

Advies voor richtlijnen
voor de milieu-effectrapporten
Omleidingen Appingedam/Delfzijl
en Verdubbeling N33

30 november 1993

534-21/552-21



commissie voor de milieu-effectrapportage

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Delfzijl
Postbus 20000
9930 PA DELFZIJL

uw kenmerk
GW

uw brief
d.d. 30 september 1993

ons kenmerk
U887-93/Po/mp/552-22

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Omleidingen
Appingedam/Delfzijl

Utrecht,
30 november 1993

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de omleidingen Appingedam/Delfzijl.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie merkt op dat dit initiatief is verbonden met het initiatief betreffende verdubbeling van de N33. De Commissie heeft het daarom zinvol geacht om voor beide initiatieven één gezamenlijk advies voor richtlijnen te formuleren. De Commissie is er zich van bewust, dat het bij het MER voor de omleidingen gaat om een 'inrichtings-MER', terwijl het bij het MER voor de verdubbeling van de N33 gaat om een 'beleids-MER' ten behoeve van een ruimtelijke reservering in het streekplan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
Omleidingen Appingedam/Delfzijl

In afschrift aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Appingedam



commissie voor de milieu-effectrapportage

College van Provinciale Staten
van de provincie Groningen
Postbus 867
9700 AW GRONINGEN

uw kenmerk
93/18.647/d, MAA

uw brief
d.d. 29 september 1993

ons kenmerk
U886-93/Po/mp/534-22

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Verdub-
beling N33

Utrecht,
30 november 1993

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de verdubbeling van de N33 in de provincie Groningen. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie merkt op dat dit initiatief is verbonden met het initiatief betreffende de aanleg van omleidingen rond Appingedam en Holwierde. De Commissie heeft het daarom zinvol geacht om voor beide initiatieven één gezamenlijk advies voor richtlijnen te formuleren. De Commissie is er zich van bewust, dat het bij het MER voor verdubbeling van de N33 gaat om een 'beleids-MER' ten behoeve van een ruimtelijke reservering in het streekplan, terwijl het bij het MER voor de omleidingen gaat om een 'inrichtings-MER'.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
Verdubbeling N33

Advies voor richtlijnen
voor de milieu-effectrapporten
Omleidingen Appingedam/Delfzijl
en Verdubbeling N33

30 november 1993

534-21/552-21

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de milieu-effectrapporten
Omleidingen Appingedam/Delfzijl en Verdubbeling N33 /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht :
Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-614-X
Trefw.: milieu-effectrapportage; Groningen (provincie)
/ wegen; Groningen (provincie).



commissie voor de milieu-effectrapportage

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Delfzijl
Postbus 20000
9930 PA DELFZIJL

uw kenmerk
CW

uw brief
d.d. 30 september 1993

ons kenmerk
U887-93/Po/mp/552-22

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Omleidingen
Appingedam/Delfzijl

Utrecht,
30 november 1993

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de omleidingen Appingedam/Delfzijl.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie merkt op dat dit initiatief is verbonden met het initiatief betreffende verdubbeling van de N33. De Commissie heeft het daarom zinvol geacht om voor beide initiatieven één gezamenlijk advies voor richtlijnen te formuleren. De Commissie is er zich van bewust, dat het bij het MER voor de omleidingen gaat om een 'inrichtings-MER', terwijl het bij het MER voor de verdubbeling van de N33 gaat om een 'beleids-MER' ten behoeve van een ruimtelijke reservering in het streekplan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
Omleidingen Appingedam/Delfzijl

In afschrift aan: College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Appingedam


Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Omleidingen Appingedam/Delfzijl

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport
Omleidingen Appingedam/Delfzijl,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Delfzijl
(coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage;
namens deze,

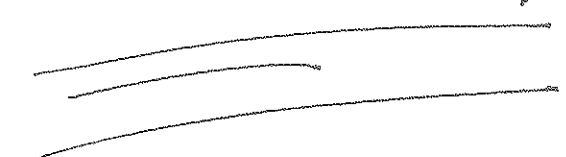
de werkgroep m.e.r. Omleidingen Appingedam/Delfzijl

de secretaris



ing. R.A.M. Post

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 30 november 1993



commissie voor de milieu-effectrapportage

College van Provinciale Staten
van de provincie Groningen
Postbus 867
9700 AW GRONINGEN

uw kenmerk
93/18.647/d, MAA

uw brief
d.d. 29 september 1993

ons kenmerk
U886-93/Po/mp/534-22

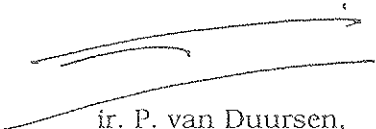
onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Verdub-
beling N33

Utrecht,
30 november 1993

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de verdubbeling van de N33 in de provincie Groningen. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie merkt op dat dit initiatief is verbonden met het initiatief betreffende de aanleg van omleidingen rond Appingedam en Holwierde. De Commissie heeft het daarom zinvol geacht om voor beide initiatieven één gezamenlijk advies voor richtlijnen te formuleren. De Commissie is er zich van bewust, dat het bij het MER voor verdubbeling van de N33 gaat om een 'beleids-MER' ten behoeve van een ruimtelijke reservering in het streekplan, terwijl het bij het MER voor de omleidingen gaat om een 'inrichtings-MER'.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.



ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,
Verdubbeling N33

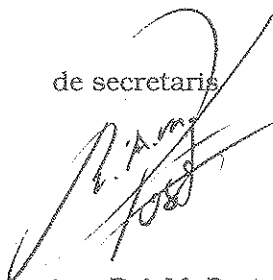
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Verdubbeling N33

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport
Verdubbeling N33,

uitgebracht aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen door
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

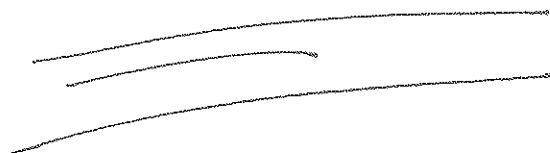
de werkgroep m.e.r. Verdubbeling N33

de secretaris



ing. R.A.M. Post

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 30 november 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Samenvatting van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling en doel	4
3. Te nemen en eerder genomen besluiten	5
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
4.1 Inleiding	5
4.2 Ontwerp en aanleg	8
5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	10
5.1 Algemeen	10
5.1.1 Studiegebied	10
5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	10
5.1.3 Milieu-effecten	11
5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	11
5.3 Vegetatie en fauna	12
5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	13
5.5 Geluid en trillingen	13
5.6 Lucht	15
5.7 Veiligheid en woonmilieu	16
5.8 Indirecte effecten	16
6. Vergelijking van de alternatieven	17
7. Leemten in kennis, evaluatie achteraf	17
8. Vorm en presentatie van het MER	18

BIJLAGEN

Omleidingen Appingedam/Delfzijl

- 1A. Brief van het bevoegd gezag, gemeente Delfzijl, d.d. 30 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 2A. Openbare bekendmaking in "De Eemsbode" d.d. 6 oktober 1993.
- 3A. Projectgegevens.
- 4A. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

Verdubbeling N33

- 1B. Brief van het bevoegd gezag, provincie Groningen, d.d. 29 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 2B. Openbare bekendmaking in de Staatscourant, d.d. 30 september 1993.
- 3B. Projectgegevens.
- 4B. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

De Provincie Groningen heeft het voornemen in de wegverbinding Zuidbroek - Appingedam - Eemshaven (de N33) omleidingen aan te leggen bij Appingedam en bij Holwierde en over te gaan tot ruimtelijke reservering voor verdubbeling van de N33.

