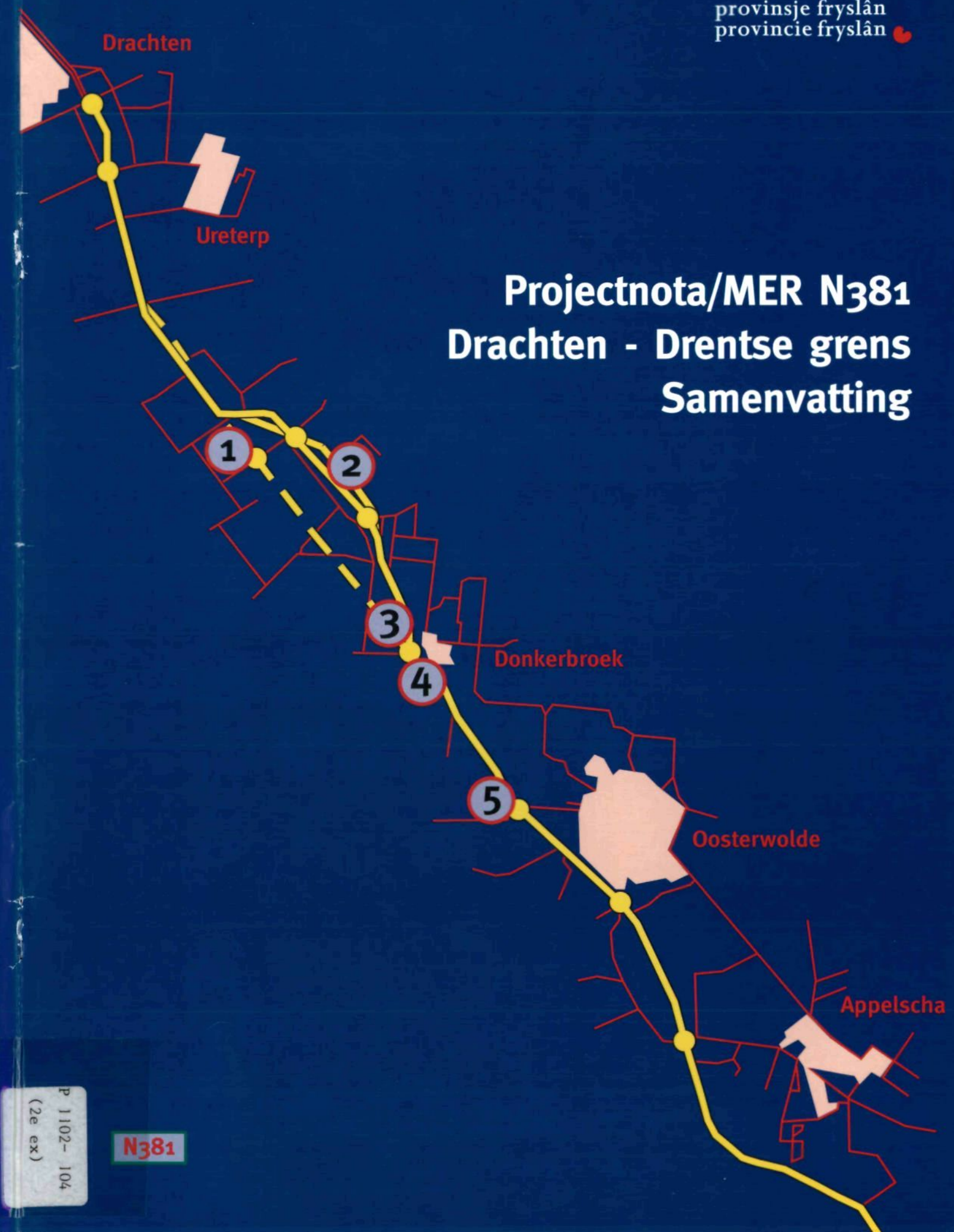


1102-104

provinsje fryslân
provincie fryslân

Projectnota/MER N381 Drachten - Drentse grens Samenvatting



P 1102-104
(2e ex)

N381

Projectnota/MER N381

Drachten - Drentse grens

Samenvatting

Datum: 1 augustus 2003
Kenmerk: FLD025/Kih/0963
Eerste versie:

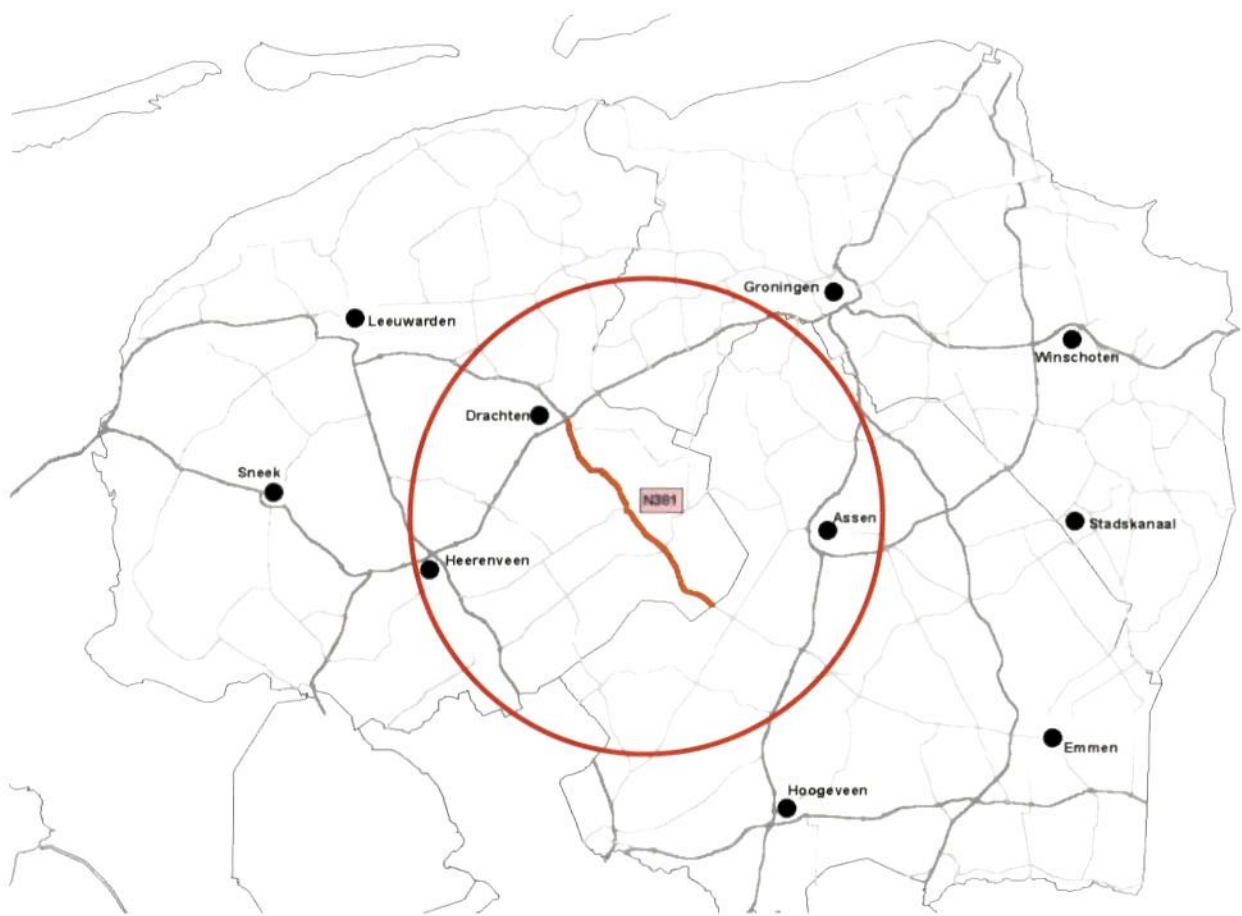
Colofon

Opdrachtgever(s)	Provincie Fryslân
Titel rapport	Projectnota/MER N381 Drachten - Drentse grens
Samenvatting	
Kenmerk	FLDo25/Kih/0963
Datum publicatie	1 augustus 2003
Projectteam provincies	de heren Y. Visser, B. Inia, S. Hoitinga, A. Meijer, J. Sjoerdsma (allen Fryslân) S.A.B. de Vries (Drenthe) en P. Kroeze (projectleider, Ligtermoet+Partners)
Projectteam gemeenten	de heren A. Bosma (Opsterland), K. Kerkstra(Smallingerland) en D. Doeven (Ooststellingwerf)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren T.S. de Boer, K.G. Dijkstra, P. Dinissen, A. Durand, M. Fabery-de Jonge, H.J. Kingma (projectleider), G-J. van Tilburg, P. Velt, J. Wilgenburg en mevrouw A. Geerts
Projectteam Tauw	A. v.d. Berg, C. Hoogland, N. Jeurink (projectleider), L. Thoma en M. Verspui
Projectomschrijving	De provincie Fryslân heeft het initiatief genomen om de N381 tussen Drachten en de Drentse grens op te waarderen. Directe aanleiding hiervoor is, dat de weg in de huidige situatie vanuit verkeerskundig oogpunt niet goed functioneert. Bij 'niets doen' is de problematiek in 2015 zo omvangrijk, dat sprake is van een onacceptabele verkeerssituatie. Voordat wordt besloten op welke wijze de N381 wordt opgewaardeerd, wil de provincie weten welke maatregelen kansrijk zijn en wat het effect van die maatregelen is. Daartoe wordt een zogenoemde tracé-/m.e.r.-studie doorlopen.
Trefwoorden	Projectnota/MER, Wijnjewoude, Donkerbroek, Oosterwolde, Appelscha, Drents-Friese Wold
Concept/Vormgeving	W. Visser (Cellen Creatief Communicatie Netwerk)
DTP-opmaak	J. van der Wal - J. Kerkhof (NEXT grafisch)
Drukwerk	Repro Duck

Inhoud

Pagina

1	Inleiding	3
2	Probleemanalyse	5
2.1	Verkeer en vervoer	5
2.2	Woon- en leefmilieu	5
2.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	6
2.4	Bodem en water	6
2.5	Levende natuur	7
3	Selectie en inkadering	9
3.1	Selectie en inkadering alternatieven	9
3.2	Selectie en inkadering aspecten	10
4	Effectbeschrijving	11
4.1	Verwachte effecten traject Drachten - Donkerbroek	11
4.1.1	Verkeer en vervoer	11
4.1.2	Woon- en leefmilieu	11
4.1.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	11
4.1.4	Levende natuur	13
4.1.5	Kosten	13
4.1.6	MMA	13
4.2	Verwachte effecten traject Donkerbroek - Oosterwolde	15
4.2.1	Verkeer en vervoer	15
4.2.2	Woon- en leefmilieu	15
4.2.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	15
4.2.4	Levende natuur	15
4.2.5	Kosten	15
4.2.6	MMA	16
4.3	Verwachte effecten traject Oosterwolde - Drentse grens	16
4.3.1	Verkeer en vervoer	16
4.3.2	Woon- en leefmilieu	16
4.3.3	Bodem en water	16
4.3.4	Kosten	16
4.3.5	MMA	17



1 Inleiding

De provincie Fryslân heeft het initiatief genomen om te onderzoeken of de N381 zodanig vormgegeven kan worden, dat de weg als stroomweg gaat functioneren. Dit betekent dat de weg omgebouwd moet worden tot een dubbelbaans of enkelbaans autoweg, afhankelijk van de verkeersdruk. Voordat met een dergelijke reconstructie gestart mag worden, is in ons land het uitvoeren van een tracé-/m.e.r.-studie verplicht. Met het verschijnen van de Startnotitie in maart 2000 is deze procedure formeel gestart. Als vervolg op de Startnotitie zijn in november 2000 de Richtlijnen vastgesteld die richtinggevend zijn voor het vervolg van de studie.

