftelijk (zie bijlagen) gereageerd op de Startnotitie:

1. het College van Gedeputeerde Staten van Friesland;
2. de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming te Utrecht;
3. de Samenwerkende Organisaties Vogelonderzoek Nederland te Beek-Ubbergen;
4. A.M. Libbenga en M.A.M. de Boer te Heerenveen;
5. S.D. Braaksma te Heerenveen;
6. de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort;

ad 1.

Gedeputeerde Staten van Friesland verzoeken om aandacht voor de Zuiderzeespoorlijn in het MER.

Hieraan wordt tegemoetgekomen door het maken van varianten, waarin wordt aangegeven hoe de

Zuiderzeespoorlijn ingepast wordt in het wegenontwerp.

ad 2.

De Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming wijst erop dat er in het studiegebied van het MER geen bijzondere of bedreigde diersoorten voorkomen.

ad 3.

De Samenwerkende Organisaties Vogelonderzoek Nederland leveren informatie over de wijze waarop in het studiegebied vogeltellingen worden uitgevoerd. Desgevraagd zijn er bij de vereniging gegevens beschikbaar ten behoeve van het MER.

ad 4.

Mevrouw A.M. Libbenga en de heer M.A.M. de Boer dringen aan op een gecoördineerde behandeling van het MER voor Rw32 en het MER voor het bedrijventerrein De Kavel.

Het bedrijventerrein De Kavel is niet MER-plichtig. Een samenhang met de MER voor Rw32 is derhalve niet aan de orde.

ad 5.

De heer S.D. Braaksma dient een meest milieuvriendelijk alternatief in, waarbij de ombouw van Rw32 plaatsvindt op het bestaande tracé. Hij is van oordeel dat dit alternatief in meerdere opzichten voordelen biedt ten opzichte van de voorgenomen activiteit.

Het alternatief van de heer Braaksma is technisch niet uitvoerbaar. Er zouden grote aantallen bestaande woningen moeten worden afgebroken. Verder zou het alternatief beperkingen opleggen aan de toekomstige ontwikkeling van de plaats Heerenveen, zoals verwoord in het concept-Structuurplan voor de plaats Heerenveen.

ad 6.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek deelt mee dat er in het studiegebied geen archeologische waarden bekend zijn.

3. CENTRALE RICHTLIJN

Het besluit om Rw32, gedeelte Steenwijk-Akkrum, om te bouwen tot autosnelweg, over het thans aan de orde zijnde tracé, werd genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat op 27 april 1983.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e, wordt de ombouw van het betreffende deel van Rw32 tot autosnelweg, volgens het vastgestelde tracé, aangegeven als vaststaand beleid. Ook de Vervoerregio Friesland stelt in haar concept-Raamplan (oktober 1992) de ombouw van de rijksweg, zoals vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat niet meer ter discussie. Er zijn derhalve beleidsmatig met betrekking tot Rw32 geen nieuwe ontwikkelingen die op dit punt tot nader onderzoek noodzaken.

- * Het in het tracébesluit van 27 april 1983 vastgestelde tracé en de autosnelwegvariant zijn vaststaande gegevens. Deze staan in het MER niet meer ter discussie.

4. UITGANGSPUNTEN, PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Uitgangspunten

- 4.1 Het MER dient een beschrijving te bevatten van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- 4.2 De uitgangspunten, die de basis vormden voor de besluitvorming over de aanleg/ombouw van RW32 tot autosnelweg, dienen in het MER te worden genoemd.
- 4.3 De relevante veranderingen die zich hebben voorgedaan in de periode tussen het besluit over de tracénota en heden, moeten in het MER worden aangegeven. Dit geldt zowel voor de veranderingen binnen het beleid als voor de veranderingen in de ontwikkeling van het ver-
voer.

Probleemstelling

- 4.4 De probleemschets die ten grondslag lag aan de besluitvorming aangaande de ombouw van Rw32 tot autosnelweg, namelijk:
 - dat de ombouw van Rw32 van belang is voor de economische ontwikkeling van het noordelijk deel van Friesland;
 - dat de kruising van Rw32 met de A7 een knelpunt zou gaan vormen in de doorstroming van het verkeer en dat daarom het huidige verkeersplein door een knooppunt in de vorm van een klaverblad moet worden vervangen;dient te worden uitgewerkt in het MER.
- 4.5 Bij de uitwerking van de probleemschets dient aandacht te worden geschonken aan de volgende aspecten:
 - de mogelijkheid dat de oplossing van het verwachte knelpunt aanleiding geeft tot het ontstaan van nieuwe knelpunten elders in het hoofdwegensysteem;
 - de mogelijke winst van de ombouw van Rw32 op lokaal respectievelijk regionaal niveau ten aanzien van:
 - = de verkeersveiligheid;
 - = de afremming van de (personen-)automobiliteit;
 - = de bevordering van het openbaar vervoer;

= de bevordering van het langzame verkeer
(fiets).

