



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

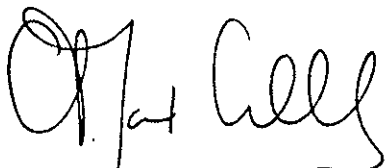
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

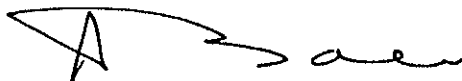
**RICHTLIJNEN
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTSTUDIE
RIJKSWEG 33, SPIJK - EEMSHAVEN**

RICHTLIJNEN
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTSTUDIE
RIJKSWEG 33, SPIJK - EEMSHAVEN

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15
van de Wet Milieubeheer


's-Gravenhage, 7-3-96

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieube-
heer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer



's-Gravenhage,

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
2.	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	2
	2.1 Probleemstelling	2
	2.2 Doel van het voornemen	2
3.	BESLUITVORMING	3
4.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
	4.1 Inleiding	4
	4.2 Voorgenomen activiteit	4
	4.3 Nulalternatief	5
	4.4 Alternatieven	5
	4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	5
5.	BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFEC- TEN	
	7	
	5.1 Algemeen	7
	5.2 Bodem en water	7
	5.3 Levende natuur	8
	5.4 Landschap	8
	5.5 Geluiden trillingen	9
	5.6 Woon en leefmilieu	11
	5.7 Externe Veiligheid	11
6.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	13
7.	LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	14
8.	VORM EN PRESENTATIE VAN DE TRAJECTNOTA/MER	15
9.	SAMENVATTING VAN DE TRAJECTNOTA/MER	16
	Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties	17
	Bijlage 2: Inspraakreacties naar aanleiding van de startnotitie en commentaar hierop	19

1. INLEIDING

In de procedure ten behoeve van besluitvorming over rijksweg 33, Spijk - Eemshaven, worden de regels toegepast met betrekking tot de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Milieubeheer (WM). Daarin treden de hoofddirectie van Rijkswaterstaat namens de Minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag en de regionale directie Noord-Nederland als initiatiefnemer. Zoals gebruikelijk bij wegenprojecten vormt de m.e.r.-procedure onderdeel van de Tracéwet-procedure. Het MER zal daarom onderdeel van de Trajectnota vormen.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van de adviezen van de werkgroep uit de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en de in het kader van de terinzageliggende startnotitie ontvangen reacties.

Een overzicht van de insprekers is in bijlage 1 opgenomen. De adviezen en reacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

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."

2.1 Probleemstelling

De Trajectnota/MER dient in een beknopte probleemstelling te beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden. De startnotitie geeft aan dat het voornemen niet wordt ingegeven door bereikbaarheids- of leefbaarheidsproblemen, zoals aangegeven in het SVVII, maar door economische overwegingen. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de rol die de N33 vervult als schakel tussen de regio en autosnelwegen A7 en A28. Voor het onderhavige project gaat het om het laatste deel van de N33, die de Eemshaven en de directe omgeving met beide snelwegen verbindt. Er dient te worden aangegeven wat de gevolgen voor de verkeersprognoses zijn van de autonome economische ontwikkeling en van de economische ontwikkeling die worden uitgelokt dankzij de verbeterde ontsluiting als gevolg van de uitvoering van de voorgenomen activiteit. Daarbij dient ook de rol van de N46 en de N360 als schakels tussen de Eemshaven en de A7-west c.q. de A28 betrokken te worden. Het verdient aanbeveling naast een economische analyse die tot het jaar 2010 gaat, ook een doorzicht te geven naar mogelijke ontwikkelingen na het jaar 2010 aan de hand van het zeehavenbeleid en het regionale beleid (onder andere streekplan) waarbij aandacht kan worden besteed aan:

- huidige transportgebonden bedrijvigheid in de Eemshaven;
- voorziene en uitgelokte groei van deze bedrijvigheid en de daaraan verbonden goederenstroom;
- overige potentiële ontwikkelingen van activiteiten in en rond het studiegebied zoals tuinbouw en recreatie.

2.2 Doel van het voornemen

Op basis van de probleemstelling (zie de voorgaande paragraaf) moet een concreet en duidelijk omschreven doel worden afgeleid¹. Dit doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat alternatieven, die gunstiger zijn voor het milieu maar minder bijdragen aan het bereiken van het doel, op voorhand zijn uitgesloten.

¹Zie ook bijlage 2, inspraakreactie nr. 2, waarin terecht wordt gewezen op het mogelijk achterliggende doel bij het formuleren van de tracé-alternatieven rond Oosteinde.

3. **BESLUITVORMING**

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 milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

De Trajectnota/MER moet een **korte en bondige** beschrijving geven van de geschiedenis van de besluitvorming over rijksweg 33, Spijk - Eemshaven.