Beide voornemens zijn m.e.r.-plichtig. Voor de omleiding bij Appingedam is de gemeente Appingedam bevoegd gezag. Voor de omleiding bij Holwierde is de gemeente Delfzijl bevoegd gezag. Voor de verdubbeling van de N33 is de Provincie Groningen bevoegd gezag. De Commissie heeft in haar advies voor richtlijnen aan bevoegde gezagen aandachtspunten geformuleerd voor de inhoud van het MER.

Probleemstelling, doel en besluitvorming

Het MER moet een beschrijving geven van de knelpunten, ontwikkelingen en prognoses, die hebben geleid tot beide voornemens. De doelstellingen moeten zo concreet en operationeel mogelijk worden geformuleerd, opdat ze kunnen dienen om te onderzoeken, welke alternatieven in het MER zouden moeten worden beschreven en om de beschreven alternatieven met elkaar te vergelijken.

Vermeld dient te worden ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER primair wordt opgesteld en wat de samenhang is met de besluitvorming over andere relevante plannen in de regio. Daarnaast moet een beschrijving worden gegeven van de voorgeschiedenis van de besluitvorming over het project. De initiatieven dienen te worden geplaatst tegen de achtergrond van het van kracht zijnde beleid.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

Voor de omleidingen dienen de voorgenomen activiteit en de alternatieven gedetailleerd worden beschreven voor de onderdelen aanleg, gebruik en beheer. Bij de verdubbeling van de N33 is beschrijving van de aanleg niet zinvol. De Commissie adviseert de nulsituatie, een nulplusalternatief (verdubbeling), verschillende tracé-alternatieven (omleidingen) en een tracé variant (verdubbeling) te beschouwen. Per alternatief moet worden aangegeven, wat de verwachte verkeersstromen (per soort vervoermiddel) zijn tot ten minste het jaar 2010. Het advies bevat een aanbeveling voor een aanpak om een reëel meest milieuvriendelijk alternatief te construeren of te selecteren.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling, milieu-effecten

De bestaande toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen daarvan dienen te worden beschreven. Voor de milieugevolgen die in elk geval aandacht verdienen, wordt korthedshalve verwezen naar de § 5.2 tot en met § 5.8. Bij de voorspellingen dient steeds te worden aangegeven welke methoden of modellen zijn gebruikt en waarom.

Vergelijking van alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten met elkaar en met de autonome ontwikkeling van het milieu worden vergeleken; dit kan gebeuren met behulp van een vergelijkend overzicht.

Leemten in kennis, evaluatieprogramma, samenvatting

Duidelijk moet zijn, wat lacunes in de informatie zijn, waarom die lacunes bestaan, of ze snel kunnen worden opgelost, wat de onzekerheidsmarges zijn in de gegevens en welke consequenties dat alles heeft voor het te nemen besluit. Het MER voor de omleidingen kan een aanzet voor een evaluatieprogramma bevatten.

1. INLEIDING

De Provincie Groningen heeft het voornemen de N33 bij Appingedam en Holwierde om te leiden. Tevens heeft de Provincie Groningen het voornemen in het streekplan een ruimtelijke reservering op te nemen voor verdubbeling van het in de provincie Groningen gelegen trajectdeel van de N33^{1]}. Op beide voornemens is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De Provincie heeft voor elk van beide voornemens een startnotitie uitgebracht. Voor de omleidingen zijn de gemeenten Appingedam en Delfzijl zij bevoegd gezag. Delfzijl treedt op als coördinerend bevoegd gezag. Voor de verdubbeling van de N33 is de Provincie Groningen bevoegd gezag.

Middels de brieven van 29 en 30 september 1993^{2]} stelden de bevoegde gezagen de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om te adviseren over richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapporten (MER). Tevens werd de start van de procedures bekendgemaakt^{3]} en de startnotities ter inzage gelegd; daarmee werd iedereen in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotities.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd^{4]}. Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voornemens en de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud voor beide MER's aan te geven. Het advies geldt voor beide voornemens. Als naar de mening van de Commissie de richtlijnen voor de voornemens op onderdelen van elkaar af dienen te wijken, dan worden in de tekst afzonderlijke richtlijnen geadviseerd.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen^{5]} in beschouwing genomen.

1 Ook in de visie van de provincie Drenthe dient verdubbeling van de N33 te worden voorzien.

2 Zie bijlagen 1A en 1B.

3 Zie bijlagen 2A en 2B.

4 Voor samenstelling zie bijlagen 3A en 3B.

5 Voor een overzicht zie bijlagen 4A en 4B.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

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

Beide voornemens dienen te worden beschouwd in het kader van provinciale beleidsdoelstellingen en gerelateerd aan landelijk beleid terzake.

Beschreven moet worden welke knelpunten, ontwikkelingen en prognoses hebben geleid tot elk der voornemens en welke problemen er mee zullen worden opgelost. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan verkeersintensiteiten per tracé-gedeelte, uitgesplitst naar omvang en samenstelling.

De Commissie merkt op, dat de startnotitie voor de verdubbeling van de N33 geen probleemstelling geeft. In de notitie wordt ervan uitgegaan dat de verdubbeling door haar verkeersaanzuigende werken zichzelf rechtvaardigd. De Commissie is van mening dat het MER nut en doel van de verdubbeling kwantitatief dient te onderbouwen.

In het MER moet aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de ontsluiting en socio-economische ontwikkeling van het studiegebied en bereikbaarheid van de haven van Delfzijl en de Eemshaven. De prognoses en/of scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten ondermeer gegevens omtrent de huidige en toekomstige verkeersonveiligheid per weggedeelte bevatten. Het is van belang daarbij aan te geven, waar welke knelpunten zijn te verwachten.

De beschrijving vormt, te zamen met de geschiedenis van de besluitvorming, de onderbouwing van deze voornemens. Hierbij zijn de omleidingen bij Appingedam en Holwierde te beschouwen als afzonderlijk voornemen, maar ook als integraal onderdeel van de verdubbeling van de N33.

De doelstellingen mogen niet zo worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig kunnen zijn, op voorhand worden uitgesloten.

3. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Het MER moet een *korte en bondige* beschrijving geven van de geschiedenis van de besluitvorming terzake tot nu toe.

Daarnaast moet kort en duidelijk worden aangegeven voor welk besluit het MER wordt opgesteld en welke fasering er in de besluitvorming zal plaatsvinden (tijdplan met stappen). Ook moet in het MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

In tabelvorm kan worden aangegeven, welk beleid en welke regelgeving op welke manier beperkend zijn voor het voornemen.

Hierbij wordt aandacht geschonken aan het feit, dat in SVV II geen trace-procedure is voorzien voor de aanleg van de N33 als nieuwe autoweg voor het traject Eemshaven - Delfzijl.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"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"*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

4.1 Inleiding

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moet ingaan op zowel de aanleg als het gebruik en beheer van de omleidingen en de N33 na haar verdubbeling.

Voor alle alternatieven dient een onderbouwing gegeven te worden die in relatie staat tot de probleemstelling en het doel. Voor zover er verschillen bestaan in de termijn, waarop de alternatieven kunnen worden gerealiseerd, en de mate waarin de realisatie van de alternatieven afhangt van andere procedures, dient dit te worden aangegeven. De Commissie vraagt in het MER aandacht te besteden aan:

● Nulsituatie

Ter vergelijking dient de situatie te worden beschreven, die ontstaat als het voornemen niet wordt gerealiseerd. De dan optredende situatie van inrichting, gebruik en beheer, dient als referentie in het MER te worden beschreven. Reeds genomen besluiten of voornemens, die de inrichting van het studiegebied betreffen, dienen in de beschrijving van de nulsituatie te worden verdisconteerd. Voor beide voornemens houdt dit in, dat er rekening mee wordt gehouden dat de A7, stadsrondweg Groningen, mogelijk zal worden verbreed en dat het tracégedeelte tussen de Eemshaven en Delfzijl mogelijk als nieuwe autowegverbinding zal worden uitgevoerd (SVV II). De omleidingen liggen binnen dit laatstgenoemd tracé, maar zijn in SVV II niet voorzien en maken hier formeel dus geen deel van uit.

Aangegeven moet worden of de nulsituatie in relatie tot de doelstellingen van deze m.e.r.-procedures een reëel alternatief is dan wel een zuiver theoretische referentie inhoudt.

● Nulplusalternatief

De startnotitie voor de **omleidingen** stelt, dat voor de omleidingen geen nulplus alternatief zal worden beschreven. In het MER dient deze beslissing in ieder geval onderbouwd te worden voor het vrachtverkeer.

Gelet op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) zal in het MER betreffende de **verdubbeling** van de N33 moeten ingaan op de vraag of (een deel van de) knelpunten kunnen worden opgelost zónder en met slechts gedeeltelijke en gefaseerde realisatie van het voornemen⁶). Het MER zal moeten aangeven, in welke mate bijvoorbeeld verschuiving naar andere vervoerswijzen, mobiliteitsgeleidende maatregelen en extra inzet van openbaar vervoer hieraan kunnen bijdragen. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat zowel de haven van Delfzijl als de Eemshaven een spoorwegverbinding met het achterland heeft via Groningen en dat de haven van Delfzijl via het eemskanaal aansluiting heeft op het nationale vaarwegennet⁷).

● Tracé-alternatieven en varianten

De startnotitie **Omleidingen** geeft aan, dat met betrekking tot de omleiding bij Holwierde twee tracé-alternatieven (A en B) zullen worden onderzocht, waarbij alternatief B verder van de bebouwing van Holwierde komt te liggen. In het MER dient te worden beschreven hoe en gemotiveerd waarom in een eerder stadium overwogen tracés kwamen te vervallen.

In de startnotitie **Verdubbeling** wordt voor het tracégedeelte Spijk-Eemshaven de N33 verlaten en wordt de EGD-weg voor verdubbeling aangemerkt. Hierdoor ontstaat naast een scherpe bocht ook mogelijke veel overlast voor Spijk⁸). In het MER dient de variant van het verdubbelen van de bestaande N33 van Spijk tot de aansluiting op de N46 te worden onderzocht.

6 Knelpuntoplossing per tracégedeelte (zie ook inspraakreactie 8, bijlage 4B).

7 Zie ook inspraakreactie 1, bijlage 4B.

8 Zie ook inspraakreactie 9, bijlage 4B.

● Meest milieuvriendelijk alternatief

Ten behoeve van het construeren van een meest milieuvriendelijk alternatief voor de **omleidingen** wordt hieronder een daarvoor te hanteren werkwijze beschreven. Het is de bedoeling dat deze werkwijze uiteindelijk zal leiden tot een reëel uitvoerbaar meest milieuvriendelijk alternatief.

De Commissie beveelt aan het bij het formuleren of selecteren van het meest milieuvriendelijke alternatief twee uitwerkingsrichtingen te volgen: het voldoen aan milieuhygiënische normen en streefwaarden (uitwerkingsrichting 1) en een aanpak waarbij het natuurlijk milieu centraal staat (uitwerkingsrichting 2).

Uitwerkingsrichting 1 (formulering alternatief met minste milieuhygiënische schade)

Geadviseerd wordt deze uitwerkingsrichting stapsgewijs te beschrijven.

In de *eerste* stap worden de verkeersintensiteiten op de weg beschreven.

In de *tweede* stap worden de milieu-effecten van dit alternatief beschouwd; deze worden vergeleken met de normen en streefwaarden van het milieubeleid. Milieucriteria, waarmee dit alternatief zou moeten vergeleken, kunnen worden ontleend aan de Besluiten luchtkwaliteit, de Wet geluidhinder⁹], het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en NMP en het SVV-II (spoor 12, 13, 14 en 15). Zo zijn voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxyde, koolmonoxyde, benzeen, benz(a)pyreen, lood, zwaveldioxyde en zwarte rook (ontwerp-) grenswaarden vastgesteld, waaraan de berekende concentraties kunnen worden getoetst.

Na deze vergelijking (die binnen het MER uiteraard voor alle alternatieven moet plaatsvinden) dient als *derde* stap systematisch te worden nagegaan, in hoeverre met de inzet van extra maatregelen en voorzieningen zoveel mogelijk aan deze milieucriteria kan worden voldaan (voor zover dit niet het geval was), dan wel in hoeverre zelfs hieronder gebleven kan worden. Deze werkwijze kan leiden tot een alternatief, waarbij de bereikbaarheidsdoelstellingen niet (geheel) worden gerealiseerd en waarbij eventueel een lagere automobilitetsgroei wordt bereikt.

