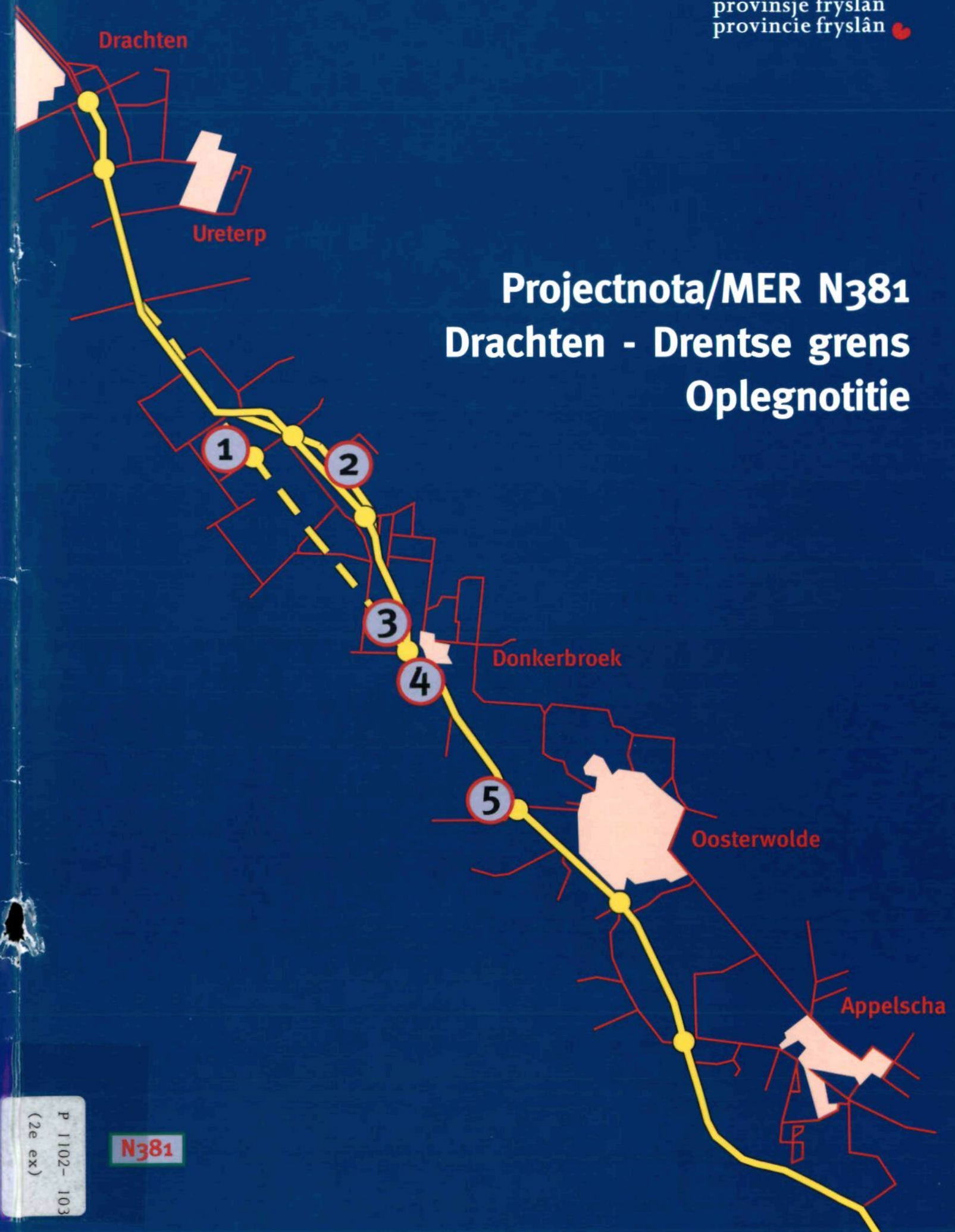


1102-103

provinsje fryslân
provincie fryslân

Projectnota/MER N381 Drachten - Drentse grens Oplegnotitie



P 1102-103
(2e ex)

N381

Projectnota/MER N381
Drachten - Drentse grens
Oplegnotitie

Datum: 1 augustus 2003
Kenmerk: FLDo25/Kih/0962
Eerste versie:

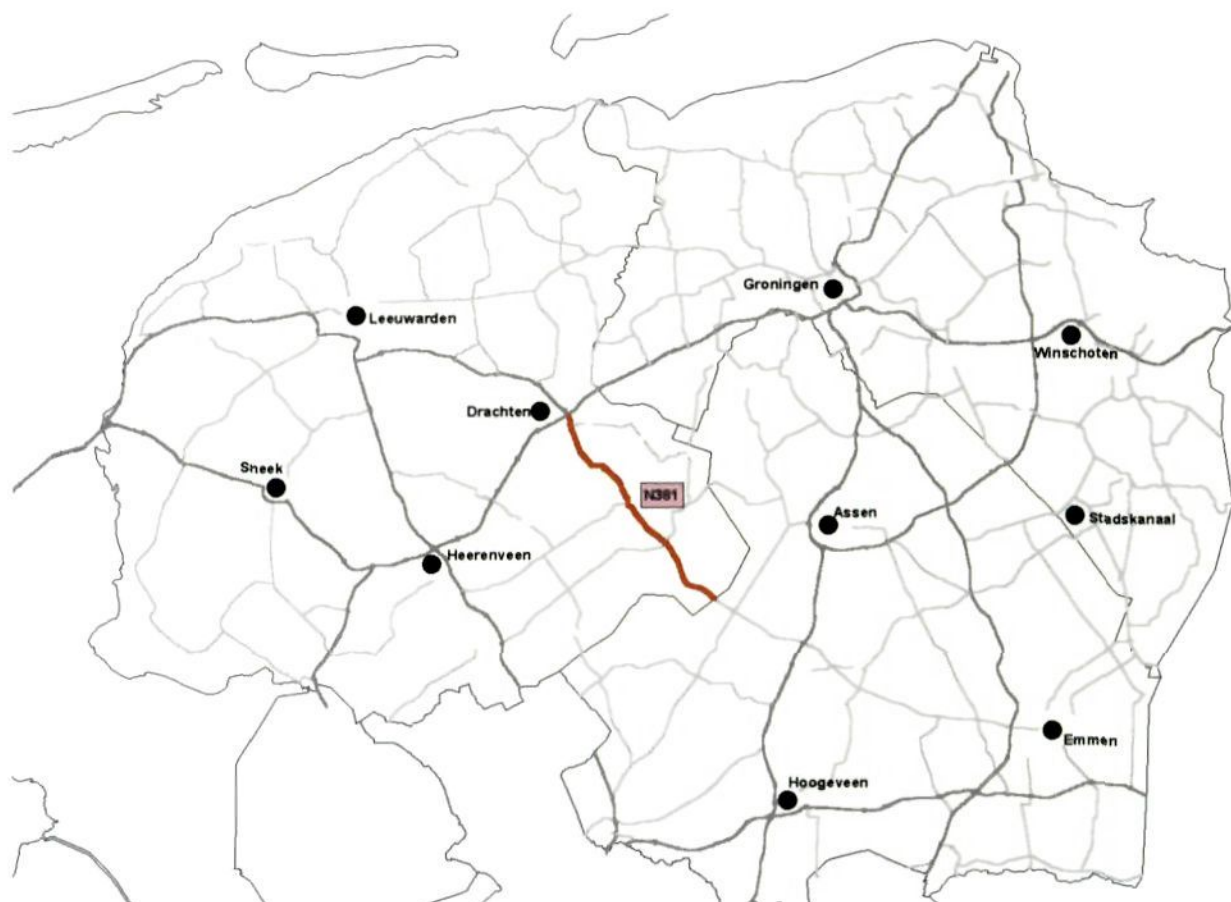
Inhoud

Pagina

1	Aanleiding	3
2	Onderzochte alternatieven	5
3	De deeltrajecten	7
4	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	9
4.1	Drachten – Donkerbroek	9
4.2	Donkerbroek – Oosterwolde	9
4.3	Oosterwolde – Drentse grens	9
5	Nog geen voorkeursvariant	11

1 Aanleiding

In Zuidoost Fryslân is het beleid van de provincies Fryslân en Drenthe erop gericht om het verkeer zo veel mogelijk te bundelen op de N381, de verbinding van Drachten naar Beilen en Emmen. Om deze reden heeft de weg in het PVVP de status van 'stroomweg' gekregen, wat neerkomt op een autoweg- of autosnelweginrichting. Op dit moment is een groot deel van de weg echter nog 80 km/h, wat betekent dat ombouw noodzakelijk is. Voordat met een dergelijke ombouw gestart mag worden, is het uitvoeren van een tracé-/m.e.r.-studie verplicht. Deze procedure is voor de N381 in maart 2000 met het verschijnen van de Startnotitie formeel gestart. Vervolgens zijn in november 2000 de Richtlijnen vastgesteld en is in juni 2003 het MER vrijgegeven voor openbare kennisgeving.



2 Onderzochte alternatieven

In het deelproduct 'selectie en inkadering' is aangegeven dat de effectbeschrijving zich richt op drie typen alternatieven:

- het nulplusalternatief;
- twee tracéalternatieven;
- een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

Als referentie voor de effectbeschrijving geldt de autonome situatie. De autonome situatie geeft een indruk van de verkeerssituatie in het jaar 2015 als de huidige wegenstructuur ongewijzigd blijft. Daarbij wordt er wel van uitgegaan dat plannen en projecten waarover reeds een besluit is genomen, daadwerkelijk worden uitgevoerd. De autonome situatie is reeds beschreven in hoofdstuk 3 van het deelproduct 'inventarisatie en probleemanalyse'.

Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief komt sterk overeen met de bestaande verkeersstructuur. De nadruk voor het aanbrengen van verbeteringen ligt op het bevorderen van de doorstroming en een veiliger verkeersafwikkeling. Om dit mogelijk te maken is voor het nulplusalternatief uitgegaan van een situatie waar met het bestaande profiel (één rijbaan met voor elke richting één rijstrook) het grootste deel van de kruispunten met de N381 ongelijkvloers wordt uitgevoerd. Enkele kruispunten worden uitgevoerd als rotonde, omdat anders een groot aantal woningen gesloopt zouden moeten worden. Het huidige snelheidsregime (deels 80 en deels 100 km/h) blijft onveranderd, evenals het profiel van de weg.

Het 1x2 alternatief (enkelbaans autoweg)

Het 1x2 alternatief gaat uit van het opwaarderen van de bestaande N381 tot een autoweg met een profiel dat bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (stroomweg type A). De maximumsnelheid is 100 km/h en alle kruisingen worden ongelijkvloers uitgevoerd. In principe volgt dit alternatief zo veel mogelijk het huidige tracé. Alleen op plaatsen waar voor ongelijkvloerse kruisingen meer ruimte nodig is en de hogere ontwerpsnelheid om ruimere boogstralen of een meer gestrekt tracé vraagt, wordt van het huidige tracé afgeweken.

Het 2x2 alternatief (dubbelbaans autoweg)

Het 2x2 alternatief heeft dezelfde uitgangspunten als het 1x2 alternatief: het opwaarderen van de huidige N381 tot een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen (stroomweg type A) en een maximumsnelheid van 100 km/h. Het profiel van dit alternatief biedt, met twee rijbanen met elk twee rijstroken, echter meer capaciteit. Omdat dit bredere profiel meer ruimte vraagt, is voor het 2x2 alternatief een nieuw tracé ontworpen. De effecten van het 2x2 alternatief zijn onderzocht voor de trajecten Drachten – Donkerbroek en Donkerbroek – Oosterwolde.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is niet vooraf gedefinieerd, maar is gedurende het proces ontwikkeld. Daarbij is gebruik gemaakt van de sterke en zwakke punten van de beschouwde alternatieven. De sterke punten daarvan zijn in principe ongewijzigd overgenomen, terwijl de zwakke punten verbetering behoeven en dus om een andere benadering vragen. Het MMA is beschreven in hoofdstuk 4 van deze notitie en in hoofdstuk 7 van de deelnota 'effectbeschrijving'.

3 De deeltrajecten

Het deelproduct 'effectbeschrijving' geeft een beschrijving van de ontwikkeling van inrichtingsvarianten voor de tracéalternatieven. De daarbij gebruikte resultaten van berekeningen met het verkeersmodel geven aan dat de verkeersintensiteiten per wegvak verschillen. De ligging en de inrichtingsvorm van de tracéalternatieven is voornamelijk afhankelijk van de te verwachten intensiteiten en de ruimtelijke beperkingen van de omgeving. Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten kunnen voor het totale tracé van de N381 drie deeltrajecten worden onderscheiden:

- een deel tussen Drachten en Donkerbroek;
- een deel tussen Donkerbroek en Oosterwolde;
- een deel tussen Oosterwolde en de Drentse grens.



Drie trajectdelen

4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het MMA is gebaseerd op onderdelen van de beschouwde alternatieven met de minst nadelige effecten. In dit hoofdstuk zijn de elementen van het MMA per tracédeel beschreven en beargumenteerd.

4.1 Drachten - Donkerbroek

Op het traject Drachten – Donkerbroek worden de voornaamste effecten aangericht ter plaatse van:

- de kruising met het Koningsdiep, een belangrijke ecologische verbingszone waarvoor een hoge ambitie is geformuleerd;
- het Wijneterper Schar, een uiterst waardevol blauwgraslandrestant dat onder meer wordt beschermd door de Europese Habitatrichtlijn;
- het al of niet doorsnijden van het landelijk gebied ter hoogte van Wijnjewoude (afhankelijk van het tracé dat wordt gekozen);
- het doorsnijden van een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde waarvan de bodem niet of weinig door de mens is beïnvloed. Naarmate een tracé op grotere afstand is gelegen van een bekende archeologische vindplaats, naarmate een tracé over een kleinere afstand door een gebied met een hoge verwachtingswaarde is gelegen en naarmate de bodem op een tracé meer is beïnvloed, is de kans op het beïnvloeden van bestaande of het aantreffen van nog onbekende vindplaatsen op het tracé kleiner. Dit wordt vanuit archeologische overwegingen positief gewaardeerd.