Daarnaast moet kort en duidelijk worden aangegeven voor welk besluit deze Trajectnota/MER wordt opgesteld (tracébesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) en welke fasering er in de besluitvorming zal plaatsvinden (tijdsplan met stappen). Ook moet in de Trajectnota/MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren (wijziging van streek- en bestemmingsplannen etcetera).

Overheidsbesluiten, zoals vastgelegd in beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, die randvoorwaarden stellen of beperkingen opleggen aan de besluitvorming over de voorgenomen activiteit moeten kort worden behandeld. Aandacht dient te worden besteed aan de uitkomst van het politiek beraad tussen de regering en de drie noordelijke provincies ten aanzien van de aanleg van de N33 (maart 1994). De hierin opgenomen kortsluitende route tussen Spijk en de Eemshavenweg (N46) (idem ongelijkvloerse kruisingen?) is geen randvoorwaarde voor de voorgenomen activiteit. De route kan in een van de varianten worden meegenomen. Tevens moet aangegeven worden welke beoordelingscriteria, grens- en streefwaarden aan het vigerende milieu- en verkeersbeleid kunnen worden ontleend, voorzover relevant voor het beoordelen van de alternatieven.

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 weg.

4.2 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit moet worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden:

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Verkeersprognoses

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient inzicht te worden gegeven in de verkeerskundige gevolgen. Aangegeven moet worden welke ontwikkelingen in verkeer en vervoer te verwachten zijn en op welke wijze de verkeersprognose tot stand gekomen is en met welke intensiteiten in de toekomst gerekend moet worden². Daarbij speelt het vrachtverkeer van en naar de activiteitengebieden (haven, landbouw, tuinbouw) een belangrijke rol.

Verkeersveiligheid

De voorgenomen activiteit zal de verkeersveiligheid beïnvloeden. Bij de beschrijving van dit aspect dient aandacht te worden besteed aan de onzekerheden bij de berekening van de gevolgen voor de verkeersveiligheid, vanwege de lage verkeersfrequenties en de specifieke omstandigheden binnen het studiegebied. Indien geen kwantitatieve conclusies zijn te trekken, dienen in ieder geval kwalitatieve schattingen te worden gemaakt. Voorts dient kwalitatief te worden aangegeven waar welke maatregelen mogelijk en/of zinvol zijn ter verhoging van de verkeersveiligheid.

²Zie ook bijlage 2, inspraakreacties nr. 2 en 4 in verband met incidentele verkeersintensiteiten vanwege de bouw van de nieuwe EPON-centrale. (Tijdens de informatie-avond is gewezen op de seizoensgebonden verkeer vanwege de bietencampagne).

4.3 Nulalternatief

Beschreven wordt de situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt (nulalternatief). De Trajectnota/MER geeft beargumenteerd aan of het alternatief als reëel moet worden aangemerkt. Dit wil zeggen dat beargumenteerd antwoord moet worden gegeven op de vraag of het doel (zie paragraaf 2.2 en 2.1) al dan niet in voldoende mate wordt bereikt. Wordt het doel in onvoldoende mate bereikt dan kan in dat geval worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling³ als referentiekader.

4.4 Alternatieven

De startnotitie motiveert de keuze van de te beschrijven alternatieven. Er bestaat geen aanleiding om andere alternatieven aan te bevelen of voorgestelde alternatieven niet in de studie op te nemen.

Het gaat daarbij om de volgende alternatieven:

- het nulplusalternatief, waarbij het bestaande tracé wordt gevolgd met mogelijk (in ieder geval als variant) een aanpassing van de bocht bij Spijk;
- het tracé-alternatief Spijk, waarbij de EGD-weg een autoweg wordt tot aan de Kwelderweg;
- het tracé-alternatief Oosteinde Noord, waarbij de N33 ten noorden van Oosteinde wordt doorgetrokken naar de N46 (Eemshavenweg) in de vorm van een autoweg tot aan de Kwelderweg;
- tracé-alternatief Oosteinde Zuid, waarbij de N33 ten zuiden van Oosteinde wordt doorgetrokken naar de N46 (Eemshavenweg) in de vorm van een autoweg tot aan de Kwelderweg.

Bij deze alternatieven geeft de startnotitie aan welke andere aanpassingen mogelijk c.q. wenselijk zijn om bij de alternatieven in beschouwing te nemen. Met het oog op de milieuaspecten zijn met name de functie van het onderliggende wegennet van belang en de plaats en wijze waarop dat wegennet op de nieuwe verbinding wordt aangesloten. Onder andere het toepassen van ongelijkvloerse kruisingen kan als variant worden opgenomen (zie ook hoofdstuk 3). Deze onderdelen zijn te beschouwen als varianten van de te beschrijven alternatieven.