Doel

- 4.6 Het doel van de voorgenomen activiteit kan in het MER, in aansluiting op bovengenoemde probleemschets, worden gedefinieerd als het oplossen van de gesignaleerde knelpunten.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

- 5.1 In het MER dient een overzicht te worden gegeven van de reeds genomen besluiten over de ombouw van Rw32, waarbij wordt aangegeven door welke overheidsorganen deze besluiten zijn genomen. Voorts dient te worden aangegeven welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.
- 5.2 In het MER dient duidelijk te worden gemaakt welke voorwaarden, op grond van eerder genomen besluiten, aan de ombouw van Rw32 zijn gesteld.
- 5.3 In het MER dient duidelijk te worden gemaakt, waarom het weggedeelte waarop het MER betrekking heeft, in tegenstelling tot de andere weggedeelten van Rw32 in Heerenveen, nog niet in een bestemmingsplan is vastgelegd.
- 5.4 In het MER dient een beschrijving te worden gegeven van het bestemmingsplan in het kader waarvan het MER wordt uitgevoerd, alsmede van nog te nemen besluiten aangaande de ombouw van het betreffende gedeelte van Rw32. Daarbij dienen tevens de procedure, het tijdplan en de betrokken advies- en overleginstanties te worden aangegeven.
- 5.5 In het MER dient te worden vermeld welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens gevolgen kunnen hebben voor en voorwaarden stellen aan de ombouw van het betreffende gedeelte van Rw32.
- 5.6 In het MER dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan:

5.6.1 Nationaal niveau

- de Wet Geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten;
- het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II);
- de Vierde Nota ruimtelijke ordening extra (waaronder het ABC-locatiebeleid);
- het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en het NMP-plus;
- het Structuurschema Natuur- en landschapsbehoud;
- het Nationaal Natuurbeleidsplan;
- de Nota landelijke gebieden;

5.6.2 Provinciaal niveau:

- het Provinciaal Milieubeleidsplan;
- het Raamplan Vervoerregio Friesland;
- het Streekplan Friesland en daarop gebaseerde uitwerkingsplannen;

5.6.3 Gemeentelijk niveau:

- vigerende bestemmingsplannen;
- het Verkeersstructuurplan Heerenveen;
- het Planologisch structuurplan Heerenveen;
- de Dorpennota van de gemeente Heerenveen.

6. VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Voorgenomen activiteit

- 6.1 Ten behoeve van de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient een goede plantekening van de weg en het knooppunt in het MER te worden opgenomen.
- 6.2 Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient te worden ingegaan op zowel de ombouw van de bestaande weg als het gebruik en beheer van de weg.
- 6.3 Voor de ombouw van de weg zal in het MER beschreven moeten worden:
- de verwijdering van begroeiing;
 - de afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
 - de ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
 - de vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien alternatieve ophoogmaterialen worden gebruikt, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
 - het aanbrengen van het wegdek, te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie);
 - de bouw en vorm van het knooppunt;
 - de bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
 - de aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
 - de inpassing in de structuur van het landschap waarin de weg als element in relatie tot andere landschapselementen wordt gepresenteerd (schaal 1:1000) waarop tevens de aangrenzende wegvakken zijn ingetekend;

- een beplantingsplan waarop zowel de te verwijderen opgaande beplanting als de nieuw aan te brengen beplanting zijn aangegeven (schaal 1:500);
- het lengteprofiel en dwarsprofielen waaruit de hoogteligging van de weg ten opzichte van het aangrenzende landschap blijkt;
- gegevens over de herinrichting van de gronden waarop het huidige tracé ligt. Dit geldt met name voor de huidige rotonde (met benzineverkooppunt), de aansluitingen die komen te vervallen en het weggedeelte tussen de rotonde en de huidige aansluiting De Knipe/Heerenveen Centrum;
- de aanpassing van de ontsluiting en bereikbaarheid van de gebieden aangrenzend aan RW32 in verband met het afsluiten van wegen, nieuwe ontsluitingswegen en verbindingen voor het fietsverkeer;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken, carpoolen, e.d.);
- de aanleg van verzorgingsplaatsen, benzinstations en horecavoorzieningen (indien relevant).

6.4 Bij de beschrijving van het gebruik en beheer van de weg, uitgaande van de voorgenomen activiteit, dient in het MER aandacht te worden besteed aan:

- de omvang en samenstelling, alsmede de ontwikkeling, van het verkeer op de weg, uitgesplitst naar personen- en vrachtvervoer, in etmaalperiodes;
- het gebruik en beheer van bermen;
- het onderhoud van de wegen;
- (maatregelen tegen het) plaatsen van reclameborden.

6.5 Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient in het MER aandacht te worden besteed aan de ontwikkelingen van en de gevolgen voor het vervoersaanbod op de onderliggende wegenstructuur.

Alternatieven

Nul-alternatief

6.6 Het MER dient te beschrijven welke situatie ontstaat als de voorgenomen activiteit niet zou worden ondernomen. Deze beschrijving dient

in ieder geval als een referentiekader voor de beoordeling van de voorgenomen activiteit.

- 6.7 Bij de beschrijving van het nul-alternatief kan gebruik worden gemaakt van bestaand materiaal uit de gevolgde tracéprocedure. Waar nodig dienen gegevens geactualiseerd te worden. De verwachte effecten van het vigerende verkeers-en vervoerbeleid (SVV II) dienen in de beschrijving door te werken. Dit geldt in elk geval voor het mobiliteitsgeleidende beleid, aangezien dit in de tracéprocedure nog geen rol speelde.