Uitwerkingsrichting 2 (formulering alternatief met minste natuurschade)

De streefwaarden voor het natuurlijk milieu zijn niet zo concreet gedefinieerd. Bij de formulering van deze uitwerkingsrichting moet zoveel mogelijk worden aangesloten bij de doelstellingen in het NMP, NMP-Plus, het Natuurbeleidsplan (NBP)¹⁰] en bij de provinciale uitwerkingsplannen van het NBP; behoud en versterking van de lokale ecologische waarden staan bij de beschrijving centraal.

Ten slotte dient te worden aangegeven, in hoeverre een alternatief volgens uitwerkingsrichting 1 tegenstrijdigheden dan wel gezamenlijke elementen met een alternatief volgens uitwerkingsrichting 2 bevat. Het verdient de voorkeur dat het MER één 'meest milieuvriendelijk alternatief' aangeeft. Wanneer het

9 Zie ook inspraakreacties 2 en 6, bijlage 4A.

10 Hierbij moet rekening worden gehouden met de wijziging van de Wet geluidhinder en enkele besluiten ingevolge deze wet (Stc. 1992, nr. 87 van 7 mei), waaronder het *Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen* (Stb. 1989, 382) en het *Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer* (Stb. 1989, 383), en met het vervallen van het *Besluit ondergrens zones van wegen* (Stb. 1981, 626).

niet mogelijk zou zijn om de elementen uit beide uitwerkingsrichtingen te combineren, dan moet duidelijk worden, waarom dat het geval is.

Voor de **verdubbeling** van de N33 wordt *een* meest milieuvriendelijk alternatief beschreven. Hierbij dient voor die uitwerkingsrichting te worden gekozen, waarbij zowel zo min mogelijk milieuhygiënische schade wordt opgelopen als waarbij zo min mogelijk schade ontstaat voor de natuur.

In het MER dienen ten minste de volgende aspecten te worden beschreven:

4.2 Ontwerp en aanleg

In het MER voor de **omleidingen** zullen alle aspecten van de aanleg die voor het milieu van belang zijn moeten worden beschreven. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan:

- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, 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;
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verkeersdrempels, verlichting en geluidwallen en geluidschermen;
- aanleg van parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen;
- het teniet doen, tegengegaan dan wel elders compenseren van schadelijke effecten op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen; bijzondere aandacht voor het veiligstellen en inpassen van bijzondere elementen en voor de positieve gevolgen van landschapsbouw als onderdeel van de totstandkoming van de ingreep. Visuele aspecten moeten daarbij op adequate wijze gevisualiseerd worden;
- mitigerende en compenserende maatregelen waardoor schadelijke effecten op flora en fauna worden tegengegaan, dan wel elders gecompenseerd.

De Commissie vraagt om hierbij ook indachtig de *leeftaarsheidsdoelstelling* uit het SVV II onderstaande aspecten nader uit te werken:

- geluidsbeperkende maatregelen, geluidafscherpende maatregelen en hun landschappelijke inpassing, geluidsisolatie woningen, adequate opvang en afvoer van door verkeer verontreinigd hemelwater naar een waterzuiveringsinstallatie.

In het MER voor de **verdubbeling** van de N33 dient bij de ruimtelijke reservering en de effecten daarvan voor het milieu rekening te worden gehouden met:

- kunstwerken en aansluitpunten, verkeerstechnische voorzieningen als geluidwallen en parallelwegen;
- het voorkomen dan wel elders compenseren van schadelijke effecten op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen.

Aan de hand van deze aandachtspunten en onder andere de tracering kan worden beschreven, wat de verschillende alternatieven en varianten inhouden en op welke punten ze van elkaar verschillen. Deze beschrijving dient zo kwantitatief mogelijk te zijn.

Gebruik van de infrastructuur

Met betrekking tot de **omleidingen** dient in het MER te worden aangegeven wat de verkeersintensiteiten zijn in de huidige en de toekomstige situatie¹¹]. De gevolgen van de omleidingen dienen per alternatief te worden aangegeven voor de verkeersaspecten mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, en barrièrewerking. De effecten van de laatste drie aspecten dienen ook voor het onderliggende wegennet in het studiegebied te worden bepaald. Het MER moet inzicht geven in de gevolgen van de omleidingen op de knelpunten in de huidige en de nulsituatie¹²]. Ook is inzicht gewenst in de verandering van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Met betrekking tot de **verdubbeling** dient in het MER te worden aangegeven wat de intensiteiten zijn op de huidige en toekomstige situatie¹³]. Voor het planjaar dient te worden bepaald:

- de invloed van de verdubbeling op het verkeer¹⁴] op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet omvat hier tenminste alle wegen waar door de verdubbeling een intensiteitsverandering optreedt van meer dan 10%;
- de automobilitetsstoeiname in de regio en de invloed van de verdubbeling op de automobilitet;
- de effecten van de verdubbeling op de bereikbaarheid;
- de effecten op de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet ten gevolge van de verdubbeling;
- de eventuele veranderingen in de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N33 en het onderliggende wegennet en de daaruit voortvloeiende risico's.

11 Planjaar 2010.

12 Oplossend vermogen van de alternatieven.

13 Planjaar 2010.

14 Intensiteiten en samenstelling.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

5.1 Algemeen

5.1.1 Studiegebied

Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en de alternatieven reikt. Per milieu-aspect (water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid, et cetera) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke, of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

Aangezien de tracé alternatieven en de verdubbeling aanleg van een nieuwe weg impliceren zullen landschap en cultuurhistorie van het beschreven moeten worden.

5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen van de voornemens en hun alternatieven voor het milieu. Veldbeschrijvingen moeten de basis vormen voor de beschrijving van de huidige situatie.

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd (bijvoorbeeld ontwikkelingen ten gevolge van uitvoer van plannen op het gebied van verkeer en vervoer, waarover reeds besluiten zijn genomen, zoals de verbreding van de N7, uitvoering als autoweg van het N33-traject Appingedam - Eemshaven).

5.1.3 Milieu-effecten

De gevolgen van de voornemens en hun alternatieven voor het milieu moeten worden beschreven; tot de voornemens behoren zowel aanleg en het gebruik van de weg(-gedeelten) als eventuele extra maatregelen, die met de aanleg en het gebruik samenhangen. Ook moet rekening worden gehouden met de verkeerskundige effecten van het voornemen/de alternatieven, zoals de gevolgen voor sluipverkeer op andere wegen en wegdelen.

Bij de effectbeschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De gevolgen dienen zowel voor de omleiding van de weggedeelten, voor de verdubbeling als voor het gebruik ervan te worden beschreven.
- De manier, waarop de milieu-effecten bepaald of beschreven zijn, dient te worden toegelicht. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de invoergegevens.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieugevolgen die per locatie of alternatief verschillen.
- Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten en de totale invloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- Zo goed mogelijk moet worden ingegaan op activiteiten die het indirecte gevolg zijn van de omleidingen respectievelijk de verdubbeling van de N33 (en van elk van de alternatieven).