Het tracé-alternatief Spijk kan, ingeval van een kortsluitende route tussen Spijk en de Eemshavenweg (N46), als variant worden uitgebreid met een autoweg tot aan de Eemshavenweg (N46). De ontsluitende functie van de Kwelderweg zou dan overgenomen kunnen worden door een parallelweg langs deze weg tussen de EDG-weg en de N46. Hierdoor voldoen de tracé-alternatieven aan de zelfde randvoorwaarden, zodat een correcte vergelijking mogelijk wordt, indien het bevoegd gezag dat relevant acht.

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) dient reëel te zijn, uit te gaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu en gericht zijn op het zo

³Zie hoofdstuk 5 van deze richtlijnen,

veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen ofwel minimale milieuschade, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

Bij de vormgeving van het MMA kan bij wijze van voorbeeld aan de volgende aspecten aandacht worden besteed:

- geluidhinder en veiligheid;
- geomorfologie (watergang de Grootte Tjariet);
- verstoring door verlichting van de weg.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFEC- TEN

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

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat enerzijds het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en anderzijds de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden.

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten.

Gezien de geringe verkeersintensiteiten, zullen de verschillen in gevolgen voor de lucht tussen de tracé-alternatieven zodanig gering zijn dat dit aspect niet in de Trajectnota/MER hoeft te worden opgenomen. Voor andere aspecten is dat op voorhand moeilijker vast te stellen.

In het gebied zijn de natuurwaarden gering. De grootste invloed treedt op in de landbouwgebieden. Voorzover daar natuurwaarden voorkomen, kunnen die worden beïnvloed. Te verwachten valt derhalve dat de beïnvloeding op het milieu door het voornemen beperkt zal zijn. De in de startnotitie aangekondigde inventarisatie zal in beeld moeten brengen welke waarden in het geding zijn. Ook voor de hinderaspecten zal de inventarisatie duidelijkheid moeten geven. De hierna volgende paragrafen met aandachtspunten voor de te beschrijven milieu-aspecten moeten dan vooral als checklist gezien worden. Alleen die milieu-aspecten die door de aanleg of het gebruik van de weg beïnvloed worden behoeven in de Trajectnota/MER te worden opgenomen.

5.2 Bodem en water

Het aspect bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting);
- oppervlaktewaterkwaliteit en -waterhuishouding;
- en de belangrijkste milieu-effecten zijn de beïnvloeding van deze milieuaspecten.

5.3 Levende natuur

In het studiegebied zijn de aanwezige en potentiële natuurwaarden gering. Voor zover er waarden aanwezig zijn, zullen die samenhangen met het voorkomen van vogels. Indien uit een inventarisatie bijzondere waarden van flora en vegetatie voorkomen en deze waarden beïnvloed worden, dienen zij in de Trajectnota/MER te worden beschreven. Indien abiotische gevolgen van de wegaanleg (grond- en oppervlaktewater) deze waarden beïnvloedt, dienen zij eveneens in de Trajectnota/MER te worden beschreven. Daarbij dient voor zover relevant de waarde van de verschillende aspecten te worden onderbouwd met natuurwetenschappelijke criteria als zeldzaamheid, kenmerkendheid en vervangbaarheid.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Bij dit onderdeel wordt een beschrijving van de volgende aspecten opgenomen:

- voor het studiegebied algemene en kenmerkende diersoorten (ganzen);
- de functie van het gebied als pleister- of foerageerplaats (hoogwatervluchtplaats voor vogels vanuit de Waddenzee, pleisterplaats voor trekvogels) voor diverse diersoorten.

Milieugevolgen

Effecten betreffen:

- doorsnijding, versnippering van ecosystemen en ecologische relaties;
- barrièrewerking in migratie- en pendelroutes⁴;
- effecten van wegverlichting op het oriëntatievermogen van trekvogels.

5.4 Landschap

Het begrip landschap omvat het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en de landschapstypen, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische (inclusief archeologische) objecten en waarden.

Te beschrijven aspecten voor de bestaande milieutoestand en de autonome milieuentwikkeling zijn:

- de visueel-ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;
- aanwezigheid van geomorfologische en cultuurhistorische elementen en patronen (met name de watergang de Groote Tjariet)⁵.

Te beschrijven milieugevolgen zijn:

- veranderingen in de visueel-ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;
- aantasting, verlies en/of versnippering van geomorfologische en cultuurhistorische elementen en patronen (bodemarchief).

⁴Zie ook bijlage 2, inspraakreactie nr. 4, waarbij wordt gewezen op de gevolgen voor ganzen, en inspraakreactie nr. 27 waarin gewezen wordt op de effecten van verlichting langs de weg, voor vogels.

⁵Zie ook bijlage 2, inspraakreactie nr. 2, waarin wordt gewezen op de opstreckende verkaveling van het Zandster buitendijk.