Inrichtingsalternatieven

- 6.8 Er dienen in het MER alternatieven te worden onderzocht, waarin Rw32 verdiept wordt aangelegd;
- 6.9 Er dienen in het MER alternatieven te worden onderzocht, waarin de A7 een verhoogde ligging krijgt en Rw32 op maaiveldhoogte wordt aangelegd;
- 6.10 Er dienen in het MER alternatieven te worden onderzocht, waarbij wordt uitgegaan van een ongelijkvloers knooppunt Rw32/A7, volgens een andere dan de voorgenomen klaverbladoplossing;

Meest milieuvriendelijk alternatief

- 6.11 In het MER moet worden nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieu-effecten, die ontstaan ten gevolge van de ombouw van Rw32, tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij moet er op worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.
- 6.12 In het bijzonder dient in dit verband in het MER onderzoek te worden gedaan naar de mogelijkheden van een verdiepte ligging van Rw32, de plaatsing van geluidwerende voorzieningen (hetgeen gevolgen heeft voor de geluidhinder en de verspreiding van luchtverontreiniging)

en naar het aanbrengen van een wegdek van ZOAB (zeer open asfalt beton) of van een "tweelaags" wegverharding (twinlay, bestaande uit twee poreuze lagen, grof en fijn), hetgeen gevolgen heeft voor de geluidhinder en de veiligheid bij nat weer.

- 6.13 Ten behoeve van de realisering van de bestaande R32 is een aantal natuurwaarden verloren gegaan. Bij de geplande ombouw zullen nog andere natuurwaarden worden aangetast. In het MER dient te worden nagegaan na te gaan welke mogelijkheden er bestaan tot compensatie van verloren gegane en te verliezen natuurwaarden. Aandacht kan worden besteed aan herstel van de verloren gegane ecologische verbinding tussen het gebied ten noord-oosten van Heerenveen (De Deelen) en de wateren ten westen van Heerenveen. Met betrekking tot de compensatie voor eventuele negatieve effecten op bodem, grondwater, oppervlaktewater en luchtverontreiniging kan ook worden gedacht aan het aanbrengen van boombeplanting en de ontwikkeling van natte natuurgebieden.
- 6.14 De mogelijke negatieve landschappelijke gevolgen en de gevolgen voor flora en fauna dienen in het MER onderzocht te worden. Daarbij dient in ieder geval aandacht te worden besteed aan de creatie van extra doorgangen met name voor waterecosystemen, aan faunapassages en aan de aanpassing van de wegverlichting. Gezien de ligging van het onderhavige tracé-deel aan de stedelijke rand zouden hiervoor mogelijkheden gezocht moeten worden bij nog niet gerealiseerde tracé-delen ten noorden, ten zuiden en ten oosten van Heerenveen.

Varianten

- 6.15 Er dienen varianten te worden ontwikkeld van zowel de voorgenomen activiteit als de alternatieven, waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige aanleg van de Zuiderzeespoorlijn door het gebied waarop het MER betrekking heeft. Hierbij dient te worden uitgegaan van een bundeling van de Zuiderzeespoorlijn met de A7-A50. Er dienen varianten te worden ontwikkeld met een ligging van de Zuiderzeespoorlijn ten zuiden en ten noorden van de A7. Per variant dient te worden aangegeven op welke wijze

het tracé van de Zuiderzeespoorlijn in de toekomst kan worden ingepast in de wegenstructuur.

- 6.16 Bij de varianten, waarbij rekening wordt gehouden met de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn, behoeven slechts de ruimtelijke gevolgen daarvan te worden aangegeven. De milieu-effecten van de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn behoeven niet te worden onderzocht.

7. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING

Algemeen

- 7.1** De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dienen in het MER te worden beschreven, voor zover deze van belang zijn voor de bepaling van de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Hierbij dienen in ieder geval de invloed van de bestaande weg op de hydrologie, de luchtkwaliteit, de geluidbelasting en de ecologische verbindingen via water en land te worden beschreven.
- 7.2** Bestaande literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, dienen de basis te vormen voor de beschrijving van de huidige situatie. Onzekerheden in de beschrijving moeten worden aangegeven.
- 7.3** Als plangebied wordt aangemerkt het tracé van R32 met de direct aangrenzende omgeving. Het studiegebied is groter dan het plangebied en kan per aspect in omvang verschillen. De beschrijving van bestaande toestand en de autonome ontwikkeling dient die gebiedsdelen te omvatten waar meetbare of bespeurbare significante veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven.
- 7.4** De beschrijving van de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling dient bruikbaar te zijn als referentiekader voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.
- 7.5** Bij de beschrijving en kwantitatieve waardering van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, gerelateerd aan normen en streefwaarden van het milieubeleid en bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, behoren de volgende aspecten betrokken te worden:

Huidig ruimtegebruik en landschap:

- 7.6 De functioneel-ruimtelijke structuur (ruimtegebruik in het studiegebied);
- 7.7 De visueel-ruimtelijke structuur en de aanwezige beeld dragers in het studiegebied;
- 7.8 Archeologische en cultuurhistorische elementen.