5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Het MER dient in te gaan op:

- de geologie, geomorfologie en bodemgesteldheid (bestaande hoogteverschillen, bodemtypen, aardkundig waardevolle elementen);
- de geohydrologische gesteldheid en de grondwatersystemen. Bij de beschrijving moet gebruik worden gemaakt van gegevens over de geohydrologische en geomorfologische opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstroming, grondwaterpeilen, isohypsenpatronen, relatie tussen diep grondwater en ondiep grondwater, grondwateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren en het oppervlaktewatersysteem.

De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden moeten worden aangegeven met het oog op standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle vegetaties en broedgebieden van weidevogels. Tevens dient ingegaan te worden op de gevolgen van de hydrologische ingrepen door bouwrijp maken van wegtracés op de verspreiding van bestaande verontreinigingen en op introductie van nieuwe verontreinigingen door het toekomstig gebruik.

Daarbij dienen bodem en oppervlaktewater in hun samenhang bestudeerd te worden.

5.3 Vegetatie en fauna

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied alsook de daaropvolgende effectbeschrijving wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten in relatie tot de gebiedskenmerken en tot de ingreep c.q. de gevolgen daarvan. Van belang is een functionele beschrijving van het studiegebied waarbij diverse actuele en potentiële ecologische relaties worden aangegeven^{15]}. Ook dient de samenhang met de Ecologische Hoofdstructuur uit het NMP binnen het plangebied en het omringende gebied te worden aangegeven. De indicatoren of -groepen dienen onder meer een afspiegeling te zijn van de karakteristieke milieu-omstandigheden binnen het studiegebied en voor het gehele gebied te worden beschreven wat betreft voorkomen en verspreiding, biotoop-eisen en relaties tussen biotopen. Met betrekking tot de huidige situatie en de autonome ontwikkeling dienen te worden beschreven:

- plante- en diersoorten en de regionale, landelijke (en internationale) betekenis (verdubbeling en omleidingen);
- de plaats in het landschap, op basis van verspreidingsgegevens, van karakteristieke plantengemeenschappen en plantensoorten en hun relatie tot landschaps-ecologische factoren (omleidingen);
- de ligging van leefgebieden voor waardevolle diersoorten^{16]} (verdubbeling en omleidingen);
- de ligging van en de ruimtelijke samenhang tussen functiegebieden^{17]};
- de ligging van natuurgebieden en de (bijzondere) natuurwaarden waaraan zij hun status als natuurgebied ontleen (verdubbeling en omleidingen).

Met betrekking tot de milieugevolgen kan worden gedacht aan:

- ruimtebeslag leidend tot verkleining en versnippering van leefgebieden (zie ook barrière-werking) (verdubbeling en omleidingen);
- geluidsbelasting van aangrenzende gebieden waardoor soorten kunnen verdwijnen of in aantal achteruitgaan (verdubbeling en omleidingen);
- kwantitatieve en kwalitatieve verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden en biotopen (verdubbeling en omleidingen);
- barrière-werking bij verspreidingsgedrag van populaties^{18]} (verdubbeling en omleidingen);

15 Zie ook inspraakreactie 1, bijlage 4B.

16 Waaronder ree, otter en das (zie ook inspraakreactie 2, bijlage 4B) en broed-, trek- en wintervogels (zie ook inspraakreacties 2, 4 en 6, bijlage 4A, en 10, bijlage 4B).

17 Rust-, rui-, fourageer-, broed- en overwinteringsgebieden.

18 Doorsnijding van verbindende relaties kan lokaal of zelfs regionaal uitsterven tot gevolg hebben.

- barrière-werking in pendelbewegingen tussen functiegebieden (omleidingen).

Voor elk van deze effecten moet worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden.

5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het MER dient de huidige situatie en verwachte autonome ontwikkeling te beschrijven van:

- de opbouw en structuur van het landschap;
- het vóórkomen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied¹⁹.

Tevens dient het MER in te gaan op:

- de gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie door:
 - ruimtebeslag door de tracés en de uitstralingseffecten daarvan;
 - verdwijnen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen;
 - visuele effecten die de tracés met zich meebrengen, zowel positieve als negatieve.

5.5 Geluid en trillingen

Met betrekking tot de **verdubbeling** dient globaal te worden aangegeven hoe het akoestische invloedsgebied -het door de 50 dB(A)-etmaalwaarde-contouren ingenomen oppervlak- verandert en hoe groot de invloed is op het aantal ernstige geluidgehinderde personen binnen dit gebied. Toepassing van de Standaard Rekenmethode I wordt aanbevolen.

Met betrekking tot de **omleidingen** dient de bestaande situatie te worden beschreven door:

- een inventarisatie van het heersende *referentieniveau* van het *omgevingsgeluid*. Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van het ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981);
- een inventarisatie van de niveaus ten gevolge van eventuele aanwezige "niet omgevings-eigen" bronnen.

Voorts dient een schatting te worden gemaakt van de te verwachten autonome ontwikkelingen met betrekking tot het referentieniveau en de niveaus ten gevolge van niet omgevings-eigen bronnen. De voorspelde immissieniveaus ten gevolge van de omleidingen dienen hieraan te worden gerelateerd.

19 Zie ook inspraakreacties 5, bijlage 4A en 7, bijlage 4B.

Er moet tevens een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden, waaronder woongebieden en specifiek geluidgevoelige objecten zoals bejaardenoorden, scholen kerken etc.

De gevolgen met betrekking tot de geluidsimmissie dienen per alternatief te worden voorspeld op basis van de verkeersprognoses, gesplitst naar personenauto's en vrachtverkeer²⁰]. De berekeningen dienen te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen op grond van de wet Geluidhinder, met name de Standaard Rekenmethode II.

De Commissie bepleit een "conservatieve" benadering en stelt daarom voor de aftrek volgens artikel 103 Wet geluidhinder met betrekking tot het stiller worden van het de wegvoertuigen niet toe te passen. De invloed van mitigerende maatregelen zoals geluidarme wegverhardingen en afschermingen dient op kwantitatieve wijze duidelijk gemaakt te worden.

Ter beoordeling van de gevolgen voor het leefmilieu²¹] dienen de volgende criteria:

- de verandering in de grootte van het akoestische invloedsgebied dat begrenst is door de 50 dB(A) etmaalwaarde-contouren;
- de verandering in het aantal door het geluid gehinderden en ernstig gehinderden in dit invloedsgebied.

Deze criteria dienen op hun onderscheidend vermogen te worden getoetst, rekening houdend met de betrouwbaarheidsmarges veroorzaakt door de onzekerheden bij de invoergegevens en bij de modellering van de geluidoverdracht.

Met betrekking tot trillingen ten gevolge van het wegverkeer dien te worden nagegaan in hoeverre er sprake is van schade-risico. Dit onderzoek zou beperkt kunnen blijven tot op een zone van 50m aan weerskanten van de weg in zoverre hierin woningen en andere trillingsgevoelige gebouwen aanwezig zijn.

