

Richtlijnen

MER-N381

Initiatiefnemer:

Gedeputeerde Staten van Fryslân

Bevoegd Gezag:

Provinciale Staten van Fryslân

Leeuwarden, november 2000

Deel A: ALGEMEEN

| | |
|---|---|
| 1. Kader | 3 |
| 2. Reacties voor de richtlijnen | 3 |
| 3. Tracébesluit: tracéstudie en MER | 4 |

Deel B: INHOUD VAN HET MER

| | |
|--|----|
| 1. Probleemstelling, doel en besluitvorming | 5 |
| 1.1. Probleemstelling | 5 |
| 1.2. Doel | 6 |
| 1.3. Besluitvorming | 6 |
| 2. Voorgenomen activiteit en alternatieven | 7 |
| 2.1. Algemeen | 7 |
| 2.2. Alternatieven | 8 |
| 2.2.1. Nulalternatief | 8 |
| 2.2.2. Nulplusalternatief | 8 |
| 2.2.3. Tracéalternatieven | 8 |
| 2.2.4. Meest milieuvriendelijk alternatief | 9 |
| 3. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu | 10 |
| 3.1. Referentiesituatie | 10 |
| 3.2. Gevolgen voor het milieu | 10 |
| 3.3. Te beschrijven aspecten | 11 |
| 3.3.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie | 11 |
| 3.3.2. Bodem en water | 12 |
| 3.3.3. Levende natuur | 12 |
| 3.3.4. Verkeer en verkeersgerelateerde aspecten | 13 |
| 3.3.5. Woon- en leefmilieu | 14 |
| 3.3.6. Landbouw | 14 |
| 4. Vergelijking van alternatieven | 15 |
| 5. Leemten in informatie | 15 |
| 6. Evaluatieprogramma | 15 |
| 7. Vorm en presentatie | 15 |
| 8. Samenvatting van het MER | 16 |

Bijlage 1: Tracéalternatieven

Bijlage 2: Reactienota

A. ALGEMEEN

1. Kader

De N381 vervult een belangrijke functie in de ontsluiting van een groot deel van Fryslân in de richting van Drenthe/Duitsland. De weg zou dan ook onderdeel moeten zijn van het hoofdwegen net. De weg is in het PVVP dan ook gekenmerkt als stroomweg A. De huidige inrichting van de weg past echter niet bij de functie van de weg. Dit geldt met name voor het gedeelte in Fryslân.

Daarnaast doen zich, zowel op de N381 als in het omliggende gebied, problemen voor op het gebied van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.

Voor de ontsluiting van Fryslân richting Drenthe/Duitsland zal in dit bestek een oplossing moeten worden gevonden. Hierbij moeten de volgende doelstellingen in acht worden gehouden:

- Het met elkaar overeenkomen van de functie en vormgeving van de weg;
- Het realiseren van een duurzaam veilig wegennet in het studiegebied;
- Verbeteren van de leefbaarheid;
- Verbeteren van de ontsluiting van Fryslân richting Drenthe/Duitsland;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid.

De voorgenomen activiteit is het reconstrueren van de N381 tot een 100 km/u autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. Tevens speelt hierbij de mogelijke uitbouw van de weg tot dubbelbaans auto(snel)weg een rol. Bij de reconstructie wordt getracht bovenstaande doelstellingen te bereiken.

Het reconstrueren van de N381 is een MER-plichtig project, omdat de weg een 100 km/u weg wordt met ongelijkvloerse kruispunten.

In de brief van 3 mei 2000 aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) is de Cmer in de gelegenheid gesteld om te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER.

Tevens werd de start van de procedure openbaar gemaakt en de startnotitie ter inzage gelegd. In Donkerbroek en Oosterwolde zijn voorlichtingsavonden gehouden om de startnotitie nader toe te lichten. Door deze manier van aanpak is de startnotitie nadrukkelijk onder de aandacht gebracht en werd iedereen in de gelegenheid gesteld om te reageren.

2. Reacties voor de richtlijnen

De Cmer heeft op 5 juli 2000 haar advies voor de richtlijnen uitgebracht. Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Cmer. Deze werkgroep treedt op namens de Cmer. Het doel van het advies van de Cmer is de milieuaspecten van het voornemen en de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven.

Bij het opstellen van de richtlijnen is het advies van de Cmer volledig overgenomen en is er rekening gehouden met de schriftelijke reacties en adviezen van overige, wettelijke adviseurs. In bijlage 2 wordt de reactienota weergegeven.

De tracés in de startnotitie zijn erg globaal aangegeven en in feite onvoldoende richtinggevend voor de MER/tracéstudie. Om deze reden zijn de varianten nader gedefinieerd en zijn er ontwerpen van 1:10.000 gemaakt. Hierbij is ook rekening gehouden met de reacties op de inspraak. Voor de nadere uitwerking van de varianten is, om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en de onmogelijkheden, gesproken met belanghebbenden in het studiegebied van de N381 en is er rekening gehouden met de omstandigheden in het gebied. Door tijdsbrek is in deze fase nog geen rekening gehouden met de eigendomsgrenzen.

Voor de te beschouwen varianten zijn de volgende

uitgangspunten gehanteerd:

- Stroomweg A;
- RONA categorie III, een 100 km/u autoweg;
- Ongelijkvloerse aansluitingen;
- Ongelijkvloerse oversteken voor (langzaam) verkeer;
- Minimale boogstraal aanhouden van 600 m;
- Verhardingsbreedte van 7,60 m;
- Orijzicht van 250 m;
- Stopzicht van 160 m;
- Rijzicht van 280 m;
- Kritische zichtafstanden in bogen 450 – 700 m, dit i.v.m. inhalen.

De tracé-alternatieven staan weergegeven in bijlage 1.

3. Tracébesluit: tracéstudie en MER

Wij zullen te zijner tijd een besluit nemen over het tracé. Dit doen wij op basis van de informatie die te vinden zal zijn in een trajectnota. In de trajectnota worden de tracéstudie en het MER gecombineerd. Het is van groot belang, dat het voornemen en de verschillende alternatieven in beide onderdelen evenwichtig aan de orde komen.

In de tracéstudie zal worden ingegaan op ruimtelijk functionele, verkeerskundige, technische en financiële aspecten en consequenties van het voornemen en van de verschillende alternatieven. In het MER zal worden ingegaan op de milieugevolgen van het voornemen en van de alternatieven. Op grond van de informatie in de trajectnota zal GS ons een voorstel doen voor een besluit.



B. INHOUD VAN HET MER

1. Probleemstelling, doel en besluitvorming

1.1. Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. De startnotitie geeft een eerste aanzet maar biedt nog onvoldoende inzicht in de probleemstelling en de noodzaak van het initiatief. In het MER moet een goede probleemanalyse opgenomen zijn, waarin duidelijk wordt aangegeven voor welke problemen een oplossing wordt gezocht.

De verbetering van de N381 richt zich deels op het beter structureren van de bestaande verkeersstructuur en is deels voorwaardenscheppend voor de toekomstige economische ontwikkelingen van Noord-Nederland. In de startnotitie wordt reeds aangegeven dat de verbetering van de N381 een belangrijke randvoorwaarde is voor de ontwikkeling van drie van de vijf economische kernzones van Noord-Nederland. Omdat een duidelijke hiërarchie ontbreekt in de wegenstructuur van zuidoost Fryslân wordt verwacht dat met een duidelijke profilering van de N381 als stroomweg een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de ontwikkeling van een duurzaam veilig opgebouwd wegennet in dit deel van Fryslân.

Aangegeven moet worden in hoeverre de weg daarvoor nu tekort schiet. Belangrijk te weten is, in welke mate het probleem zich in de huidige situatie voordoet of het alleen een te verwachten probleem is en hoe groot de omvang van die problematiek gaat worden.

In de startnotitie worden de huidige intensiteiten vermeld. Van belang is vooral te weten wat de gevolgen zijn van de voorgenomen reconstructie voor het gebruik van de weg, maar ook voor het gebruik van het onderliggend wegennet.



De huidige en toekomstige problemen moeten cijfermatig onderbouwd worden. Als het de toekomstige situatie betreft, dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannames deze prognoses zijn gebaseerd. In het MER zullen de prognoses in de probleemanalyse en de beschrijving van de bestaande toestand inclusief de autonome ontwikkelingen elkaar ten dele overlappen. De betreffende informatie kan op één plaats in het MER vermeld worden. Op andere plaatsen waar deze informatie ook van belang is, kan worden volstaan met een verwijzing.

