

1102-2
2^e

provinsje fryslân
provincie fryslân

provinsje fryslân

Startnotitie

MER / tracéstudie N381

Drachten

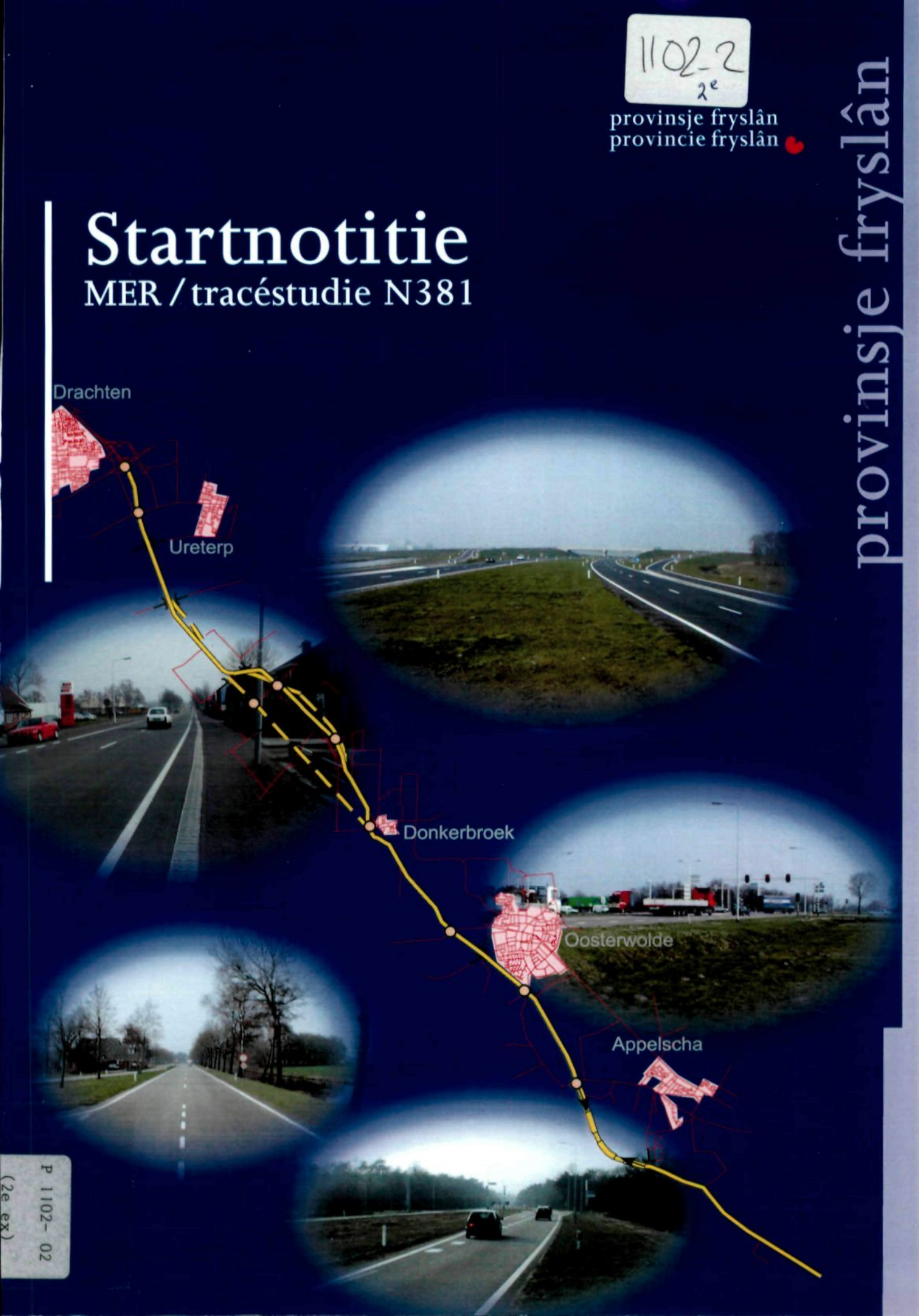
Ureterp

Donkerbroek

Oosterwolde

Appelscha

P 1102-02
(2e ex)



STARTNOTITIE

MER / tracéstudie N381

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
1.1 AANLEIDING	3
1.2 VOORGESCHIEDENIS	3
1.3 DOEL VAN DE STARTNOTITIE	4
1.4 INSpraak	4
2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING	6
2.1 HUIDIGE SITUATIE	6
2.2 DOEL	7
3. ALTERNATIEVEN VOOR DE N381	8
4. MILIEUGEVOLGEN	10
4.1 BEGRENZING	10
4.2 DE MILIEUGEVOLGEN	10
4.3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUGEVOLGEN	11
4.4 BEOORDELING VAN DE MILIEUGEVOLGEN	11
5. PROCEDURE EN BESLUITEN	12
5.1 ALGEMEEN	12
5.2 HET BELEIDSVoORNEMEN	12
5.3 DE PROJECTNOTA	12
5.4 HET PRINCIPESLUIT	12
5.5 TRACÉVASTSTELLING	13
LIJST VAN AFKORTINGEN	14
AFBEELDING 1: ECONOMISCHE KERNZONES NOORD NEDERLAND	
AFBEELDING 2: WEGTRACÉ	
SCHEMA 1: TRACÉVASTSTELLINGS- / M.E.R.-PROCEDURE N381 DRACHTEN - SMILDE	

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De provincie Fryslân is van plan om de N381 tussen de Drentse grens en Drachten te reconstrueren tot een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. Op grond van het besluit milieueffectrapportage dient hiervoor een procedure milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen. Het te nemen besluit, waarvoor de m.e.r.-procedure wordt doorlopen, is de tracévaststelling van de N381 tussen Drachten en de Drentse grens door Provinciale Staten. Om de milieugevolgen optimaal mee te laten wegen zal de provincie het Milieu-Effect-Rapport (het MER) gelijktijdig met de tracéstudie opstellen. In het MER worden de milieugevolgen weergegeven; de gevolgen voor milieu, natuur en landschap. In de tracéstudie zullen de overige effecten aan de orde komen.