Als initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit, ombouw van de N381 tot autoweg, treedt het College van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Fryslân op. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de Projectnota/MER. Het College van GS heeft ervoor gekozen om de studie uit te laten voeren door een onafhankelijke derde, zijnde Goudappel Coffeng BV in samenwerking met Tauw bv.

Besluiten inzake de Projectnota/MER worden genomen door het bevoegd gezag: de Provinciale Staten van de provincie Fryslân. Het bevoegd gezag heeft de Richtlijnen voor de studie inmiddels vastgesteld en besluit te zijner tijd of de N381 wordt omgebouwd tot autoweg en zo ja, op welke wijze.

Deelproducten

Om de leesbaarheid van de Projectnota/MER te vergroten, is ervoor gekozen om niet één integraal rapport op te stellen. In vijf afzonderlijke deelproducten is het studieresultaat vastgelegd. Het gaat hierbij om:

- de samenvatting, die is bedoeld om iedereen snel inzicht te geven in de hoofdpunten van de studie;
- de probleemanalyse, die de lezer inzicht geeft in de huidige en de verwachte problematiek alsmede het *beleidskader waarbinnen de problematiek opgelost moet worden*;
- de selectie en inkadering van alternatieven, waarin de lezer duidelijk wordt welke oplossingsrichtingen in beeld zijn geweest en waarom bepaalde denkwijzen niet verder zijn uitgewerkt;
- de effectbeschrijving, die ingaat op de verwachte effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen inclusief het meest milieuvriendelijke alternatief;
- het bijlagenrapport, dat als onderbouwing van voorgaande producten fungeert en bedoeld is voor de zeer geïnteresseerde lezer c.q. de ter zake kundige.

Het voorliggend rapport betreft de samenvatting van de Projectnota/MER.

2 Probleemanalyse

In dit hoofdstuk worden de huidige en de verwachte problematiek beknopt samengevat.

2.1 Verkeer en vervoer

Huidige situatie

Functie, vormgeving en gebruik van de N381 zijn niet op elkaar afgestemd. De volgende problemen doen zich voor:

- De functie 'stroomweg' komt niet tot zijn recht doordat er sprake is van gelijkvloerse kruispunten en een snelheidslimiet die voor het grootste gedeelte van het traject 80 km/h bedraagt.
- De N381 kent verscheidene kruispunten, erfaansluitingen en oversteekvoorzieningen die niet door de weggebruiker worden verwacht op een weg met een stroomfunctie. Hierdoor ontstaat onzeker rijgedrag waardoor er meer kans op ongevallen ontstaat.
- Automobilisten kiezen voor routes door Waskemeer, Haule en Haulerwijk via Veenhuizen naar Assen, terwijl deze routes vanuit verkeerskundig oogpunt niet geschikt zijn als doorgaande route.
- Door de maximumsnelheid en het oponthoud bij kruispunten kan een trajectnelheid van 80 km/h over het gehele traject niet worden gehaald.

Autonome ontwikkelingen

In de periode 2000-2015 neemt de verkeersdruk op de N381 met 20 tot 30% toe. Door de toename van het verkeer zal de verkeersafwikkeling met name op de kruispunten verslechteren. Door de toename van het verkeer wordt de I/C-verhouding in 2015 groter dan 0,8. Er is sprake van een matige verkeersafwikkeling. De verkeersonveiligheid op de N381 zal bij 'niets doen' gaan toenemen. De weg is onveiliger dan vergelijkbare Friese wegen en voldoet zeker niet aan het veiligheidsbeeld dat bij een stroomweg hoort. De gewenste trajectnelheid (op een stroomweg) van 80 km/h kan door de toename van het verkeer niet worden gerealiseerd.

2.2 Woon- en leefmilieu

Huidige situatie

In de huidige situatie worden met name de geluidshinder, de oversteekbaarheid en de barrièrewerking als probleem ervaren. De geluidshinder wordt met name ervaren bij Wijnjewoude (langs de Opperhaudmare). Om aan de slechte oversteekbaarheid tegemoet te komen zijn recent een aantal kruispunten voorzien van een verkeersregelinstallatie. De N381 wordt met name bij de doorkruising van verscheidene bebouwingslinten en het Drents-Friese Wold als barrière ervaren.

Aan weerszijden van de N381 zijn diverse landbouwbedrijven en -gronden gelegen. De voornaamste agrarische activiteit in het gebied is veeteelt. De bedrijven zijn niet rechtstreeks aangesloten op de N381. De ontsluiting is gewaarborgd via het onderliggend wegennet.

Autonome ontwikkelingen

In de voorgaande paragraaf is benadrukt dat de verkeersdruk op de N381 blijft groeien en dat de verkeersleefbaarheid afneemt. Op zich heeft dit nauwelijks gevolgen voor de sociale veiligheid, trillingshinder en stankoverlast. Daarentegen nemen de barrièrewerking en de visuele hinder wel toe. Per saldo verslechtert hierdoor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

In de periode tot 2015 blijft de ontsluiting van landbouwbedrijven en -gronden onveranderd. De toenemende verkeersdruk op de N381 maakt het oversteken van de weg voor (landbouw)verkeer overigens niet eenvoudiger. Verder moet beseft worden dat het de intentie is om de landbouwfunctie te extensiveren. Het is de bedoeling om meer de nadruk te leggen op de integratie met natuurontwikkeling.

2.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Huidige situatie

Het reliëfrijke landschap wordt gekenmerkt door een verscheidenheid aan beekdalen, houtsingels, heidevelden en grote boscomplexen. Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie zijn met name het Landgoed Ontwijk bij Donkerbroek en de Opsterlandse Compagnonsvaart (turfroute) waardevol. Archeologisch waardevolle elementen zijn met name rondom Donkerbroek aangetroffen



Opsterlandse Compagnonsvaart

Autonome ontwikkelingen

Het beleid is erop gericht om de herkenbaarheid van het landschap te vergroten en cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied te behouden en waar mogelijk te versterken.



Ontwijk

2.4 Bodem en water

Huidige situatie

De maaiveldhoogte varieert van circa 1 à 2 m +NAP nabij Drachten tot 11 à 12 m +NAP nabij Smilde. De meest voorkomende bodemsoort in het studiegebied is humuspodsolgrond.

In het studiegebied liggen enkele tientallen bodemsaneringslocaties. Omtrent de exacte locatie, de aard en de ernst van de verontreinigingen bestaat (enige) onzekerheid.

Het grondwater stroomt in noord-noordwestelijke richting. Daardoor is er in de beekdalen sprake van een kwelsituatie en heerst er op de hoger (zand)gronden een infiltratiesituatie.

De kwaliteit van het oppervlaktewater -met name voor de indicator eutrofiëring- voldoet niet aan de normen. Verder blijkt dat de hoeveelheid bestrijdingsmiddelen voldoet aan de grenswaarde, terwijl de grenswaarde van zuurstof, fosfor en nitraat wordt overschreden in zowel het Koningsdiep, de Opsterlandse Compagnonsvaart als de Appelschaster Vaart.

Autonome ontwikkelingen

De autonome ontwikkeling wordt bepaald door de uitvoering van het landelijke en provinciale beleid dat gericht is op een verbetering van de milieukwaliteit. Ondanks de toepassing van schone technologie zullen de concentraties van verontreinigende stoffen door accumulatie toenemen.

2.5 Levende natuur

Huidige situatie

Het studiegebied ligt nabij of in een aantal speciale beschermingszone of in verbindingzones uit



Drents Friese Wold

de ecologische hoofdstructuur. Van belang zijn:

- Koningsdiep (verbindingzone);
- Het Wijnjeterper Schar (Habitatrichtlijn en verbindingzone);
- Tjonger (verbindingzone);
- Landgoed Ontwijk;
- Kleindiep;
- Drents-Friese Wold (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en verbindingzone).

Autonome ontwikkelingen

De provincie werkt voorstellen uit in het kader van ROM Zuidoost-Friesland, ROM Koningsdiep en de vormgeving van de ecologische hoofdstructuur. De maatregelen die in dit kader worden ontwikkeld, worden in alle alternatieven voor de N381 meegenomen.

3 Selectie en inkadering

Op basis van de resultaten uit de probleemanalyse zijn de alternatieven en de beoordelingsaspecten nader bestudeerd. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevantie van de onderscheiden alternatieven en aspecten, waarbij beargumenteerd wordt waarom bepaalde alternatieven en aspecten buiten de scope van de studie blijven.

3.1 Selectie en inkadering alternatieven

In de nota Richtlijnen zijn de kaders voor het MER-onderzoek vastgelegd. Er is onder meer aangegeven dat uitgegaan wordt van enkelbaans wegtracés en dat op basis van een verkeerskundige benadering bekeken moet worden of verdubbeling op delen van de N381 nodig is.

Voor het traject Drachten - Donkerbroek heeft nader onderzoek geleid tot twee hoofdalternatieven, beide uitgaande van een dubbelbaans uitvoering (2x2 rijstroken): een alternatief dat zo veel mogelijk het bestaande tracé volgt en een tracé dat vanaf de bocht bij Wijnjewoude een nieuw tracé volgt (met een subvariant). De reden om uit te gaan van een dubbelbaans uitvoering ligt in de hoge verkeersintensiteit (circa 18.000 mvt/etm in 2015 tot ruim 20.000 in 2030).