5.5 Geluiden trillingen

Het aspect geluid en trillingen betreft de effecten als gevolg van emissie van geluid en trillingen door aanlegwerkzaamheden en door het gebruik van de weg door het verkeer. Het betreft bij geluid door gebruik van de weg door het verkeer zowel de verandering van het akoestisch niveau of belasting van objecten, als de daaraan gerelateerde hinder. Aandacht gaat daarbij met name uit naar die situaties dat er van hinder voor mensen of van verstoring van relatief stille gebieden sprake is.

Bij de gevolgen dient behalve naar de effecten van het nieuw aan te leggen of te reconstrueren tracé zelf ook gekeken te worden naar de gevolgen van significante veranderingen op het aansluitende wegennetwerk. Een significante verandering kan arbitrair gesteld worden op een toename van minimaal 30% of een afname van minimaal 20% van de verkeersintensiteit op een wegvak. Dit komt overeen met een verandering van 1 dB(A).

Omgevingsanalyse

Een korte beschrijving van de volgende karakteristieken:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting van de diverse niet omgevingseigen geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer, scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie, etc), inclusief de cumulatie daarvan.
- voor het gebied dat buiten de geluidbelasting van de niet omgevingseigen bronnen valt (het resterende gebied): inventarisatie van het heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid en de te verwachten autonome ontwikkeling. Dit dient bepaald te worden op een voldoende aantal representatieve punten in overeenstemming met de regels van het ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981), en waar mogelijk aangevuld te worden met gegevens uit bestaande onderzoeken.
- het aantal bestaande saneringwoningen langs de wegen waar een significante verandering op kan treden in de verkeersintensiteit;
- het aantal bestaande gehinderden en ernstig gehinderden (dosis-effect-relaties);
- de aanwezigheid van (potentiële) stiltegebieden of relatief stille gebieden;
- het aanduiden van bestaande en reeds geplande specifiek geluidgevoelige objecten en gebieden (woongebieden, ziekenhuizen, scholen, recreatieterreinen, natuurgebieden, etc)

De basisgegevens van het aspect geluid voor de effectanalyse betreffen minimaal:

- kaart met geluidniveaus in buitengebied (inclusief contouren rondom de niet omgevingseigen geluidbronnen);
- kaart met locatie en begrenzing van (potentiële) stiltegebieden en specifieke geluidgevoelige bestemmingen (inclusief woonbebouwing);
- gegevens per wegvak van de alternatieven voor de berekeningen van:
 - . verkeersintensiteit (in uurgemiddelden) voor gehele etmaal;
 - . verkeerssamenstelling (in % licht, middelzwaar en zwaar verkeer);
 - . rijsnelheden;
 - . verhardingssoort;
 - . locatie, hoogte en lengte geluidafschermdende voorzieningen.

Effectanalyse

De belangrijkste effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- verstoring van woon- en leefmilieu;

- rustverstoring in relatief stille gebieden in het buitengebied.

De geluidemissie en trillingen van het gebruik van het weglichaam door gemotoriseerd verkeer zijn permanent van aard, de effecten in de aanlegfase tijdelijk.

De in de aanlegfase belangrijkste bronnen dienen beschouwd te worden (bijvoorbeeld hei-activiteiten, intrillen en trekken van damwanden, transportactiviteiten voor aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

Voor de gebruiksfase dienen de effecten kwantitatief bepaald te worden. Het betreft zowel de effecten in het inpassingsstudiegebied, als in het invloedsstudiegebied (aansluitende verkeersnetwerk). Rekening dient gehouden te worden met cumulatie van geluidemissie.

Aanbevolen toetsingsparameters

- Akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha > dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A)).
- Het akoestisch invloedsgebied > 50 dB(A).
- Het aantal geluidbelaste woningen (aantal > 45 dB(A), per categorie van 5 dB(A)).
- Het aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens dosis-effect-relaties van VROM, vanaf 45 dB(A) (in aantallen).
- Aantasting stiltegebied (in ha > 40 dB(A)).
- Trillinghinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 m van een weg of railverbinding, met inschatting schaderisico).
- Aanlegfase-effecten geluid en trillingen.

Methoden en technieken effectanalyse

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (Standaard Rekenmethode I/II) van de Wet geluidhinder. Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast, in de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller worden. Tevens zal de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend moeten worden. Bij de bepaling van het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

In deze voorschriften zijn twee rekenmethoden opgenomen; Standaardrekenmethode 1 (SRM1), een relatief eenvoudige methode die in minder complexe situaties mag worden toegepast en Standaardrekenmethode 2 (SRM2) die in vrijwel elke situatie kan worden gebruikt. Wanneer er sprake is van afscherming zal altijd SRM2 moeten worden toegepast. Er worden ook hybriden van SRM1 en SRM2 gebruikt.

Berekend dient te worden welke voorzieningen noodzakelijk zijn om aan de eisen van de Wet milieubeheer te voldoen. De voorzieningen dienen ten minste berekend te worden voor de situatie zonder eventuele ontheffingsmogelijkheden. Eventueel kan aangegeven worden in een scenario de verandering in benodigde voorzieningen met een bepaalde ontheffingsmogelijkheid.