20 Middelzwaar en zwaar.

21 Milieuhygiënische aspecten.

5.6 Lucht

Voor zover relevant zal ten aanzien van de luchtverontreiniging kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen die op deze wijze ontstaan.

Het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Bij de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen activiteit en alternatieven aan de luchtverontreiniging in het studiegebied dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken.

In de voorspellingen dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zal naar het oordeel van de Commissie moeten worden onderzocht:

- **Verzuring en fotochemische luchtverontreiniging**

Hierbij gaat het om de immissies van de aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging bijdragende stoffen (stikstofoxyden, vluchtige organische stoffen, aldehyden en zwaveldioxyde).

- **Verspreiding**

Het gaat hierbij om de immissieconcentraties van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, benzeen, benzo-(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen) koolmonoxyde, lood, fijn stof en zwarte rook.

- **Stank**

Aandacht dient te worden besteed aan mogelijke stankhinder.

5.7 Veiligheid en woonmilieu

In het MER zullen de effecten op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid duidelijk gemaakt moeten worden. Bijzondere aandacht verdient hierbij:

- de invloed van de traceringen en van (gelijkvloerse) kruisingen op de ongevalskansen;
- de barrièrewerking van de tracés voor (in het bijzonder) langzaam verkeer en landbouwverkeer;
- de gevolgen van de tracés voor het sluijverkeer in de directe omgeving;
- de gevolgen van de tracés voor lichtinstraling in woningen²²].

In al deze gevallen moet aangegeven worden hoe door mitigerende maatregelen (ongelijkvloerse oversteekpunten, parallelwegen, ontmoedigende maatregelen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer op de huidige wegen) deze effecten tegengegaan kunnen worden.

5.8 Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten dienen de volgende aspecten te worden behandeld:

- de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen en de gewijzigde bereikbaarheid op het functioneren (inclusief leefbaarheid, belevingswaarde en gebruikswaarde) van aangrenzende gebieden;
- de gevolgen voor de landbouw²³].

22 Zie ook inspraakreactie 3, bijlage 4A.

23 zie ook inspraakreactie 1, bijlage 4A.

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-informatie over de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de verschillende alternatieven en varianten moeten met elkaar worden vergeleken. Ook moet worden aangegeven, welke gangbare milieukwaliteitseisen, streefwaarden en doeleinden van het milieubeleid daarbij zijn beschouwd. Bij de vergelijking dient een voorkeursvolgorde per milieu-aspect te worden opgesteld.

Vervolgens dient te worden aangegeven in welke mate elk van de alternatieven naar verwachting kan bijdragen aan de realisering van de doelstellingen. Daarbij kan een waarderingsmethodiek worden gehanteerd om vlot een overzicht te krijgen.

7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

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

Artikel 7.39 van de Wm:

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

In het MER moet worden aangegeven:

- welke in de richtlijnen gevraagde informatie niet kan worden geleverd;
- wat de onzekerheidsmarges zijn voor de gepresenteerde informatie;
- waardoor de lacunes in de kennis wordt veroorzaakt;
- of op korte termijn in deze lacunes kan worden voorzien.

De consequenties voor de besluitvorming moeten worden aangegeven.

Redenen voor lacunes en onzekerheden in de informatie in het MER zouden kunnen zijn:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden (en in gebruikte invoergegevens);
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

De leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, die voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient te worden geïdentificeerd in samenwerking met het bevoegd gezag en met prioriteit te worden uitgewerkt.

Voor de **omleidingen** dient het bevoegd gezag in een later stadium (bij de besluitvorming) een *evaluatieprogramma* op te stellen, waarbij daadwerkelijk optredende milieuveranderingen worden gemeten. In dit programma dienen de vastgestelde leemten in kennis en onzekerheden te worden betrokken. Behalve een controle op belangrijke voorspelde milieuveranderingen kunnen ook de doelgerichtheid van de getroffen voorzieningen en mitigerende maatregelen worden onderzocht in deze binnen m.e.r. verplichte evaluatie achteraf. De initiatiefnemer kan reeds een aanzet geven tot een dergelijk evaluatieprogramma in het MER.

Voor de **verdubbeling** van de N33 is een evaluatieprogramma pas aan de orde bij het MER betreffende de uitvoering.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

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 van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Omleidingen Appingedam/Delfzijl

(bijlagen 1A t/m 4A)

BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 30 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gemeente Delfzijl

Johan van den Kornputplein 10 Postbus 639180
Postbus 20000, 9930 PA Delfzijl AMRO 470225 146
Telefoon 05960-39911 ABN 571619371
Fax 05960-30712 BNG 2650 01795



Aan de commissie voor de milieu-effectrapportage,
Postbus 2345,
3500 GH UTRECHT.

Commissie van de	
ingediend op	4 OKT. 1993
nummer	1225-93
code	552-17/04 2ex
kopie naar	- Sc. oes. bib

datum : 30 september 1993.
ons kenmerk: GW.
onderwerp : M.e.r.-afronding infrastructuur Appingedam/Delfzijl.

Geachte commissie,

Door het college van gedeputeerde staten van Groningen is bij de gemeentebesturen van Appingedam en Delfzijl een startnotitie ingediend inzake het opstellen van een milieu-effectrapport voor de afronding van de verbetering van de wegenstructuur rond Appingedam/Delfzijl. Omdat de gemeenteraden terzake het bevoegd gezag vormen is de startnotitie aan de orde geweest in de raadsvergaderingen van Appingedam en Delfzijl van respectievelijk 23 en 30 september jongstleden. In overleg tussen alle betrokkenen is besloten de gemeente Delfzijl aan te wijzen als coördinerend bevoegd gezag.

Een afschrift van de kennisgeving van gedeputeerde staten treft u hierbij aan evenals een aantal exemplaren van de startnotitie en een afschrift van de advertentie, waarin het voornemen tot het opstellen van een milieu-effectrapport wordt bekend gemaakt.

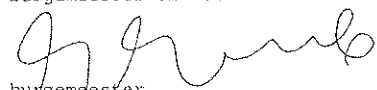
Mede namens het college van burgemeester en wethouders van Appingedam stellen wij u gaarne in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. Een gelijkkluidend verzoek hebben wij doen uitgaan naar de wettelijke adviseurs, te weten de inspecteur ruimtelijke ordening, de inspecteur volksgezondheid en milieuhygiëne en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de provincie Groningen.

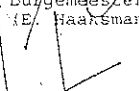
Indien er binnen de daarvoor gestelde termijn opmerkingen worden ingediend over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport zullen wij u hiervan zo spoedig mogelijk in kennis stellen.

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Delfzijl.


burgemeester.
(E. Haaksman)


secretaris.
(J. Wibiër)

Behandeld door dhr. H.N. Wessels, tel. 39507.