Abiotisch milieu:

- 7.9 Bodemopbouw, bodemstructuur en geohydrologie:
 - de geomorfologie;
 - de geologische opbouw van de ondergrond;
 - de geohydrologische situatie.
- 7.10 Bodem, grond- en oppervlaktewater:
 - de aanwezige bodemtypen;
 - de mate van verstoring van de bodemopbouw;
 - de aanwezigheid, voorzover bekend, van lokaties van bodemverontreiniging;
 - de grondwaterpeilen en de seizoensvariatie hierin; ligging van kwel- en infiltratiegebieden;
 - de gegevens van de grondwaterkwaliteit in het studiegebied;
 - het drainagesysteem (geheel van waterlopen);
 - de aangehouden (polder)peilen;
 - gegevens van de waterkwaliteit.
- 7.11 Luchtkwaliteit:
 - de regionale luchtkwaliteit en wijzigingen als gevolg van de autonome ontwikkelingen. Parameters: NO_x, CO₂, CO, vluchtige organische stoffen, PAK, SO₂ en zwarte rook.
- 7.12 Geluidhinder:
 - de huidige dag-, avond en nachtwoarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling;
 - de L_{aeq}-waarde per dag, avond en nachtperiode, gerelateerd aan het omgevingsniveau op basis van bekende of nog te bepalen achtergrondniveaus op een voldoende aantal representatieve punten; bij de presentatie kan gebruik worden gemaakt van geluidcontouren;

- de bijdrage van het vrachtverkeer; de invloed van de onzekerheidsmarge bij de intensiteitsprognoses van het vrachtverkeer op de berekende geluidniveaus dient duidelijk aangegeven te worden, zowel voor de dag-, avond als voor de nachtperiode;
- de saneringssituaties dienen te worden vermeld met opgave van plaats en aantal van de betrokken woningen (indien relevant);

De berekeningen dienen te worden uitgevoerd met toepassing van Standaard Rekenmethode II.

7.13 Trillingen:

- de trillingshinder;
- de trillingsgevoelige objecten.

Biotisch milieu:

7.14 Vegetatietypes en bijzondere flora; de gevoeligheid aan voor luchtverontreiniging en veranderingen in de (grond)waterhuishouding;

7.15 De fauna, met name avifauna, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen de broedperiode met weidevogelpopulaties en de winterperiode met vooral trekvogels en wintergasten (eenden, ganzen);

7.16 De ecosystemen, waarbij met name aandacht moet worden besteed aan eventueel aanwezige relaties met andere ecosystemen in de omgeving (bijvoorbeeld rustgebied De Deelen ten opzichte van fourageer-mogelijkheden in het omliggende weidegebied, of de relatie tussen de beboste dekzandrug van Oranjewoud ten opzichte van het veengebied).

Een en ander dient in ieder geval kwalitatief te worden beschreven. Voor zover dit uit bestaande inventarisaties beschikbaar is, kunnen ook kwantitatieve gegevens, zoals oppervlakten e.d., worden toegevoegd.

Veiligheid

7.17 Verkeersveiligheid;

7.18 Risico's van vervoer gevaarlijke stoffen.

8. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Algemeen

- 8.1 De opzet van de effectbeschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven dient zoveel mogelijk op dezelfde wijze plaats te vinden als de beschrijving van de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling, zodat een goede vergelijking mogelijk is. Het uitwerkingsniveau moet worden gerelateerd aan de relevantie van de beschouwde aspecten.
- 8.2 De wijze waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven worden, moet in het MER worden gemotiveerd. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als van de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten en voor de gevoeligheid van de gebruikte voorspellingstechnieken.
- 8.3 Er dient bijzondere aandacht te worden besteed voor die milieu-gevolgen die per alternatief verschillen.
- 8.4 In het MER moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, of deze op de lange of op de korte termijn spelen en in hoeverre synergetische effecten kunnen optreden, ook onder invloed van activiteiten buiten het gebied.
- 8.5 Voor de beschrijving van de milieugevolgen kan gebruik worden gemaakt van bestaande rapporten.
- 8.6 Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen om negatieve gevolgen te beperken of te compenseren dienen voor zover mogelijk kwantitatief te worden aangeduid.
- 8.7 Zowel negatieve als positieve gevolgen moeten in het MER worden beschreven.
- 8.8 De milieugevolgen moeten worden getoetst aan de geldende normen en grenswaarden van het milieubeleid.

- 8.9 Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van milieu-effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

Ruimtegebruik en landschap

- 8.10 Er dient in het MER aandacht te worden besteed aan het verdwijnen van landschappelijke elementen (structuurbepalende elementen en beeld-dragers), cultuurhistorische elementen en archeologische waarden door ruimtebeslag, functieverandering en bodemverstoring, daarbij kan worden gedacht aan:
- de visuele gevolgen van de aanleg en de herinrichting, gezien vanuit het omringende landschap;
 - de visuele aspecten (belevingsaspecten) gezien vanuit de weggebruikers.

Abiotisch milieu

8.11 Bodemopbouw en geohydrologie

Er dient onderzoek te worden gedaan naar:

- de verstoring van bodemopbouw en bodemstructuur;
- het optreden van zettingen als gevolg van de aanlegwerkzaamheden en de aanwezigheid van het weglichaam;
- wijzigingen in fluxen, stromingsrichtingen en stand van het grondwater (met name aandacht voor het overgangsgebied in bodem en grondwater van veen naar zand en van nat naar droog).

8.12 Bodem, grond- en oppervlaktewater

Er dient onderzoek te worden gedaan naar:

- wijzigingen in grondwaterstromingspatroon, waterhuishouding en de kwaliteit van grondwater en oppervlaktewater;
- verontreiniging van de bodem als gevolg van afspoeling, depositie of aanleg respectievelijk aanwezigheid van benzinestations.

8.13 Luchtkwaliteit

Er dient onderzoek te worden gedaan naar veranderingen in de luchtkwaliteit in het studiegebied; hierbij dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens:

- de verkeersintensiteiten,
- de gemiddelde rijsnelheden,
- de vrachtwagen-aandelen per wegvak,

- de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën en brandstoffen, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot uitlaatgasemissies,
 - de omgevingskenmerken van de wegvakken
- Voor parameters zie hoofdstuk 7, onderdeel "Luchtkwaliteit".

