

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijksweg 7 Sneek

20 januari 1998

679-93

ISBN 90-421-0317-5
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/725052

uw brief
1 oktober 1997

ons kenmerk
U16-98/vE/ao/679-92

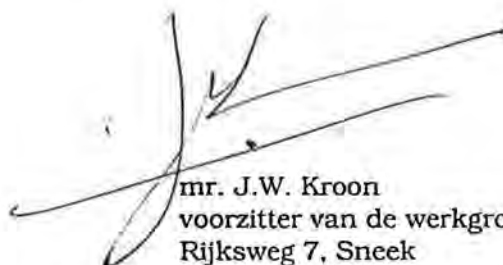
onderwerp
Toetsingsadvies Trajectnota/MER Rijks-
weg 7, Sneek

doorkiesnummer
(030) 234 76 25

Utrecht,
20 januari 1998

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een Toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het project Rijksweg 7, Sneek. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de standpuntbepaling het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.



mr. J.W. Kroon
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 7, Sneek

In afschrift aan: De Minister van Volkshuisvesting
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

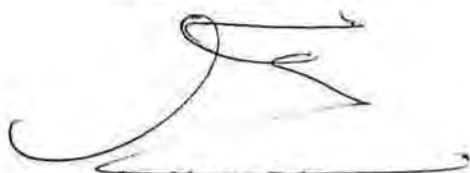
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Rijksweg 7 Sneek

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over het project Rijksweg 7 Sneek,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag), d.t.v. de Directeur-Generaal Personenvervoer door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

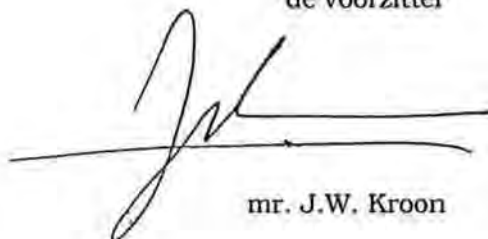
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 7 Sneek,

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



mr. J.W. Kroon

Utrecht, 20 januari 1998

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Oordeel over het MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel	2
3. Opmerkingen over het MER met aandachtspunten voor het verdere besluitvormingsproces	4
3.1 Uitwerking van de alternatieven	4
3.2 Milieugevolgen	5
3.3 Overige opmerkingen	7
4. Leerpunten voor toekomstige MER'EN	7

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 oktober 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 192 d.d. 7 oktober 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Aanbevelingen voor de presentatie van de eindtabellen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland heeft het voornemen maatregelen te nemen ter verbetering van de situatie op de Rijksweg 7 ter hoogte van de Zuidelijke Stadsrondweg van Sneek. Zowel het aanpassen van de stadsrondweg, als het aanleggen van een nieuwe 'omleiding' behoren daarbij tot de mogelijkheden. Gekoppeld aan de besluitvorming in het kader van de Tracéwet wordt voor dit project milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De Directie Noord-Nederland fungeert als initiatiefnemer in de m.e.r. en de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als bevoegd gezag. Bij brief van 1 oktober 1997¹⁾ is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER), A en B, bijlage en kaartbijlage, dat op 7 oktober ter inzage is gelegd²⁾. Het advies is opgesteld door een werkgroep die optreedt namens de Commissie voor de m.e.r.³⁾ en in dit advies verder 'de Commissie' wordt genoemd.

Bij de toetsing heeft de Commissie de via het bevoegde gezag ontvangen inspraakreacties en adviezen betrokken⁴⁾. Voor zover relevant in het kader van het advies wordt er met voetnoten naar verwezen⁵⁾. Bovendien heeft de Commissie ten behoeve van de toetsing diverse in het MER vermelde studierapporten als achtergrondinformatie⁶⁾ bestudeerd.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm heeft de Commissie getoetst:

- aan de richtlijnen van het MER⁷⁾, zoals vastgesteld op 24 januari 1996;
- op eventuele onjuistheden⁸⁾;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁹⁾.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies beperkt tot hoofdzaken en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

4 Wm, artikel 7.26, lid 2.

5 Voor een overzicht van de reacties zie bijlage 4.

6 Deelrapport verkeer en vervoer, Hofstra Adviseurs, 1997; Geohydrologische modellering, Heidemij Advies, 1996; A7 Sneek Aanvullende archeologische inventarisatie, fase 1 vooronderzoek en verkenning, I.A. Schutte, 1996; RAAP-rapport 194; Gemeentelijke verkeersmaatregelenkaart 1995; VCP-VIP, gemeente Sneek 1995; Inventarisatie wegtransport gevaarlijke stoffen, Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe.