Voor het traject Donkerbroek - Oosterwolde worden eveneens twee hoofdvarianten uitgewerkt, een enkelbaans (1x2) uitvoering en een dubbelbaans (2x2) uitvoering. Het enkelbaans tracé volgt in principe zo veel mogelijk de bestaande weg en het dubbelbaans tracé ligt direct oostelijk van de Opsterlandse Compagnonsvaart. Het dubbelbaans alternatief wordt meegenomen met het oog op de netwerkstructuur: aansluiting op de verbinding N351 Wolvega-Oosterwolde.



Bocht van Wijnjewoude

Voor het traject Oosterwolde - Drentse grens wordt één alternatief uitgewerkt: een enkelbaans autoweg op het bestaande tracé. Dubbelbaans alternatieven zijn op dit traject niet gewenst. De redenen hiervoor zijn:

- Voor de economische bereikbaarheid is in het PVVP aangegeven dat deze gewaarborgd is door toekennen van de functie stroomweg A en deze als zodanig vorm te geven. Met de voorgestelde alternatieven wordt hieraan tegemoetgekomen (zelfs na een doorkijk naar 2030);
- Verdubbeling van de N381 ten zuiden van Oosterwolde betekent een grote ingreep in het nationaal park Drents-Friese Wold. In de Richtlijnen is hiervoor zelfs opgenomen dat bij verdubbeling van dit deel gekeken moet worden naar alternatieven oostelijk langs Appelscha. Dergelijke ingrepen zijn gezien het voorgaande punt niet te verantwoorden.

Het open planproces heeft ook geleid tot een extra alternatief. Dit alternatief heeft betrekking op het weggedeelte tussen Donkerbroek en Oosterwolde. Voorgesteld is om ten westen van de bestaande weg een geheel nieuw tracé mee te nemen, met als reden dat daardoor probleemsituaties langs het bestaande tracé worden opgelost.

Uit een nadere beschouwing is gebleken dat dit alternatief geen kans bood als toekomstige N381 te fungeren. De belangrijkste redenen daarvoor zijn de zeer grote landschappelijke consequenties van zo'n variant (o.a. versnippering en doorsnijding van een natuurontwikkelingsgebied) en het creëren van een aantal nieuwe, minstens zo grote, probleemsituaties.

Dit heeft ertoe geleid dat naast de wettelijk voorgeschreven alternatieven 0, 0+ en meest milieuvriendelijk alternatief (MMA), in de effectbeschrijving verder worden uitgewerkt:

- 2x2 alternatieven op het wegdeel tussen Drachten en Donkerbroek;
- 1x2 en 2x2 alternatieven op het wegdeel tussen Donkerbroek en Oosterwolde;
- een 1x2 alternatief tussen Oosterwolde en de Drentse grens.

3.2 Selectie en inkadering aspecten

In de beschrijving van de huidige en de autonome situatie is een onderscheid gemaakt in de aspecten verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en levende natuur.

Onderzocht is of alle aspecten relevant zijn.

Het blijkt dat niet alle aspecten discriminerend zijn voor de uit te werken alternatieven. Dit geldt voor de deelaspecten oversteekbaarheid, luchtverontreiniging, stankoverlast en trillingshinder. De verwachte effecten zullen bij de alternatieven in dezelfde mate optreden als in de autonome situatie. Er is dus geen meerwaarde om ze verder mee te nemen in het MER.

4 Effectbeschrijving

Op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor het totale tracé van de N381 drie trajecten onderscheiden: een deel tussen Drachten en Donkerbroek, een deel tussen Donkerbroek en Oosterwolde en een deel tussen Oosterwolde en de Drentse grens. In dit hoofdstuk zijn de verwachte effecten per traject beknopt samengevat. Met behulp van de resultaten van de beoordeling van de tracéalternatieven is het MMA opgesteld, waarbij per traject de tracéalternatieven met de minst negatieve aspecten zijn geselecteerd.

4.1 Verwachte effecten traject Drachten - Donkerbroek

De belangrijkste bevindingen van de tracé-/m.e.r.-studie zijn opgenomen in tabel 4.1.

Hoofdsthema	autonome	nulplus	2x2 alternatief	2x2 alternatief	2x2 alternatief
	situatie	alternatief	variant 1	variant 2	variant 2a
verkeer en vervoer	o	o/+	++	++	++
woon- en leefmilieu	o	o	-/-	o/+	o
landschap, cultuurhistorie					
en archeologie	o	o	o/-	-	-
bodem en water	o	o/-	o/-	o/-	o/-
levende natuur	o	o	-	-	-

Tabel 4.1: Effecten per hoofdsthema traject Drachten - Donkerbroek

Uit de tabel blijkt dat de aspecten verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, landschap, cultuurhistorie en archeologie, en levende natuur onderscheidend zijn.

4.1.1 Verkeer en vervoer

De resultaten voor het aspect verkeer en vervoer geven aan dat de 2x2 alternatieven zeer positief scoren. Dit wordt veroorzaakt doordat het verkeer in deze alternatieven geen hinder ondervindt van filevorming en er tevens sprake is van bundeling van verkeer op de N381. Ondanks de toename van verkeersbewegingen zorgt de veilige inrichting van de N381 voor een afname van het aantal verkeersslachtoffers.

Het nulplusalternatief zorgt ook voor een geringe verbetering van de verkeersveiligheidssituatie op de N381, er is echter geen sprake van bundeling en het gemotoriseerd verkeer kan niet ongehinderd doorstromen. Het nulplusalternatief voldoet daarmee niet aan het projectdoel.

4.1.2 Woon- en leefmilieu

Voor alle tracéalternatieven geldt dat het woon- en leefmilieu aan veranderingen onderhevig is. De mate waarin, verschilt per alternatief. De achteruitgang in variant 1 wordt met name veroorzaakt door negatieve scores op de items geluidshinder en gedwongen vertrek. In tracévariant 2 wordt de kwaliteit van het woon- en leefmilieu het minst aangetast en is er zelfs sprake van een geringe verbetering doordat de weg in een dunbevolkt gebied ligt.

4.1.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In alle 2x2 alternatieven is sprake van een aantasting van het landschapsbeeld en archeologische waarden.

Tracévariant 1 (en het nulplusalternatief), tasten dit echter het minst aan.



Nulplus alternatief



2x2 alternatief 1



2x2 alternatief 2& 2a

Figuur 4.1: Alternatieven Drachten - Donkerbroek



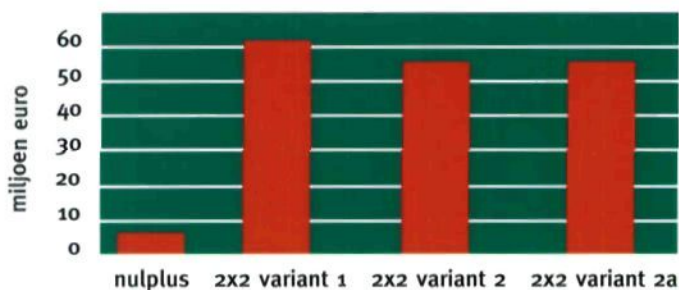
Wegverbreding en snelheidsverhoging nabij Wijnjeterper Schar

4.1.4 Levende natuur

Op het traject Drachten - Donkerbroek worden de voornaamste effecten aangericht ter plaatse van het Koningsdiep en het Wijnjeterper Schar. Door de toename van verkeer en de verbreding van de weg in de 2x2 alternatieven is op deze plekken sprake van biotoopverlies, kwaliteitsverlies door geluidshinder en verstoring van landschapsecologische relaties.

4.1.5 Kosten

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg en reconstructie van de N381 lopen op dit traject uiteen van ruim 6 tot 51 miljoen euro.



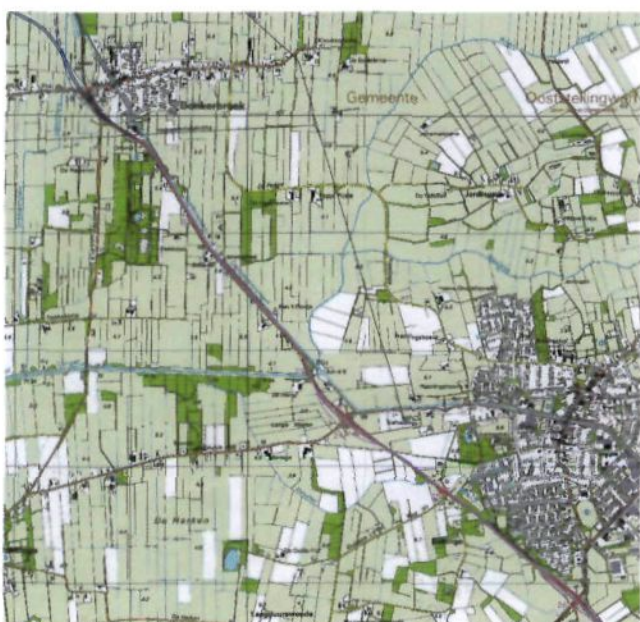
Figuur 4.3: Kostenraming Drachten - Donkerbroek

4.1.6 MMA

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 noordelijke tracé-deel. Aan dit alternatief zijn milieuvriendelijke elementen toegevoegd ter hoogte van het Koningsdiep, het Wijnjeterper Schar en het landelijk gebied bij Wijnjewoude.



Nulplus alternatief



1x2 alternatief



2x2 alternatief en tracé variant

Figuur 4.4: Donkerbroek - Oosterwolde

4.2 Verwachte effecten traject Donkerbroek - Oosterwolde

De belangrijkste bevindingen van de tracé-/m.e.r.-studie zijn opgenomen in tabel 4.2.

Hoofdthema	autonome situatie	nulplus alternatief	1x2 alternatief	2x2 alternatief	2x2 alternatief tracévariant 2a
verkeer en vervoer	o	o/+	+	+	+
woon- en leefmilieu	o	o/-	-/-	-/-	-/-
landschap, cultuurhistorie en archeologie	o	o	o/-	--	-
bodem en water	o	o	o/-	o/-	o/-
levende natuur	o	o	-	-/-	-/-

Tabel 4.2: Effecten per hoofdthema traject Donkerbroek - Oosterwolde

Uit de tabel blijkt dat de aspecten verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, landschap, cultuurhistorie en archeologie, en levende natuur onderscheidend zijn.

