

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 33, tracé Spijk – Eemshaven

12 december 1995

730-27

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijkweg 33,
tracé Spijk – Eemshaven / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-958-0

Trefw.: milieu-effectrapportage; Groningen (provincie) /
wegen ; Groningen (provincie).



commissie voor de milieu-effectrapportage

de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur Generaal van de Rijkswater-
staat, afdeling I.O.
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 205867

uw brief
d.d. 5 oktober 1995

ons kenmerk
U826-95\Si\mw\730-28

onderwerp
Advies voor richtlijnen Rijksweg 33, tracé
Spijk - Eemshaven

doorkiesnr.
(030) 234 76 34

Utrecht,
12 december 1995

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 Rijksweg 33, tracé Spijk - Eemshaven. Overeenkomstig artikel 7.14 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 totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 33, tracé Spijk - Eemshaven

In afschrift aan: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

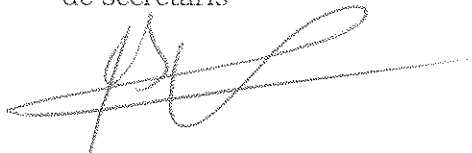
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 33, tracé Spijk – Eemshaven

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
Rijksweg 33, tracé Spijk – Eemshaven,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de Directeur
Generaal van de Rijkswaterstaat, (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de
milieu-effectrapportage; namens deze,

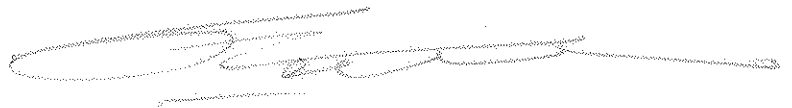
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 33, tracé Spijk – Eemshaven

de secretaris



mr. R.J. Sielcken

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 12 december 1995

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|---|--------|
| Hoofdpunten van het advies | 1 |
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Probleemstelling, doel en besluitvorming | 4 |
| 2.1 Probleemstelling | 4 |
| 2.2 Doel | 4 |
| 2.3 Besluitvorming | 5 |
| 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven | 5 |
| 3.1 Voorgenomen activiteit | 5 |
| 3.2 Alternatieven | 6 |
| 3.2.1 Nulalternatief | 7 |
| 3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief | 7 |
| 4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten | 8 |
| 4.1 Algemeen | 8 |
| 4.2 Landschap | 8 |
| 4.3 Bodem en water | 9 |
| 4.4 Levende natuur | 9 |
| 4.5 Geluid | 10 |
| 4.6 Externe veiligheid | 10 |
| 4.7 Woon- en leefmilieu | 11 |
| 5. Vergelijking van alternatieven | 12 |
| 6. Leemten in kennis | 12 |
| 7. Evaluatieprogramma | 13 |
| 8. Vorm en presentatie | 13 |
| 9. Samenvatting van het MER | 14 |

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 oktober 1995, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nummer 187 d.d. 27 september 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Voor de wegverbinding tussen Spijk en de Eemshaven stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat een tracénota/MER op ten behoeve van een tracébesluit. De ingrepen en milieu-effecten van dit voornemen zullen beperkt zijn. Het onderdeel-MER van de nota kan derhalve beknopt zijn. Daarbij kunnen naar het oordeel van de Commissie de volgende aandachtspunten worden onderscheiden.

Het doel van het voornemen houdt verband met de stimulering van de economische bedrijvigheid in de Eemshaven. Aangegeven dient te worden wat de gevolgen zijn van de (groeierende) economische ontwikkelingen op de verkeersprognoses.

In de relatie tussen het doel en het voornemen wordt aandacht besteed aan het besluit van de regering en de noordelijke provincies in maart 1994 over de aanleg van de N33. Met name wordt aangegeven of de N33 moet worden aangesloten op de N46 als autoweg. Zo nodig worden onderstaande alternatieven (met name het tracé-alternatief Spijk) aangepast aan de doelstelling.

In aansluiting op de startnotitie verdienen de volgende alternatieven uitwerking:

- het nulplusalternatief, waarbij het bestaande tracé wordt gevolgd met mogelijk 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.

Het voornemen is gericht op de tracékeuze voor de onderhavige verbinding. Bij het in beeld brengen van de milieugevolgen gaat het daarom met name om de verschillen in de milieugevolgen van de alternatieven. Gezien de te verwachten beperkte milieugevolgen kunnen gehanteerde methoden en inventarisaties eenvoudig zijn.

1. INLEIDING

Op grond van de Tracéwet hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een startnotitie ter visie gelegd over verbinding tussen Spijk en de Eemshaven van de N33. Daarmee is een trajectstudie gestart, die wordt gecombineerd met milieu-effect-rapportage (m.e.r.).