7 Wm, artikel 7.23, lid 2.

8 Wm, artikel 7.23, lid 2.

9 Wm, artikel 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

Het MER geeft een goed inzicht in de huidige en toekomstige verkeers- en milieuproblematiek op de Rijksweg 7 ter hoogte van Sneek en in mogelijke oplossingen hiervoor. Ook geeft het MER een afdoende beeld op hoofdlijnen van de verschillen tussen de milieugevolgen van de onderzochte oplossingsrichtingen. De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie** voor een ministeriële standpuntbepaling over de aanpak van de RW7 bij Sneek in het MER **aanwezig** is.

2.2 Toelichting op het oordeel

Uit de startnotitie bleek dat er vele oplossingsrichtingen en combinaties van maatregelen mogelijk waren voor het verbeteren van de verkeerssituatie op de RW7 bij Sneek. In de richtlijnen is getracht de mogelijk te beschouwen alternatieven compleet en systematisch aan te geven. Aanbevolen werd om ter wille van de overzichtelijkheid in het MER te komen tot een gemotiveerde inperking. De Commissie stemt er dan ook mee in dat het in de richtlijnen genoemde nulmma in een vroeg stadium van de uitwerking is afgefallen. Zij betreurt het echter dat de initiatiefnemer tijdens het opstellen van het MER niet is gekomen tot een verdere inperking van alternatieven. Het MER geeft nu informatie over negen mogelijke alternatieven in scenario's met en zonder gemeentelijke Oostelijke Stadsrondweg met daarbij nog enkele brug/aquaduct-uitvoeringsvarianten. Aan de andere kant acht de Commissie het wel terecht dat in het MER als extra alternatieven het "doelgroepenalternatief" en het "combinatiealternatief" zijn beschreven. Deze alternatieven zijn tijdens het planproces¹⁰ naar voren gekomen en geven relevante aanvullende oplossingsrichtingen voor de gesignaleerde verkeers- en milieuproblematiek. Zij zijn daarom van belang voor de besluitvorming.

Een belangrijke oorzaak voor de uitgebreidheid van het MER op het punt van de alternatieven betrof de onzekerheid over de verkeersmaatregelen die de gemeente Sneek zou nemen in aanvulling op het rijksbeleid.

In paragraaf 2.1 van de Richtlijnen stond daarom dat het aanbeveling verdient *'dat de planvorming op het gebied van verkeer en vervoer en de verkeersinfrastructuur wordt afgestemd op die van de gemeente'*. In het MER wordt een kort overzicht gegeven van het gemeentelijke beleid, zoals tot dusver vastgelegd in schriftelijke stukken (paragraaf 3.2 tot 3.6). Tevens is in de verkeersberekeningen gebruik gemaakt van de gegevens uit de Gemeentelijke Verkeersmaatregelenkaart (1995). Tijdens het opstellen van het MER zijn bovendien contacten met de gemeente geweest, maar die 'afstemming' heeft niet geleid tot een

10 Het combinatiealternatief is uit de inspraak gekomen.

inperking van alternatieven in het MER¹¹⁾ en meer duidelijkheid over de gemeentelijke plannen. Dientengevolge kon geen inzicht worden gegeven in:

- de milieugevolgen van alle (onderling afgestemde) geplande verkeersmaatregelen voor Sneek in zijn totaliteit;
- de totale kosten van integrale oplossingen, uitgesplitst naar gemeente, (provincie) en rijk.

Bovendien zijn bepaalde onderdelen van de alternatieven minder ver uitgewerkt dan mogelijk was geweest bij een verdere inperking.

In het MER staat nu dat deel van de maatregelen, kosten en gevolgen beschreven dat onder de verantwoordelijkheid van het rijk valt. Overigens is in het MER zorgvuldig en correct omgegaan met deze uitsplitsing van verantwoordelijkheden.

Dit alles in beschouwing nemend is de Commissie tot het oordeel gekomen dat het MER een goed beeld geeft van de verschillen op hoofdlijnen in de milieugevolgen tussen de alternatieven, voor zover de uitvoering daarvan onder de verantwoordelijkheid van het rijk valt. In die zin is de benodigde informatie aanwezig voor een ministeriële standpuntbepaling over de gewenste oplossingsrichting, waarbij het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Een verdere uitwerking zal in de fase van het opstellen van het tracébesluit plaatsvinden. Hiervoor bevat hoofdstuk 3 enkele aanbevelingen.

11 Dit punt wordt ook in een aantal inspraakreacties signaleerd. Tijdens het vooroverleg had de Commissie gesuggereerd bij dit project de in de Wm geboden mogelijkheid tot (vrijwillige) coördinatie te benutten.

3. OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANDACHTSPUNTEN VOOR HET VERDERE BESLUITVORMINGSPROCES

3.1 Uitwerking van de alternatieven

Zuidelijke stadsrondweg

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de verkeersproblematiek op de Zuidelijke Stadsrondweg voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door niet-doorgaand verkeer. De Commissie constateert dat bij een reconstructie van de Zuidelijke Stadsrondweg tot een weg met twee rijstroken (zoals bijvoorbeeld voorgesteld bij de keuze voor het zuidelijke omleidingsalternatief) deze weg tot de rand van zijn capaciteit wordt belast. Dat stelt hoge eisen aan bijvoorbeeld de inrichting van en toeritdosering op de kruispunten. De verwachte toekomstige intensiteit zal er ook toe leiden dat de nodige extra geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen. De gemeente Sneek zal met deze punten terdege rekening moeten houden.

Waterrecreatie

Voor de provincie Fryslân en de gemeente Sneek is de waterrecreatie van groot belang. In het MER wordt uitgegaan van een zeer grote toename van de recreatievaart. Deze raming wordt door de initiatiefnemer omschreven als een *best expert guess*. De recreatievaart heeft een grote invloed op de afwikkeling van het verkeer op de zuidelijke (stads)rondweg, dan wel op de kosten van de alternatieven. Om die reden is het gewenst de hardheid van de raming te controleren en na te gaan en in hoeverre er nog alternatieve oplossingen (bijvoorbeeld alternatieve routes, andere brughoogten) voor nadere beschouwing¹² in aanmerking komen.

Mitigerende maatregelen

In het MER worden de mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld met betrekking tot geluid, indicatief aangegeven. De Commissie mist een overzicht van alternatieve mogelijkheden voor afscherming van geluidgevoelige bestemmingen, waaronder ook vogelgebieden, en van de afwegingen die dienaangaande gehanteerd zijn of kunnen worden (landschap- versus faunabelangen).

Het kaartmateriaal waarop de geluidcontouren zijn aangegeven is niet actueel. Daardoor ontstaat onduidelijkheid over de geluidproblematiek in de nieuwbouwwijken, die deels onder verantwoordelijkheid van het rijk en deels onder verantwoordelijkheid van de gemeente valt.

Verder wordt in de tekst niet toegelicht waarom in het algemeen wordt uitgegaan van de geluidcontouren zonder afschermingen en op bepaalde plaatsen (bij de witte lijnen) niet.

- De Commissie adviseert bij de verdere invulling van de plannen met name aandacht te besteden aan het uitwerken en afwegen van mitigerende maatregelen en aan het vinden van een optimale oplossing voor de recreatievaart.

12 Zie ook reactie nummer 13 en 16.

Ecohydrologische systeembeschrijving

Uit het hydrologisch onderzoek¹³⁾ blijkt dat de hydrologische effectvoorspelling problemen opleverde bij gebrek aan concrete gegevens over grondwaterstanden, doorlatendheid van verschillende afzettingen etc. In dat licht bezien moeten de uitkomsten van dit onderzoek met grote voorzichtigheid worden bezien, hetgeen in het MER overigens is gedaan¹⁴⁾. In de onderhavige situatie had de in de richtlijnen aanbevolen ecohydrologische systeemverkenning kunnen bijdragen tot betere voorspellingen. Hieronder wordt bedoelde werkwijze geïllustreerd.

Op grond van het kaartbeeld van de topografisch kaart kan de verwachting worden uitgesproken dat de doorlatendheid van de bovengrond van plek tot plek sterk zal verschillen: de slootafstanden zijn verre van uniform en een aantal bochtige structuren verwijzen naar de vroegere invloed van de Middellzee. Op de grens van klei en veen, zoals bij Sneek het geval is, zijn klei- en klei-op-veen-gronden soms opvallend goed doorlatend, maar opgeslibde vroegere kreken onderscheiden zich daar vaak in ongunstige zin van. Indicatoren van wisselvochtigheid in de vegetatie - en die handhaven zich zelfs bij een hoge cultuurdruk - hadden in dat opzicht goed kunnen bijdragen aan een beter begrip van het hydrologische systeem en zo aan effectvoorspelling in het MER.