Provinciale Staten van Fryslân is voor deze m.e.r. bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten van Fryslân is voor deze m.e.r. initiatiefnemer.

Het document dat u nu leest dient te worden aangemerkt als de **Startnotitie MER / tracéstudie N381** (Wet milieubeheer, art. 7.12).

De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn. Schriftelijke reacties, onder vermelding MER / tracéstudie N381 kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Fryslân MER / tracéstudie N381 Postbus 20120 8900 HM Leeuwarden

1.2 VOORGESCHIEDENIS

In vervolg op het Raamplan van de Vervoerregio Friesland en het Provinciale Verkeers- en VervoerPlan (PVVP) van de provincie Drenthe is de *corridorstudie Drachten - Assen/Emmen* uitgevoerd. Bij deze corridor studie is onder andere gekeken naar de N371 en de N381. De studie voor de vervangende weg van de N371 volgt op de studie van de N381.

De corridorstudie is een samenwerkingsproject van de gemeenten Midden Drenthe (voorheen Smilde), Ooststellingwerf, Opsterland en Smallingerland en de provincies Drenthe en Fryslân. Verder waren betrokken de FRAM mede namens DVM/NWH (tegenwoordig Arriva), Rijkswaterstaat, en als adviseurs het ROF, KNOV en de Landbouwuniversiteit Wageningen.

De studie heeft uitsluitsel gegeven over de wegenstructuur in het gebied tussen Drachten en Assen. Deze structuur is opgenomen in het nieuwe Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan van de provincie Fryslân, dat door Provinciale Staten is vastgesteld op 30 maart 1999.

In de wegenstructuur vervult de N381 de functie stroomweg A. Een dergelijke wegverbinding is minimaal ingericht als autoweg met ongelijkvloerse kruispunten.

Eén van de belangrijkste vervolgstappen uit het PVVP is daarom het doen van een MER / tracéstudie naar de verbetering van de N381 tot autoweg met ongelijkvloerse kruispunten.

Een tweede peiler voor de MER / tracéstudie N381 is de "Ruimtelijke economische

ontwikkelingsvisie Noord-Nederland" (REONN).

Namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland hebben de noordelijke provincies Groningen, Fryslân en Drenthe een reactie geschreven op het advies van de commissie-Langman: "Kompas voor de toekomst, ruimte voor ontwikkeling van Noord-Nederland".

Deze publicatie vormt de ontwikkelingsstrategie van Noord-Nederland voor de jaren 2000 tot 2010 en geeft daarnaast de visie van de drie noordelijke provincies op de periode tot 2030. Bij de opstelling van de strategie is voortgebouwd op de voorstellen van de commissie-Langman. Beide strategieën zoeken een evenwicht tussen de ontwikkeling van de economie en het versterken van de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijk vindt dit z'n vertaling in een keuze voor concentratie van grootschalige activiteiten. Het landelijk gebied behoudt daarmee de ruimte voor de ontwikkeling van zijn eigen specifieke kwaliteiten.

Om dit te realiseren is gekozen voor een drie sporen beleid:

- een dynamische economie;
- sterke steden;
- een aantrekkelijke omgeving.

Deze drie sporen versterken elkaar. Economische activiteiten worden gebundeld in vijf economische kernzones (zie afbeelding 1). Dit stimuleert de economische groei en draagt tegelijkertijd bij aan het verbreden van het draagvlak voor de voorzieningen in de steden. De ontwikkeling van de steden zorgt voor een beter economisch vestigingsklimaat. Deze beide sporen - een dynamische economie en sterke steden - verminderen de ruimtedruk op het landelijk gebied. Zo wordt voorkomen dat de ruimte versnipperd en dat het landelijk gebied verstedelijkt.

De N381 is belangrijk voor een goede bereikbaarheid over de weg tussen de drie economische kernzones Sneek - Heerenveen - Drachten, Groningen - Assen - Veendam - Winschoten en Hoogeveen - Emmen. Uitbouw van de N381 tot een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten is daarom één van de prioriteiten.

Gezien de ligging van de weg in het ROM gebied zuidoost Fryslân (ZOF), wordt het plan van aanpak ROM Zuidoost-Friesland en de daarmee samenhangende partiële streekplanherziening als uitgangspunt in de studie meegenomen.

In aansluiting op de studie van de N381 zal de studie naar de vervangende weg van de N371 starten. Dit zal gedaan worden door provincie Drenthe, omdat de vervangende weg volledig op Drents grondgebied zal komen te liggen.

1.3 DOEL VAN DE STARTNOTITIE

De publicatie van deze startnotitie vormt in de eerste plaats het begin van de m.e.r.-procedure; de schriftelijke mededeling van de provincie Fryslân over het voornemen om een m.e.r. te starten voor de beschrijving van de milieu-effecten van de reconstructie van de N381 tussen Drachten en de Drentse grens.

In de tweede plaats wordt in de voorliggende startnotitie nadere informatie gegeven over de inhoud van het MER. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en de op te stellen richtlijnen voor de inhoud van het MER.