4.2.1 Verkeer en vervoer

Het nulplusalternatief zorgt voor een geringe verbetering van de verkeersveiligheidssituatie op de N381, er is echter geen sprake van bundeling en het gemotoriseerd verkeer kan niet ongehinderd doorstromen. Het nulplusalternatief voldoet daarmee niet aan het projectdoel.

Zowel het 1x2 alternatief als de 2x2 tracéalternatieven scoren positief op het aspect verkeer en vervoer. Dit wordt veroorzaakt doordat het verkeer in deze alternatieven geen hinder ondervindt van filevorming en er tevens sprake is van bundeling van verkeer op de N381. Ondanks de toename van verkeersbewegingen zorgt de veilige inrichting van de N381 voor een afname van het aantal verkeersslachtoffers.

4.2.2 Woon- en leefmilieu

Voor alle tracéalternatieven geldt dat het woon- en leefmilieu erop achteruit gaat. De achteruitgang wordt met name veroorzaakt door negatieve scores op de items geluidshinder, gedwongen vertrek en gebruik van bestaande infrastructuur.

4.2.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

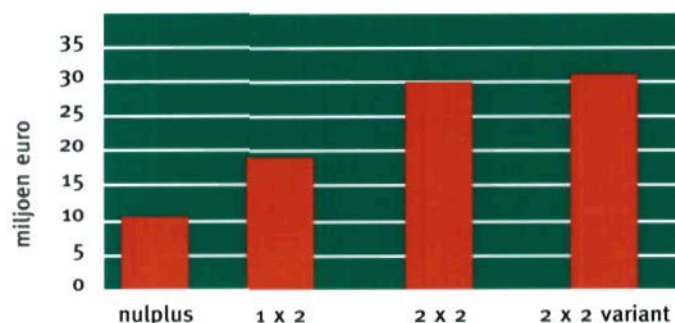
In de 2x2 alternatieven is sprake van een aantasting van het open landschap aan de oostzijde van de Opsterlandse Compagnonsvaart en is sprake van verstoring van een archeologische vindplaats. Het 1x2 -alternatief kent deze nadelen niet, maar heeft door zijn ligging aan de westzijde van de Opsterlandse Compagnonsvaart wel een verstorend effect op het landgoed Ontwijk.

4.2.4 Levende natuur

Op het traject Donkerbroek - Oosterwolde worden de voornaamste effecten aangericht ter plaatse van het landgoed Ontwijk en de kruising met de Tjonger. Door de toename van verkeer en de verbreding van de weg(bermen) in de tracéalternatieven is op deze plekken sprake van biotoopverlies, kwaliteitsverlies door geluidshinder en verstoring van landschapsecologische relaties.

4.2.5 Kosten

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg en reconstructie van de N381 lopen op dit traject uiteen van 11 tot ruim 30 miljoen euro.



Figuur 4.5: Kostenraming Donkerbroek - Oosterwolde

4.2.6 MMA

Het 1x2 alternatief heeft op het tracé tussen Donkerbroek en Oosterwolde de minst nadelige effecten. Dit alternatief vormt de basis voor het MMA over het middelste tracédeel. Aan dit alternatief zijn milieuvriendelijke elementen toegevoegd ter hoogte van het landgoed Ontwijk en de kruising met de Tjonger.

4.3 Verwachte effecten traject Oosterwolde - Drentse grens

De belangrijkste bevindingen van de tracé-/m.e.r.-studie zijn opgenomen in tabel 4.3.

Hoofdthema	autonome situatie	nulplus alternatief	1x2 alternatief
Verkeer en vervoer	o	+	+
Woon- en leefmilieu	o	o/-	o/-
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	o	o	o
Bodem en water	o	o/-	o/-
Levende natuur	o	o	o

Tabel 4.3: Effecten per hoofdthema traject Oosterwolde - Drentse grens

Uit de tabel blijkt dat de aspecten verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, en bodem en water onderscheidend zijn.

4.3.1 Verkeer en vervoer

De resultaten voor het aspect verkeer en vervoer geven aan dat zowel het 1x2 alternatief als het nulplusalternatief positief scoort. Dit wordt veroorzaakt doordat in beide alternatieven sprake is van het ongelijkvloers maken van de kruispunten Appelscha-Noord en -Zuid en het realiseren van ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en landbouwverkeer.

4.3.2 Woon- en leefmilieu

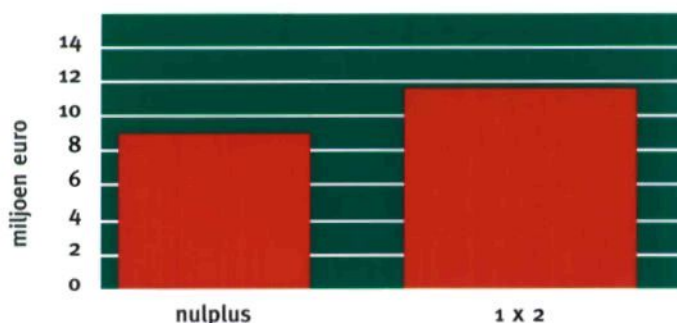
Voor beide alternatieven geldt dat het woon- en leefmilieu er gering op achteruit gaat. De geringe achteruitgang wordt met name veroorzaakt door de hoogteligging van de N381 ter plekke van de ongelijkvloerse kruispunten.

4.3.3 Bodem en water

De aantasting van bodem- en waterkwaliteiten is in beide alternatieven van vergelijkbare omvang. De zwak negatieve scores op dit aspect worden met name veroorzaakt door de geringe kans op zettingen en de kans op aantasting van bodem- en grondwaterkwaliteit vanwege de toename van de concentratie van verontreinigende stoffen in de wegbermen.

4.3.4 Kosten

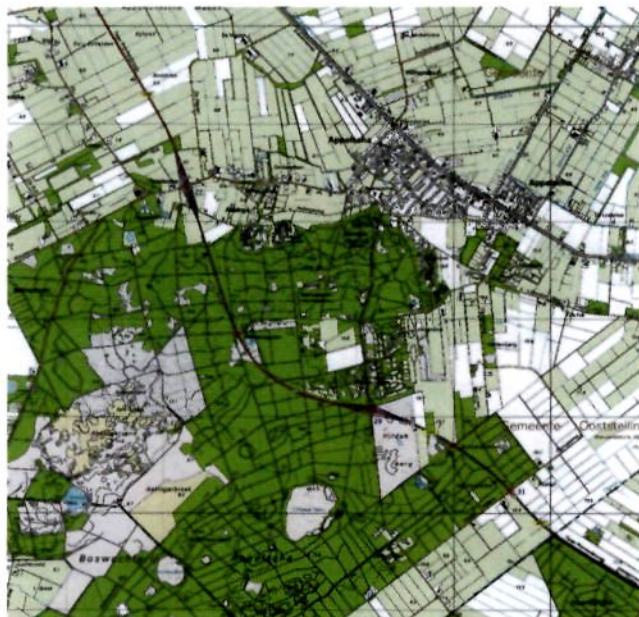
De kosten die gemoeid zijn met de aanleg en reconstructie van de N381 lopen op dit traject uiteen van ruim 9 tot ruim 11 miljoen euro.



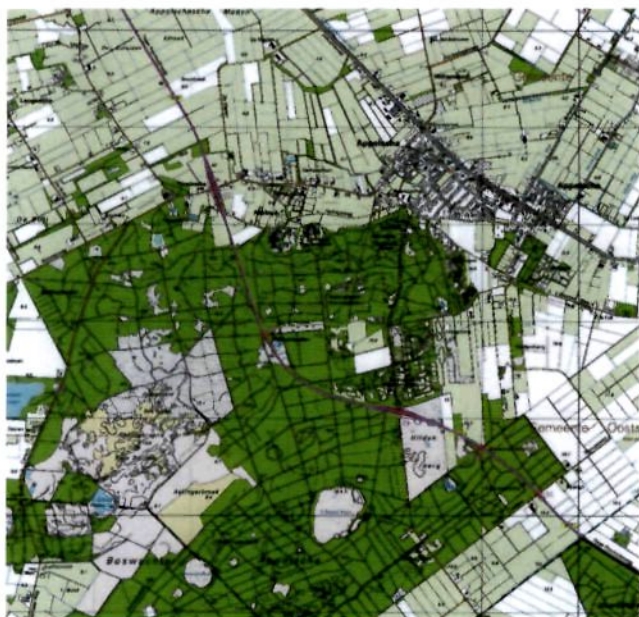
Figuur 4.6: Kostenraming Oosterwolde - Drentse grens

4.3.5 MMA

Het nulplusalternatief voldoet uit verkeerskundig oogpunt aan de functie van de N381: stroomweg. Omdat het nulplusalternatief in mindere mate ingrijpt op de directe omgeving, geldt dit alternatief als MMA. Op een aantal plaatsen zijn aanvullende maatregelen nodig zodat ecologische verbindingen geschikt zijn voor grofwild (edelhert, wild zwijn).



Nulplus alternatief



1x2 alternatief

Figuur 4.7: Alternatieven Oosterwolde - Drentse grens

1102-105

provinsje fryslân
provincie fryslân

Drachten

Ureterp

Onze MER-studie van de N381
is klaar. **En U** kunt uw
mening nu ook beter vormen.

Samenvatting Tracé/MER-studie N381 Drachten – Drentse grens

1

2

3

4

5

Donkerbroek

Oosterwolde

Appelscha

N381

Onze MER-studie van de N381
is klaar. **En U** kunt uw
mening nu ook beter vormen.