De noordelijke tracés onderscheiden zich van de zuidelijke door de ligging op een hydrologische systeemgrens. (Dat valt althans af te leiden uit de in het MER beschreven brakwateropwelving in dit gebied.) Bij de zuidelijke tracés is sprake in verschillen in de afstand tot de vroegere Middellzee: hoe zuidelijker men komt, des te dunner wordt aan de oostzijde het kleidek en des te waarschijnlijker is de aanwezigheid van lokale dekzandkopjes in de ondergrond, die als preferente plaatsen voor kwel fungeren. Op grond daarvan is op voorhand te voorspellen dat de tracés ten zuiden van de huidige bebouwing ingrijpender gevolgen op water en bodem moeten hebben dan de huidige rondweg of de ten noorden van Sneek gelegen alternatieven.

Voor de flora en fauna zal min of meer hetzelfde gelden, zij het, dat daarbij ook naar de gradiënten moet worden gekeken (zie richtlijnen). Omdat de gradiënten niet beschreven zijn, is het moeilijk precies te zeggen waar de schade het grootst is. Uit de kaarten blijkt dat de zuidelijke tracés min of meer dwars op de bodemkundige gradiënten staan, terwijl ze ten oosten van Sneek over een grote lengte evenwijdig daaraan lopen. In principe zou de schade dan in het zuiden kleiner kunnen zijn, omdat de gradiënten hier langs de kortste weg doorsneden worden, maar veel hangt daarbij af van de resultaten van een gedetailleerdere analyse van de patronen en processen in water en bodem.

In afwijking van de richtlijnen is in het MER weinig aandacht besteed aan de ontwikkelingsmogelijkheden voor de natuur in het studiegebied. Met een geringere bemestingsdruk en een succesvolle verdrogingsbestrijding kan de ecologische betekenis van het gebied rondom Sneek aanmerkelijk toenemen. In het MER wordt volstaan met een beschrijving van de huidige toestand en met de constatering dat die weinig waardevol is. Afgaande op de bodemkaart kan worden vermoed, dat het gebied ten zuiden van Sneek in potentie meer mogelijkheden biedt dan het gebied ten noorden ervan. Gegevens over vroegere en recente voorkomens van zeldzame plantensoorten, alsmede de ligging van bestaande reservaten, bevestigen dat beeld.

13 Geohydrologische modellering, Heidemij Advies, 1996.

14 Terzijde moet worden opgemerkt dat de voorziene gunstige effecten van de grondwaterstandsval op de landbouwkundige productie niet overeenkomen met de ervaringen bij de aanleg van het aquaduct bij het Prinses Margrietkanaal. Die aanleg heeft tot aanzienlijke schadeclaims geleid. Het had voor de hand gelegen om in plaats van de (omstreden) normering voor landinrichtingswerken hier van die ervaring gebruik te maken.

Hoewel er dus onduidelijkheden zijn ten aanzien van de effecten op grondwater, flora en fauna, verwacht de Commissie mede op grond van het hiervoor gestelde dat de rangorde van de alternatieven niet fundamenteel zal afwijken van hetgeen in het MER is beschreven.

- De Commissie beveelt aan om voor het uiteindelijke tracébesluit het tracé en de omgeving goed te verkennen in de hier bovenomschreven zin. Dat kan de risico's van onomkeerbare wijzigingen in de gesteldheid van water en bodem - en daarmee (de potenties voor) flora en fauna - beperken. Speciale aandacht verdient daarbij het gebied rond De Brekken dat deel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurbescherming en bescherming van archeologische waarden

In dat verband is ook de reactie van de Vogelbescherming Nederland van belang^{15]}. Wanneer immers door de uitvoering van een activiteit gebieden worden aangetast, waarvoor een beschermingsformule op grond van de Vogelrichtlijn en de Ramsar-Convention van toepassing^{16]} zou zijn, geldt voor het al-dan-niet doorgaan van een activiteit en streng "nee-tenzij"-principe. Van dit principe is overigens toch al sprake bij aantasting van gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur. Uit het MER valt af te leiden dat het zuidelijk omleidingsalternatief de Ecologische Hoofdstructuur aansnijdt. Er wordt echter niet gemotiveerd waarom het alternatief naast de andere beschreven alternatieven toch nog een reëel in beschouwing te nemen alternatief is, terwijl in het Structuurschema Groene Ruimte^{17]} staat:

"Het rijksbeleid staat ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid van de kerngebieden niet toe, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het kerngebied aantasten. Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken. De aanwezigheid van een dergelijk belang wordt op basis van voorafgaand onderzoek vastgesteld. Hierbij moet tevens worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders of op een andere wijze tegemoet kan worden gekomen".