In deze procedure zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag. De hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als initiatiefnemer.

Per brief van 6 oktober 1995¹⁾ heeft de hoofddirectie van Rijkswaterstaat, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld om een advies voor richtlijnen uit te brengen voor het (in de trajectnota te integreren) milieu-effectrapport (MER). Tevens is de startnotitie ter inzage gelegd en is eenieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijke opmerkingen te leveren over de inhoud van de studie²⁾.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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."

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 bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

Het 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

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid³). Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten.

3 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2, waarin terecht wordt gewezen op het mogelijk achterliggende doel bij het formuleren van de tracé-alternatieven rond Oosteinde.

2.3 Besluitvorming

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 het besluit van de regering en de drie noordelijke provincies ten aanzien van de aanleg van de N33 (maart 1994). Met name dient te worden aangegeven in hoeverre een in dat besluit opgenomen kortsluitende route tussen Spijk en de Eemshavenweg (N46) (idem ongelijkvloerse kruisingen?) als randvoorwaarde voor de voorgenomen activiteit geldt. 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.

Het besluit/de besluiten waarvoor het MER is opgesteld en de overheidsinstatie(s) die dit besluit/deze besluiten zullen nemen moeten worden vermeld. Tot slot moeten de besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren zijn aangegeven.

3. 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 nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 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 worden⁴]. 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.

3.2 Alternatieven

De startnotitie motiveert de keuze van de te beschrijven alternatieven. De weergave in de startnotitie en de informatie tijdens het terreinbezoek van de Commissie, geeft haar 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 § 2.3). Deze onderdelen zijn te beschouwen als varianten van de te beschrijven alternatieven.

4 Zie ook bijlage 4, 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).

Als een kortsluitende route tussen Spijk en de Eemshavenweg (N46) randvoorwaarde is voor het voornemen (zie § 2.3) dan kan het tracé-alternatief Spijk 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.

3.2.1 Nulalternatief

Beschreven wordt de situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt (nulalternatief). Het MER geeft aan of het alternatief als reëel moet worden aangemerkt. Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling⁵] als referentiekader.

3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

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 veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst. Bij de vormgeving van het mma kan aan de volgende aspecten aandacht worden besteed:

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

5 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

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."*

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 de Commissie niet adviseert dit aspect in het MER op te nemen. 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 het MER te worden opgenomen.

4.2 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 milieu-ontwikkeling zijn:

- de visueel-ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;

- aanwezigheid van geomorfologische en cultuurhistorische elementen en patronen (met name de watergang de Groote Tjariet⁶).

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).

4.3 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.

4.4 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 het MER te worden beschreven. Indien abiotische gevolgen van de wegaanleg (grond- en oppervlaktewater) deze waarden beïnvloedt, dienen zij eveneens in het 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.

6 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2, waarin wordt gewezen op de opstreekende verkaveling van het Zandster buitendijk.

Milieugevolgen

Effecten betreffen:

- doorsnijding, versnippering van ecosystemen en ecologische relaties;
- barrièrewerking in migratie- en pendelroutes⁷];
- effecten van wegverlichting op het oriëntatievermogen van trekvogels.

4.5 Geluid

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Een korte beschrijving van de volgende karakteristieken:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer;
- het aantal gehinderden;
- het aanduiden van bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden.

Milieugevolgen

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- aantal gehinderden en hindergevoelige objecten en eventueel het met geluid belaste oppervlak.

Methoden en aandachtspunten bij de beschrijvingen

Indien de gegevens duidelijk verschillen voor verschillende dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar is het nodig die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting te vermelden.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (*inrichtingskeuze*), in de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller worden.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag bij de *tracékeuze* mag in beginsel geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103. In het MER moeten de werkelijke gevolgen in beeld worden gebracht. De aftrek kan een verschil in het aantal geluidgehinderden per tracé-alternatief veroorzaken en daarmee mogelijk de rangorde in de alternatieven beïnvloeden. Blijkt dat echter niet het geval, dan kan volstaan worden met het weergeven van de situatie met toepassing van artikel 103.

4.6 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.

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

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.

4.7 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(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. VERGELIJKING VAN 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 voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

6. LEEMTEN IN KENNIS

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."*

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

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

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma op stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- (eventueel) kaartmateriaal (zo mogelijk) te voorzien van een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda. Onder ander verdient aanbeveling de verspreiding van de verschillende natuurwaarden en de effecten daarop door middel van thematische kaarten te illustreren. Eveneens verdient aanbeveling migratie- en pendelroutes tussen leef- en functiegebieden op kaart aan te geven.