De effecten kunnen deels worden gemitigeerd door optimalisatie van het tracé of door het treffen van aanvullende (mitigerende of compenserende) maatregelen. Tussen Drachten en Donkerbroek heeft tracévariant 1 van het 2x2 alternatief de minst nadelige effecten op de beschouwde aspecten. Deze variant van het 2x2 alternatief vormt de basis voor het MMA over het eerste tracédeel.

4.2 Donkerbroek - Oosterwolde

Op het traject Donkerbroek – Oosterwolde-Noord worden de voornaamste effecten aangericht ter plaatse van:

- de omgeving van het landgoed Ontwijk ten zuidwesten van Donkerbroek. De effecten zijn afhankelijk van het tracé dat wordt gekozen en (vooral) de wijze waarop daarbij zal worden omgegaan met de kruising(en) met de Opsterlandse Compagnonsvaart;
- de kruising met de Tjonger, een belangrijke ecologische verbingszone waarvoor een hoge ambitie is geformuleerd.

Het 1x2 alternatief heeft op het tracé tussen Donkerbroek en Oosterwolde de minst nadelige effecten ter hoogte van het landgoed Ontwijk omdat de Opsterlandse Compagnonsvaart niet behoeft te worden overschreden, evenmin als de Tjonger en het Kleindiep.

4.3 Oosterwolde - Drentse grens

Het traject tussen Oosterwolde en de Drentse grens kan worden onderscheiden in het deel tussen Oosterwolde en Appelscha en het deel tussen Appelscha en de Drentse grens. Voor beide delen geldt dat zowel het nulplusalternatief als het 1x2 alternatief uit verkeerskundig oogpunt voldoet. Het onderscheid tussen de beide alternatieven is ook op overige aspecten gering. Omdat het nulplusalternatief in mindere mate ingrijpt op de directe omgeving, geldt dit alternatief als MMA. Om de kwalificerende habitats minimaal te beïnvloeden gaat de voorkeur uit naar aanleg van de N381 op maaiveld en worden de kruisende wegen verdiept aangelegd. Kruisingen met recreatieve infrastructuur worden ongelijkvloers uitgevoerd en op een drietal plaatsen gecombineerd met ecologische verbindingen, die zodanig zijn gedimensioneerd dat ze geschikt zijn voor grofwild (edelhert, wild zwijn).

5 Nog geen voorkeursvariant

In het MER wordt nog geen voorkeursvariant uitgesproken. De reden daarvoor is dat er voor de trajecten Drachten - Donkerbroek en Donkerbroek - Oosterwolde sprake is van een aantal belangrijke dilemma's. Het is bekend dat ook in het gebied zelf over deze zaken verschillend wordt gedacht. Om die reden worden eerst alle inspraakreacties afgewacht om vervolgens mede op basis daarvan een voorkeur uit te spreken.

Het dilemma op het traject Drachten - Donkerbroek komt simpel gezegd neer op het kiezen tussen het woonmilieu en het groene milieu. Variant 1, die zo veel mogelijk de bestaande weg volgt en om die reden relatief weinig het landschap aantast, kent nadelige effecten voor de woningen langs het tracé. Met name de geluidshinder en de visuele hinder nemen toe. Variant 2 komt aan die bezwaren tegemoet, maar heeft als nadeel dat er een grote aantasting plaatsvindt van het open landschap ter plaatse. Bij de uitwerking zal nog gedetailleerd naar de effecten op de geluidshinder gekeken worden.

Het traject Donkerbroek – Oosterwolde kent een soortgelijk dilemma. De 1x2 variant gaat uit van het bestaande tracé en kent om die reden een minimale aantasting van het landschap. Consequentie is echter wel dat het rijksmonument Ontwijk enigszins in de knel komt en er langs de bestaande route elf woningen moeten verdwijnen. Ontwijk komt in de knel als gevolg van de overgang ter plekke van de 2x2 variant naar de 1x2 variant, waardoor de parallelle infrastructuur vlak langs het gebouw gaat. De 1x2 variant op de huidige rijbaan kent een ander profiel dan de bestaande, in die zin dat dit meer ruimte vraagt. Daardoor komen elf woningen te dicht op de weg te staan. Het 2x2 alternatief ligt aan de oostzijde van de vaart en leidt ertoe dat maximaal twee woningen moeten verdwijnen. Tegelijkertijd doorsnijdt dit tracé echter een archeologische vindplaats en vindt er een versnippering van het gebied plaats (want aan beide zijden van de vaart komt een weg), waardoor er een negatieve beoordeling plaatsvindt voor het landschap. Wellicht kan dit ondervangen worden door ter plekke een 1x2 alternatief aan te leggen. Ook dit dient de komende tijd nader te worden onderzocht.