In een inspraakreactie op het MER^{18]} wijst de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) erop dat er in de uitgevoerde archeologische inventarisatie vondsten aan het licht zijn gekomen, die invloed zullen hebben op de kosten en de uitvoering van het te kiezen alternatief. De ROB stelt: *"De verstorende werking door de NOM- en de OP-RO-variant is dusdanig dat het mijns inziens onverantwoord is om voor deze varianten te opteren. Bovendien zal de keuze voor een van deze laatste twee varianten een verhoudingsgewijs groot stempel drukken op de totale planning en de projectkosten".*

- De consequenties van het rijksbeleid inzake de bescherming van natuur en het behoud van het bodemarchief zullen bij de afweging en motivering in het verdere besluitvormingstraject expliciet aan de orde moeten worden gesteld.

15 Zie reactie nummer 22.

16 In de brief staat terecht dat het gebied "kwalificeert", het staat echter niet op de lijst van aangewezen gebieden. De meningen over welke conclusies daaruit moeten worden getrokken lopen uiteen.

17 Zie Structuurschema Groene Ruimte, Pkb deel 4, pagina 33.

18 Zie reactie nummer 35.

3.3 Overige opmerkingen

Conform de richtlijnen is in het MER ingegaan op de functie van de RW 7 als schakel in het langeafstandsverkeer. Daarbij is geen inzicht gegeven in de bredere afweging van de opwaardering van de alternatieve langeafstandsroutes. Gezien de relatief beperkte functie voor het doorgaande verkeer van de RW7 bij Sneek, vallen deze gegevens waarschijnlijk buiten de reikwijdte van dit MER.

- Het zou nuttig zijn bij de besluitvorming aan te geven welke van de beschikbare langeafstandsroutes (over Leeuwarden of over Sneek), of beide, worden opgewaardeerd. Daarmee ontstaat duidelijkheid over noodzaak om bepaalde (milieu)consequenties bij Sneek te accepteren.

4. LEERPUNTEN VOOR TOEKOMSTIGE MER'EN

Referentie

In aansluiting op de richtlijnen is als referentie bij het bepalen van de milieugevolgen gekozen voor de bestaande situatie inclusief de autonome ontwikkeling. Dat is in het geval van het MER RW7 Sneek de milieusituatie waarin het verkeer op de zuidelijke rondweg met 80% groeit zonder dat passende maatregelen worden genomen. Het gebruik van deze referentie blijkt hier bij nader inzien minder gelukkig bij alle gevolgen die direct verband houden met de toename van het verkeer, zoals geluid, lucht en veiligheid. Door het aangeven van plussen lijkt namelijk bij bepaalde alternatieven een verbetering op te treden, terwijl dat in vergelijking met de bestaande milieusituatie, die voor de bewoners de meest herkenbare referentie is, niet het geval is.

Deze opmerking geldt ook voor de tabel waarin de alternatieven worden getoetst aan de projectdoelstellingen. Eén van de doelstellingen is dat (ten opzichte van 1986) geen toename mag plaats vinden van het aantal geluidgehinderden. De Commissie concludeert dat, in afwijking van wat de tabel aangeeft, geen van de alternatieven aan dit doel voldoet zonder aanvullende maatregelen.

Scoring van de alternatieven

De toedeling van plussen en minnen moet beter gemotiveerd worden. Bij het verwerken van kwantitatieve gegevens is bijvoorbeeld niet duidelijk welke klassegrenzen zijn gehanteerd en waarom. De indruk bestaat dat in een zelfde schaal niet consequent dezelfde klassegrootte is aangehouden. De veranderingen die hierdoor optreden in de scoring van de alternatieven zijn echter van ondergeschikt belang en hebben geen invloed op de einduitkomsten.

Presentatie in eindtabel

Het MER bevat een heldere analyse van probleem en doel. Op inzichtelijke wijze zijn criteria ontwikkeld en gehanteerd om het doelbereik te meten. Desondanks geeft de eindtabel met de vergelijking van alternatieven weinig concrete informatie over de werkelijke gevolgen noch een visueel 'sprekend' inzicht in de verschillen tussen de alternatieven. De Commissie adviseert aan dit punt bij komende MER'en gericht aandacht te besteden. Zij geeft hiertoe in bijlage 5 een verdere uitwerking en illustratie die specifiek is gericht op het MER RW7 Sneek.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het milieueffectrapport
Rijksweg 7 Sneek

(bijlagen 1 t/m 5)

Groen

BIJLAGE 1

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 oktober 1997 waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Personenvervoer

Aan
de Commissie voor
de Milieu-effectrapportage,
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	8 OKT. 1997
nummer :	1508-97
indeler :	679-53
mapje naar :	VEW/Sc.pers/wild

Contactpersoon
mr. J. van Lierop
Datum
1 oktober 1997
Ons kenmerk
DGP/IB/725052
Onderwerp
Trajectnota/MER rijksweg 7 Sneek

Doorkiesnummer
070 - 351 6267
Blz(n)
Uw kenmerk

Geachte Commissie,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik u hierbij
in de gelegenheid advies uit te brengen over de Trajectnota/MER
rijksweg 7 Sneek.