De rekenmethoden zijn beschikbaar in de vorm van computerprogramma's waarin een aantal gegevens dient te worden ingevoerd. Het betreft enerzijds emissiegegevens, zoals verkeersintensiteit, samenstelling en snelheid van het verkeer, bronhoogte en anderzijds omgevingskenmerken zoals afstand van de waarneempunten tot de weg, de bodemgesteldheid en afscherpende objecten.

De resultaten worden gepresenteerd als geluidbelastingen op een bepaalde plaats. Er worden uit deze geluidbelastingen lijnen geconstrueerd, die punten waarop een gelijk geluidniveau heerst, met elkaar verbinden. Deze dB(A)-contouren worden onder andere gebruikt om oppervlakten te bepalen die aan een bepaalde range van geluidniveaus worden blootgesteld.

Toetsingskader

- Resultaten van de geluidberekeningen voor woon- en leefmilieu worden getoetst aan de Wet milieubeheer (Wet geluidhinder). Hierin zijn normen opgenomen waaraan een weg of railverbinding moet voldoen wat betreft de geluidbelasting voor de nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen.
- De aantasting van stiltegebieden dient te worden getoetst aan het provinciale stiltegebiedenbeleid en verordening.
- In het NMP en SVV2 zijn doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het terugdringen van het aantal gehinderden, geluidbelaste woningen en akoestisch ruimtebeslag.

5.6 Woon en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder, gedwongen vertrek (sloop van huizen) op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen (welzijn) die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Voor zover methodisch mogelijk en verantwoord is, worden de volgende aspecten in beeld gebracht:

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels);
- de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers.

Milieugevolgen

- veranderde barrièrewerking (functionele scheiding);
- gevolgen voor de algehele hinderbeleving;
- verandering in aantallen verkeersslachtoffers.

5.7 Externe Veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamiteiten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Een korte beschrijving is nodig van de situatie ten aanzien van de externe veiligheid:

- individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8} nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg;
- indicatie groepsrisico (indien beschikbaar).

Milieugevolgen

De te bepalen effecten bij externe veiligheid betreffen:

- verandering van de individuele risico-contourafstanden voor grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8} ;
- toename/afname veiligheid op aangewezen routes voor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via het oppervlaktewater.

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-effecten van de alternatieven/varianten moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieu-gevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Aanbevolen wordt om voorzover mogelijk voor dit project een regionale vertaling te hanteren of op te stellen van landelijke (en indien beschikbaar eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In de Trajectnota/MER dient de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk te worden gemaakt danwel dat inzichtelijk wordt gemaakt/aangetoond waarom dit niet mogelijk is. Daarmee kan duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke leefbaarheidsdoelstellingen. Indien bij één of meer alternatieven de normen, streefwaarden, et cetera niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven.

Met name van belang is aan te geven de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid bij elk van de alternatieven kunnen worden verwezenlijkt, alsook een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief.

Voorts kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven per groep milieu-aspecten worden gepresenteerd (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden).

Voorts dienen ook in de vergelijking de verkeersveiligheidsaspecten en de kosten aan de orde te worden gesteld.

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 milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In de Trajectnota/MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen);
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in de Trajectnota/MER opgenomen.

Te zijner tijd wordt een evaluatieprogramma opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in de Trajectnota/MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in de Trajectnota/MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN DE TRAJECTNOTA/MER

De projectnota/MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschouwde alternatieven duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In de projectnota/MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Aan wordt bevolen om:

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

Verder gelden voor de presentatie van de projectnota/MER de volgende aandachtspunten:

- Het is wenselijk de omvang van de projectnota/MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- De samenvatting dient te zijn afgestemd op de inhoud van de projectnota/MER.
- Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

9. SAMENVATTING VAN DE TRAJECTNOTA/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 de projectnota/MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in de projectnota/MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van de projectnota/MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

De samenvatting van de projectnota/MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitstelling van deze doelstellingen;
- de besluitvorming waarvoor de projectnota/MER dient;
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- de leemten in kennis over de milieu-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 de projectnota/MER.

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties

VOLG- NUM- MER	NAAM INSPREKER/INSTANTIE
1.	Gasunie
2.	drs. K.E. Westra
3.	Landbouwschap Gewestelijke Raad voor Groningen
4.	Milieufederatie Groningen
5.	J.P.L. Priem
6.	drs. A.G. Reitsma
7.	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodem- onderzoek
8.	Wiera B.V.
9.	B.E.M. Stol
10.	J.C. Knook
11.	H. Pieterman
12.	M. Kil
13.	A.G. Reitsma
14.	P.J. Flikkema
15.	C.H. Eldering
16.	R. Pijpker
17.	J.R. Tiekstra
18.	W. de Boer
19.	O.F. Frans
20.	Werkgeversvereniging Noord
21.	Kil
22.	Gemeente Loppersum
23.	Dorpsbelangen Losdorp
24.	H.J. Lanting
25.	Fré Kappen
26.	P.F. Poelma

VOLG- NUM- MER	NAAM INSPREKER/INSTANTIE
27.	Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, direc- tie Noord
28.	Westerdijk

Bijlage 2: Inspraakreacties naar aanleiding van de startnotitie en commentaar hierop

Advies Commissie MER

Het advies van de Commissie MER is bijzonder waardevol gebleken en derhalve vrijwel integraal vertaald in de richtlijnen.