Samenvatting Tracé/MER-studie N381 Drachten – Drentse grens

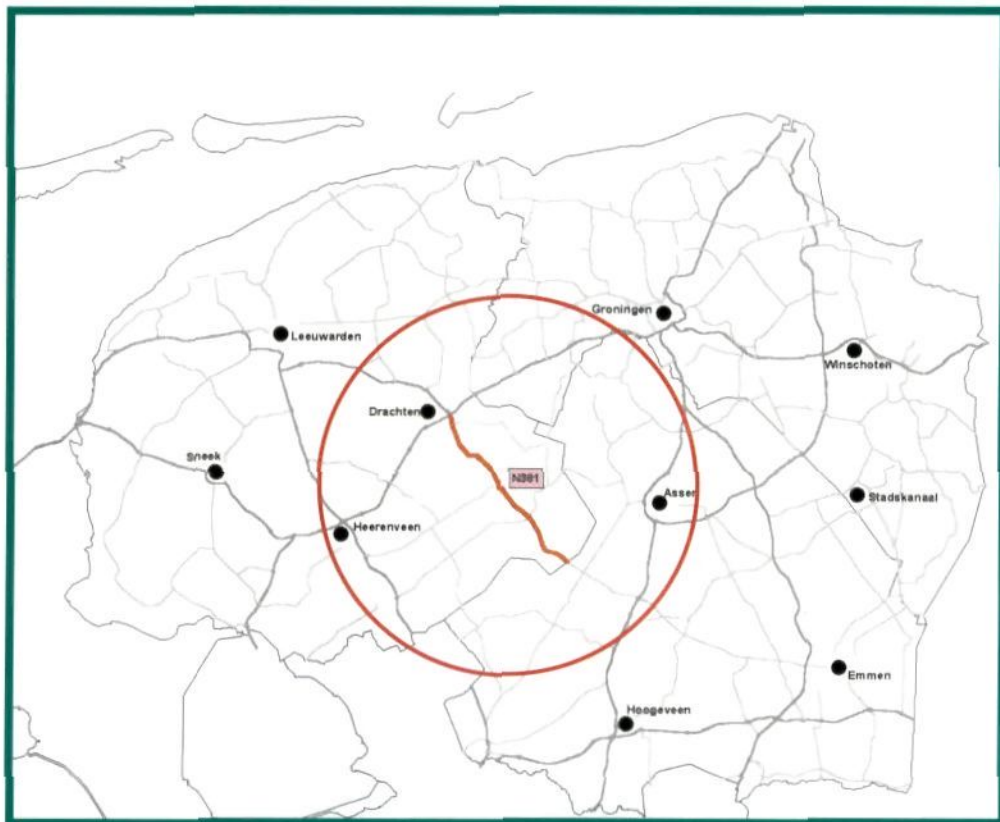




Duikerconstructie Compagnonsvaart bij Ontwijk, duikerconstructie, tracé vaart westzijde.

1	Achtergronden en doelstellingen	3
	Kwaliteit en functie van de N381	3
	Zorgvuldige en integrale afweging van belangen	5
	Een open planproces: de N381 en U	5
	Een samenvatting als hulpmiddel om tot een keuze te komen	5
2	Van probleempunten naar uitgangspunten voor een oplossing	7
	Uitgebreide probleemanalyse als basis voor maatregelen	7
	Zonder maatregelen nemen de verkeersproblemen toe	7
	Natuur en cultuurhistorie vereisen de nodige zorgvuldigheid	7
	Landbouw in kaart gebracht	9
	<i>Bodem en waterhuishouding in relatie tot natuur en landschap</i>	9
3	Selectie en uitwerking van alternatieven	11
	Onderscheid in drie deeltrajecten voor een passende oplossing	11
	Tussen Drachten en Donkerbroek extra rijstroken	11
	Verschillende mogelijkheden voor het trajectdeel Donkerbroek - Oosterwolde	11
	Ten zuiden van Oosterwolde beperkte ingrepen	13
	Geen gevaarlijke kruispunten meer	13
	Bestaande wegenstructuur blijft op maaiveld	13
	Maatregelen op het onderliggend wegennet	15
4	Wat zijn de effecten van de tracéalternatieven	17
	Het nul- en nulplusalternatief als referentiekader	17
	Drachten - Donkerbroek: woonmilieu versus groen milieu	17
	Donkerbroek - Oosterwolde: sloop van woningen versus doorsnijding landschap	19
	Oosterwolde - Drentse grens: relatief bescheiden effecten	19
	Verdubbeling van het aantal rijstroken is duur	21
5	Het 'meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA)	23
	Waar moet het 'meest milieuvriendelijke alternatief' aan voldoen?	23
	Het MMA: een smal profiel zo veel mogelijk over het huidige tracé	23
	Extra maatregelen om de milieukwaliteit te verbeteren	23
6	Nog geen voorkeur uitgesproken	25
	Colofon	27





Studiegebied

1 Achtergronden en doelstellingen

Deze notitie beschrijft de resultaten van de tracé/merstudie die de Provincie Fryslân heeft uitgevoerd naar de N381, de verbinding van Drachten, via Donkerbroek en Oosterwolde richting Appelscha.

Het onderzoek is nu afgerond. De problemen zijn onderzocht. Er zijn alternatieven ontwikkeld. En er is gekeken naar de effecten van die alternatieven. De resultaten hiervan staan beschreven in 4 onderzoeksrapporten. Maar voor de goede orde: de provincie heeft nog geen keuze gemaakt. Dat besluit zal pas eind 2003 worden genomen, mede gebaseerd op de resultaten van de inspraak, die loopt van 18 augustus tot 14 september.

Deze brochure geeft een samenvatting van de alle onderzoeksrapporten. Bent u geïnteresseerd in het gehele onderzoeksrapport? Vraag het complete rapport dan op bij de provincie Fryslân, afdeling Voorlichting. Verkeer en vervoer. Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden, t.a.v. H. Klaren.

Kwaliteit en functie van de N381

Waarom is deze studie uitgevoerd? Het antwoord laat zich raden. De N381 is de belangrijkste verbinding tussen de provincies Fryslân en Drenthe, waarvan in het PVVP (provinciale verkeer- en vervoersbeleid) is geconstateerd dat de kwaliteit van deze route sterk te wensen over laat. Vooral de snelheid en doorstroming worden als probleem genoemd. Bij een weg met een zo'n belangrijke economische betekenis ziet de provincie het liefst een maximumsnelheid van 100 km/uur. Nu is de snelheid op het grootste deel 'slechts' 80 km/uur.

Maar er spelen ook nog andere verkeersproblemen in het gebied:

- verkeersonveiligheid op enkele plaatsen;
- hinder voor woningen langs de N381;
- een deel van het verkeer richting Assen rijdt 'binnendoor'.

Dit sluipverkeer zou eigenlijk gebruik moeten maken van de N381.

Om deze problemen op te lossen, wil de provincie de N381 'opwaarderen' tot een autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Dit betekent dat er ongelijkvloerse kruispunten moeten worden aangelegd en waar nodig twee rijstroken per richting moeten komen. De economische kernzones in de regio worden onderling veel beter bereikbaar.



Zorgvuldige en integrale afweging van belangen

Voor de ombouw van een weg tot autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/h uur moet op grond van de Wet Milieubeheer een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) gevolgd worden. Daarom zijn van verschillende mogelijke tracés de milieueffecten onderzocht, zodat verkeer- en milieueffecten goed tegen elkaar afgewogen kunnen worden. Maar ook de effecten op het woon- en leefmilieu en op de landbouw zijn onderzocht en bepalen mede de keuze voor het tracé en de vormgeving van de nieuwe weg.

Een open planproces: de N381 en U

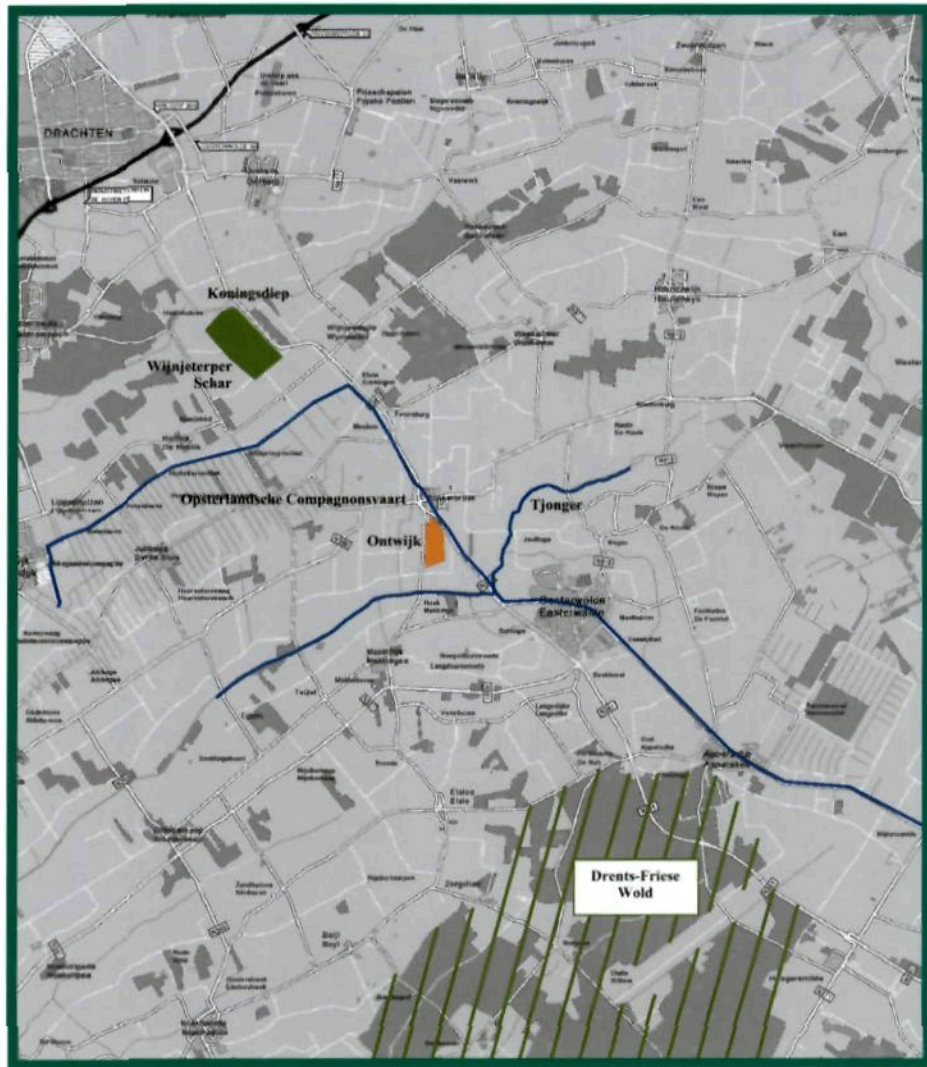
Een m.e.r.-procedure is een wettelijke procedure waarin overleg met betrokken gemeenten en andere relevante partijen al "standaard" is. Bij deze m.e.r.-/tracéstudie is er echter ook voor gekozen om bewoners, belanghebbenden, buurt organisaties en klankbordgroepen actief bij de planvorming te betrekken. Vandaar ons thema "De N381 En U".