De tervisielegging start op 7 oktober en bedraagt 8 weken. Ik verzoek u
mij uw advies uit te brengen binnen vijf weken na afloop van de
terinzageligging.

De benodigde aantallen rapportages en de bijbehorende deelrapporten
zijn u reeds rechtstreeks door de Initiatiefnemer toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,
namens deze,
DE DIRECTEUR INFRASTRUCTUURBELEID,

Mr. M.J. Olman

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 - 351 6276
Telefax 070 - 351 6591

Beprijdbaar met brandstof 1 (station c), brandstof 2 (station h en c) en brandstof 3 (station c)

Kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 192 d.d. 7 oktober 1997

Inspraak Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek



Gedurende de periode 7 oktober tot en met 2 december 1997 ligt de Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek ter inzage. In deze periode kunt u op dit document inspreken.

Rijksweg 7/Stadsrondweg-Zuid Sneek

Rijksweg 7 vormt een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. Ter hoogte van de gemeente Sneek maakt rijksweg 7 echter tevens deel uit van de stedelijke hoofdverkeersstructuur: de Stadsrondweg-Zuid (SRZ). De SRZ heeft momenteel dus zowel een landelijke als een regionale lokale functie. Omdat de SRZ oorspronkelijk niet voor het doorgaande verkeer is ontworpen, is er regelmatig oponthoud nabij zeven kruispunten. Bovendien bevindt zich ter hoogte van de vaarweg Geew in de SRZ een lage beweegbare brug, die met name in de zomermaanden van groot belang is voor de recreatievaart. Als gevolg van de groei van de automobiliteit en de groei van de recreatievaart, in combinatie met de dubbel functie van de SRZ en de problemen die de brug voor het verkeer en verkeer op de SRZ veroorzaakt, komt de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Sneek onder druk te staan. De verwachting is dat de situatie verder zal verslechteren.

De Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek

De Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek bevat de resultaten van het onderzoek dat is verricht naar de mogelijkheden rijksweg 7 zodanig aan te passen, dat deze ook nabij Sneek kan functioneren als volwaardig onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. Uitgangspunt hierbij is dat voor het doorgaande verkeer de filekwaliteit in 2010 maximaal 5% bedraagt, de leefbaarheid wordt geoptimaliseerd en de economische functies in en rond Sneek goed bereikbaar zijn. Hierin is een aantal alternatieven onderzocht, waarbij is nagegaan in welke mate elk van deze alternatieven in de toekomst de problemen oplost. In de Trajectnota/MER is een beschrijving gegeven van de alternatieven, alsmede een beschrijving en vergelijking van de effecten

van de verschillende alternatieven op de omgeving. De Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tractwet en de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar te maken.

Waar kunt u de Trajectnota/MER inspreken?

De Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek kunt u van 7 oktober tot en met 2 december 1997 gedurende de reguliere openingstijden inspreken op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Sneek en Wymbritseradiel;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Sneek en IJlst;
- de dorpskernen Elm (Schamegatsum), It Formidlen (Ysbrechtum), It Harspil (Oppersum) en Yn e'ljte (Folkger);
- het kantoor van het waterschap Friesland (Leeuwarden) en het kantoor van het waterschap Marne-Middelee (Boisward);
- het provinciehuis van Fryslân in Leeuwarden;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland in Leeuwarden;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volksverhuizing, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.

De Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek blijft na 2 december 1997 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland. Aldaar kunt u tevens kennis nemen van de aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende werkdocumenten.

Informatiebijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER worden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd. De zaal is open vanaf 19.00 uur. Om 19.30 uur vindt een centrale presentatie over de inhoud van de nota plaats, waarna gelegenheid bestaat uw vragen aan de orde te stellen. De bijeenkomsten vinden plaats op:

dinsdag 28 oktober en woensdag 29 oktober 1997
 In partycentrum 'De Stulp'
 Smidstraat 6 te Sneek

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek reageren. Uw schriftelijke inspraakreactie dient u uiterlijk 2 december 1997 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
 Rijksweg 7 Sneek
 Knuijdijk 6
 2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens. Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één van de openbare hoorzittingen. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 4 november 1997 schriftelijk aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken. De hoorzittingen worden gehouden op:

dinsdag 11 november en woensdag 12 november 1997
 In partycentrum 'De Stulp'
 Smidstraat 6 te Sneek

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur).