9.

SAMENVATTING VAN HET MER

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

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁸, inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

8 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

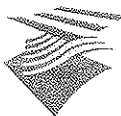
BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 33, tracé Spijk – Eemshaven

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 oktober 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan

Aan de Voorzitter van
de commissie voor
de milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

| | |
|--------------|--|
| | Commissie voor de milieu-effectrapportage |
| ingekomen : | - 9 OKT. 1995 |
| nummer : | 1366-95 |
| dossier : | 730-01 |
| kopie naar : | SP-Sc-pres-bp01 |

Contactpersoon

ir. M.R.W. Bos

Datum

5 oktober 1995

Ons kenmerk

YO 205867

Onderwerp

Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r.

N33, Spijk - Eemshaven

Doorkiesnummer

070 - 374 41 52

Bijlagen

1

Uw kenmerk

- 8 OKT. 1995

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over de N33, Spijk - Eemshaven.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich wenden tot de heer ir. M.R.W. Bos, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 351 90 52, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de WM, Uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.

Gelet op de datum van de bekendmaking betekent dit uiterlijk 4 december 1995.

Te Uwer informatie voeg ik hierbij een exemplaar van de startnotitie. De overige exemplaren zijn U inmiddels ondershands aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,

namens deze

Het hoofd van de afdeling Infrastructuur Ontwikkeling

ir. M. Buis

Postadres: postbus 20906, 2500 EX Den Haag

Bezoekadres: Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080

Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station es), tramlijn 8 (station hs), buslijn 4 (station es) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 187
d.d. 27 september 1995



Startnotitie Rijksweg 33 Spijk - Eemshaven

De rijksweg 33, welke van Assen-Zuid naar de Eemshaven loopt, vormt een onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. Het gedeelte Appingedam-Eemshaven is in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen als nieuwe autowegverbinding. Deze nieuwe autowegverbinding kan in vier gedeelten worden onderscheiden:

1. Zuid-tangent - Insteekweg, Appingedam
2. omleiding Appingedam/Delfzijl en Holwierde
3. Holwierde-Noord - Spijk
4. Spijk - Eemshaven

In het Politiek Beraad, dat in maart 1994 plaatsvond tussen de drie noordelijke provincies en het kabinet, is bestuurlijk overeengekomen dat tot ombouw/aanleg wordt overgegaan en dat de uitvoering zal geschieden als volwaardige autoweg. Een volwaardige autoweg is een weg die uitsluitend bestemd is voor autoverkeer, waarvoor een maximum snelheid van 100 km/uur geldt. Hiertoe dienen onder andere een aantal kruisingen te worden aangepast.

Omdat de mogelijke ombouw/aanleg van deze autoweg betrekking heeft op hoofdinfrastructuur zal een Tracéwet/milieu-effectrapportageprocedure worden doorlopen. De startnotitie markeert de officiële start van de procedure. In het kader van de inspraakprocedure wordt iedereen in de gelegenheid gesteld zijn/haar zienswijze naar voren te brengen.

Ter inzage: Startnotitie
Na bekendmaking wordt de startnotitie vanaf 2 oktober 1995 op de volgende plaatsen ter inzage gelegd:

- gemeentehuis Delfzijl, Johan van den Korputplein 10, Delfzijl;
- gemeentehuis Eemsmond, Hoofdstraat West 1 in Uithuizen;
- Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland (bibliotheek), Zuidersingel 3, Leeuwarden;
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (bibliotheek), Plesmanweg 1-6, Den Haag.

De startnotitie ligt ter visie t/m vrijdag 27 oktober, daarna blijft deze voor inzage beschikbaar totdat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage hebben vastgesteld. De startnotitie kan daarna in ieder geval nog in de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland worden ingezien. In de loop van de tijd zal de startnotitie worden gevolgd door de trajectnota.

Voorlichtingsbijeenkomsten en mondelinge inspraak
Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland, zal tijdens twee voorlichtingsavonden nadere informatie verstrekken over de startnotitie met betrekking tot de rijksweg 33. Tijdens deze bijeenkomsten bestaat de mogelijkheid om uw zienswijze mondeling naar voren te brengen. Deze bijeenkomsten vinden plaats:

- op dinsdag 10 oktober 1995 in het wegrestaurant Eemshaven te Losdorp;
- op dinsdag 17 oktober 1995 in restaurant de Ekamper te Oosteinde.

- Beide voorlichtingsbijeenkomsten beginnen om 20.00 uur (zaal open om 19.30).