8.14 Geluid

Er dient onderzoek te worden gedaan naar

- emissies en immissies;
met behulp van een akoestisch onderzoek overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet Geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (Standaard Rekenmethode II). Bij de rekenresultaten mag de aftrek ingevolge art. 103 van de Wet Geluidhinder, in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder lawaai zullen gaan produceren niet worden toegepast, maar wel dient de invloed van verschillende soorten wegverhardingen op het geluidniveau te worden meegenomen. Met betrekking tot het vrachtverkeer en saneringssituaties geldt hetgeen in hoofdstuk 7 in het onderdeel "Geluidhinder" is aangegeven.
- hinder;
in het MER zal niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet Geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten. Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm, bijvoorbeeld met behulp van geluidcontouren. Op basis van deze contouren dient zo mogelijk te worden nagegaan of, en zo ja in welke mate, de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen.

8.15 Trillingen

Er dient te worden onderzocht of er trillingshinder optreedt als effect van betekenis.

Biotisch milieu

8.16 Er dient onderzoek te worden gedaan naar:

- de aantasting van de vegetatie, het verdwijnen van bijzondere flora-elementen (oppervlakte, vegetatietype en belangrijke soorten);
- het verwijderen van beplantingen (bij bomen aantal en soort, bij struikbeplanting oppervlakte en soorten);
- de aantasting van de fauna;
- de verstoring van ecologische relaties met het omringende gebied (veroorzaakt door o.a. door barrièrewerking en beïnvloeding).

Veiligheid

8.17 Er dient onderzoek te worden gedaan naar:

- de veranderingen in veiligheid en beleving van het gebied plaatsvinden. Dit dient te worden aangegeven met behulp van een ongevallen prognosemodel en, zo mogelijk, de veranderingen in de risico's.

Overige en secundaire gevolgen

8.18 Het MER dient in te gaan op:

- de gevolgen voor de ontwikkeling en exploitatie van het openbaar vervoer;
- de afbraak van huizen;
- andere effecten die kunnen worden verwacht van voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, die deel uitmaken van de autonome ontwikkelingen binnen het studiegebied;
- de secundaire gevolgen van de uitvoering van de activiteit; (Een voorbeeld kan zijn de aanleg van bedrijventerreinen als gevolg van de creatie van C-locaties en de voorgenomen aanleg van woningen binnen de ruimte die wordt gecreëerd tussen de bestaande Rw32 en de nieuw aan te leggen weg. Daarbij dient te worden aangegeven op welke wijze (geluid)hinder voor de op te richten woningen, als gevolg van de aanwezigheid van de nieuwe Rw32, zal worden tegengegaan).

9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieu-gevolgen - met elkaar en met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling), worden vergeleken. Het is van belang slechts die milieu-aspecten in de vergelijking op te nemen waarbij de gevolgen voor de beschouwde alternatieven duidelijk verschillen. De in beschouwing genomen milieu-aspecten dienen te worden onderbouwd.

Onderdelen bij dit hoofdstuk van het MER moeten in ieder geval zijn:

- een beschouwing over de mate waarin de initiatiefnemer bij de voorgenomen activiteit en elk van de alternatieven zijn doelstelling(en) kan verwezenlijken;
- een beschouwing over de positieve en negatieve gevolgen van de voorgenomen activiteit en ieder alternatief en de daarbij in het geding zijnde belangen;
- een voorkeursvolgorde van voorgenomen activiteit en de alternatieven per milieu-aspect (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden);
- een voorkeursvolgorde van voorgenomen activiteit en de alternatieven op basis van 'milieuvriendelijkheid'. Criteria voor de afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dienen hierbij expliciet te zijn en zoveel mogelijk te worden ontleend aan openbare beleidsdocumenten;
- een globale kostenvergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven, zodat de realiteitswaarde van de alternatieven beter kan worden beoordeeld.

10. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

- 10.1** In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis en informatie bestaan, waarom zij bestaan en welke betekenis daaraan moet worden gehecht voor de besluitvorming. Leemten kunnen bijvoorbeeld worden gevormd door onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de gebruikte gegevens, andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieugevolgen op korte en langere termijn en gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd.
- 10.2** Het bevoegd gezag zal te zijner tijd een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van milieu-effectrapportage dient ook betrekking te hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubeschermdende maatregelen. In het MER dient een concept-evaluatieprogramma worden opgenomen waarin de vastgestelde leemten in kennis en informatie zijn opgenomen en waarin tevens wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen als voorzieningen of milieubeschermdende maatregelen falen.

11. SAMENVATTING VAN HET MER

- 11.1 Het MER dient een samenvatting te bevatten, 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.
- 11.2 In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de voorgenomen activiteit en de alternatieven kan dit bijvoorbeeld gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.
In de samenvatting dient in ieder geval ingegaan te worden op die informatie, die van wezenlijk belang is voor het te nemen besluit.

12. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

- 12.1** In het MER dient duidelijk en objectief ingegaan te worden op de te behandelen onderwerpen en tevens moet worden ingegaan op de vragen omtrent het voornemen, die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.
- 12.2** In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling van het MER, duidelijk naar voren worden gebracht.
- 12.3** Waar mogelijk en nuttig moet gebruik worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Een ruimtelijke schets van de aansluitpunten en kruisingen is in dit verband van belang. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

BIJLAGEN



provinsje fryslân
provincie friesland

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen

ruimtelijke ordening
postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
8911 kz leeuwarden
telefoon: 058-925925
telefax: 058-925123
telex: 46552

-1777.31 -1.811.111.1
milieueffect-
rapportage
Rw32

Leeuwarden, 23 juli 1992.

Ons kenmerk: RO-92-22217
afdeling Gemeentelijke Plannen
toestel ...245\KvdT\ME.
Uw kenmerk:
Bijl.: -

HEERENVEEN INGEKOMEN 24 JUL 1992 220 No. 92070540 afgedaan / gezien dd. 5-8-92 par. <i>ghe</i>

Onderwerp:
startnotitie Milieueffectrapportage Rw32
gedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord.

Geacht College,

Met betrekking tot bovengenoemde Startnotitie Milieueffectrapportage, die wij voor advies hebben ontvangen, berichten wij u als volgt.
Het Mer - onderzoek zal worden uitgevoerd ten behoeve van het (op korte termijn) opstellen van een bestemmingsplan inzake het inbestemmen van genoemd weggedeelte, inclusief een verkeersknooppunt met de A7.

Op blz. 16 van de notitie is aangegeven, dat in het Mer - onderzoek geen rekening zal worden gehouden met een eventueel op langere termijn aan te leggen Zuiderzeespoorlijn. Verwacht wordt dat een mogelijke realisering van een zuiderzeespoorlijn ruimschoots na de realiseringsperiode van het project Rijksweg 32 (gedeelte Heerenveen Noord - Haskerdijken) zal vallen.

Momenteel kunnen wij nog geen duidelijkheid geven betreffende een voorkeurstracee voor een Zuiderzeespoorlijn binnen het te onderzoeken gebied. Ook wij verwachten dat realisering van deze spoorlijn buiten een bestemmingplanperiode (ca 10 jaar) van het op te stellen bestemmingsplan zal vallen. Gelet daarop kunnen wij er mee instemmen, dat de invloed van een tracee van een Zuiderzeespoorlijn buiten het Mer - onderzoek wordt gelaten.

Overigens merken wij in verband met het voorgaande op, dat wij het gewenst achten een voorkeurstracee voor genoemde spoorlijn in de in voorbereiding zijnde herziening van het Streekplan Friesland op te nemen. Resultaten van een aanvullende haalbaarheidsstudie en een traceestudie verwachten wij op korte termijn te ontvangen. Eén van de drie tracévarianten loopt parallel met de A7. Wij verzoeken u daarom zo mogelijk in de voorbereidingsfase van het bestemmingsplan voor genoemd gedeelte van Rijksweg 32 (inclusief een knooppunt met de A7) aandacht te schenken aan eventuele ontwikkelingen met betrekking tot een voorkeurstracee voor een Zuiderzeespoorlijn.

Verder geeft de startnotitie ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Friesland,



, voorzitter,



loco-griffier.

I.a.g.:

- H1D Rijkswaterstaat, Postbus 2301, 8901 JH LEEUWARDEN

HEERENVEE	
INGEKOMEN	
No. 2	03 AUG. 1992 200
afgedaan/gezien	
dd. 18.8.92 par. Jha	

Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming
 Emmalaan 41
 3581 HP Utrecht

29-7-1992

Betr.: Rijksweg 32, gedeelte
 nr. 436

aan: B & W Heerenveen
 m.a.a. cie. MER
 PGO-overleg

Met excuses voor de late reactie willen wij antwoorden op de brief van de cie. MER van 18 juli j.l. aan het PGO-overleg. De secretaris van het PGO-overleg heeft die o.a. aan ons doen toekomen.

Wat betreft het studiegebied voor de mer Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken, Heerenveen Noord: daar zijn ons geen waarnemingen bekend die wijzen op het voorkomen van bijzondere of bedreigde soorten zoogdieren. Ter hoogte van Heerenveen Zuid zijn veel meldingen van reeën die wisselen naar de bossen. I.v.m. de mogelijke versterking van de barrierewerking van de weg wijzen wij U op bijgevoegd kaartje uit het Natuurbeleidsplan, dat een regionale uitwerking nodig heeft.

Hoogachtend,

J. M. Drees

J.M.Drees



Samenwerkende Organisaties Vogelonderzoek Nederland

Rijksstraatweg 178,
6573 DG Beek-Ubbergen
Postbank 2905988 Bankrelatie

Telefoon 08895 - 43753
Fax 08895 - 43024
RABO Beek-Ubbergen 10.51.17.056

HEERENVEEN
INGEKOMEN

No. ²06 AUG. 1992

afgedaan/gezien

dd. 8-10-92 par. gla

Burgemeesters en wethouders
van Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

Beek-Ubbergen, 5 augustus 1992

Uw brief d.d.:

Uw nummer:

Ons nummer: 921130/HJ

Betreft: MER reconstructie Rijksweg 32, Haskerdijken - Heerenveen Noord.