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volksverhuizing, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Mede op basis van de inspraak op en de adviezen over de Trajectnota/MER, bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de minister van VROM, vervolgens haar Standpunt over de vraag welk van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft. Dit Standpunt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracebesluit, waarop te zijner tijd wederom kan worden ingesproken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties alsmede de verslagen van de hoorzittingen inspreken op de locaties, waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie Trajectnota/MER

Ten behoeve van de voorlichting is de Trajectnota/MER uitgebreid samengevat in de brochure Rijksweg 7 Sneek, rondweg of omleiding? Deze samenvatting is gratis verkrijgbaar op de informatiebijeenkomsten en kan tevens schriftelijk worden aangevraagd bij:

Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland
 Kamer 1.09
 Postbus 2301
 8901 EH Leeuwarden

Voor nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER Rijksweg 7 Sneek en voor het aanvragen van een exemplaar van deze nota (kosten f. 100,-) kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, telefoon (058) 234 41 53.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

 **Inspraakpunt**
 Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, 's-Gravenhage (coördinerend) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit volgens de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: 1.1

Activiteit: Het nemen van maatregelen ter verbetering van de situatie op de Rijksweg 7 ter hoogte van de Zuidelijke Stadsrondweg van Sneek. Zowel het aanpassen van de stadsrondweg, als het aanleggen van een nieuwe 'omleiding' behoren daarbij tot de mogelijkheden.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 maart 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 4 mei 1995

richtlijnen vastgesteld op: 24 januari 1996

kennisgeving MER: 7 oktober 1997

toetsingsadvies uitgebracht: 20 januari 1998

Bijzonderheden: De Commissie is van mening dat het MER een goed beeld geeft van de verschillen op hoofdlijnen in de milieugevolgen tussen de alternatieven, voor zover de uitvoering daarvan onder de verantwoordelijkheid van het rijk valt. In die zin is de benodigde informatie aanwezig voor een ministeriële standpuntbepaling over de gewenste oplossingsrichting, waarbij het milieubelang volwaardig wordt meegewogen. Zij constateert verder in het toetsingsadvies dat het (helaas) niet mogelijk is gebleken tijdens het opstellen van het MER het aantal alternatieven in te perken en in beeld te brengen wat de milieugevolgen voor Sneek zullen zijn van de onderling afgestemde voornemens van rijk en gemeente gezamenlijk.

In het advies staan de volgende aandachtspunten voor de verdere besluitvorming:

- uitwerken en afwegen van geluidwerende maatregelen en van een optimale oplossing voor de recreatievaart;
- gerichte ecohydrologische inpassing van het gekozen tracé;
- expliciete afweging en motivering van het besluit in relatie tot het Structuurschema Groene Ruimte (EHS) en internationale verdragen, zoals het verdrag van Malta, de Ramsar Conventie etc.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. G.J. Baaijens

mw. ir. S.M. Bodmer-Sluis

ir. J.R. Groenhuijse

mr. J.W. Kroon (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. van Eck.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	971009	PTT Telecom Netwerkdiensten	Apeldoorn	971103
2.	971015	C.A. Nak-Boonstra	Sneek	971103
3.	971020 971031	Ingenieursbureau Boorsma b.v. Idem	Drachten	971103 971224
4.	971017	F. van der Velde	Folsgare	971103
5.	971028	FLTO Juristen (namens maatschap J. en A. Abma te Sneek)	Leeuwarden	971103
6.	971030	FLTO Juristen (namens maatschap K. en J. Hanje te Offingawier)	Leeuwarden	971103
7.	971024	J.H. Stokker	Sneek	971103
8.	971101	J. Bus	Uitwellingerga	971124
9.	971106	Landustrie Sneek BV	Sneek	971124
10.	971105	H.C. Sasburg	Sneek	971124
11.	971117	Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel	Sneek	971124
12.	971105	B. en J. Tabak	IJlst	971124
13.	971113	Anonymus	Sneek	971124
14.	971113	Reisiger Verhuur Groningen B.V.	Groningen	971124
15.	971121	Woningbouwvereniging Sneek, Bewo- ners Kontakt Groep Lemmerweg- West	Sneek	971124
16.	971122	E. Altenburg	Sneek	971124
17.	971120	J.T. Hendriksma	Oppenhuizen	971124
18.	971117	B. Abma	Folsgare	971124
19.	971124	Coöperatieve Grasdrogerij Tasveer BA	Loënga	971124
20.	971125	NV Nederlandse Gasunie	Groningen	971124
21.	971124	R. Tuinstra	Sneek	971209
22.	971128	Vogelbescherming Nederland	Zeist	971209