In de startnotitie wijzen de prognoses in de richting van een (enkelbaans) autoweg en niet van een autosnelweg. In welke behoefte wordt voorzien c.q. is wenselijk voor de genoemde economische kernzones en wat is het wenselijke profiel in het kader van de ontwikkeling van een duurzaam veilig wegennet? Op welke termijn komt inrichting als dubbelbaans autoweg of als autosnelweg aan de orde? Aangegeven moet worden aan welke invloed de keuze tussen autoweg en autosnelweg heeft op de te onderzoeken tracévarianten.

Daarnaast moet duidelijk worden aangegeven wat de relatie is tussen de inrichting van de weg (gelijkvloerse versus ongelijkvloerse kruisingen, 2x1 versus 1x2 rijstroken) en de verkeersveiligheid. Wat zijn de gevolgen van de reconstructie op de leefbaarheid, zowel op en rond de weg zelf als op en rond het onderliggend wegennet?

1.2. Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet worden aangegeven wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoersbeleid (SVV2/NVVP) en provinciale doelstellingen (REONN, PVVP, etc.). Er dient onderscheid te worden gemaakt tussen maatregelen voor de opvang van de autonome ontwikkeling (duurzaam veilig wegennet, autonome groei) en de voorwaardenscheppende maatregelen voor de ontwikkeling van het landelijk gebied en de nagestreefde economische impuls voor Noord-Nederland. In de startnotitie wordt gerefereerd aan een Duurzaam Veilig wegennet. Aan welke voorwaarden voldoet dit?

Naast de verkeerskundige doelen moeten ook de doelen ten aanzien van het milieu, economie, landbouw en met name natuur en landschap worden aangegeven. Een meer optimale inpassing in de natuur- en landschapsstructuur van dit deel van Fryslân zou expliciet als doel genoemd kunnen worden. De verschillende aspecten van het milieu (geluidshinder, landschap, cultuurhistorie en archeologie, flora en fauna etc.) dienen daarbij in het kader van de MER gekwantificeerd en waar mogelijk op een zo objectief mogelijke wijze gewaardeerd te worden.

Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven. Alternatieven en varianten moeten op basis van beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

1.3. Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wetten,



waarin deze zijn of worden vastgelegd. Ga tevens in op de relevante besluiten die vastgelegd zijn in:

- SVV II;
- 5e Nota voor de Ruimtelijke Ordening;
- Ruimtelijke economische ontwikkelingsvisie Noord-Nederland (REONN);
- Corridorstudie Drachten-Assen/Emmen;
- Provinciaal Verkeers- en vervoersplan Fryslân (PVVP);
- Streekplan Friesland 1994;
- Plan van aanpak ROM Zuidoost Fryslân en de gebiedsgerichte uitwerkingen hierin (m.n. het Drents-Friese Wold);

Hoewel het op dit moment geen vaststaand beleid is, is het zinvol om in te gaan op het toekomstig NVVP, aangezien dit waarschijnlijk van kracht wordt tijdens de planvorming rondom deze weg. In het PVVP en andere documenten wordt een aantal wegenprojecten genoemd die een relatie hebben met het toekomstig gebruik van de N381. Geef aan of en zo ja hoe de verschillende procedures op elkaar worden afgestemd en wat de gevolgen zijn voor de N381 en het onderliggend wegennet (met name voor de intensiteiten) van het niet (tijdig) realiseren van de diverse projecten. De N381 loopt over de Fries-Drentse grens door in Drenthe. Ingegaan moet worden op de afstemming met de provincie Drenthe.

Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in

het beleid hebben of krijgen. Zo moet onder andere aandacht worden besteed aan:

- natuurreservaten die onderdeel zijn van de ecologische hoofdstructuur (EHS), zoals de boswachterij Appelscha en Wijnjeterperschar;
- nationaal park Drents-Friese Wold;
- gebieden met speciale status uit het Structuurschema groene ruimte (SGR). De N381 doorsnijdt "bestaand dan wel te ontwikkelen nationaal landschapspatroom" (waaronder doorsnijdingen van het beekdal van het Koningsdiep, Tjongervallei);
- in het Natuurbeleidsplan (NBP) wordt de N831 aangeduid als knelpunt voor migratie kleinere en grotere zoogdieren;
- wettelijk beschermde archeologische monumenten.

De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door Provinciale Staten van de provincie Fryslân. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.



2. Voorgenomen activiteit en alternatieven

2.1. Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgvactiteiten. Ook bij het zoeken naar alternatieven kan het zinvol zijn uit te gaan van een analyse van de voorgenomen activiteit in deelactiviteiten. Verder verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) dan wel in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

Mitigerende maatregelen moeten met name gericht zijn op het verminderen van de barrièrewerking van de weg voor dier en mens, met name in de EHS-gebieden. Daarnaast zijn mitigerende maatregelen aan de orde in de vorm van fysieke bescherming of documenterend onderzoek van archeologische vindplaatsen. Ook dient aandacht besteed te worden aan maatregelen die de leefbaarheid verbeteren, zoals mobiliteitsgeleidende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval maatregelen te worden overwogen ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder in woongebieden en aantasting van landschappelijk en ecologisch gevoelige gebieden:

- geluidsschermen of -wallen, verhoogde of verdiepte ligging of tunnelbouw;
- faunapassages/ecoducten;
- aanpassing van de verlichting;
- opheffen van parkeerplaatsen, met name in het Drents-Friese Wold

- maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties;
- ligging van de ongelijkvloerse kruisingen (dwars of in de lengterichting);
- aansluiting bij de bestaande verkavelingstructuur en al aanwezige structurerende elementen zoals dijken, wegen en vaarten;
- vermijden van nieuwe doorsnijdingen door onaangestaste delen van het landschap;
- maatregelen om te voorkomen dat de grondwaterspiegel in cultuurhistorisch waardevolle gebieden verder wordt verlaagd;
- het in het kader van ontwerp en uitvoering van de uiteindelijke weg onderzoeken van mogelijke van fysieke bescherming van waardevolle archeologische vindplaatsen die worden aangesneden. Indien dit laatste niet mogelijk is, het opgraven en documenteren van waardevolle archeologische vindplaatsen die verloren dreigen te gaan.

In de startnotitie wordt al aangegeven dat 'de problemen niet opgelost kunnen worden met openbaar vervoer alleen'. Welke rol kan het openbaar vervoer eventueel wel spelen?

Als de activiteit effecten heeft in gevoelige gebieden, dan gelden specifieke beschermingsformules en het compensatiebeginsel. Zoals reeds aangegeven in §1.3 doorsnijdt de N381 op drie plaatsen de EHS, met inbegrip van een verbindingzone, het nationaal park het Drents-Friese Wold en kleinere natuurgebieden zoals bijvoorbeeld het 'Nieuwe Bos' bij Donkerbroek. Daarnaast zijn wettelijk beschermde monumenten aanwezig. De consequenties hiervan voor de alternatievenontwikkeling moeten in het MER expliciet gemaakt worden. Het MER moet beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten.

2.2. Alternatieven

De keuze van de alternatieven (wegtypen, tracés mitigerende maatregelen) moet in het MER worden gemotiveerd, in relatie tot de doelen en de randvoorwaarden (zie hoofdstuk 1). Voor onderlinge vergelijking moeten alternatieven op hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

2.2.1. Nulalternatief

Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige milieusituatie, inclusief de autonome ontwikkeling. In het nulalternatief dienen alleen plannen opgenomen te worden, waartoe al besloten is.

2.2.2. Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief kunnen zoals aangegeven in de startnotitie aansluitingen vervallen en kan de inrichting worden aangepast. Bovendien kunnen in een nulplusalternatief maatregelen op het onderliggend wegennet worden meegenomen.

2.2.3. Tracéalternatieven

De verschillende varianten moeten duidelijk beschreven worden. Het aantal te onderzoeken tracévarianten zal in hoge mate worden beïnvloed door de keuze tussen enkelbaans autoweg dan wel dubbelbaans autoweg c.q. autosnelweg. Als er een ruimtelijke reservering gewenst is voor een eventuele verdubbeling op termijn is waarschijnlijk een andere tracering het gevolg. Hoe moet hier mee worden omgegaan?

Bij dit deel van de studie moet in het kader van de herziene RONA en ROA ook rekening worden gehouden met een uitvoering van een 2 * 1-strooks autoweg.

De keuze voor een duurzaam veilig verkeerssysteem houdt in dat het verkeer zoveel mogelijk moet worden afgewikkeld over wegen met een lagere ongevalskans. Daarom houdt in geval van de N381 de keuze voor een autosnelweg niet alleen een keuze voor meer capaciteit maar tevens keuze voor een lagere ongevalskans per verreden kilometer in.

Als uit de probleemanalyse blijkt dat op termijn een verdubbeling van de weg aan de orde is dan dient er een omleidingsalternatief om Appelscha te worden uitgewerkt, vanwege de grote barrièrewerking van de weg in een EHS-gebied en met het oog op de afwikkeling van recreatief verkeer naar Appelscha. Voorts wordt binnen dit alternatief als variant uitgewerkt de verwijdering van het oude tracé en herstelmaatregelen van het landschap, die de huidige barrièrewerking wegnemen dan wel verminderen.