Al bij het vaststellen van de te onderzoeken tracé-alternatieven (in de Startnotitie) is de bevolking geraadpleegd en zijn klankbordgroepen gevormd die plaatselijke en maatschappelijke belangen naar voren hebben gebracht. Bij de keuze van alternatieven en bij de effectbeschrijving is dit opnieuw gebeurd. Als bewoner van het gebied, heeft u dat ongetwijfeld al gemerkt.

Een samenvatting als hulpmiddel om tot een keuze te komen

De projectnota/MER N381 is nu dus klaar. Maar er is nog geen conclusie getrokken over een beste oplossing. Dat gebeurt pas nadat alle inspraakreacties verwerkt zijn. Dus ook uw reactie speelt daarbij een rol! Naast een meer 'technische' samenvatting van de projectnota/MER, is daarom deze publiekssamenvatting gemaakt met als doel de belangrijkste resultaten van het onderzoek voor iedere betrokkene op een inzichtelijke wijze duidelijk te maken. En om u in staat te stellen uw mening beter te kunnen vormen.





Waardevolle gebieden

2 Van problemen naar mogelijke oplossingen

Uitgebreide probleemanalyse als basis voor maatregelen

De verkeersproblemen in Zuidoost-Fryslân vormen de aanleiding voor de studie. Deze zijn in het vorige hoofdstuk al even aangestipt. Maar hoe groot zijn de verkeersproblemen precies en wat gebeurt er in de toekomst? En wat speelt er op allerlei andere gebieden, zoals het landschap, het woon- en leefmilieu en de levende natuur? De huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen voor een groot aantal aspecten staan beschreven in de deelnota 'Inventarisatie en Probleemanalyse'. In deze samenvatting noemen we de belangrijkste.

Zonder maatregelen nemen de verkeersproblemen toe

Het verkeer op de N381 neemt in 2015 volgens de prognoses met 20 à 25 % toe. Vooral tussen Drachten en Donkerbroek laat het verkeer een groei zien. Naarmate het drukker wordt, zullen ook de problemen alsmaar toenemen. Zonder maatregelen zal daardoor de doorstroming verslechteren. Verder in zuidelijke richting neemt de groei van het verkeer af. Het aandeel vrachtverkeer is met 17% vergelijkbaar met het percentage op autosnelwegen. Dit alles illustreert de belangrijke economische functie van de weg.

Wat de verkeersveiligheid betreft: de weg is onveiliger dan vergelijkbare wegen in Fryslân. Met een zekere regelmaat lezen we over ernstige ongevallen. Er zijn weliswaar tijdelijke maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren (zoals verkeerslichten op kruispunten), maar die gaan vaak weer ten koste van de doorstroming van het verkeer. De verwachte groei van het autoverkeer zal leiden tot verdere verslechtering van de verkeersveiligheid, zowel op de N381 zelf, als op de sluiproutes door de dorpen in de omgeving. Ook de hinder en de oversteekbaarheid van de N381 worden door de toenemende verkeersdruk langzaam maar zeker problematischer.

Natuur en cultuurhistorie vereisen de nodige zorgvuldigheid

Het gebied dat de N381 doorkruist, bestaat voor een groot deel uit waardevol en kwetsbaar landschap. Het gaat daarbij om bijzondere cultuurhistorische waarden, zoals het Landgoed Ontwijk bij Donkerbroek en de Opsterlandse Compagnonsvaart (turfroute). Maar ook om ecologische waardevolle zones: gebieden die met het oog op de flora en/of fauna als "bijzonder" zijn aan te merken. Voor het Koningsdiep, het Wijnjeterper Schar, de Tjonger en het Drents-Friese Wold gelden zelfs speciale richtlijnen ter bescherming van bijzondere vogels en vegetatie (Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn). Op het kaartje hiernaast zijn deze gebieden aangegeven.



De provincie werkt op dit moment aan voorstellen voor de vormgeving van de ecologische hoofdstructuur. Hierbij wordt gekeken naar mogelijke maatregelen die een goede verbinding tussen alle gebieden combineren met behoud van de bijzondere flora en fauna. De stuurgroep heeft uitdrukkelijk uitgesproken dat de maatregelen die hiervoor worden ontwikkeld in alle alternatieven voor de N381 worden meegenomen. Want natuur en cultuurhistorie vereisen de nodige zorgvuldigheid.

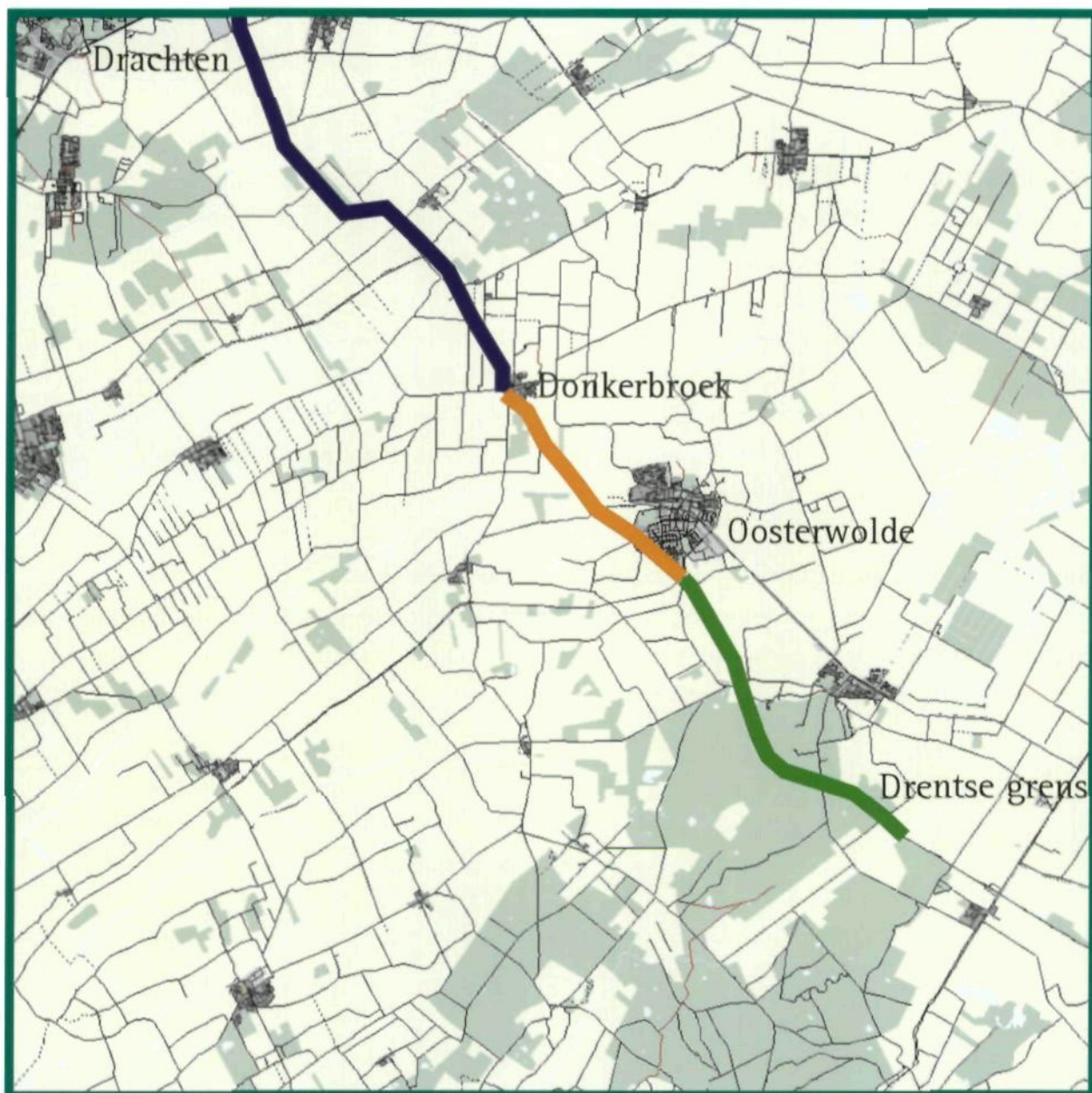
Landbouw in kaart gebracht

De verschillende landbouwbedrijven rondom de N381 zijn voor het project in kaart gebracht, zodat hier bij het ontwikkelen van tracés rekening mee gehouden kan worden. Het is de bedoeling landbouwgronden zo min mogelijk te doorsnijden en goede ontsluiting van landbouwverkeer via het onderliggend wegennet (bijvoorbeeld door de aanleg van landbouw tunnels) te behouden. Maar bij het aanleggen van een nieuwe weg zijn dit soort gevolgen niet altijd te voorkomen. Bovendien houden we er rekening mee dat de landbouw in de toekomst minder intensief zal worden. Hierdoor zal de landbouw beter kunnen integreren met de natuurontwikkeling.

Bodem en waterhuishouding in relatie tot natuur en landschap

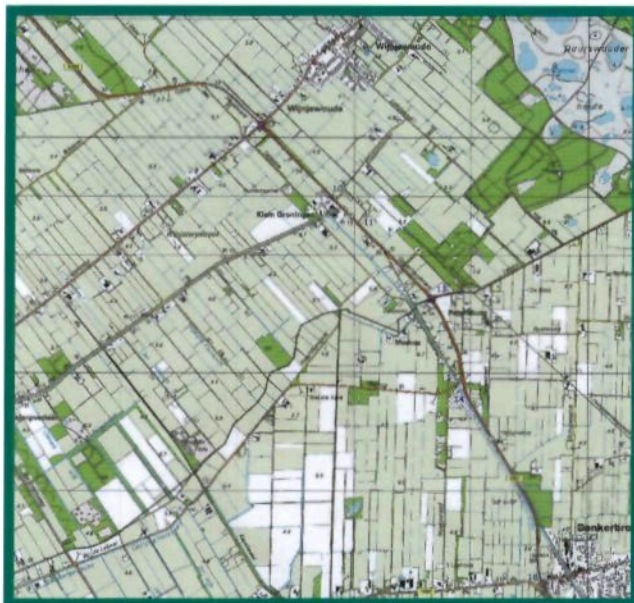
Voor de tracéstudie zijn ook aspecten zoals de bodemkwaliteit en de waterhuishouding gedetailleerd onderzocht. De benodigde aandacht voor bodem en waterhuishouding hangt samen met de gewenste natuurontwikkeling.