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
23.	971127	Feriening fan Doarpsbelangen De Jutryp – Hommerts	Jutryp	971209
24.	971128	Van der Meulen Sneek B.V.	Sneek	971209
25.	971128	Vereniging 'Stadsbelang IJlst'	IJlst	971209
26.	971130	E.D. de Jong	Sneek	971209
27.	971127	Skipper Club Charter BV	IJlst	971209
28.	971122	Stichting Werkgroep A7	Sneek	971209
29.	971127	Vereniging Plaatselijk Belang	Ysbrechtum	971209
30.	971130	Wijkvereniging 'De Domp Actief'	Sneek	971209
31.	971130	T. Bouwhuis	Oppenhuizen	971209
32.	971202	Technisch Buro H&M	Sneek	971209
33.	971202	I. Eckhardt Professioneel	Sneek	971209
34.	971202	EVO, regiobestuur Noord-Nederland	Leek	971209
35.	971120	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	971209
36.	971120	Doarpsbelang Top en Twel	Oppenhuizen	971209
37.	971203	Habée Kantoormeubelen B.V.	Sneek	971209
38.	971202	Autobedrijf Suierveld	Sneek	971215
39.	971202	Patrimonium Woningstichting Sneek	Sneek	971215
40.	971208	Transport en Logistiek Nederland	Apeldoorn	971215
41.	971201	Ministerie van VROM, Inspectie Mi- lieuhygiëne Noord	Groningen	980115
		Verslagen hoorzittingen van 11 en 12 november 1997	Den Haag	971224

BIJLAGE 5

Aanbevelingen voor de presentatie van de eindtabellen

De resultaten van het onderzoek in het MER naar de alternatieven en de milieugevolgen worden samengevat in twee tabellen. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de toetsing van de alternatieven aan de projectdoelstellingen en tabel 5.11 een relatieve beoordeling van de alternatieven op basis van de rangordes per (milieu)thema. De alternatieven scoren per thema met een getal van 1 (grootste voorkeur) tot 8 (minste voorkeur).

Door de thema's ook als doelstellingen te formuleren kan een totaaltabel worden opgesteld waarin de gegevens uit de tabellen 5.1 en 5.11 zijn gecombineerd.

Om een beter inzicht te krijgen in de werkelijke gevolgen, waarom het gaat, zouden deze - waar kwantitatieve gegevens te leveren zijn - in de tabel kunnen worden opgenomen. De uitkomst van de onderlinge vergelijking kan gevisualiseerd worden door aan de vakjes van de tabel een kleurcode te geven.

In het totaaloverzicht zou de waterrecreatie apart gewogen moeten worden en niet tezamen met ruimtebeslag en landbouw. Daardoor wordt recht gedaan aan de belangrijke functie die Sneek en de provincie aan de watersport willen geven.

Hieronder volgt een illustratie van de beschreven aanpak.

verkeer en vervoer congestiekans doorgaand verkeer minder dan 5% (uitdrukken in % per alternatief) belastinggraad Geewbrug minder dan 80% (idem)
milieu beperken automobiliteit (uitgedrukt in autokilometers) tegengaan van verlaging grondwaterstand (relatieve o, - schaal) verminderen aantal luchtmissie knelpunten (aantal punten met overschrijding grenswaarden AMvB Luchtkwaliteit) verminderen aantal geluidgehinderden (b.v. uitgedrukt in aantal gehinderden >55 dB(A) vermindering van het extern veiligheidsrisico (relatieve schaal, alleen opnemen als er risico is) voorkomen van aantasting waardevolle flora en vegetatie (in dit geval wellicht het best in oppervlakte waardevol gebied; ook potenties mee beschouwen) voorkomen van verstoring waardevolle fauna (relatieve o,- schaal, sommering van aspecten) voorkomen aantasting ruimtelijk-visuele kwaliteit (idem) voorkomen aantasting archeologisch en cultuurhistorisch waardevolle elementen (idem)
ruimtegebruik en economie handhaven verbeteren bereikbaarheid economische functies beperken ruimtebeslag (uitgedrukt in ha) verbeteren mogelijkheden of verminderen beperkingen voor de waterrecreatie
kosten (uitgedrukt in f x miljoen) aanlegkosten rijk bijkomende kosten rijk (voor mitigatie en compensatie) geschatte bijkomende kosten gemeente