Indien aan het traject bij Appelscha slechts kleine aanpassingen aan de weg geschieden, wordt er een pakket van mitigerende maatregelen uitgewerkt die de huidige barrièrewerking vermindert. Dit geldt ook voor de andere doorsnijdingen door de EHS, waarin in mindere mate tracéalternatieven denkbaar zijn.

De tracéalternatieven staan weergegeven in bijlage 1.

2.2.4. Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

In het mma dienen mogelijkheden ter bescherming of verbetering van het milieu maximaal uitgewerkt te worden. Omdat sommige milieudoelen met elkaar strijdig zijn, dient een optimale mix van verschillende ingrediënten voor het mma gezocht te worden.

Ingrediënten voor het mma kunnen zijn:

- vermindering van barrièrewerking, met name in de EHS-gebieden;
- ecologische verbindingszones;
- vermindering c.q. voorkomen van verdere versnippering;
- versterking van in het gebied aanwezige waarden en potenties;
- landschappelijke herkenbaarheid;
- ontzien van archeologische en cultuurhistorische waarden;
- maatregelen ter voorkoming en beperking van schade aan ecohydrologische relaties (doorstruomprofiel voor water; hydrologische isolatie wegprofiel);
- voorzieningen voor fietsers;
- ontzien van lange afstandswandelpaden en andere recreatieve verbindingen.



3. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu

3.1. Referentiesituatie

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten (zie ook •1.1). Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Het studiegebied zal wat betreft bereikbaarheidsaspecten ruimer zijn dan het PVVP-gebied.

In de praktijk is het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van tenminste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige

gebieden en objecten zoals:

- provinciale uitwerking EHS wat betreft kerngebied, natuurontwikkelingsgebied, verbindingzones;
- archeologische vindplaatsen en complexen; gebieden met een hoge archeologische verwachting;
- historische gebouwen, structuren en landschappen.

Voor de laatste twee aspecten kan, afhankelijk van de bandbreedte van het voorlopige tracé een breedte van 100-200 m aan weerszijde van de weg worden aangehouden.

Referentiejaar

Voor de autonome ontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar worden genomen. Alle plandocumenten en de startnotitie gaan uit van het jaar 2015. Voor de verkeersprognoses en de daarop gebaseerde afweging ten aanzien van een eventuele verdubbeling is het wenselijk een langere tijdsspanne te bezien. Voor de verdubbelingsvraag wordt daarom gekeken naar de periode 2020 - 2030.

Belangrijk is daarbij de ontwikkeling van een aantal grotere infrastructurele projecten (A7, A28, A32, A37, ontwikkeling Zuiderzeespoorlijn, aanleg zuidelijke ringweg Groningen, e.a.). De gevolgen van het gereed komen van deze projecten zullen ook in ogenschouw moeten worden genomen.

3.2. Gevolgen voor het milieu

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- per milieugevolg moet worden beschreven of het omkeerbaar is;
- maak onderscheid tussen tijdelijke en permanente effecten;

- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld minder versnippering en barrièrewerking, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en vermindering van de verkeersonveiligheid);
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals verdroging van archeologische vindplaatsen als gevolg van veranderingen in de grondwaterspiegel;
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

In dit MER wordt met name aandacht gevraagd voor een kwantitatieve beschrijving van actuele en



potentiële waardevolle biotopen en levensgemeenschappen potentiële archeologische vindplaatsen, verkeersintensiteiten, (vermindering sluiptverkeer), geluidsbelastingen en geohydrologische aspecten. Daarnaast een kwalitatieve en meer globale beschrijving van ruimtelijke-, esthetische, cultuurhistorische en functionele aspecten, vermindering van versnippering en barrièrewerking en verkeersveiligheid.

3.3. Te beschrijven aspecten

In afwijking van de voorgestelde aanpak in de startnotitie, waarin de 'ver'-thema's uit het NMP centraal gesteld worden, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage aanbevolen om de milieugevolgen te beschrijven aan de hand van verschillende relevante milieuaspecten. Dit is overgenomen, omdat op die manier de beschrijving van de effecten beter te begrijpen is voor niet-milieudeskundigen.

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste aspecten gepresenteerd die bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de gevolgen voor het milieu aan de orde dienen te komen.

3.3.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm, de opbouw van bodem en geomorfologie voor wat betreft het landschapsbeeld. Het is van belang (effecten op) de ruimtelijke structuren, patronen en landschapstypen, alsmede cultuurhistorisch (met inbegrip van archeologisch) belangrijke objecten in beeld te brengen.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden besteed, zijn:

- landschapsopbouw vanuit verschillende invalshoeken (visueel-ruimtelijk/esthetische, cultuurhistorisch, functioneel);
- geomorfologische, geologische en bodemkundige opbouw en gesteldheid (o.a. aardkundig waardevolle elementen en patronen) en eventuele effecten;

- overgangen in het landschappelijk basispatroon (bijvoorbeeld tussen beekdalen, dekzandruggen en het veengebied);
- cultuurhistorisch: de aanwezigheid van historische structuren, zoals dijken, watergangen, historische gebouwen en bewoningslinten en de belevingswaarde van dergelijke objecten in relatie tot hun directe omgeving;
- landschappelijk: De visuele aspecten en belevingswaarde van verschillende landschapstypen en verkavelingspatronen en de overgangen daartussen, bijvoorbeeld de dekzandruggen, beekdalen, het veenontginningsgebied en het dekzandplateau aan de zuidrand. Met name met het aspect van verdere versnippering dient bij de keuze van de alternatieven rekening te worden gehouden;
- aanwezigheid en mogelijke aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals landgoederen, oude bewoningsplaatsen, terpen, verkavelingspatronen, grachten en watergangen, bebouwingslinten, wegenpatronen en beplantingszones;
- de aanwezigheid van zichtbare en onzichtbare archeologische vindplaatsen en de samenhang daartussen, met name het dal van de Tjonger en enkele parallelle beekdalen. Behalve de reeds bekende archeologische vindplaatsen en andere historisch bekende woonplaatsen, kunnen in dit gebied de nodige onbekende, onzichtbare, deels afgedekte nederzettingen verwacht worden;
- met betrekking tot de archeologie kunnen enkele gebieden met een hoge verwachting worden aangewezen. Over aantallen vindplaatsen en de conserveringstoestand is echter weinig bekend. De eventuele waarden in deze gebieden dienen nader geïnventariseerd te worden. Begonnen zou kunnen worden met het in het kader van de MER op te stellen gedetailleerde verwachtingskaart ;
- aantasting dan wel mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

3.3.2. Bodem en water

Het gaat hierbij om een adequate geohydrologische beschrijving van het studiegebied voor wat betreft, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

In het MER moet in ieder geval beschreven worden:

- geohydrologische gesteldheid en (grond)watersystemen met aandacht voor grondwaterstroming en stromingspatronen (kwel en inzijging), de niveaus (variatie in peilen, isohypsen), stromingshoeveelheden en kwaliteit van grond- en oppervlaktewater;
- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- invloed op het bodemarchief, aantasting en verdroging van zeldzame archeologische en geologische lagen of bodemtypen, met name ten gevolge van veranderingen in de lokale grondwaterspiegel.

Het tracé N381 doorsnijdt verschillende typen watersystemen (van meer regionaal naar, ecohydrologisch gezien, zeer lokaal). De impact van het weglichaam is verschillend en dient duidelijk te worden weergegeven, alsmede de (tijdelijke dan wel permanente) effecten op eventuele ecohydrologische relaties .

3.3.3. Levende natuur

De beschrijving dient zich vooral te richten op de mogelijke gevolgen voor de variatie in het aardkundig dan wel hydrologisch waardevolle patroon en de waardevolle, deels (grond)waterafhankelijke levensgemeenschappen voor flora en fauna die daarmee samenhangen. In het MER moet voor de bestaande toestand van de levende natuur en de toekomstige natuur aandacht worden besteed aan:

- actuele en potentiële waardevolle biotopen en levensgemeenschappen en hun relevante milieuomstandigheden. Bij de beschouwing

moet speciale aandacht worden besteed aan kenmerkende of zeldzame en bedreigde soorten en gemeenschappen uit het natuurbeleid (natuurdoeltypen, Rode-Lijst-soorten);

- relaties tussen leefgebieden (fauna, weidevogels) en de functie van het plangebied als migratieroute voor de fauna in het studiegebied en de mogelijke onderbreking van migratieroutes;
- barrièrewerking;
- mitigerende maatregelen (faunatunnels e.d. voor onder andere de das en marterachtigen);
- de aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de nationale of provinciale ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten; de (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid of onvervangbaarheid.