1.4 INSpraak

Deze startnotitie wordt gedurende één maand ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk schriftelijk op de startnotitie te reageren. **Doel van de inspraak is onderwerpen aan te dragen, die van belang zijn om mee te nemen bij het opstellen van het MER.** Indien relevant, zullen de ingekomen reacties verwerkt worden in de richtlijnen voor de inhoud van het MER.

Binnen twee maanden na publicatie van deze startnotitie zal een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer), de provincies adviseren over de op te stellen richtlijnen. Ook worden Wettelijke Adviseurs (WA) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen. Voor de provincies zijn de WA: de directeur LNV, de Milieu-inspecteur en de Provinsjale Kommisje Kritebelied van Fryslân.

Op basis van deze startnotitie, de inspraakreacties, de adviezen van de Cmer en van de WA stellen Provinciale Staten van Fryslân uiterlijk binnen vijf maanden na publicatie van de startnotitie de richtlijnen voor het MER vast. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke onderzoeksaspecten in het MER moeten worden beschreven. Ook wordt in deze richtlijnen definitief aangegeven welke alternatieven worden meegenomen.



N381 - Scherpe bocht bij Wijnjewoude

2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 HUIDIGE SITUATIE

De N381 vervult een belangrijke rol in het wegennet van Fryslân. De N381 verbindt grote delen van Fryslân met Drenthe en langs Emmen met Duitsland. De N381 is op dit moment gedeeltelijk autoweg. Alleen tussen de afslag Ureterp (Selmien) en de afslag Oosterwolde (Boekhorst) is de N381 een 80-km/uur-weg, gesloten voor langzaam verkeer. De kruisingen voor het gemotoriseerde verkeer zijn op het Friese deel van de N381 gelijkvloers. In Drenthe kent de N381 alleen ongelijkvloerse kruisingen. Ter plaatse van Klein Groningen doorsnijdt de N381 een bebouwingscluster.

De gemiddelde intensiteit bedraagt ruim 9700 motorvoertuigen per dag. De intensiteit is het hoogst op het deel tussen de A7 en de afslag Ureterp (ruim 12.200 motorvoertuigen per werkdag) en het laagst tussen de afslagen Appelscha-noord en Appelscha-zuid (ruim 8.200 motorvoertuigen per werkdag).

De intensiteiten zijn in de periode 1991 - 1998 toegenomen met bijna 21 procent. Deze groei komt overeen met de gemiddelde groei van het verkeer in Noord-Nederland.

De verkeersdruk op het onderliggende wegennet in het onderzoeksgebied is groot. De belangrijkste reden hiervoor is het ontbreken van een duidelijke structuur. Volgens de bewegwijzering zou het verkeer dat van Drachten of Heerenveen naar Assen gaat (en v.v.) langs Smilde moeten rijden. Deze route wordt hiervoor niet of nauwelijks gebruikt. De provincie Drenthe heeft in haar PVVP aangegeven dat zich langs de route door Smilde geen doorgaand verkeer meer mag afwickelen. Daarom is de bebouwde kom van Smilde heringericht en is in het POP (Provinciaal OmgevingsPlan) voor de lange termijn een nieuwe wegverbinding ten noordwesten van de Smildes vanaf de N381 langs de Fries - Drentse grens geprojecteerd. Ook in het Friese PVVP is deze wegverbinding opgenomen.

Mede door het vele sluipverkeer vormt de verkeersonveiligheid in het studiegebied een punt van aandacht. In de periode 1990-1994 zijn in het gebied rond de N381 op de lokale wegen 328 verkeersslachtoffers gevallen (exclusief de N381). Hierbij waren 17 doden; 127 slachtoffers waren zodanig gewond dat ze in een ziekenhuis moesten worden behandeld.

Op de N381 zijn in deze periode 286 ongevallen gebeurd. Hierbij vielen 88 gewonden en 6 doden. In de periode 1995 t/m 1998 zijn 230 ongevallen gebeurd. Hierbij vielen 86 slachtoffers en 7 doden.

Op basis van de corridorstudie kan het probleem als volgt worden geformuleerd:

- a. De N381 voldoet niet aan de eisen die daaraan, gelet op de functie van de weg, *gesteld mogen worden*. De N381 vervult een belangrijke functie voor de ontsluiting van een groot deel van Fryslân in de richting van Drenthe/Duitsland (Emslandlinie). Naar de mening van de drie noordelijke provincies en de betrokken gemeenten maakt de wegverbinding onderdeel uit van het hoofdwegennet. De huidige inrichting van de weg in met name Fryslân past niet bij een dergelijke functie.
- b. De onderlinge bereikbaarheid tussen Assen en Fryslân is niet optimaal. Binnen het studiegebied worden meerdere routes gebruikt. Een eenduidig kwalitatief hoogwaardige route *ontbreekt of ligt te excentrisch*.
- c. De mogelijkheden om goede alternatieven voor de auto te bieden zijn naar alle waarschijnlijkheid nog onvoldoende benut.
- d. In het studiegebied doen zich problemen voor op het gebied van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid, zowel op de N381 als in het omliggende gebied.

Met name de problemen a en d hebben geleid tot de MER / tracéstudie N381. In de corridorstudie is geconstateerd dat realisering van een adequate route naar Assen en ontlasting van de vele sluisroutes valt of staat met het verbeteren van de N381. De probleempunten b en c hebben betrekking op het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt in de studie wel meegenomen, maar met openbaar vervoer kunnen de problemen niet opgelost worden.