Van de voorlichtingsbijeenkomsten en mondelinge inspraakreacties zullen

verslagen worden gemaakt. Deze verslagen zullen uiterlijk 13 november, gedurende een maand op de eerder genoemde plaatsen ter visie worden gelegd.

Schriftelijke inspraak

Voorts bestaat de gelegenheid om schriftelijk uw zienswijze naar voren te brengen. U wordt tot uiterlijk 27 oktober 1995 in de gelegenheid gesteld een schriftelijke reactie te zenden aan: *De directeur-generaal van Rijkswaterstaat, afd. IO, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.* Degenen die schriftelijk hun zienswijze kenbaar maken, kunnen verzoeken hun persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Korte samenvatting Startnotitie rijksweg 33
Een korte samenvatting, met een kaartje waarop de verschillende te onderzoeken tracés staan aangegeven is te verkrijgen op de plaatsen waar de startnotitie ter inzage is gelegd. Daarnaast kan deze schriftelijk worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, kamer 1.07, Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden.

Informatie

Voor nadere informatie over de inhoud van deze startnotitie: *F. Zoete, Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, kamer 1.07, Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden, telefoon: 058 - 344142.*

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich eveneens wenden tot Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, kamer 1.34, Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden. U kunt ook bellen: H. Raap 058-344163, of H. Brinkman 058-344162.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer en Waterstaat door tussenkomst van de hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag: de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: ontwerp tracébesluit op grond van de tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C01.1

Activiteit: Trajectstudie over de verbinding tussen Spijk en Eemshaven van de N33.

Procedurele gegevens:

brief bevoegd gezag met verzoek om advisering: 5 oktober 1995

kennisgeving startnotitie: 27 september 1995

inspraaktermijn: van 27 september tot en met 27 oktober 1995

informatiebijeenkomst belegd: ja, twee

einde wettelijke adviestermijn: 4 december 1995

bevoegd gezag vraagt advies voor: 7 december 1995

richtlijnenadvies uitgebracht op: 12 december 1995

Samenstelling van de werkgroep:

dr. F.H. Everts

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

mr. R.J. Sielcken

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|--------|---|------------|------------------------------------|
| 1. | 951010 | N.V. Nederlandse Gasunie | Groningen | 951108 |
| 2. | 951011 | Drs. K.E. Westra | Spijk | 951108 |
| 3. | 951020 | Landbouwschap Gewestelijke Raad voor Groningen | Groningen | 951108 |
| 4. | 951018 | Milieufederatie Groningen | Groningen | 951108 |
| 5. | 951024 | J.P.L. Priem | Spijk | 951108 |
| 6. | 951019 | Belangen-comité 'N33-Spijk - Eems- haven | Spijk | 951108 |
| 7. | 951025 | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek | Amersfoort | 951108 |
| 8. | 951025 | P.M. Wiersma | Spijk | 951108 |
| 9. | 951025 | B.E.M. Stol | Spijk | 951108 |
| 10. | 951010 | J.L. Knook | Spijk | 951108 |
| 11. | 951010 | H. Piekman | Oorteinde | 951108 |
| 12. | 951010 | M. Kil | Losdorp | 951108 |
| 13. | 951010 | A.G. Reitsma | Spijk | 951108 |
| 14. | 951010 | P.J. Flikkema | Spijk | 951108 |
| 15. | 951010 | C.H. Eldering | Delfzijl | 951108 |
| 16. | 951010 | R. Pijpker | Holwierde | 951108 |
| 17. | 951010 | J.R. Tiekstra | Spijk | 951108 |
| 18. | 951010 | W. de Boer | Spijk | 951108 |
| 19. | 951023 | O.F. Frans | Oosteinde | 951108 |
| 20. | 951024 | Werkgeversvereniging Noord | Haren | 951108 |
| 21. | 951010 | de heer of mevrouw Kil | Losdorp | 951108 |
| 22. | 951025 | Burgemeester en Wethouders van de gemeente Loppersum | Loppersum | 951108 |
| 23. | 951010 | Dorpsbelangen Losdorp | Losdorp | 951108 |

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|------------|--------------|---|---------------|--|
| 24. | 951010 | H.J. Lanting | Oosteinde | 951108 |
| 25. | 951010 | F. Kappen | Zijldijk | 951108 |
| 26. | 951010 | P.F. Poelma | Oudeschip | 951108 |
| 27. | 951108 | Directie Noord van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij | Groningen | 951110 |
| 28. | 951116 | W.A. Westerdijk | Roodeschool | 951120 |
| 29. | 951010 | Verslag voorlichtingsbijeenkomst | Losdorp | 951120 |
| 30. | 951017 | Verslag voorlichtingsbijeenkomst | Oosteinde | 951120 |