Bij de beschrijving van de effecten dient rekening gehouden te worden met de invloeden van directe vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering en eutrofiëring.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

3.3.4. Verkeer en verkeersgerelateerde aspecten

Verkeer

Ga in op gevolgen voor:

- de bereikbaarheid;
- de verkeersveiligheid;
- het langzaam verkeer;
- het landbouwverkeer;
- de 'verkeersleefbaarheid' met onder andere oversteekbaarheid en barrièrewerking.

Ten aanzien van de verkeersprognoses moet duidelijk worden vermeld welke uitgangspunten zijn gehanteerd en wat de betrouwbaarheidsmarge is. Daarbij moet vermeld worden hoe de berekening van de intensiteiten tot stand komt. Hierbij dient gebruik te worden gemaakt van een verkeersmodel.

In en rond het (studie) gebied vinden veel recreatieve activiteiten plaats. Ga in op de gevolgen voor bijvoorbeeld (recreatieve) fiets- en wandelroutes.

Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waaraan in de beschrijving van geluid en trillingen aandacht besteed moet worden, zijn:

- de geluidsbelasting, inclusief die van andere relevante bronnen zoals andere wegen, rail- en vliegverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie etc. Voor stiltegebieden dient, naast de geluidsbelasting ten gevolge van bovengenoemde bronnen, het referentieniveau van het omgevingsgeluid te worden bepaald;
- geluidssaneringsituaties;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI);
- bestaande en geplande geluidsgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stille-, relatief stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolge van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. De Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kan worden opgeteld. Indien hiertoe aanleiding is, dienen geluid- en trillingseffecten tijdens de aanleg te worden opgenomen (heien, aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen).

Cumulatieve effecten hiervan kunnen kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht moet gegeven worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in nachtperiodes.

Luchtverontreiniging

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden, zijn:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: NO_x, SO₂, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het gaat om zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Aangegeven moet worden waar normoverschrijdingen plaatsvinden.

De luchtkwaliteit dient beschouwd te worden in samenhang met de omgeving. Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.



Bodemverontreiniging

Geef aan in hoeverre (de kans op) verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater door puntbronnen en diffuse bronnen zich voordoet, gerelateerd aan de bestaande situatie. Wat is de invloed van depositie op gevoelige natuurgebieden in een straal van 10 km?

Veiligheid

Er moet worden ingegaan op de invloed van het initiatief op de verkeersveiligheid op de N381 en op het onderliggend wegennet. Er moet name inzicht worden geboden in de toename/afname van het aantal ongevallen.

Geef een kwalitatieve beschrijving van de risico's voor woongebieden en gevoelige natuurgebieden ten gevolge van calamiteiten. Ga hierbij in op de aard van het (verwachte) verkeer.

3.3.5. Woon- en leefmilieu

De cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten voor het woon- en leefmilieu dienen in het MER geïntegreerd beschreven te worden. Het gaat om de volgende aspecten:

- geluid, trillingen, visuele hinder, geur, luchtverontreiniging (eventuele effecten op de gezondheid);
- veiligheid (aantallen verkeersslachtoffers, sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers);
- barrièrewerking van de infrastructuur en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer;
- consequenties voor de agrarische bedrijfsvoering;
- landschapsbeeld;
- gedwongen vertrek als gevolg van de sloop van huizen.

3.3.6. Landbouw

Landbouw is een belangrijk aspect in de studie. Geef aan wat de gevolgen zijn van tracéaanpassingen voor de bedrijfsvoering van de landbouwbedrijven.

4. Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, dient er gebruik te worden gemaakt van een kosten-batenanalyse om de realiteitswaarde van de alternatieven te kunnen beoordelen.

5. Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

6. Evaluatieprogramma

Gedeputeerde Staten van Fryslân geven bij het besluit aan op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Hiertoe dient in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te worden opgenomen, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

7. Vorm en presentatie

Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER, zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten met zich meebrengen.

Voor de presentatie dient:

- het MER zo beknopt mogelijk te worden gehouden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen 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 te worden opgenomen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te worden gebruikt, topografische namen dienen goed leesbaar weergegeven te worden en er dient een duidelijke legenda bij te worden gevoegd.

8. Samenvatting van het MER

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

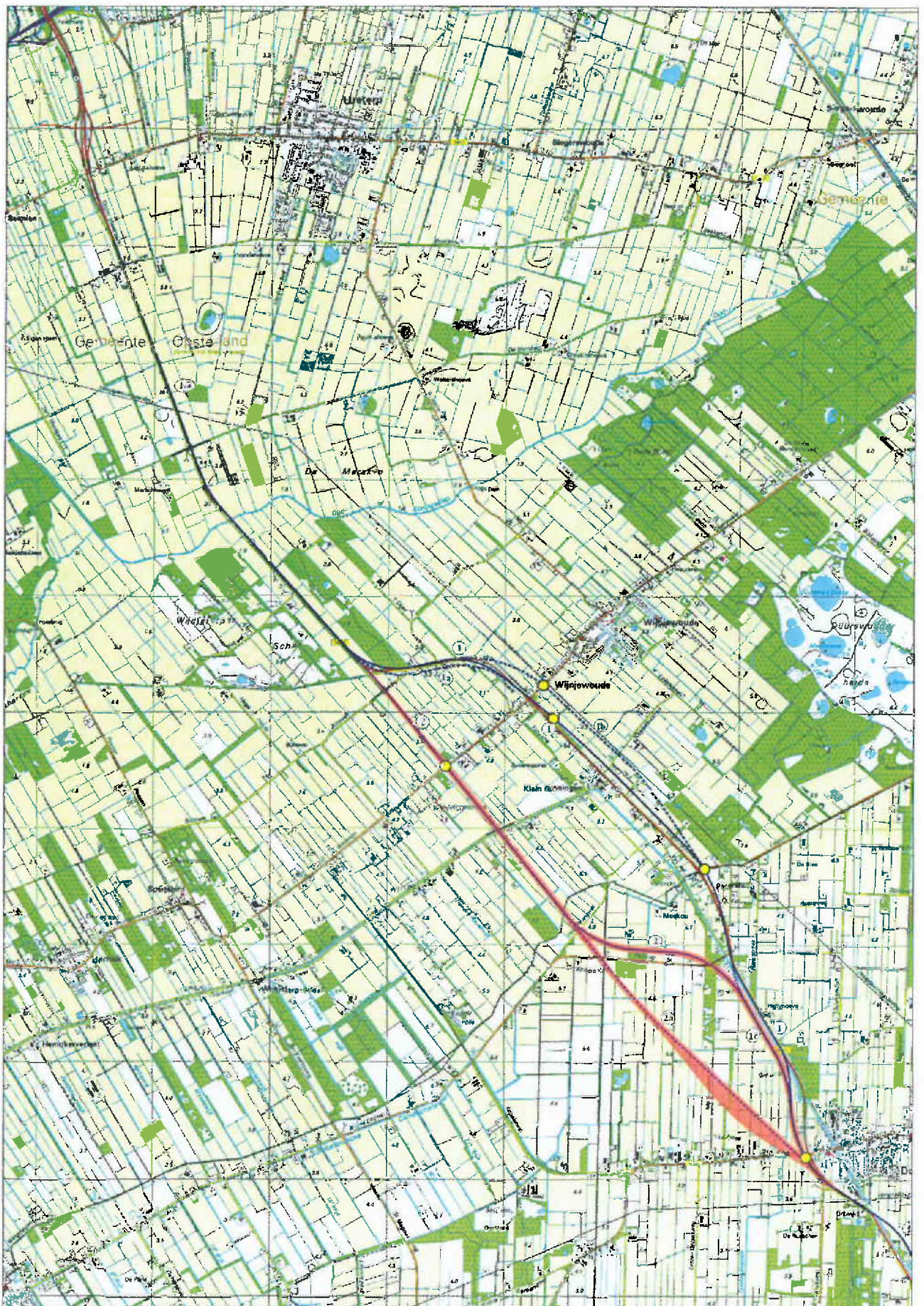
Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

