

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,

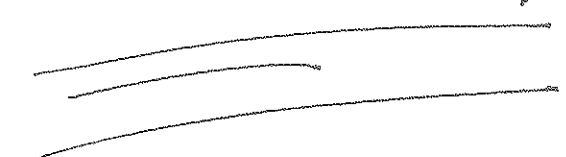
de werkgroep m.e.r. Omleidingen Appingedam/Delfzijl

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

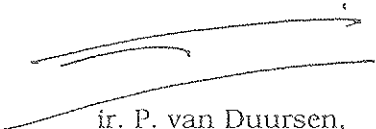
onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Verdub-
beling N33

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

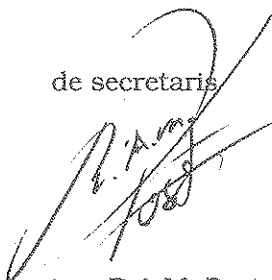
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Verdubbeling N33

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,

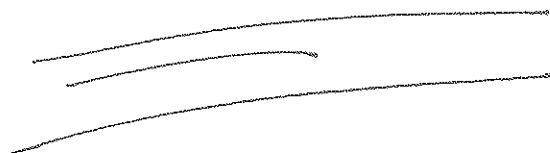
de werkgroep m.e.r. Verdubbeling N33

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, geluidafschermdende 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 omgevingseigen" 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 omgevingseigen 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 rijsnelheden, 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.