2.2 DOEL

Het voornemen van provincie Fryslân is als volgt:

Reconstructie van de N381 tussen Drachten en Smilde tot een enkelbaans of dubbelbaans autoweg (of autosnelweg) met ongelijkvloerse kruispunten, afhankelijk van de te verwachten verkeersintensiteiten;

Het doel van het voornemen is:

- verbetering van de bereikbaarheid tussen Fryslân en Drenthe;
- realisering van een Duurzaam Veilig wegennet in het studiegebied;
- verbetering van de leefbaarheid in het studiegebied;
- verbetering van de bereikbaarheid tussen de economische kernzones;
- verbetering van de bereikbaarheid van Fryslân richting Duitsland;
- verbetering van de verkeersveiligheid op de N381.



situatie ter hoogte van eventueel toekomstig tracé bij Donkerbroek



Koningsdiep

3. ALTERNATIEVEN VOOR DE N381

De N381 krijgt de functie van stroomweg A. Een stroomweg A kan op twee manieren worden vormgegeven. De weg kan worden vormgegeven als autosnelweg, hiervoor dient de verkeersintensiteit boven de 15.000 mvt/etm¹ te liggen. De weg kan ook worden vormgegeven als autoweg met ongelijkvloerse kruispunten, de intensiteit ligt dan beneden de 15.000 mvt/etm. Omdat dit laatste het geval is, de intensiteit tussen de provinciegrens en de A7 ligt tussen 8200 en 10.800 mvt/etm, kan voor de N381 worden volstaan met een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. De vormgeving zal dan gelijk zijn aan het traject in Drenthe.

In het MER wordt de autosnelweg niet meegenomen in de alternatieven, daarom zullen voor de N381 de volgende alternatieven in beschouwing worden genomen:

Nulalternatief

Bij het zogenaamde nulalternatief wordt de situatie tot het jaar 2015 beschreven, uitgaande van de huidige wegenstructuur. Uitgangspunt bij dit alternatief is, dat plannen en projecten op het gebied van verkeer en vervoer, waarover reeds een besluit is genomen, zullen worden gerealiseerd.

Relevant in dit verband zijn de verdubbeling van de N31 tussen Drachten en Leeuwarden, de uitbouw tot autosnelweg van de N37 (Hoogeveen-Emslandlinie), de verdubbeling van de N34 bij Emmen en de uitbouw tot autosnelweg van de wegverbinding Leeuwarden-Heerenveen-Meppel (N32). Daarnaast wordt rekening gehouden met het gereedkomen van de Emslandlinie en de eventueel toekomstige completering van het knooppunt Meppel en dan met name de verbinding tussen de A32 en de A28 richting Hoogeveen.

Ook wordt rekening gehouden met maatregelen op het lokale en regionale wegennet in het invloedsgedebied van de N381. Deze maatregelen zijn er in het algemeen op gericht het verkeer te drukken naar daarvoor geschikte wegen; in dit gebied de N381.

Het nulalternatief is referentiekader voor de andere alternatieven bij de MER / tracéstudie.

Nulplusalternatief

Een nulplusalternatief is niet gedefinieerd. Optimaliseren van de bestaande situatie zal niet leiden tot de gewenste functie van de N381. Optimaliseren in termen van verkeersveiligheid houdt in dat er minder wegen op de N381 worden aangesloten en dat kruispunten en bermen worden verbeterd.

Alternatief 1:

In alternatief 1 wordt de bestaande weg opgewaardeerd tot een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. De vormgeving van deze weg komt overeen met de in Richtlijnen voor het ontwerp van Niet-Autosnelwegen (RONA) omschreven categorie III. Uitgezonderd enkele kleine tracécorrecties, wordt niet afgeweken van de bestaande route. De weg zal zo goed mogelijk in het Drents-Friese wold worden ingepast. Afbeelding 2 geeft een overzicht van alternatief 1.

Alternatief 2:

Alternatief 2 is voor vrijwel de gehele N381 gelijk aan alternatief 1. Alleen tussen Wijnjewoude en Donkerbroek wordt uitgegaan van een nieuw tracé. In afbeelding 2 is dit tracé met een stippellijn weergegeven. Op dit moment is het tracé aangegeven als een rechte lijn op de kaart. In het kader van het MER zal de precieze ligging nader moeten worden onderzocht. De weg zal zo goed mogelijk in het Drents-Friese wold worden ingepast. Verder wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande wegen.

¹ mvt/etm = motorvoertuigen per etmaal. Gegevens zijn van 1998

Binnen deze alternatieven moet worden onderzocht:

- in hoeverre verdubbeling van (delen van) de N381 noodzakelijk is binnen de planperiode van het PVVP;
- in hoeverre een ruimtelijke reservering moet worden gedaan voor een eventuele verdubbeling na de planperiode van het PVVP.

In het PVVP is ten aanzien van het verdubbelingsvraagstuk het volgende vastgelegd:

- Verdubbeling van een weg is noodzakelijk als de verkeersintensiteit groeit tot boven de 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Als de intensiteit ligt tussen de 15.000 en de 23.000 zal verdubbeling nader onderzocht moeten worden. Indien de verkeersintensiteit beneden de 15.000 blijft, is verdubbeling niet nodig.

In alle alternatieven zal aandacht besteed worden aan de doorsnijding van het nationaal park het Drents-Friese Wold.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

In het MER zal een beschrijving worden gegeven van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nadat de milieugevolgen van de alternatieven zijn beschreven, zal worden aangegeven welke (combinaties van) maatregelen mogelijk zijn om de milieugevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, te beperken of te compenseren. Het MMA zal worden gezocht binnen de bestaande alternatieven.

In dit MMA zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de leefbaarheidaspecten en goede zorg te hebben voor de ecologische verbindingen. Bij leefbaarheidaspecten gaat het vooral om kleinschalige verbindingen, voet- en fietspaden, beekjes e.d..