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
1	Gasunie Wilt u rekening houden met de aanwezigheid van gastransportleidingen bij het uitwerken van de plannen?	Daar wordt rekening mee gehouden.
2 2.1	Westra De suggestie wordt gewekt dat de Eemshaven zich meer ontwikkelt dan in de praktijk te constateren valt.	In de Startnotitie wordt opgemerkt, dat de ontwikkeling van het havengebied (Eemshaven en haven van Delfzijl) zich gestaag voortzet. Uit onlangs bekend gemaakte cijfers blijkt dat er het afgelopen jaar enige stijging van de goederenoverslag in de havens valt waar te nemen.
2.2	De EGD-weg is niet zo bochtig en kent minder lintbebouwing dan gesuggereerd wordt.	Op zich een juiste constatering voor de gehele weg. In de Startnotitie wordt bedoeld het gedeelte direct ten westen van Spijk.
2.3	Op de EGD-weg is geen directe menging tussen langzaam en snel verkeer.	Er is inderdaad geen directe menging van snelverkeer en langzaam verkeer in die zin dat beide verkeerssoorten gebruik maken van één en dezelfde rijstrook. Wel zijn er relatief veel (erf)aansluitingen. Op deze punten is sprake van confrontatie tussen snelverkeer en agrarisch en erfgebonden autoverkeer en oversteekend langzaam verkeer.
2.4	Met name alternatief Oosteinde Zuid voldoet niet aan de wens van de rijksoverheid verdere versnippering van natuur en landschap te voorkomen.	De mate waarin landschap wordt versnipperd, zal worden meegenomen bij de waardering van de alternatieven.
2.5	Met name bij alternatief Oosteinde Zuid zal de bereikbaarheid van de kavels ernstig verminderen.	De bereikbaarheid van de kavels zal worden meegenomen bij de uitwerking van de alternatieven en bij de waardering van de alternatieven.
2.6	De alternatieven rond Oosteinde lijken meer ingegeven door de lokale situatie dan vanuit de wens de bereikbaarheid van de Eemshaven te verbeteren.	Deze opmerking is onjuist. In de startnotitie zijn varianten opgenomen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Eemshaven. Uiteraard kunnen de varianten de lokale situatie gunstig of ongunstig beïnvloeden, en daarom worden deze effecten meegewogen bij de keuze van de alternatieven.

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
2.7	Bezie ook de eventuele aanleg van een goederenspoorlijn tussen Veendam en Eemshaven.	Dit valt buiten het gezichtsveld van deze tracé-/m.e.r.-studie. De N33 is opgenomen in het SVV II als onderdeel van het landelijk hoofdwegennet en dient te voldoen aan de kwaliteitseisen voor een dergelijke wegverbinding. Bij de studie wordt uitgegaan van de huidige relevante infrastructuur en van harde plannen van de overheid. De goederenstromen geven overigens ook geen aanleiding tot onderzoek naar een aparte goederenspoorlijn.
2.8	Hou bij de verkeerstellingen rekening met het tijdelijke extra verkeer als gevolg van de bouw van de EPON-centrale.	Hier wordt rekening mee gehouden.
3 3.1	Landbouwschap Hou rekening met doorsnijdingen van landbouwgrond en pleeg - ook voor het niet m.e.r.-plichtige gedeelte Holwierde-Spijk - overleg met (de Districtsraden) van het Landbouwschap.	Hiermee wordt rekening gehouden en met het Landbouwschap en de agrariërs zal overleg plaatsvinden.
3.2	Hou rekening met de bereikbaarheid van landbouwgronden.	Zie reactie 2.5.
4	Milieufederatie Besteed speciale aandacht aan de ganzen.	Hieraan zal aandacht worden besteed.
5	Priem Alternatief Oosteinde Zuid zal het einde betekenen van mijn bedrijf en rustig landbouwgebied - waar o.a. reeën voorkomen - verstoren.	Zowel doorsnijdingen van landbouwgebied, als de mate van verstoring van de rust worden meegenomen (zie ook reactie 3.1).
6 6.1	200 bewoners omgeving Spijk Voeg toe aan criteria ter beoordeling van de alternatieven het ontzien van bestaande bewoningen.	Bij de waardering van de alternatieven zal rekening gehouden worden met bestaande bewoningen.
6.2	Hou bij de keuze van een alternatief rekening met mogelijke verdubbeling.	Hiermee wordt geen rekening gehouden. De huidige en verwachte toekomstige verkeersintensiteiten geven daarvoor geen aanleiding tenzij uit de studie anders blijkt.
6.3	Beide alternatieven bij Oosteinde verbeteren de verkeersveiligheid van de lokale situatie.	Primair gaat het om de verbetering van bereikbaarheid van de Eemshaven. Daarnaast zal ook gekeken worden wat de effecten van een alternatief zijn op de lokale situatie (zie ook reactie 2.6).
6.4	Hou bij verkeerstellingen rekening met tijdelijk extra verkeer als gevolg van de bouw van de EPON-centrale.	Zie reactie 2.8.
6.5	Hou rekening met het aantal aansluitingen op de nieuwe N33.	Bij het bepalen van de exacte locatie en het aantal aansluitingen wordt rekening gehouden met de onderliggende wegenstructuur.
6.6	Het alternatief Spijk sluit niet aan op het centrum van de Eemshaven.	Het huidige centrum van de Eemshaven ligt inderdaad meer in de richting van de aansluiting met de N46. Bij de uiteindelijke keuze zal dit worden meegewogen.