Drie deeltrajecten

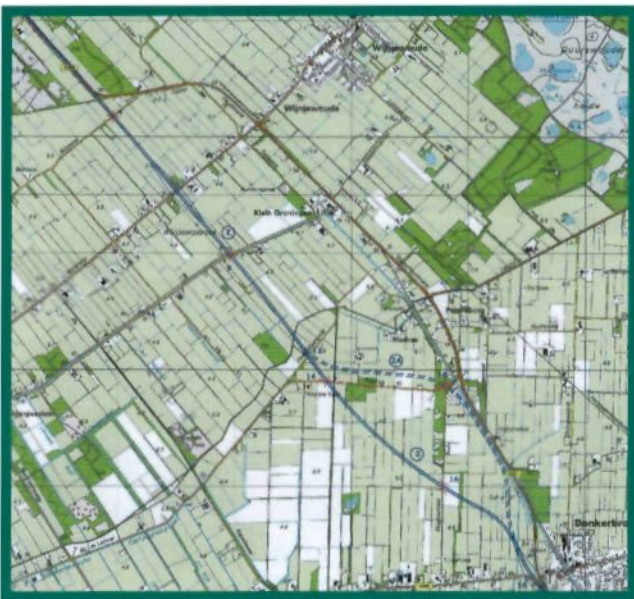
Nulplus alternatief



2x2 alternatief 1



2x2 alternatief 2& 2a



Bij een profiel met één rijstrook per richting kan het bestaande tracé van de N381 nagenoeg gevolgd worden. Bij verdubbeling van het aantal rijstroken is dat niet goed mogelijk, vanwege het grotere ruimtebeslag. Daarom is voor het 2x2-alternatief een nieuw tracé ontworpen, direct oostelijk van de Opsterlandse Compagnonsvaart. Er is ook nog een subalternatief gemaakt waarbij een deel van de vaart omgelegd wordt, zodat de verdubbelde N381 aan de westkant van de (verlegde) vaart kan blijven liggen. Dit scheelt twee bruggen en leidt tot minder doorsnijding van bestaande (landbouw)percelen.

Ten zuiden van Oosterwolde beperkte ingrepen

Voor het traject Oosterwolde - Drentse grens is maar één alternatief uitgewerkt: een tweestrooks autoweg (één rijstrook per richting) op het bestaande tracé. De weg is hier minder druk, zodat verdubbeling van het aantal rijstroken niet nodig is. Bovendien zou dat een grote ingreep betekenen in het nationaal park Drents Drents-Friese Wold.

Geen gevaarlijke kruispunten meer

Voor alle genoemde alternatieven geldt dat in de toekomst alleen nog ongelijkvloerse aansluitingen op de N381 zullen voorkomen. Het aantal punten waar men de N381 op en af kan rijden wordt minder, om de veiligheid en de doorstroming van het verkeer te garanderen. Bovendien zijn ongelijkvloerse aansluitingen duur en vergen ze veel ruimte. In totaal krijgt de N381 tussen Drachten en de Drentse grens zes aansluitingen: Wijnjewoude, Donkerbroek, Oosterwolde Noord en Zuid, Appelscha Noord en Zuid. Relatief kleine wegen worden niet aangesloten op de N381, zodat deze in de toekomst ook rustig en klein blijven.

Een grote afstand tussen verschillende aansluitingen kan er wel toe leiden dat de N381 een te grote barrière wordt voor fietsers en landbouwverkeer. Daarom worden voor deze groepen op verschillende plaatsen tunnels onder de N381 gemaakt. De mogelijke locaties van de verschillende aansluitingen en fiets- en landbouwtunnels zijn op de tracékaartjes aangegeven.

Bestaande wegenstructuur blijft op maaiveld

Op de plaatsen waar de N381 aansluit op het onderliggende wegennet wordt de N381 in principe over de bestaande wegen heen geleid. De bestaande (wegen)structuren, inclusief parallelwegen en fietspaden, kunnen dan zoveel mogelijk behouden blijven. Dit is belangrijk omdat op veel plaatsen de aansluitingen vlakbij bestaande bebouwing liggen. Deze bebouwing kan bij een hoge ligging van de N381 gespaard worden. Bovendien kan een aansluiting op een aantal plaatsen gecombineerd worden met een brug over een recreatieve vaarroute (Opsterlandse Compagnonsvaart of Tjonger).

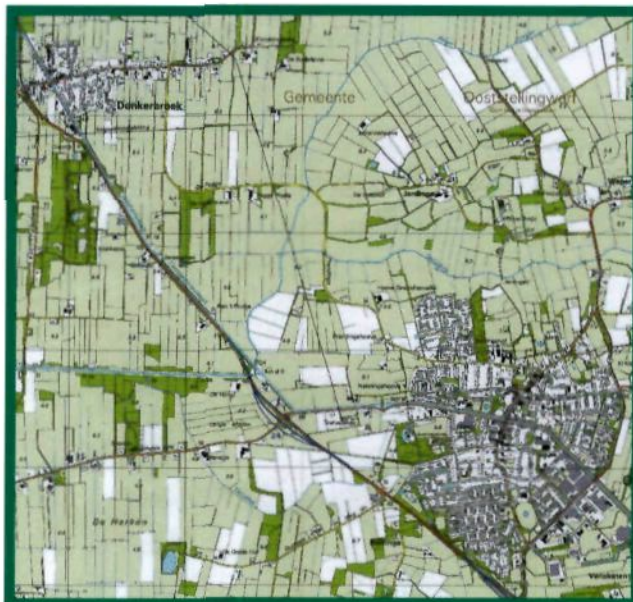


Maatregelen op het onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet zal bij elk van de alternatieven worden ingericht als 60 km/uur-gebied (binnen de bebouwde kom 30 km/uur). De verhoging van de snelheid op de N381 in combinatie met de verlaging van de snelheid op andere wegen, zorgt ervoor dat al het doorgaande verkeer wordt gebundeld op de N381. Het onderliggend wegennet wordt rustiger en veiliger.



Nulplus alternatief



1x2 alternatief



2x2 alternatief en tracé variant



4 Wat zijn de effecten van de tracéalternatieven?

Het nul- en nulplusalternatief als referentiekader

Het is belangrijk om een goed beeld te krijgen van de effecten van de verschillende tracéalternatieven. zijn deze vergeleken met de toekomstige situatie als geen, of slechts bescheiden maatregelen worden genomen. De toekomstige situatie zonder extra maatregelen heet het "nulalternatief" of de "autonome situatie". In het "nulplusalternatief" is onderzocht of met relatief eenvoudig en goedkoop uit te voeren maatregelen een verbetering van de verkeerssituatie bereikt kan worden. De N381 houdt in dit alternatief zijn huidige tracé. Een deel van de bestaande aansluitingen wordt ongelijkvloers gemaakt, maar op plaatsen waar onvoldoende ruimte is voor zo'n aansluiting, komt een rotonde. Verder vervallen ook in het nulplusalternatief enkele bestaande kruisingen en komen er op verschillende plaatsen fiets- en landbouwtunnels. De maatregelen in het nulplusalternatief zijn echter niet voldoende om de N381 tussen Drachten en Oosterwolde tot een volwaardige autoweg te maken, met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Alleen op het trajectdeel Oosterwolde - Drentse grens (waar nu ook al een maximumsnelheid van 100 km/ uur geldt) is dat wel mogelijk.

Drachten - Donkerbroek: woonmilieu versus groen milieu

De verdubbeling van het aantal rijstroken in de verschillende tracéalternatieven heeft een gunstig effect op verkeer- en vervoersaspecten: de doorstroming wordt verbeterd, sluiptverkeer wordt tegengegaan en de verkeersveiligheid neemt toe. In het nulplusalternatief kan alleen een verbetering van de verkeersveiligheid worden bereikt, maar de doorstroming van het verkeer verbetert niet. En dat is toch een belangrijk doel van de beoogde reconstructie.

De verschillende tracéalternatieven gaan alle in meer of mindere mate ten koste van het landschap. Vooral in alternatief 2 is sprake van een grote aantasting van het open landschap.

Maar alternatief 2 scoort daarentegen beter op woon- en leefmilieu dan alternatief 1, dat zoveel mogelijk de bestaande weg volgt. In alternatief 1 nemen vooral geluidhinder en 'visuele hinder' (vermindering van het uitzicht) toe. Bij de uitwerking zal nog gedetailleerd naar de effecten op de geluidshinder gekeken worden.

De effecten van het subalternatief 2a blijken weinig af te wijken van de effecten van alternatief 2. Alternatief 2a (waarbij het tracé ter hoogte van de Peelrug weer terug loopt naar de bestaande route van de N381) blijkt niet gunstiger te zijn voor natuur en landschap en scoort iets slechter op het aspect woon- en leefmilieu.





Nulplus alternatief



1x2 alternatief

Donkerbroek - Oosterwolde: sloop van woningen versus doorsnijding landschap

De verkeer- en vervoerseffecten op het trajectdeel Donkerbroek - Oosterwolde zijn vergelijkbaar met die op het trajectdeel Drachten - Donkerbroek. Ook hier geldt dat beide tracéalternatieven de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, terwijl het nulplusalternatief de geconstateerde verkeer- en vervoersproblemen onvoldoende oplost.

Het 1x2-alternatief gaat uit van het bestaande tracé, zodat het landschap minimaal wordt aangetast. Ook de levende natuur heeft daardoor minder last van de weg. En voor het oplossen van de verkeer- en vervoersproblemen is verdubbeling van dit trajectdeel niet noodzakelijk. Het volgen van het bestaande tracé heeft echter als nadeel dat het rijksmonument Ontwijk dicht langs de weg komt te liggen en dat 11 bestaande woningen moeten verdwijnen. Dat komt doordat een autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen toch meer ruimte nodig heeft dan de bestaande weg, ook al komen er geen extra rijstroken bij.

In het 2x2-alternatief (waarbij het aantal rijstroken wordt verdubbeld), wordt een nieuw tracé gevolgd aan de oostzijde van de vaart. Ook in dat geval moeten er woningen verdwijnen, maar dat zijn er 'slechts' twee. De versnippering van het landschap door verschillende wegen aan beide zijden van de vaart en de doorsnijding van een archeologische vindplaats leiden echter tot een negatieve beoordeling voor het landschap. Misschien kunnen de negatieve effecten op dit trajectdeel worden beperkt door een combinatie van de beide alternatieven, waarbij de N381 niét wordt verdubbeld, maar wél wordt verlegd. Dit zal de komende tijd nader worden onderzocht.