Voor het MMA wordt ernaar gestreefd om optimaal aandacht te besteden aan deze relaties en verbindingen. Hierbij kan in de basis volstaan worden met een minimum aan voorzieningen in de vorm van:

- ecologische verbindingzones (EVZ) minimale voorzieningen maar wel functioneel;
- minimaal doorstroomprofiel voor water;
- minimale maar functionele voorzieningen voor fietsers;
- landschappelijke herkenbaarheid maar op zijn zuinigst.



*fietsoversteek
ter hoogte van
Appelscha*

4. MILIEUGEVOLGEN

4.1 BEGRENZING

Er kunnen op verschillende plaatsen milieugevolgen optreden. Onder milieugevolgen worden in dit verband verstaan de gevolgen voor milieu, natuur en landschap. De milieugevolgen zullen in beschouwing worden genomen op de volgende niveaus

- lokaal, ter plaatse van de tracés;
- regionaal, globaal in de driehoek Drachten - Assen - Diever (Drents - Friese wold);
- boven-regionaal, buiten die driehoek.

In deze gebieden worden alleen die effecten aangegeven die redelijkerwijs zijn te verwachten en die van belang zijn voor het te nemen besluit.

4.2 DE MILIEUGEVOLGEN

Voor de verschillende alternatieven zullen de milieugevolgen worden bepaald. De presentatie van die milieugevolgen in het MER zal plaatsvinden aan de hand van thema's. Deze thema's zijn te ontleen aan het bestaande milieu- en ruimtebeleid. In ieder geval zal aandacht worden besteed aan de volgende thema's:

Verzuring

Een relevante bron voor de bijdrage aan de verzuring is verkeer. Aangegeven zal worden of en in welke mate de alternatieven hieraan bijdragen.

Verspreiding

De verspreiding van stoffen door verkeer wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door:

- uitlaatgassen;
- banden (rubberstof);
- lekkende oliën;
- gladheidbestrijding (zouten).

Er zal een inschatting gemaakt worden van de mate van verspreiding. Vervolgens zal worden ingegaan op de te verwachten gevolgen voor mens en milieu.

Vernietiging

Ter plaatse van een nieuwe weg wordt het leefareaal voor flora en de fauna vernietigd. Ook kunnen het bodemprofiel en historische/archeologische waarden worden aangetast. De aard en de omvang daarvan zullen worden aangegeven.

Verdroging

Door veranderingen van het peil en van de stromingsrichtingen van het water kunnen er effecten optreden die bijdragen aan de verdroging.

Verstoring

De verandering van de geluidssituatie zal worden aangegeven. De gevolgen hiervan zowel voor mens als dier zullen worden aangegeven. Voor wat betreft de mens is vooral de *verandering van de geluidssituatie in de dorpen van belang*. Een verbetering van die situatie draagt bij aan de kwaliteit van het woon- en leefmilieu voor mens en dier.

Voor de (avi)fauna zal vooral aandacht worden gegeven aan de verandering in het landelijk gebied, omdat door de verstoring de kwaliteit van de leefarealen wordt aangetast. Ook vanuit het oogpunt van recreatie en wonen in het landelijk gebied zal worden gekeken naar

verstoring.

Het landschap kan eveneens visueel-ruimtelijk worden "verstoord" door een nieuwe weg. Het beeld en de beleving rond de weglocatie zullen veranderen. Die verandering zal worden aangegeven.

Versnippering

Een nieuwe weg kan versnipperend werken. Enerzijds worden de (leef)arealen verkleind. Anderzijds heeft een weg een barrièrewerking. Die werking is te ontlenen aan de locatie en uitvoering van de weg enerzijds en het gebruik van die weg anderzijds. Versnippering kan gevolgen hebben voor het gebruik van het gebied: denk aan de gevolgen voor natuur (o.a. ecologische structuren) en landschapspatronen, maar ook aan de gevolgen voor wonen (leefbaarheid).

Nieuwe infrastructuur kan ook een positief effect hebben voor mens en dier. Andere wegen kunnen worden ontlast, waardoor de barrièrewerking van die wegen vermindert. Er wordt dus gezocht naar een manier waarop de weg zo min mogelijk het gebied versnipperd en zo goed mogelijk in het landschap wordt ingepast.

Door de weg beter in te passen in het bestaande landschap kan ook sprake zijn van ontsnippering.

4.3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUGEVOLGEN

De keuze voor en de diepgang van de beschrijving van de milieugevolgen wordt bepaald op basis van het te nemen besluit. Dit moet ook het uitgangspunt zijn van de op en vast te stellen richtlijnen.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen zal aandacht worden besteed aan:

- positieve of negatieve milieugevolgen;
- tijdelijke of permanente milieugevolgen;
- kwalitatieve of kwantitatieve weergave. Dit is afhankelijk van de aard van de milieugevolgen, de mate waarin kwantitatieve gegevens kunnen worden verkregen en de mate waarin voor het te nemen besluit een kwalitatieve of kwantitatieve benadering nodig is. Per milieugevolg zal dit worden nagegaan;
- de mate waarin en de wijze waarop de negatieve milieugevolgen omkeerbaar zijn;
- de mate waarin en de wijze waarop de negatieve milieugevolgen te compenseren zijn.

In de onderstaande matrix is de beleidsrelevantie van de verschillende milieuthema's weergegeven. Met behulp van een "grijstint" zijn de combinaties aangegeven waarvan de beleidsrelevantie groot is en waarop het MER zich met name zal toespitsen.