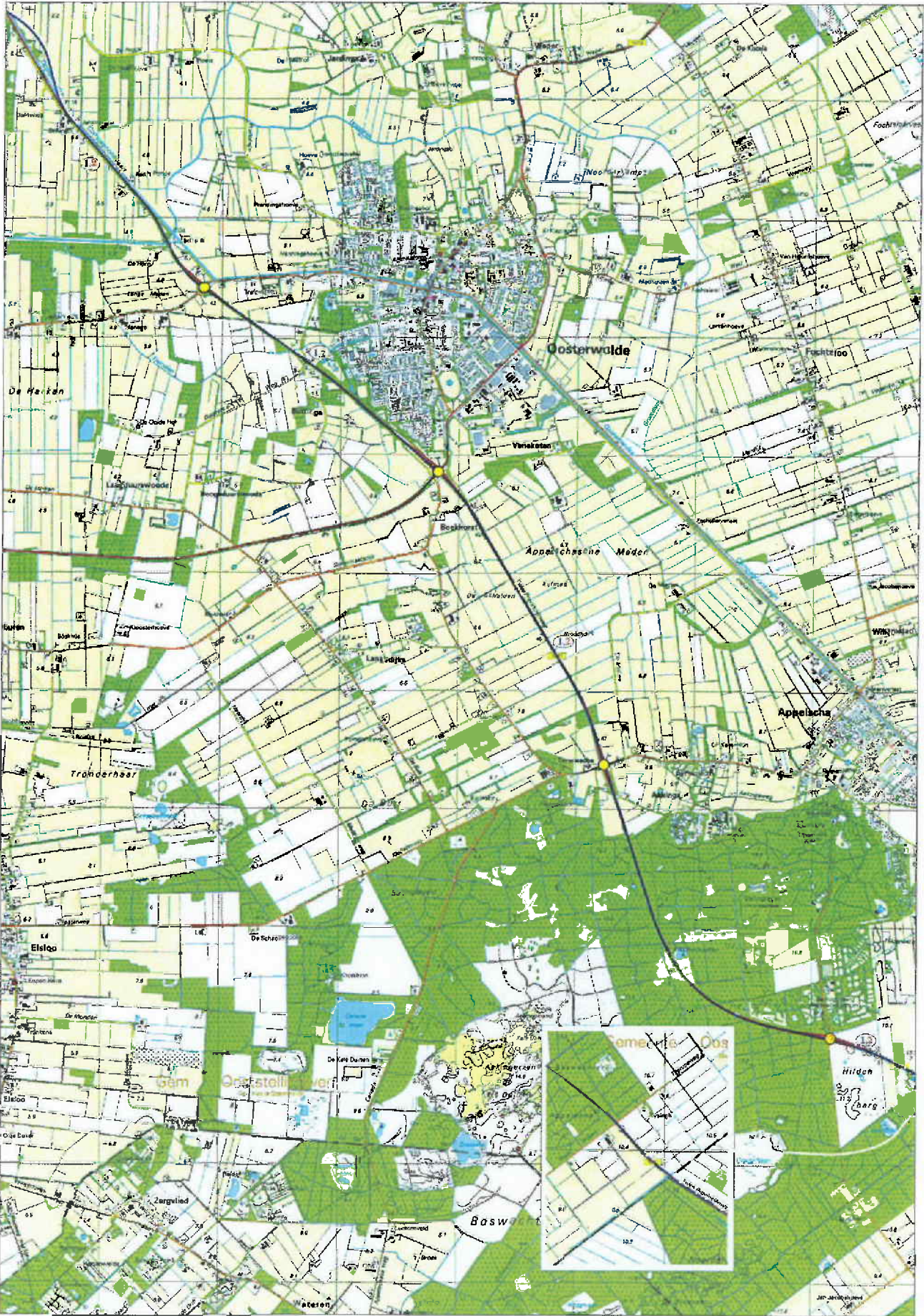


Bijlage 1: Tracéalternatieven

Tracéalternatieven en variaties tussen Drachten en Donkerbroek



Tracéalternatief tussen Donkerbroek en de Drentse grens



Bijlage 2: Reactienota

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---------------------------------------|----|
| 1. | Inleiding | 1 |
| 2. | Overzicht van de inspraak | 2 |
| 3. | Bespreking reacties en adviezen | 5 |
| 3.1 | Algemeen | 5 |
| 3.2 | Tracéalternatieven | 7 |
| 3.3 | MER/Tracéstudie | 9 |
| 3.4 | Overige reacties | 15 |

1. Inleiding

Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân heeft door middel van een startnotitie schriftelijk mededeling gedaan over het voornemen om een m.e.r. te starten voor de beschrijving van de milieueffecten van de reconstructie van de N381, tussen Drachten en de Drentse grens, tot een autoweg met ongelijkvloerse kruispunten. Daarnaast wordt in de startnotitie nadere informatie gegeven over de inhoud van het MER.

Deze startnotitie is in de periode tussen 8 mei en 5 juni jl. ter inzage gelegd. Op deze manier is de mogelijkheid geboden onderwerpen aan te dragen welke van belang zijn bij het opstellen van het MER.

De startnotitie is tevens behandeld in de Provinsjale Kommissje Kritebelied (PKK).

Op basis van de startnotitie en de binnengekomen reacties heeft een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), op 5 juli advies uitgebracht over de op te stellen richtlijnen aan Provinciale Staten van de provincie Fryslân. Dit advies zal worden overgenomen en waarnodig verder worden uitgediept en/of aangescherpt.

In deze nota zijn de binnengekomen reacties en adviezen samengevat weergegeven en voorzien van een korte reactie (Hoofdstuk 3). Aangegeven is op welke wijze de reacties/adviezen in de richtlijnen zijn verwerkt. Reacties die geen betrekking hebben op de op te stellen richtlijnen of de verdere inhoud van de trajectnota zijn buiten beschouwing gelaten.

Als toelichting op het project in het algemeen en de startnotitie in het bijzonder zijn een tweetal informatieavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden zijn een groot aantal punten aangedragen welke later schriftelijk zijn ingediend. Een vijftal tijdens deze avonden ingebrachte punten is niet alsnog schriftelijk ingediend. Deze zijn in de reactie-nota apart opgenomen.

Overigens zijn de inspraakavonden en de reacties vooral beschouwd als versterking van de studie en niet voor het reeds indienen van bezwaren. Het MER wordt eveneens ter inzage gelegd. Dat is ook het moment voor het indienen van bezwaren.

De binnengekomen reacties zijn op volgorde van binnenkomst genummerd. Eventuele deelreacties zijn doorgenummerd. Een overzicht vindt u in hoofdstuk 2. Het paginanummer staat vermeld achter de (deel) reactie.

2. Overzicht van de inspraak

1. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)

| | |
|------------|----|
| 1.1, | 11 |
| 1.2, | 11 |

2 Dhr./mevr. R. Dopstra

| | |
|------------|----|
| 2.1, | 5 |
| 2.2, | 9 |
| 2.3, | 9 |
| 2.4, | 9 |
| 2.5, | 15 |
| 2.6, | 9 |
| 2.7, | 10 |
| 2.8, | 7 |
| 2.9, | 10 |

3 Plaatselijk Belang Appelscha

| | |
|------------|----|
| 3.1, | 10 |
|------------|----|

4 Dhr. & mevr. Goddijn

| | |
|------------|----|
| 4.1, | 10 |
| 4.2, | 10 |
| 4.3, | 10 |
| 4.4, | 8 |
| 4.5, | 10 |
| 4.6, | 10 |
| 4.7, | 10 |
| 4.8, | 16 |
| 4.9, | 16 |

5 Fam. Draaisma

| | |
|-------------|----|
| 5.1, | 7 |
| 5.2, | 7 |
| 5.3, | 5 |
| 5.4, | 9 |
| 5.5, | 9 |
| 5.6, | 9 |
| 5.7, | 15 |
| 5.8, | 13 |
| 5.9, | 10 |
| 5.10, | 7 |
| 5.11, | 10 |

6 Dhr./mevr. J. Verhave

| | |
|------------|----|
| 6.1, | 15 |
|------------|----|

7 Dhr./mevr. B. Karssen

| | |
|------------|----|
| 7.1, | 5 |
| 7.2, | 9 |
| 7.3, | 15 |
| 7.4, | 9 |
| 7.5, | 10 |
| 7.6, | 16 |
| 7.7, | 10 |

8 Fam. Boonstra

| | |
|------------|----|
| 8.1, | 17 |
| 8.2, | 11 |
| 8.3, | 8 |

9 Gasunie

| | |
|------------|----|
| 9.1, | 16 |
|------------|----|

10 Dhr./mevr. G.H. Grootenhuis

| | |
|-------------|----|
| 10.1, | 5 |
| 10.2, | 9 |
| 10.3, | 9 |
| 10.4, | 9 |
| 10.5, | 15 |
| 10.6, | 9 |
| 10.7, | 10 |
| 10.8, | 7 |
| 10.9, | 10 |

11 Dhr./mevr. C. Quispel & dhr./mevr. W. Röttger

| | |
|-------------|----|
| 11.1, | 5 |
| 11.2, | 9 |
| 11.3, | 9 |
| 11.4, | 9 |
| 11.5, | 15 |
| 11.6, | 9 |
| 11.7, | 10 |
| 11.8, | 7 |
| 11.9, | 10 |