Geachte dames en heren,

De vereniging SOVON houdt zich bezig met de organisatie van landelijke vogeltellingen waarmee de stand en de verspreiding in de loop der jaren wordt gevolgd. Hiervoor zijn verschillende telprojecten in het leven geroepen die door vrijwilligers worden uitgevoerd, terwijl verwerking van de verzamelde gegevens worden uitgevoerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Voor het gebied waarop het Milieu Effect Rapport reconstructie Rijksweg 32 betrekking heeft zijn in het kader van een aantal van bovengenoemde projecten gegevens verzameld. Het handelt hier om de volgende projecten en gegevens:

BMP (Broedvogel Monitoring Project): In gebieden van 10 tot 200 ha worden jaarlijks alle broedvogels middels een door SOVON ontwikkelde standaardmethode. Binnen het MER-gebied ligt één telgebied, geteld in de jaren 1985 en 1986.

BSP (Bijzondere Soorten Project): In gebieden van 2,5 bij 2,5 kilometer (zgn. Kwart-blokken) worden alle kolonie-, zeldzame en schaarse broedvogels geïnventariseerd. Het MER-gebied omvat tien van deze kwartblokken, maar niet uit alle blokken is de informatie hetzelfde. Kolonievogels zijn in alle blokken geteld, informatie over zeldzame en schaarse soorten is bekend uit drie kwartblokken. De gegevens stammen uit de jaren 1985 t/m 1990.

PTT (Punt Transect Tellingen): Op vaste routes worden op 20 vaste telpunten alle vogels gedurende vijf minuten geteld. Tellingen vinden vier keer per jaar plaats, in augustus, november, december en februari. Binnen het MER-gebied liggen twee routes, beide geteld in alle jaren van 1984 t/m 1990.

Het is mogelijk deze gegevens binnen een maand te leveren, eventueel voorzien van uitleg m.b.t. volledigheid en wijze van interpretatie. Aanvullende, zeer recente informatie kan geleverd worden na contact van onze zijde met de betreffende districtscoördinator en lokale waarnemers.

Indien er belangstelling bestaat voor de levering van gegevens kunt u contact met ons opnemen op bovenstaand adres. Wij sturen u dan zo spoedig mogelijk een offerte.

Met vriendelijke groeten, hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H.P. van der Jeugd', with a long horizontal stroke extending to the right.

drs. H.P. van der Jeugd
afdeling inventarisaties

1731212 11-12
WBOFAGO

Bewoners Mobilisatieweg
p/a Mobilisatieweg 27
8448 CA Heerenveen
tel. 20114

HEERENVEEN INGEKOMEN
17 JULI 1992 120
N ^o 2070457
afgedaan/gezien
dd par.

College van Burgemeester en Wethouders
van de Gemeente Heerenveen
Crackstate
Heerenveen

Heerenveen, 16 juli 1992

Betreft: Milieu Effect Rapport Gedeelte Rijksweg 32

Geacht College,

Wij hebben er kennis van genomen dat voor het bestemmingsplan Rijksweg 32-gedeelte Haskerdijken-Heerenveen-noord een Milieu Effect Rapport zal worden gemaakt.

Binnenkort zal in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan bedrijventerrein De Kavels of het ontwerp-planologisch structuurplan voor de plaats Heerenveen eveneens een Milieu Effect Rapport moeten worden gemaakt in verband met het plan op De Kavels een bedrijfsterrein van 100 ha te vestigen.

Invloeden van diverse alternatieven in het eerstgenoemde Milieu Effect Rapport zullen ook het gebied De Kavels bestrijken. Daarbij is onder meer te denken aan de gevolgen voor het woon- en leefmilieu, alsmede aan de gevolgen voor flora en fauna. Ook is rekening te houden met de milieu-effecten van de oprichting van een zeer groot bedrijfsterrein op de omgeving van Rijksweg 32.

Op grond van het bovenstaande dringen wij aan op een gecoördineerde behandeling van beide Milieu Effect Rapportages.

Hoogachtend,
Namens Bewoners Mobilisatieweg,

Andrea Libbenga
(A. M. Libbenga)

M. DE BOER
(M. A. M. de Boer)

HEERENVEEN
INGEKOMEN

03 AUG. 1992 250

Heerenveen, 27 juli 1992. x

afgedaan/gezien

dd. 18.8.92 par. Jha

Van: S.D. Braaksma
Naar: College van B & W

Betreft: Voorstel meest milieuvriendelijk alternatief voor RW 32.

Geachte lezer,

Hierbij doe ik U een voorstel toekomen in de vorm van een schets (zie bijlage), waarin een alternatief is weergegeven welke mijns inziens een werkelijk milieuvriendelijker alternatief is.

In het plan van aanpak van de MER voor het projekt verdubbeling rijks-weg 32 is een dermate strak kader aangehouden dat een uitwerking in de zin van een werkelijk milieuvriendelijker alternatief buitenspel wordt gezet. Vanuit een dergelijke situatie is het niet goed mogelijk om alternatieven te ontwikkelen.

De bijgevoegde schets heeft ten opzichte van hetgeen genoemd in het plan van aanpak MER de volgende voordelen:

- minder ruimtelijk beslag op de omgeving, doordat voor een groot deel gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur.
- uitstraling van het verkeerslawaaï t.o.v. huidige situatie nauwelijks verschillend.
- t.a.v. verkeersstructuurplan Heerenveen zijn er geen extra investeringen nodig; over het geheel genomen is het globaal gezien wellicht goedkoper.
- ten noorden van de huidige lokatie van de rotonde komt een ingesloten gebied welke zeer goed kan worden gebruikt voor milde vormen van industrie (C-lokatie).