Gemeentebestuur

BIJLAGE 2A

Openbare bekendmaking in "De Eemsbode" d.d. 6 oktober 1993

Milieu-effectrapportage wegenstructuur

Appingedam/Delfzijl

Burgemeester en wethouders maken bekend, dat door de provincie Groningen, Martinikerkhof 12 te Groningen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 lid 1 van de Wet milieubeheer en onder overlegging van een startnotitie schriftelijk mededeling is gedaan van het voornemen een verzoek in te dienen tot het nemen van een besluit, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt.

Dit besluit betreft de vaststelling van een bestemmingsplan. De activiteit, waarop het besluit betrekking heeft, betreft de 3e fase van de verbetering van de wegenstructuur rond Appingedam/Delfzijl en bestaat uit de volgende maatregelen:

- de aanleg van een oostelijke omlegging van de N33 om Appingedam door middel van doortrekking van de in uitvoering zijnde insteekweg vanaf de Farmsumerweg in noordelijke richting;
- de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de N360 (weg Groningen-Delfzijl) en de spoorlijn Groningen-Delfzijl door middel van een viaduct;
- de aanleg van een kortsluitende verbinding tussen de N360 (weg Groningen-Delfzijl) en de N33 (gedeelte weg Appingedam-Holwierde);
- de aanleg van een westelijke omlegging om Holwierde.

Op basis van een aantal studies is in het rapport "Vaststelling en uitwerking definitief tracé wegomleggingen Appingedam en Holwierde" een voorkeurstracé aangegeven. Dit tracé zal op zijn milieueffecten worden onderzocht. Daarnaast zal een alternatief tracé worden onderzocht, dat door een bewonersgroep uit Holwierde is ingediend.

De gemeentebesturen van Appingedam en Delfzijl zullen richtlijnen opstellen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs is inmiddels verzocht advies uit te brengen omtrent het opstellen van deze richtlijnen.

Voornoemde startnotitie ligt met ingang van donderdag 7 oktober 1993 voor een ieder ter inzage op de gemeentehuizen van Appingedam en Delfzijl (sectie ruimtelijk beleid en bouwzaken, kamer 134).

Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om binnen een maand bij de colleges van burgemeester en wethouders van Appingedam of Delfzijl (Postbus 20000, 9930 PA Delfzijl) schriftelijk opmerkingen te maken over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.

BIJLAGE 3A

Projectgegevens omleidingen Appingedam en Holwierde

Initiatiefnemer: Provincie Groningen

Bevoegd gezag: Gemeente Delfzijl (coördinerend) en gemeente Appingedam

Besluit: vaststelling van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C.1.2

Activiteit: Het aanleggen van omleidingen rond Appingedam en Holwierde, deel uitmakend van verbetering van de wegenstructuur rond Appingedam en Delfzijl. De activiteit bestaat uit de volgende maatregelen:

- de aanleg van een oostelijke omlegging van de N33 om Appingedam door middel van doortrekking van de in uitvoering zijnde insteekweg vanaf de Farnsumerweg in noordelijke richting;
- de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de N360 en de spoorlijn Groningen-Delfzijl door middel van een viaduct;
- de aanleg van een kortsluitende verbinding tussen de N360 en de N33 (gedeelte Appingedam-Holwierde);
- de aanleg van een westelijke omlegging om Holwierde.

Stand van zaken:

startnotitie bekendgemaakt: 6 oktober 1993

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 november 1993

Samenstelling van de werkgroep:

ir. P. v. Duursen (voorzitter)

dr. F.H. Everts

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. J.A. Lörzing

dr. ing. A. von Meier

Secretaris van de werkgroep: ing. R.A.M. Post

BIJLAGE 4A

Lijst van inspraakreacties en adviezen Omleidingen Appingedam en Holwierde

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	W. Noordman	221193
2.	931018	Belangenvereniging Holwierde-Zuid	Holwierde	221193
3.	931018	Star en K. Kool	Holwierde	221193
4.	931104	H. Hiensch	Krewerd	221193
5.	931105	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	221193
6.	931105	H.H. van Nerf	Holwierde	221193
7.	931104	Milieufederatie Groningen	Groningen	221193
8.	931027	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu- beheer, Rijksplanologische Dienst	Groningen	221193


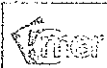
BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Verdubbeling N33

(bijlagen 1B t/m 4B)

BIJLAGE 1B

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 september 1993, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen


	provincie groningen	dienst milieu en water Postbus 867 3700 AW Groningen Fax 050-164632 Correspondentie adres, anderszins naar het postadres
	Bezoekadres: Eendrechtsskade z.z. 2 Alg. tel.nr. 050-164911	
	Commissie voor de milieu-effectrapportage	Commissie voor de m.e.r. t.a.v. dhr. S. Morel Postbus 2345 3500 GH UTRECHT
30. SEP. 1993		
1211-93		
534-17/m2+4 sex		
Po - Sc - Q100 - 5bl		
Nr. 93/18.647/d, MAA		Groningen, 29 september 1993
Behandeld door: C. Mentink Telefoonnummer: 050-164536		
Bijlage(n) : 10		
Antwoord op:		
Onderwerp : m.e.r. verdubbeling N33		
<p>Bijgaand doen wij u, in vijfvoud, toekomen de op 29 september 1993 door Provinciale Staten van Groningen vastgestelde startnotitie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) inzake de voorgenomen verdubbeling van de rijksweg N33.</p> <p>Ter stimulering van de economische ontwikkeling kent de provincie Groningen grote prioriteit toe aan verbetering van de infrastructuur. Het streven van de provincie is er onder andere op gericht een volwaardige wegverbinding van het Eemmondgebied met het Nederlandse achterland en met Duitsland te realiseren. De provincie pleit daarom voor een verdubbeling van de wegverbinding rijksweg 33: Eemshaven-Delfzijl/Appingedam-Zuidbroek-Veendam-Assen.</p> <p>Momenteel is de provincie bezig een nieuw streekplan op te stellen. De provincie is voornemens de verdubbeling van de N33 in dat nieuwe streekplan vast te leggen. Het vastleggen in het streekplan is m.e.r.-plichtig ingevolge categorie 1.1 Besluit m.e.r. De provincie is hier zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.</p> <p>Met het bekendmaken van de startnotitie dd. 30 september 1993 in de Nederlandse Staatscourant, het Nieuwsblad van het Noorden en het Groninger Dagblad is de procedure formeel gestart. Vijf exemplaren van de kennisgeving zijn bijgevoegd.</p> <p>Alvorens de provincie over kan gaan tot het maken van een milieu-effectrapport, dienen richtlijnen te worden gegeven inzake de inhoud van het rapport. Deze richtlijnen worden gegeven door Provinciale Staten binnen drie maanden na de bekendmaking van de startnotitie. Op grond van</p>		

artikel 7.15 Wet milieubeheer kan deze termijn met twee maanden verlengd worden.