14 NLTO Grondgebruik & Milieu

| | |
|-------------|----|
| 14.1, | 11 |
| 14.2, | 5 |
| 14.3, | 17 |

15 Dhr. & mevr. Bouwman

| | |
|-------------|-----|
| 15.1, | .5 |
| 15.2, | .9 |
| 15.3, | .9 |
| 15.4, | .9 |
| 15.5, | .15 |
| 15.6, | .9 |
| 15.7, | .10 |
| 15.8, | .7 |
| 15.9, | .10 |

16 Dhr./mevr. T. Bouwman &**dhr./mevr. R. Bouwman**

| | |
|-------------|-----|
| 16.1, | .5 |
| 16.2, | .9 |
| 16.3, | .9 |
| 16.4, | .9 |
| 16.5, | .15 |
| 16.6, | .9 |
| 16.7, | .10 |
| 16.8, | .7 |
| 16.9, | .10 |

17 Dhr./mevr. M.N. Postma &**dhr./mevr. A.M. de Haan**

| | |
|-------------|-----|
| 17.1, | .5 |
| 17.2, | .9 |
| 17.3, | .9 |
| 17.4, | .9 |
| 17.5, | .15 |
| 17.6, | .9 |
| 17.7, | .10 |
| 17.8, | .7 |
| 17.9, | .10 |

18 Dhr. en mevr. Pool

| | |
|-------------|-----|
| 18.1, | .16 |
|-------------|-----|

19 Vereniging Onderzoek Flora en Fauna

| | |
|-------------|-----|
| 19.1, | .17 |
|-------------|-----|

20 Dhr. M. Collins

| | |
|-------------|----|
| 20.1, | .5 |
| 20.2, | .5 |
| 20.3, | .6 |
| 20.4, | .6 |

| | |
|-------------|-----|
| 20.5, | .17 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 20.7, | .11 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 20.8, | .16 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 20.9, | .5 |
|-------------|----|

21 Fam. Bander

| | |
|-------------|-----|
| 21.1, | .11 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 21.2, | .16 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 21.3, | .16 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 21.4, | .7 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 21.5, | .11 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 21.6, | .6 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 21.7, | .11 |
|-------------|-----|

22 Dhr./mevr. J. de Roos

| | |
|-------------|----|
| 22.1, | .5 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 22.2, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 22.3, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 22.4, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 22.5, | .15 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 22.6, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 22.7, | .10 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 22.8, | .7 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 22.9, | .10 |
|-------------|-----|

23. Gemeente Ooststellingwerf

| | |
|-------------|-----|
| 23.1, | .18 |
|-------------|-----|

24 Dhr./mevr. M. Waalewijn

| | |
|-------------|----|
| 24.1, | .5 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 24.2, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 24.3, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|----|
| 24.4, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 24.5, | .15 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 24.6, | .9 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 24.7, | .10 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|----|
| 24.8, | .7 |
|-------------|----|

| | |
|-------------|-----|
| 24.9, | .10 |
|-------------|-----|

25 Buurtvereniging "De Draai"

| | |
|-------------|-----|
| 25.1, | .12 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 25.2, | .12 |
|-------------|-----|

| | |
|-------------|-----|
| 25.3, | .12 |
|-------------|-----|

26 Dhr./mevr. L. Maten &**dhr./mevr. A.J. v/d Linden**

| | |
|-------------|-----|
| 26.1, | .5 |
| 26.2, | .9 |
| 26.3, | .9 |
| 26.4, | .9 |
| 26.5, | .15 |
| 26.6, | .9 |
| 26.7, | .10 |
| 26.8, | .7 |
| 26.9, | .10 |

27 Buurtvereniging Weinterp

| | |
|--------------|-----|
| 27.1, | .12 |
| 27.2, | .12 |
| 27.3, | .12 |
| 27.4, | .17 |
| 27.5, | .12 |
| 27.6, | .12 |
| 27.7, | .12 |
| 27.8, | .12 |
| 27.9, | .17 |
| 27.10, | .12 |
| 27.11, | .12 |

28 Fam. Middelaar

| | |
|-------------|-----|
| 28.1, | .13 |
|-------------|-----|

29 Dhr./mevr. R.Th. van Wijk

| | |
|-------------|-----|
| 29.1, | .16 |
| 29.2, | .17 |
| 29.3, | .13 |

30 Dhr./mevr. A. v/d Meer

| | |
|-------------|-----|
| 30.1, | .5 |
| 30.2, | .9 |
| 30.3, | .9 |
| 30.4, | .9 |
| 30.5, | .15 |
| 30.6, | .9 |
| 30.7, | .10 |
| 30.8, | .7 |
| 30.9, | .10 |

31 Mevr. C.J. Doornbos

| | |
|-------------|-----|
| 31.1, | .16 |
| 31.2, | .6 |

32 Vereniging Natuur en Milieu Ureterp

| | |
|-------------|----|
| 32.1, | .8 |
| 32.2, | .8 |

33 Provinsjale Kommisje Kritebelied

| | |
|-------------|-----|
| 33.1, | .6 |
| 33.2, | .14 |
| 33.3, | .14 |

34 Kampeerboerderij "Nijsingh"

| | |
|-------------|-----|
| 34.1, | .18 |
| 34.2, | .14 |
| 34.3, | .14 |
| 34.4, | .14 |

35 Staatsbosbeheer

| | |
|-------------|-----|
| 35.1, | .18 |
|-------------|-----|

36 Dhr. F.H. Donker

| | |
|-------------|-----|
| 36.1, | .13 |
| 36.2, | .13 |
| 36.3, | .6 |
| 36.4, | .17 |
| 36.5, | .13 |
| 36.6, | .13 |
| 36.7, | .13 |
| 36.8, | .13 |
| 36.9, | .13 |

37 Plaatselijk Belang Wijnjewoude

| | |
|-------------|-----|
| 37.1, | .18 |
|-------------|-----|

38 Mevr. J.S. de Haan & mevr. M.S. Mentink

| | |
|-------------|-----|
| 38.1, | .14 |
| 38.2, | .14 |
| 38.3, | .14 |
| 38.4, | .15 |
| 38.5, | .16 |
| 38.6, | .16 |

39 Informatieavond

| | |
|-------------|-----|
| 39.1, | .7 |
| 39.2, | .7 |
| 39.3, | .15 |
| 39.4, | .10 |
| 39.5, | .8 |

3. Bespreking reacties en adviezen

3.1 Algemeen

- 2 Dhr./mevr. R. Dopstra
- 5 Fam. Draaisma
- 7 Dhr./mevr. B. Karssen
- 10 Dhr./mevr. G.H. Grootenhuis
- 11 Dhr./mevr. C. Quispel & dhr./mevr. W. Röttger
- 15 Dhr. & mevr. Bouwman
- 16 Dhr./mevr. T. Bouwman & dhr./mevr. R. Bouwman
- 17 Dhr./mevr. M.N. Postma & dhr./mevr. A.M. de Haan
- 20 Dhr. M. Collins
- 22 Dhr./mevr. J. de Roos
- 24 Dhr./mevr. M. Waalewijn
- 26 Dhr./mevr. L. Maten & dhr./mevr. A.J. v/d Linden
- 30 Dhr./mevr. A. v/d Meer

2.1, 5.3, 7.1, 10.1, 11.1, 15.1, 16.1, 17.1, 20.1, 22.1, 24.1, 26.1, 30.1

Periode van 1 dag tussen ter inzage legging en informatieavond was te kort.

14 NLTO Grondgebruik & Milieu

14.2 *Lijkt of landbouw als economische activiteit in startnotitie geen rol speelt.*

20 Dhr. M. Collins

20.2 *Heeft of krijgt de N381 een doorstroom functie?*

20.9 *Doorgaand verkeer (verder dan Drachten en Emmen) ontmoedigen om de N381 te nemen.*

Tijdens de informatieavond is de inhoud van de startnotitie gepresenteerd om dit probleem te verhelpen. De inspraakavond is aan het begin georganiseerd om de mensen de tijd te geven om een en ander te kunnen laten bezinken en eventueel alsnog schriftelijk een reactie in te dienen.

Landbouw is een aspect dat integraal zal worden meegenomen in de MER/Tracéstudie. In de projectorganisatie zullen de belangen van de landbouw zeker worden opgenomen. In de klankbordgroep voor de N381 zal namens de NLTO een afgevaardigde zitting nemen.

In het PVVP is de N381 als Stroomweg A gecategoriseerd. Dit betekent dat de weg een belangrijke rol vervult in de provincie voor wat betreft de verbinding van Fryslân met de provincie Drenthe en Duitsland.