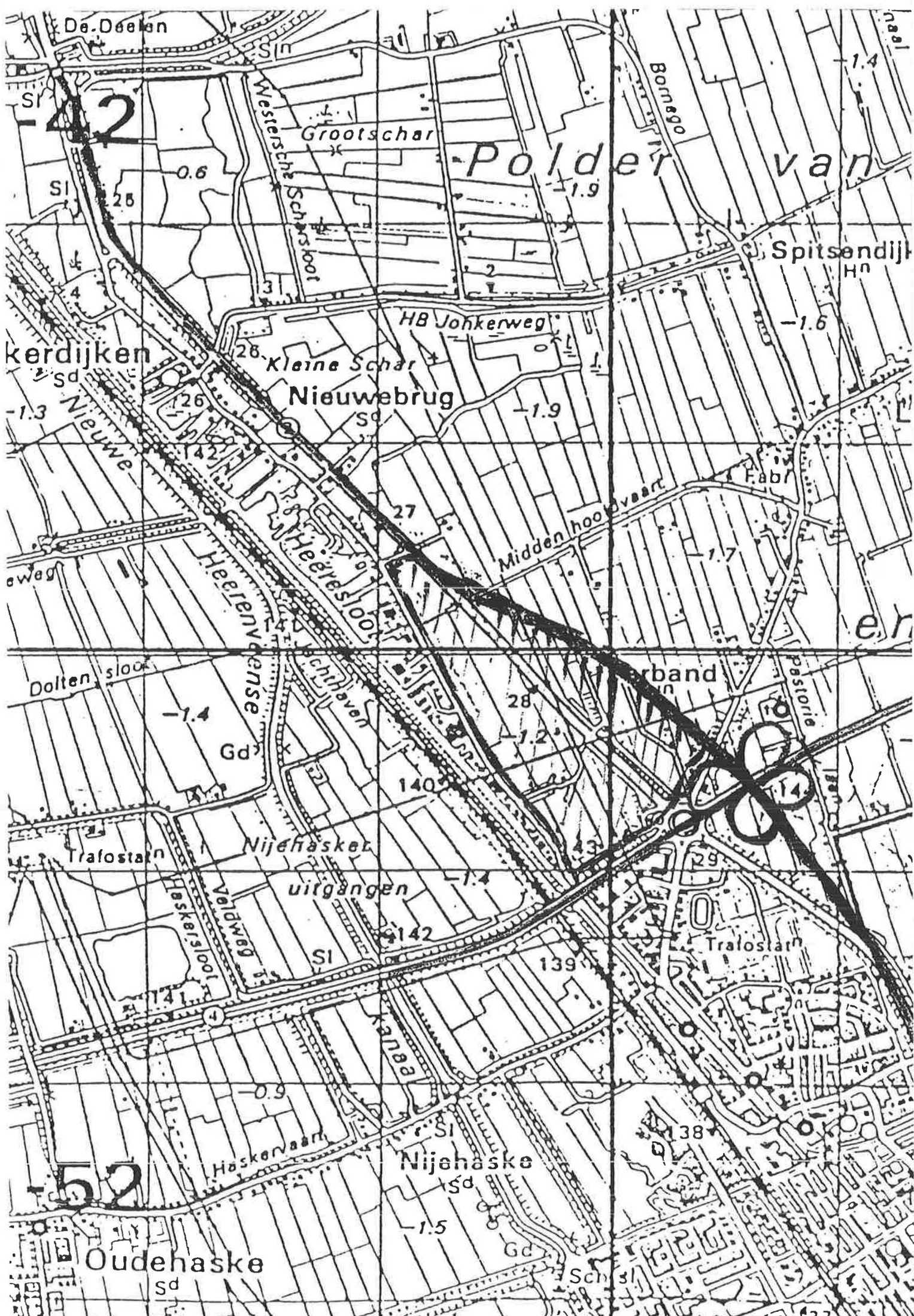
Ik hoop hiermee een inbreng te hebben geleverd voor het meest efficiënte gebruik van de schaarse ruimte in ons land.

Hoogachtend,



S.D. Braaksma
Het Meer 131
8448 GD Heerenveen.

RS. t.a.v. de procedure is dit voorstel te laat,
maar om te voorkomen dat er later wordt
gesteld dat er geen respons is geweest stuur
ik dit in.



42

Polder van

kerdijken

Nieuwe

Nieuwebrug

HB Jonkerweg

Kleine Schar

Heerenwense

Heeresloot

Midden hooftvaart

Dolten sloot

verband

Nijehaske

uitgangen

Trafostarn

52

Oudehaske

Nijehaske

Sch

**Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek**

Kerkstraat 1
3811 CV Amersfoort
Telefoon 033-634233

HEERENVEEN	
INGEKOMEN	
No.	05 AUG. 1992
afgedaan/gezien	
dd. 8-10-92 par. Jhr	

dir. prof. dr. W.J.H. Willems

nummer
JW brief
onderwerp

92.496 Mz/K/mk

M.E.R. voor de recon-
structie van RW 32,
gedeelte Haskerdijken -
Heerenveen Noord

Burgemeester en wethouders
van Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

Amersfoort, 5 augustus 1992

Geacht college,

In antwoord op de brief van de Commissie voor de
Milieu-Effectrapportage dd. 15 juli jl., kenmerk
U1066-92/Cl/nm/436-7, deel ik U mee dat in het
aangegeven gebied, voor zover thans bekend, geen
archeologische waarden bekend zijn.

De directeur,
namens deze,
het Hoofd van de afdeling
Beschrijving en Monumentenzorg,



drs. R.H.J. Klok.