<i>thema</i>	<i>lokaal</i>	<i>regionaal</i>	<i>boven-regionaal</i>
Verzuring			
Verspreiding			
Vernietiging			
Verdroging			
Verstoring			
Versnippering			

4.4 BEOORDELING VAN DE MILIEUGEVOLGEN

Per alternatief worden de milieugevolgen beoordeeld naar:

- de aard en de omvang van die milieugevolgen;
- de mate waarin de milieugevolgen al dan niet bijdragen aan het ruimte- en milieubeleid, voor zover dat relevant is voor de gebieden die in het kader van de te beschrijven milieugevolgen in beschouwing worden genomen.

Uit deze twee beoordelingscriteria zal de ernst van de milieugevolgen worden aangegeven.

5. PROCEDURE EN BESLUITEN

5.1 ALGEMEEN

De m.e.r.-procedure wordt gelijktijdig met de procedure tot vaststelling van een tracé doorlopen.

Voor de m.e.r. treedt namens Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten op als initiatiefnemer. Provinciale Staten treden op als bevoegd gezag.

In de totstandkoming van deze gecombineerde m.e.r./tracévaststellingsprocedure zijn de volgende fasen te herkennen:

1. het beleidsvoornemen;
2. de projectnota;
3. het principebesluit;
4. de tracévaststelling.

Schema 1 geeft een overzicht van deze gecombineerde procedure.

5.2 HET BELEIDSVOORNEMEN

De procedure begint met het bekendmaken van het beleidsvoornemen in deze startnotitie. De startnotitie is tevens de formele start van de m.e.r.-procedure. De gemeenten en waterschappen die bij de procedure betrokken zijn, krijgen schriftelijk bericht van het beleidsvoornemen.

In paragraaf 1.4 is al aangegeven op welke wijze de inspraak verder is georganiseerd.

Op basis van de startnotitie, de ingekomen reacties en de adviezen van de Cmer en de WA worden door het bevoegd gezag de richtlijnen voor de inhoud van het MER vastgesteld.

Indien de inspraak aanleiding geeft nog andere dan de voorgestelde alternatieven op te nemen, dan worden deze in de richtlijnen vermeld.

5.3 DE PROJECTNOTA

In de projectnota worden de tracéstudie en het MER gecombineerd. In zowel de tracéstudie als het MER worden de gevolgen beschreven van de alternatieven, het nulalternatief, het MMA en het uiteindelijke voorkeurstracé. Op deze wijze kan het op te stellen MER optimaal meewegen in de uiteindelijke tracékeuze. De projectnota wordt opgesteld door de initiatiefnemer.

De mogelijke tracés worden in de projectnota weergegeven op schaal 1:10.000. Van de beschreven tracés worden kostenramingen gegeven. Gedurende het opstellen van de projectnota is breed overleg met betrokken gemeenten en eventueel waterschappen nodig. Daarnaast zullen verschillende belangengroepen in een klankbordgroep worden opgenomen.

5.4 HET PRINCIPEBESLUIT

Op basis van de projectnota stelt het College van Gedeputeerde Staten van Fryslân het reconstructieplan voor de N381 vast. Het gekozen tracé wordt in de projectnota weergegeven op schaal 1:2500, zodat alle betrokkenen weten waar het gekozen tracé komt te liggen. Dit principe-besluit en de projectnota, waar het MER onderdeel van uitmaakt, worden vervolgens aan Provinciale Staten van Fryslân toegestuurd. Zij toetst of het MER juist en volledig is en brengen vervolgens de projectnota in de inspraak.

5.5 TRACÉVASTSTELLING

Het principe-besluit en de projectnota worden gedurende drie maanden voor iedere *betrokkene ter inzage gelegd*. In deze periode zullen één of meer hoorzittingen gehouden worden. Daarnaast brengen de Cmer en de WA aan het eind van deze periode advies uit over het MER. De Cmer krijgt iets meer tijd, om de inspraakreacties in haar advies te betrekken.

De ingekomen reacties en de verslagen van de hoorzittingen worden verwerkt in een reactienota. Op basis van de projectnota en de reactienota neemt het provinciale bestuur een definitief besluit: de tracévaststelling. Met dit besluit is de volledige procedure doorlopen.

Een eventueel besluit zal opgenomen moeten worden in het streekplan en in de verschillende bestemmingsplannen alvorens tot aanleg kan worden overgegaan. De rechtsbescherming voor burgers en belangenverenigingen is geregeld in deze plannen. Ook zal de financiering van de plannen nog geregeld moeten worden.