20 Dhr. M. Collins

31 Mevr. C.J. Doornbos

36 Dhr. F.H. Donker

20.3 *Het is algemeen bekend dat een hogere snelheid onveilig(er) en gevaarlijk(er) is.*

20.4 *Wat zijn de gevolgen voor verkeersveiligheid van snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/u en het groeiend aantal voertuigen dat de N381 gaat aantrekken?*

31.2 *Rechttrekking van tracé heeft tot gevolg dat er harder zal worden gereden.*

36.3 *Verhoging max. snelheid leidt niet tot verhoging verkeersveiligheid.*

21 Fam. Bander

21.6 *Aangegeven wordt op de infoavond dat er geen nieuwe tracés zijn, alleen wat vage ideeën. Toch staan er lijnen op papier. Belangstellenden mochten hun ideeën laten blijken, maar op basis waarvan? Informatievoorziening was minimaal.*

33 Provinsjale Kommisje Kritebelied

33.1 *Gevolgen voor A31, A32 en A7 meenemen in onderzoek.*

De N381 krijgt de vormgeving die bij de functie past. De N381 heeft de functie van stroomweg gekregen in het PVVP teneinde de bereikbaarheid van Fryslân ten opzichte van Drenthe en Duitsland te verbeteren. Hiermee wordt ook het economische belang gediend. Bijkomend voordeel van ombouw tot stroomweg is een verhoging van de verkeersveiligheid.

Een 100 km/u autoweg met ongelijkvloerse kruispunten is aanmerkelijk veiliger dan een 80 km/u weg met gelijkvloerse kruispunten (huidige vorm van de N381 tussen Oosterwolde en Ureterp). Het huidige gemiddelde slachtofferratio op het gedeelte tussen Oosterwolde en Ureterp is 0.25 per miljoen voertuigkilometers. Het verwachte slachtofferratio van een 100 km/u autoweg met ongelijkvloerse kruispunten is 0.1.

Duidelijk moet zijn dat we nog helemaal aan het begin van het planproces staan. Er zijn dus nog helemaal geen vaststaande plannen m.b.t. de tracévarianten. De bedoeling van de avond was om de bevolking vanaf het prille begin mee te nemen in de planontwikkeling en het uitwisselen van denkrichtingen.

Consequenties voor verkeer op A7, A31 en A32 als gevolg van verbetering N381 zullen worden meegenomen in de studie.

3.2 Tracéalternatieven

5 Fam. Draaisma

21 Fam. Bander

5.1, 5.2 *Verwarring over tracéalternatief 1. Jaren gefixeerd op tracé 2, waarom nu opeens alternatief 1? Tracé 1 brengt bovendien veel negatieve milieuaspecten met zich mee.*

21.4 *In verleden reeds sprake van alternatief 2. Kleine correcties en alternatief 1 zijn destijds nooit genoemd.*

2 Dhr./mevr. R. Dopstra

5 Fam. Draaisma

10 Dhr./mevr. G.H. Grootenhuis

11 Dhr./mevr. C. Quispel &
dhr./mevr. W. Röttger

15 Dhr. & mevr. Bouwman

16 Dhr./mevr. T. Bouwman &
dhr./mevr. R. Bouwman

17 Dhr./mevr. M.N. Postma &
dhr./mevr. A.M. de Haan

22 Dhr./mevr. J. de Roos

24 Dhr./mevr. M. Waalewijn

26 Dhr./mevr. L. Maten &
dhr./mevr. A.J. v/d Linden

30 Dhr./mevr. A. v/d Meer

39 Informatieavond

2.8, 5.10, 10.8, 11.8, 15.8, 16.8, 17.8, 22.8, 24.8,
26.8, 30.8

Wanneer tracé 2 iets meer gebogen wordt vormgegeven, loopt dit tracé alleen over landbouwgrond en niet over bossages.

22.6 *Weg tussen Compagnonsvaart en Heechfeanswei iets naar westen laten buigen. Dit spaart bosperceel.*

39.1 *Bocht in huidig wegtracé ten zuiden van Donkerbroek ook 'rechttrekken', verschuiving tracé in zuidwestelijke richting.*

39.2 *nieuw tracé tussen bocht direct ten noordwesten van kruispunt Wijnjewoude en De Mersken (rechtstreeks tracé).*

Voordat wordt overgegaan tot realisatie van een eventueel nieuw tracé zal goed moeten worden onderzocht of het huidige tracé (al dan niet aangepast op sommige punten) niet een veel aantrekkelijker alternatief is.

De milieugevolgen van de verschillende alternatieven zullen in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

De definitieve tracering zal in de MER/Tracéstudie worden onderzocht. De hier genoemde opmerkingen worden meegenomen in de studie.

4 Dhr. & mevr. Goddijn

4.4 *Huidige tracé over vele kilometers ongeschikt voor vierstrooksweg.*

Deze constatering is juist.

Echter, in de MER/Tracéstudie zal de verdubbelingsvraag eerst moeten worden beantwoord alvorens te zoeken naar een eventueel geschikt tracé voor een 2*2-strooksweg.

8 Fam. Boonstra

8.3 *Worden er bij een eventuele verdubbeling nog andere tracévarianten onderzocht?*

Inderdaad. Zie ook antwoord bij reactie 3.4.

32 Vereniging Natuur en Milieu Ureterp

32.1 *Noodzaak om uit verkeersveiligheidsoogpunt N 381 aan te pakken wordt onderstreept. Echter, er moet ruimte zijn om meerdere alternatieven dan die gegeven in de corridorstudie, te beschouwen.*

In de nota Richtlijnen is een eerste aanzet gegeven voor de te onderzoeken alternatieven. In de MER/Tracéstudie zullen deze verder worden uitgewerkt.

32.2 *Het laten vervallen van het huidige tracé door het Drents-Friese Wold bij Appelscha heeft veel voordelen, onder andere voor de flora en fauna. Het verdiept aanleggen van de N381 zou ook een optie zijn.*

De provincie is met Staatsbosbeheer overeengekomen dat zij aangeeft hoe de doorsnijding van het Drents-Friese Wold zoveel mogelijk kan worden geminimaliseerd. De inbreng van SBB zal in de MER/Tracéstudie worden meegenomen. In eerste instantie wordt er niet uitgegaan van een nieuw tracé bij Appelscha. Bij het onderzoek naar een 2*2-strooksweg wordt de mogelijkheid van een nieuw tracé echter wel meegenomen. Zie ook Richtlijnen • 2.2.3.

39 Informatieavond

39.5 *Alternatief 2 (rechtstrekken tracé tussen Wijnjewoude en Donkerbroek) is volstrekt onaanvaardbaar in verband met de aanwezige bebouwing. Een nieuw alternatief kan ter plekke niet zo maar bedacht worden. Voorgesteld wordt dat de provincie een nieuw alternatief ontwerpt en deze opnieuw aan de belanghebbenden voorlegt.*

In de MER/Tracéstudie zal het aspect van de aanwezige bebouwing en de mate waarin de leefbaarheid wordt aangetast meegenomen worden. Bij de uiteindelijke tracering zal natuurlijk zoveel mogelijk geprobeerd worden de bestaande bebouwing ongemoeid te laten.

3.3 MER/Tracéstudie

- 2 Dhr./mevr. R. Dopstra
5 Fam. Draaisma
7 Dhr./mevr. B. Karssen
10 Dhr./mevr. G.H. Grootenhuis
11 Dhr./mevr. C. Quispel &
dhr./mevr. W. Röttger
15 Dhr. & mevr. Bouwman
16 Dhr./mevr. T. Bouwman &
dhr./mevr. R. Bouwman
17 Dhr./mevr. M.N. Postma &
Dhr./mevr. A.M. de Haan
22 Dhr./mevr. J. de Roos
24 Dhr./mevr. M. Waalewijn
26 Dhr./mevr. L. Maten &
dhr./mevr. A.J. v/d Linden
30 Dhr./mevr. A. v/d Meer
39 Informatieavond
2.2, 5.4, 7.2, 10.2, 11.2, 15.2, 16.2, 17.2, 22.2,
24.2, 26.2, 30.2
*Aantasting van het "nieuwe bos" bij de
Duurswouderheide.*
- 2.3, 5.5, 10.3, 11.3, 15.3, 16.3, 17.3, 22.3, 24.3,
26.3, 30.3
*Verstoring van Bokkekampsweg. Heeft
hoge recreatieve waarde i.v.m. lange afstandswan-
delroute.*
- 2.4, 5.6, 10.4, 11.4, 15.4, 16.4, 17.4, 22.4, 24.4,
26.4, 30.4
*Huidige sociale scheiding van Klein
Groningen en de rest van Wijnjewoude blijft bij
tracé 1 bestaan*
- 2.6, 5.8, 7.4, 10.6, 11.6, 15.6, 16.6, 17.6, 22.6,
24.6, 26.6, 30.6
*Huidige extreme geluidsoverlast voor aan-
wonenden provinciale weg zal niet of nauwelijks
verminderen.*

Wordt in MER/Tracéstudie zeker rekening
mee gehouden.