Het subalternatief waarbij een deel van de vaart wordt omgelegd (een variant op het 2x2-alternatief), heeft iets minder nadelige effecten op het landschap dan het 'standaard' 2x2-alternatief, maar leidt niet tot lagere kosten (zie ook hierna).

Oosterwolde - Drentse grens: relatief bescheiden effecten

Voor het trajectdeel Oosterwolde - Drentse grens is maar één alternatief onderzocht, dat bovendien in veel opzichten lijkt op het nulplusalternatief. In zowel het tracéalternatief als het nulplusalternatief is uitgegaan van één rijstrook per rijrichting en ongelijkvloerse aansluitingen. Daarmee worden de verkeersproblemen afdoende opgelost. De beide alternatieven hebben een licht negatief effect op het woon- en leefmilieu en op bodem- en grondwaterkwaliteit, maar hebben nauwelijks effect op het landschap en de levende natuur.



Verdubbeling van het aantal rijstroken is duur

Bij de keuze van een voorkeursalternatief kunnen ook de kosten van de alternatieven een rol spelen. Met name verdubbeling van het aantal rijstroken is een kostbare zaak:

- Het trajectgedeelte tussen Drachten en Donkerbroek is met kosten van rond de 50 miljoen euro het duurste, maar de verschillen tussen de onderzochte tracéalternatieven zijn relatief klein: een tracé dat zoveel mogelijk het bestaande tracé van de N381 volgt (alternatief 1) is zo'n 10% duurder dan het 'rechtgetrokken' tracé (alternatief 2).
- Op het trajectgedeelte Donkerbroek-Oosterwolde zijn de verschillen tussen de alternatieven groter, omdat hier het aantal rijstroken verschillend is. Als het aantal rijstroken wordt verdubbeld, kost aanpassing van dit trajectdeel naar verwachting 30 miljoen euro (of 31 miljoen voor het subalternatief). Zo niet dan volstaat een bedrag van 19 miljoen euro.
- Voor de maatregelen op het traject Oosterwolde-Drentse grens wordt een kostenpost van ongeveer 12 miljoen euro geraamd.





Compagnonsvaart bij Ontwijk, brugconstructie, tracé vaart oostzijde.

5 Het 'meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA)

Waar moet het 'meest milieuvriendelijke alternatief' aan voldoen?

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is een verplicht onderdeel van een MER. In de Startnotitie staat hierover: "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 de Richtlijnen voor het MER is de eis toegevoegd dat het MMA wel realistisch moet zijn: ook het MMA moet aan de doelstelling voldoen dat er een structurele oplossing komt voor de verkeersproblemen in Zuidoost Fryslân.

Het MMA: een smal profiel zo veel mogelijk over het huidige tracé

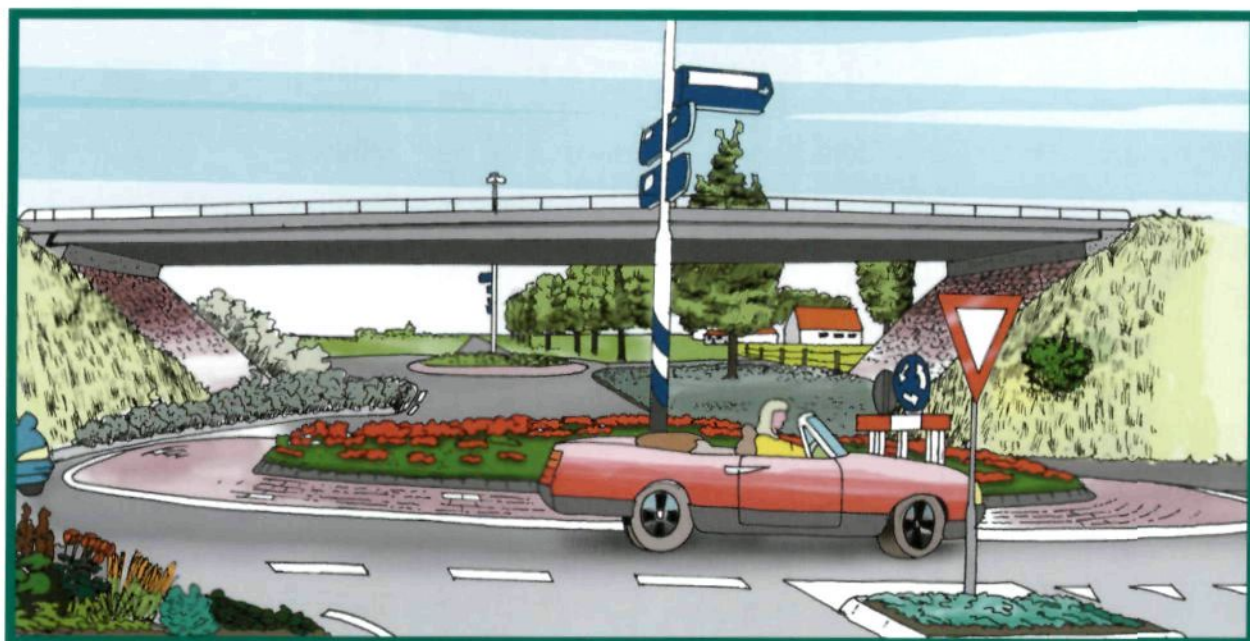
Het MMA is een alternatief waarbij de weg zo min mogelijk de bestaande landschappelijke structuren aantast. Tussen Drachten en Donkerbroek is dat alternatief 1, omdat dit alternatief zoveel mogelijk het bestaande tracé van de N381 volgt. Op het traject tussen Donkerbroek en Oosterwolde heeft het tracé met slechts één rijstrook per richting de minst nadelige effecten op het milieu. Voor beide trajectdelen geldt dat het nulplusalternatief weliswaar nog minder ingrijpt in het milieu, maar met het nulplusalternatief worden de verkeersproblemen in Zuidoost Fryslân niet op een structurele manier opgelost. Op het trajectdeel Oosterwolde - Drentse grens voldoet het nulplusalternatief echter wel aan deze voorwaarde. Daar geldt het nulplusalternatief derhalve als het MMA.

Extra maatregelen om de milieukwaliteit te verbeteren

In het MMA wordt gezocht naar extra maatregelen om het milieu te beschermen. Veel van de mogelijkheden hiertoe zijn echter ook al 'standaard' opgenomen in de andere alternatieven. Het gaat daarbij vooral om maatregelen ter versterking van ecologische verbindingzones, bijvoorbeeld door natuurvriendelijke oevers langs het Koningsdiep en de Tjonger, aanleg van kleinwildrasters, faunapassages en optimalisatie van inrichting en beheer. In het meest milieuvriendelijke alternatief worden dergelijke voorzieningen nog verder uitgebreid. Daardoor krijgt natuurontwikkeling nog meer kans en worden ecologische verbindingen geschikt voor grotere diersoorten, zoals reeën, edelherten en wilde zwijnen.

Bij de uitwerking van het plan zal nog op detailniveau worden gezocht naar maatregelen om de nieuwe weg optimaal in te passen in het landschap en negatieve effecten te verminderen.





Situatie bij Weinterp, ongelijkvloerse aansluiting tracé 2

6 Nog geen voorkeur uitgesproken

Op dit moment (zomer 2003) is er nog geen voorkeur uitgesproken voor één van de varianten. Provinciale Staten heeft ingestemd met de bekendmaking van het MER, maar zonder een voorkeur uit te spreken. Dat is bewust gebeurd, omdat de provincie nog nader onderzoek wil verrichten naar onder andere geluidhinder. Bovendien willen we de reacties van u als belanghebbende afwachten en meenemen bij de afweging.

Het is bekend dat er in het gebied verschillende over de alternatieven wordt gedacht. De afweging moet daarom met de grootste zorgvuldigheid gebeuren. Om die reden wordt ook de reactie van de wettelijke adviseurs en de commissie Commissie m.e.r. afgewacht.

Eind 2003 zal op basis van alle reacties een voorkeurstracé worden vastgesteld. Het voorkeurstracé zal vervolgens in nauw overleg met de belanghebbenden worden uitgewerkt. Rond de zomer van 2004 zal dan naar verwachting een definitief tracébesluit door Provinciale Staten worden genomen.

Eind 2003	Vaststellen voorkeurstracé
Begin 2004	Uitwerking voorkeurstracé
Zomer 2004	Definitief tracébesluit Provinciale Staten



Colofon

Opdrachtgever(s)	Provincie Fryslân
Titel rapport	Onze MER-studie is klaar. En u kunt uw mening nu ook beter vormen.
Kenmerk	FLDo25/Kih/0963
Datum publicatie	1 augustus 2003
Projectteam provincies	de heren Y. Visser, B. Inia, S. Hoitinga, A. Meijer, J. Sjoerdsma (allen Fryslân) S.A.B. de Vries (Drenthe) en P. Kroeze (projectleider, Ligtermoet+Partners)
Projectteam gemeenten	de heren A. Bosma (Opsterland), K. Kerkstra(Smallingerland) en D. Doeven (Ooststellingwerf)
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren T.S. de Boer, K.G. Dijkstra, P. Dinissen, A. Durand, M. Fabery-de Jonge, H.J. Kingma (projectleider), G-J. van Tilburg, P. Velt, J. Wilgenburg en mevrouw A. Geerts
Projectteam Tauw	A. v.d. Berg, C. Hoogland, N. Jeurink (projectleider), L. Thoma en M. Verspui
Projectomschrijving	De provincie Fryslân heeft het initiatief genomen om de N381 tussen Drachten en de Drentse grens op te waarderen. Directe aanleiding hiervoor is, dat de weg in de huidige situatie vanuit verkeerskundig oogpunt niet goed functioneert. Bij 'niets doen' is de problematiek in 2015 zo omvangrijk, dat sprake is van een onacceptabele verkeerssituatie. Voordat wordt besloten op welke wijze de N381 wordt opgewaardeerd, wil de provincie weten welke maatregelen kansrijk zijn en wat het effect van die maatregelen is. Daartoe wordt een zogenoemde tracé-/m.e.r.-studie doorlopen.
Trefwoorden	Projectnota/MER, Wijnjewoude, Donkerbroek, Oosterwolde, Appelscha, Drents-Friese Wold
Correspondentie	Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden, t.a.v. H. Klaren.
Concept/Vormgeving	W. Visser (Cellen Creatief Communicatie Netwerk)
DTP-opmaak	J. van der Wal - J. Kerkhof (NEXT grafisch)
Drukwerk	Repro Duck