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
7	Rijksdienst voor het oudheidkundig Bodemonderzoek In verband met mogelijk voorkomende archeologische waarden graag na de definitieve tracékeuze overleg.	Na de definitieve tracékeuze zal overleg plaatsvinden.
8 8.1	Wiera BV Hou rekening met bestaande bewoningen.	Zie reactie 6.1.
8.2	Beide alternatieven bij Oosteinde verbeteren de verkeersveiligheid van de lokale situatie.	Zie onder reactie 6.3.
8.3	Alternatief Spijk zal schade voor de uitvoering van mijn bedrijf betekenen.	Mocht worden gekozen voor alternatief Spijk en wordt daardoor bedrijfsschade geleden, dan kan deze schade worden geclaimd.
9	Stol Overweeg de mogelijkheid van verbetering van het railvervoer.	Zie reactie 2.7.
10	Knook Hou rekening met bestaande bewoningen, met het landbouwverkeer en aan- en afvoer van landbouwproducten en met de verkeersveiligheid.	Aan deze aspecten zal aandacht worden besteed.
11	Pieterman Hou rekening met leefbaarheid in dorp Oosteinde.	Hieraan zal aandacht worden besteed.
12	Kil Hou rekening met het fietsverkeer.	Hiermee wordt rekening gehouden.
13	Reitsma Is reeds verwoord in reactie 6.	
14	Flikkema Bezie in verband met de recreatievaart ook de mogelijkheid van verhoging en verbreding van de onderdoorgang onder 't Maar (onder de N33 tussen Spijk en Losdorp).	De onderdoorgang onder 't Maar valt buiten het studiegebied. Wel zal dit worden meegenomen bij het niet-m.e.r.-plichtige gedeelte Holwierde - Spijk. Hierover zal contact plaats vinden.
15 15.1	Eldering Hou bij de verkeerstellingen rekening met seizoenspieken.	Hier zal rekening mee worden gehouden.
15.2	Hou rekening met ontsluiting pand Flikkema.	Aan de ontsluiting van panden en landbouwgebieden zal bij nadere uitwerking van de alternatieven aandacht worden besteed.
16	Pijpker Is reeds verwoord in reactie 15.	
17 17.1	Tiekstra Let op geluidsoverlast in de bocht rond Spijk bij alternatief Spijk.	De effecten voor het aspect geluid worden onderzocht.
17.2	Kan de bocht rond Spijk bij alternatief Spijk niet wijder gemaakt worden?	Bij de uitwerking van de alternatieven zal de precieze situering van de bocht worden bepaald.
18	de Boer Is reeds verwoord in reactie 6.	