Hoewel uw Commissie ingevolge art. 7.14 Wet milieubeheer twee maanden heeft om advies uit te brengen, derhalve uiterlijk 29 november 1993, verzoeken wij uw Commissie ons zo spoedig mogelijk te adviseren, getat op de relatie met het streekplan dat op 1 maart 1994 in ontwerp wordt vastgesteld.

Overigens mogen wij u verwijzen naar de inhoud van de kennisgeving.

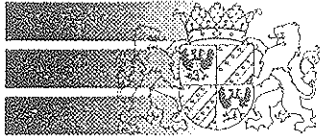
Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen;
namens deze:



~~drs. H. Sieben,
hoofd bureau Algemeen Milieubeleid~~

BIJLAGE 2B

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 187 d.d. 30 september 1993



provincie groningen

milieu-effectrapportage verdubbeling rijksweg n33

Gedeputeerde Staten van Groningen maken namens Provinciale Staten van Groningen bekend dat de startnotitie voor de milieu-effectrapportage voor de voorgenomen verdubbeling van de N33 ter inzage ligt.

Voorgenomen activiteit.

Ter stimulering van de economische ontwikkeling kent de provincie Groningen grote prioriteit toe aan verbetering van de infrastructuur. Het streven van de provincie is er onder andere op gericht een volwaardige wegverbinding van het Eemshavengebied met het Nederlandse achterland en met Duitsland te realiseren. De provincie pleit daarom voor een verdubbeling van de wegverbinding rijksweg 33: Eemshaven-Delfzijl/Appingedam-Zuidbroek-Veendam-Assen.

Momenteel is de provincie bezig een nieuw streekplan op te stellen. De provincie is voornemens de verdubbeling van de N33 in dat nieuwe streekplan vast te leggen.

Het vastleggen in het streekplan is m.e.r.-plichtig ingevolge categorie 1.1. Besluit m.e.r. De provincie is hier zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

Procedure.

Voordat de verdubbeling kan worden vastgelegd in het streekplan moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Dit betekent dat in een milieu-effectrapport (MER) de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven op een rij worden gezet. Het MER zal vervolgens dienen als hulpmiddel bij de uiteindelijke besluitvorming (vaststellen van het streekplan).

Voordat het MER kan worden opgesteld, stellen Provinciale Staten van Groningen richtlijnen vast waaraan de inhoud van het MER moet voldoen. Deze richtlijnen worden naar verwachting op 15 december 1993 vastgesteld, maar uiterlijk 16 februari 1994. Ten behoeve van het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt vanaf 1 oktober tot en met 1 november 1993 tijdens kantooruren ter inzage bij:

- provincie Groningen, dienst Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Eendrachtskade 22 te Groningen;
- gemeentehuis van Appingedam, Wijkstraat 1 in Appingedam;
- gemeentehuis van Bedum, Schoolstraat 1 in Bedum;
- gemeentehuis van Bellingwedde, Hoofdweg 158 in Bellingwedde;

- gemeentehuis van Delfzijl, Joh. v.d. Kornputplein 10 in Delfzijl;
- gemeentehuis van Eemshaven, Hoofdstraat-West 1 in Uithuizen;
- gemeentehuis van Groningen, Grote Markt 1 in Groningen;
- gemeentehuis van Grootegast, Hoofdstraat 97 in Grootegast;
- gemeentehuis van Haren, Raadhuisplein 10 in Haren;
- gemeentehuis van Hoogezand-Sappemeer, Gorecht-Oost 157 in Hoogezand;
- gemeentehuis van Leek, Tolberterstraat 66 in Leek;
- gemeentehuis van Loppersum, Stationslaan 1 in Loppersum;
- gemeentehuis van De Marne, R. Ritzemastraat 2 in Leens;
- gemeentehuis van Marum, Molenstraat 45 in Marum;
- gemeentehuis van Menterwolde, Middenweg 131 in Muntendam;
- gemeentehuis van Pekela, Raadhuislaan 8 in Pekela;
- gemeentehuis van Reiderland, Hoofdstraat 273 in Beerta;
- gemeentehuis van Scheemda, Brugstraat 2 in Scheemda;
- gemeentehuis van Slochteren, Hoofdweg 10a in Slochteren;
- gemeentehuis van Stadskanaal, Raadhuisplein 1 in Stadskanaal;
- gemeentehuis van Ten Boer, H. Westersstraat 24 in Ten Boer;
- gemeentehuis van Veendam, Raadhuisplein 5 in Veendam;
- gemeentehuis van Vlagtwedde, Dorpsstraat 1 in Sellingen;
- gemeentehuis van Winschoten, J. Modestraat 6 in Winschoten;
- gemeentehuis van Winsum, R. Praediniusstraat (Dorpsplein) in Winsum;
- gemeentehuis van Zuidhorn, Wilhelminalaan 10b in Zuidhorn.

Inspraak.

Opmerkingen met betrekking tot de te geven richtlijnen kunnen tot en met 29 oktober 1993 schriftelijk worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Groningen, dienst Milieu en Water, postbus 867, 9700 AW Groningen.

Inflictingen.

Voor meer inflictingen kunt u bellen naar dhr. H. Froentjes, tel. 050-164350.

BIJLAGE 3B

Projectgegevens verdubbeling N33

Initiatiefnemer: Provincie Groningen

Bevoegd gezag: Provincie Groningen

Besluit: Ruimtelijke reservering in verband met de vaststelling van het streekplan

Categorie Besluit m.e.r.: C.1.1

Activiteit: Verdubbeling van de N33 tot Spijk en de EGD-weg van Spijk tot de Eemshaven

Procedurele gegevens:

startnotitie bekendgemaakt: 30 september 1993

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 november 1993

Samenstelling van de werkgroep:

ir. P. v. Duursen (voorzitter)

dr. F.H. Everts

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. J.A. Lörzing

dr. ing. A. von Meier

Secretaris van de werkgroep: ing. R.A.M. Post

BIJLAGE 4B

Lijst van inspraakreacties en adviezen Verdubbeling N33

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	931026	Stichting Milieufederatie Groningen	Groningen	931101
2.	931026	Stichting Otterstation Nederland	Leeuwarden/ Linschoten	931101
3.	931022	Bezirksregierung Weser-Ems	Oldenburg (D)	931101
4.	931025	C. Allersma	Delfzijl	931101
5.	931027	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu- beheer, Rijksplanologische Dienst	Groningen	931102
6.	931028	Ministerie van Verkeer en Water- staat, Directoraat-Generaal Rijks- waterstaat, Directie Gronigen	Groningen	931102
7.	931028	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	931102
8.	931027	Milieuraad Drenthe	Assen	931102
9.	931025	Voorlopig Belangencomité "Houd afstand van de A33"	Spijk	931029
10.	931102	Belangenvereniging Holwierde-Zuid	Holwierde	931108