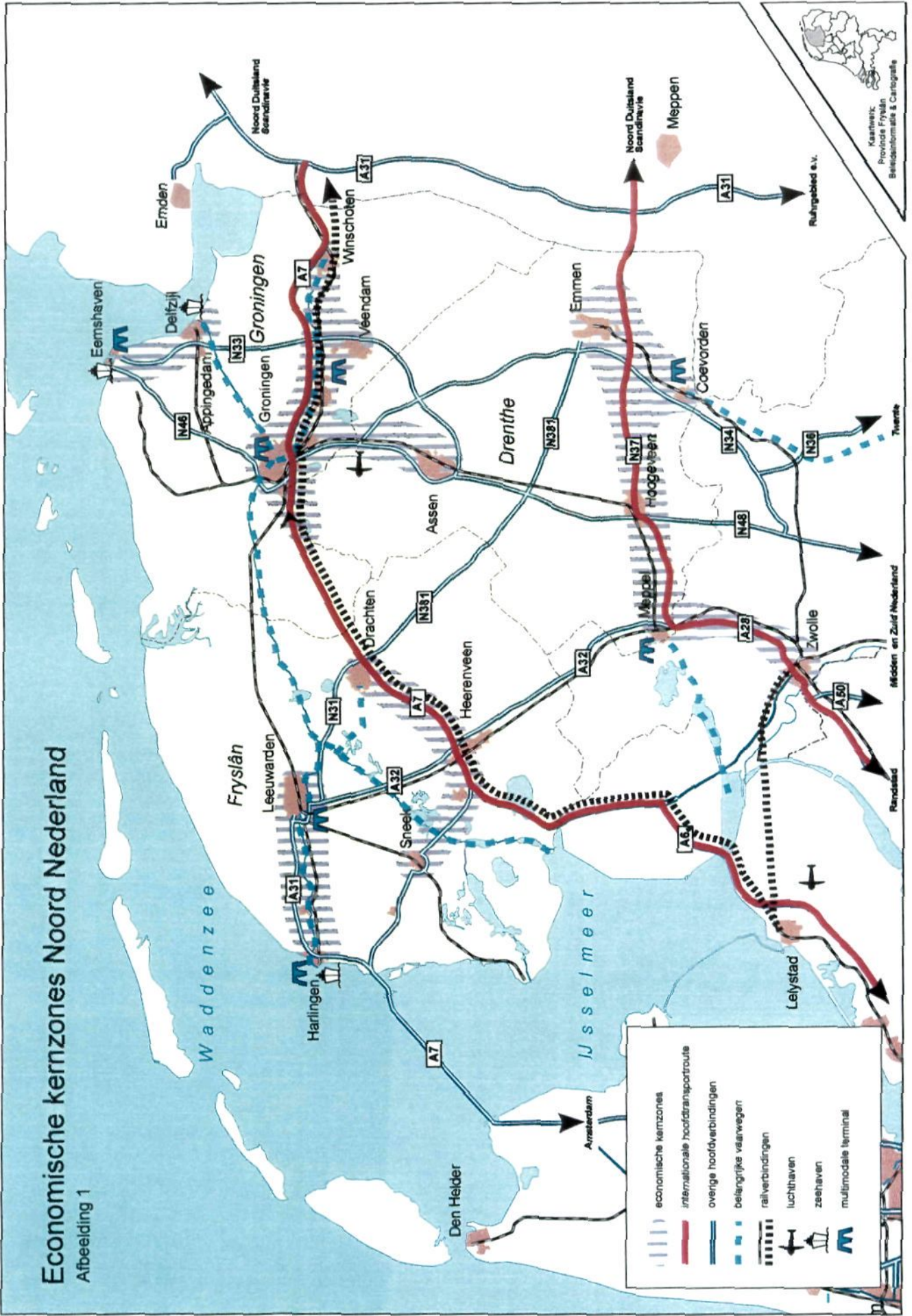
Afslag Wijnjewoude

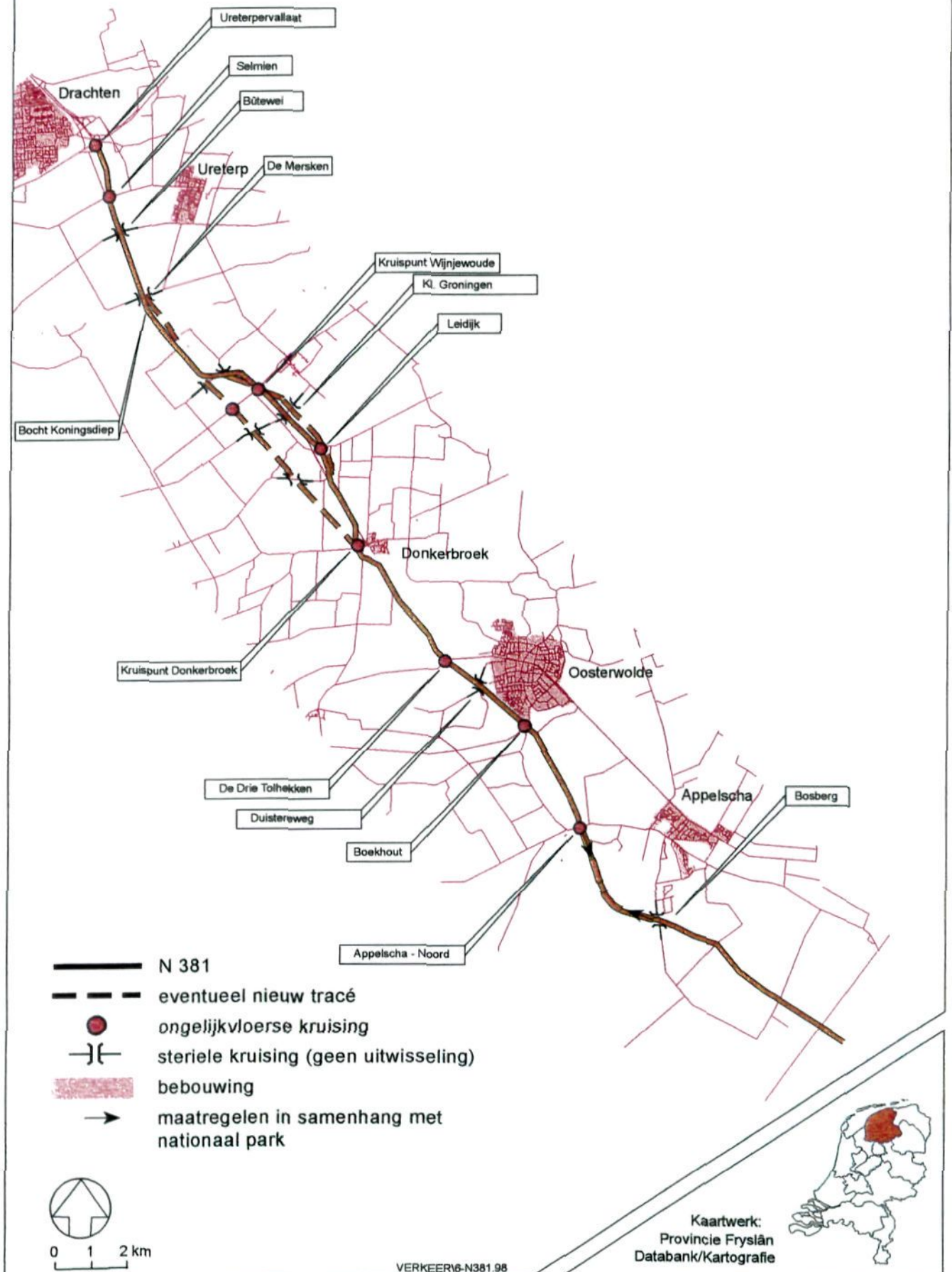
LIJST VAN AFKORTINGEN

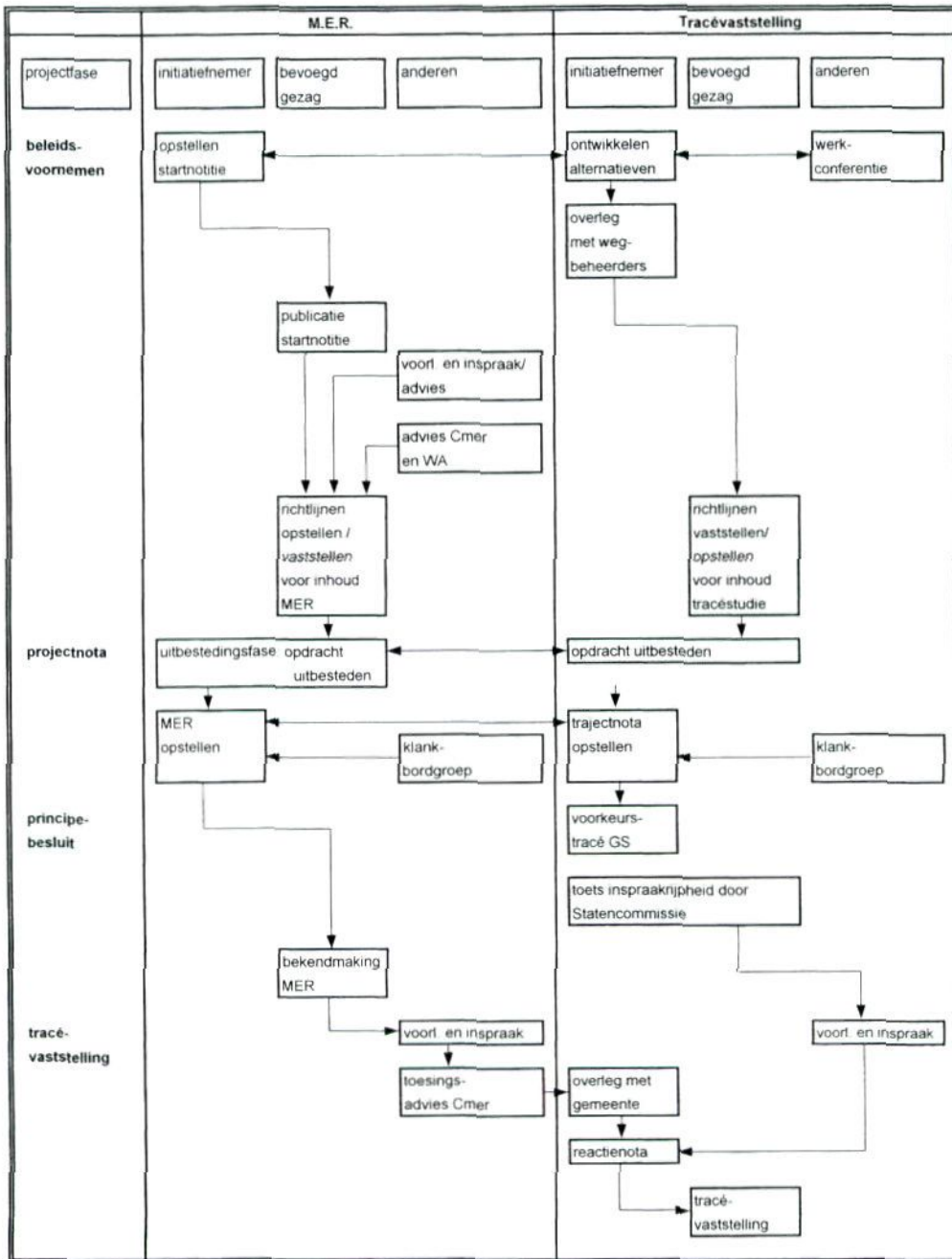
Cmer	Commissie milieueffectrapportage
DVM/NWH	Drentse VervoersMaatschappij / NoordWest Hoek
EVZ	Ecologische VerbindingsZone
FRAM	Friese Autobus Maatschappij
KNOV	Koninklijke Nederlandse OndernemersVerbond
LNV	Landbouw Natuur en Visserij
m.e.r.	milieu-effect-rapportage
MER	Milieu-Effect-Rapport
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
mvt/etm	motorvoertuigen per etmaal
POP	Provinciaal OmgevingsPlan
PVVP	Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan
REONN	Ruimtelijke Economische Ontwikkelingsvisie Noord-Nederland
ROF	Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Friesland
ROM	<i>Ruimtelijke Ordening en Milieu</i>
RONA	Richtlijnen voor het Ontwerpen van Niet-Autosnelwegen
v.v.	visé versa
WA	Wettelijke Adviseurs
ZOF	ZuidOost Fryslân

Economische kernzones Noord Nederland

Afbeelding 1







1. Tracévastellings/m.e.r.-procedure N381 Drachten-Smilde