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
19	Groep Oosteinde en omstreken Hou rekening met bestaande bewoningen, geluidshinder, emissie van verontreinigende stoffen en horizonvervuiling; behoud zoveel mogelijk het landschap, zorg dat er geen geluidschermen nodig zijn, beperk economische schade, beperk doorsnijdingen, hou rekening met bereikbaarheid bedrijven en verkeersveiligheid.	Met deze factoren zal rekening worden gehouden.
20 20.1	Werkgeversvereniging Noord Neem in deze studie de verdubbeling van de N33 (op termijn) tot autosnelweg alvast planologisch mee en leg bij daadwerkelijke uitvoering het dijklichaam alvast aan.	Zie reactie 6.2.
20.2	Door tracé Spijk wordt de Eemshaven het best (namelijk door én N33 én N46) ontsloten.	Dit wordt nader onderzocht in de studie.
20.3	Varianten Oosteinde maken de N46 te druk en daarmee onveilig.	In de studie worden de toekomstige verkeersintensiteiten in beeld gebracht voor de N33 en de aantakende wegen. Ook wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid.
20.4	Op de N33 dienen - net als op de N46 - Haarlemmermeeraansluitingen in plaats van pookaansluitingen te worden aangelegd.	De uitvoeringsvorm van de aansluitingen vormt nog een aandachtspunt in de studie.
21	Kil Let op aansluitingen voor het fiets- en landbouwverkeer.	Dit vormt een aandachtspunt in de studie.
22	Gemeente Loppersum Een klein deel van het tracé Oosteinde Zuid loopt over het grondgebied van de Gemeente Loppersum. Rekening moet worden gehouden met de waarde van de natuurlijke waterloop de Grootte Tjariet (de Grootte Tjariet zal door opname in het Bestemmingsplan Buitengebied Loppersum worden beschermd; het ontwerp bestemmingsplan wordt in juni 1996 ter visie gelegd.	De effecten op natuurlijke waarden worden in de studie bepaald en bij afweging van de alternatieven meegenomen.
23	Dorpsbelangen Losdorp Let op de onderdoorgang 't Maar en de aanleg fietspaden.	Zie reacties 12 en 14.
24	Lanting Let op geluidsoverlast en belemmering van uitzicht.	Dit vormen aandachtspunten in de studie.
25 25.1	Kappen Kies voor tracé Spijk en pas bij Spijk de afslag richting Eemshaven aan.	Deze mogelijkheid wordt onderzocht.
25.2	Stel in Oosteinde, Roodeschool en Uithuizermeeden de 50-km grens in.	Dit is geen onderwerp van deze studie omdat de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat, deze maatregelen niet kan treffen.

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
26	Poelma Let op mate van doorsnijding en behoud landschap en landbouwgrond.	Dit vormen aandachtspunten in de studie.
27	Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Noord Let op gevolgen van eventuele wegver- lichting voor trekvogels.	Indien er wegverlichting wordt aangebracht, zal specifiek aandacht worden besteed aan trekvoegels.
28 28.1	Westerdijk Hou rekening met de kosten van de alternatieven.	De kosten van een alternatief worden bij de uiteindelijke keuze meegewogen.
28.2	Hou rekening met landbouwdoorsnijdin- gen.	Zie reactie 3.1.
Mondelinge reacties bijeenkomst Losdorp d.d. 10-10-95 Mondelinge reacties die ook schriftelijk zijn gesteld worden hierbij niet meegenomen.		
29	Hou rekening met bestaande openbaar vervoervoorzieningen.	Hiermee wordt rekening gehouden.
30	Tiekstra Hou bij de fietstellingen rekening met het 'fietsbusje', dat tijdelijk circa 30 fietsende kinderen vervoert.	In het kader van deze studie wordt het fiets- verkeer niet geteld. De verkeersveiligheid van fietsers vormt een aandachtspunt bij de uit- werking van de alternatieven.
31	Pastoor Hou rekening met sluipverkeer.	Aan sluipverkeer wordt aandacht besteed.
32	Van Dam Bij alternatief Spijk zal een 100 km weg uitlopen op een 80 km weg.	Klopt. Dit zal worden meegenomen (o.a. ver- keersveiligheid).
33	Hiensch Betrek bij het onderzoek ook een moge- lijke verdubbeling.	Zie reactie 6.2.
Mondelinge reacties bijeenkomst Oosteinde d.d. 17-10-95 Mondelinge reacties die ook schriftelijk zijn gesteld worden hierbij niet meegenomen.		
34	Kappen Hou bij de verkeerstellingen rekening met de bouw van de EPON-centrale.	Zie reactie 2.8.
35	Lijnema Moet de N46 worden aangesloten op de N33 of kan dat ook andersom.	Beide mogelijkheden worden bekeken.
36	Ten Hove De problematiek rond Zandeweer moet worden meegenomen in deze studie.	Nee, deze problematiek heeft niet direct iets te maken met het verbeteren van de bereikbaar- heid van de Eemshaven; het betreft een ander gebied.
37	Frans Het alternatief Oosteinde Noord moet verder van de bewoning gelegd worden.	Bij de exacte tracering zal hieraan aandacht worden besteed.
38	Springsma Gezien het feit dat 8 à 9 agrarische kavels worden doorsneden, is het niet waard de weg aan te leggen.	Bij het te nemen besluit worden alle voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen.

VOLG-NR	NAAM INSPRAAKREACTIE	REACTIE
39	Pieterman Kan als alternatief worden toegevoegd een weg achter Spijk langs en tussen Bierum door?	Nee, dit alternatief betekent dat er een volledig nieuwe weg extra min of meer parallel aan de huidige verbindingen (N46 en N33) wordt aangelegd. Deze variant wordt niet als reëel beschouwd omdat er een extra forse doorsnijding ontstaat en er een overmaat aan infrastructuur ontstaat.