Ook recreatieve waarden (o.a. langeaf-
standswandelroute) en leefbaarheidsfactoren zul-
len in de MER/Tracéstudie worden onderzocht.

In de MER/Tracéstudie zullen zowel de
positieve als de negatieve effecten van verschillen-
de alternatieven/kruispuntoplossingen worden
afgewogen.

Geluidseffecten van verschillende alterna-
tieven zullen worden onderzocht in de
MER/Tracéstudie in het kader van de wet geluid-
hinder.

2.7, 5.9, 10.7, 7.5, 11.7, 15.7, 16.7, 17.7, 22.7,
24.7, 26.7, 30.7

Bij uitvoering tracé 1 moeten waarschijnlijk zo'n 15 woningen worden gesloopt en zal er een gelijk aantal woningen ontoelaatbare geluidshinder ondervinden.

2.9, 5.11, 10.9, 7.7, 11.9, 15.9, 16.9, 17.9, 22.9,
24.9, 26.9, 30.9

Omdat tracé 2 de huidige wegenstructuur kruist, zijn hier maximaal 6 woningen bij betrokken. De geluidsoverlast zal bij een aanzienlijk kleiner aantal woningen een rol spelen dan bij tracé 1.

39.4 *Een variant op die plaatsen waar weinig tot geen bebouwing is.*

4 Dhr. & mevr. Goddijn

4.1 *Is reeds lang sprake van verlegging N381 in westelijke richting. Alternatief tracé 1 bestaat uit kleine tracécorrecties, maar deze hebben desastreuze gevolgen.*

4.2 *De leefbaarheid wordt ernstig aangetast door alternatief 1. Dit is in strijd met gestelde doelen.*

4.3 *Huidige problematiek in Wijnjewoude wordt door alternatief 1 versterkt.*

4.5 *Natuur heeft erg te lijden van de zgn. 'kleine tracécorrecties'.*

4.6 *Langeafstandswandelpad over Bokkampsweg wordt door alternatief 1 ernstig in gevaar gebracht.*

4.7 *Ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Leidijk bij Alternatief 1 zal sluisverkeer richting Assen alleen maar stimuleren.*

3 Plaatselijk Belang Appelscha

3.1 *Wanneer afslag Bosberg vervalt zal de bereikbaarheid van Appelscha verder verslechteren.*

Het slopen van woningen kan niet altijd worden voorkomen. Op dit moment is hier echter nog niks over te zeggen. De gevolgen van de verschillende tracés worden echter meegenomen in de MER/Tracéstudie.

De gevolgen van de verschillende tracés (o.a. voor leefbaarheid, natuur, recreatieve waarden en sluisverkeer) worden in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen in de MER/Tracéstudie.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden of de aansluiting van de Bosberg moet blijven bestaan en wat hiervan de positieve en negatieve gevolgen zijn. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

8 Fam. Boonstra

8.2 *Welke consequenties heeft ombouw kruispunt Duistereweg voor de geluidsoverlast bij aangrenzende woningen?*

1 R.O.B.

1.1 *Door technische aanpassingen of tracéaanpassingen kunnen archeologische waarden worden behouden.*

1.2 *Nader onderzoek kan nodig zijn om (potentiële) archeologische waarden goed in beeld te krijgen. De gevolgen van de verschillende tracés voor o.a. archeologische waarden zullen worden onderzocht in de MER/Tracéstudie. Zie ook Richtlijnen •3.3.1.*

14 NLTO Grondgebruik & Milieu

14.1 *Omvorming N381 tot autoweg kan ingrijpende gevolgen hebben voor agrarische bedrijfsstructuren. Afsnijding bocht bij Wijnjewoude betekent meer asfalt en vernietiging van landbouwgrond. Landbouwgrond is hard nodig op grond van o.m. Nitraat Richtlijn.*

20 Dhr. M. Collins

20.7 *Snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/u levert weinig rijtijdwinst op voor doorgaande verkeer. Overigens is een groot deel van het verkeer lokaal.*

21 Fam. Bander

21.1 *"Kleine tracécorrecties" hebben grote gevolgen!*

21.5 *Op- en afritten t.b.v. Wijnjewoude niet in combinatie met ongelijkvloerse kruising Wein-terp realiseren, maar tussen bocht bij Koningsdiep en scherpe bocht in huidige tracé.*

21.7 *M.b.t. alternatief 1; geen op- en afritten ter hoogte van Leidijk.*

In het kader van de wet geluidhinder zullen de gevolgen van de te treffen maatregelen onderzocht worden in de MER/Tracéstudie.

De gevolgen van de verschillende tracés voor o.a. archeologische waarden zullen worden onderzocht in de MER/Tracéstudie. Zie ook Richtlijnen •3.3.1.

Landbouwgrond is een van de aspecten die in de MER/Tracéstudie worden meegenomen. Zie ook Richtlijnen •3.3.5.

Het gaat niet alleen om een snelheidsverhoging. Veel belangrijker is dat de N381 een autoweg wordt waarbij de kruispunten ongelijkvloers worden uitgevoerd. De totale uitstraling van de weg stemt zodoende overeen met de stroomfunctie die verbinding heeft.

In de MER/Tracéstudie zullen de gevolgen van de verschillende tracés worden onderzocht. Tevens wordt onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

25 Buurtvereniging "De Draai"

25.1 *Nieuw te realiseren autoweg wordt ter hoogte van Wijnjewoude rechtdoor getrokken richting Donkerbroek. Hierdoor komt tracé ca. 1000m westelijker te liggen. Gepleit wordt voor bijbehorende geluidswerende voorzieningen, passend bij omgeving.*

25.2 *Viaduct over Opsterlandse Compagnonsvaart tast idyllische karakter van turf-route aan.*

25.3 *Gevaar dreigt dat verkeersknooppunt bij Wijnjewoude extra verkeer zal aantrekken. Voorstel om kruispunt noordelijker aan te leggen.*

27 Buurtvereniging Weinterp

27.1 *Voordeel tweebaansweg is niet duidelijk.*

27.2 *Er gaat landbouwgrond verloren.*

27.3 *Levert veel geluidsoverlast op.*

27.5 *Weinterp, Hemrik en Lippenhuizen zijn niet berekend op extra verkeer.*

27.6 *Gevreesd wordt voor veel viaducten op korte afstand (horizonvervuiling).*

27.7 *Is het mogelijk afslagen ter hoogte van Bûtewei aan te leggen?*

27.11 *Is er een mogelijkheid de weg verdiept en met tunnels onder Weinterp door aan te leggen?*

27.8 *Aanleg van snelweg is verstoring van natuurlijke leefomgeving.*

27.10 *Aanleg zal voor veel ongerief zorgen. Levert het ook iets positiefs op?*

Geluidseffecten van verschillende alternatieven zullen worden onderzocht in de MER/Tracéstudie in het kader van de wet geluidhinder. Tevens zal (indien nodig) bekeken worden welk type maatregelen er getroffen moeten worden.

In de MER/Tracéstudie zullen zowel de positieve als de negatieve effecten van verschillende alternatieven/kruispuntsoplossingen worden afgewogen.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden wat de beste locatie is voor de aansluiting van Wijnjewoude en hoe dit het beste kan worden vormgegeven. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

Mocht in de MER/Tracéstudie worden geconcludeerd dat de N381 verdubbeld moet worden, dan zullen de voordelen hiervan worden toegelicht. Bedacht moet worden dat op dit moment nog niet duidelijk is hoe de N381 zal worden vormgegeven. De MER/Tracéstudie zal duidelijkheid bieden. De neveneffecten zullen daarbij zeker worden onderzocht.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn, wat de beste plaats hiervoor is en hoe dit het beste kan worden vormgegeven. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken. Tevens zal bekeken worden in hoeverre dergelijke horizonvervuiling tot een minimum beperkt kan worden en wat de mogelijkheden van verdieping van het tracé zijn.

In de MER/Tracéstudie zal worden gekeken in hoeverre deze verstoring tot een minimum beperkt kan worden.

De MER/Tracéstudie zal duidelijkheid bieden over zowel de positieve effecten als de negatieve effecten.

28 Fam. Middelaar

28.1 *Wordt aandacht gevraagd voor leefbaarheid rond Bokkekamp.*

29 Dhr./mevr. R.Th. van Wijk

29.3 *Vrees voor veel Milieu- en Landschapschade.*

36 Dhr. F.H. Donker

36.1 *Bezwaar tegen ongelijkvloers kruispunt bij Donkerbroek. Ronde tast weidse blik vanuit dorp niet aan. Bovendien is aanleg minder ingrijpend voor het milieu en de landschappelijke waarden rondom Donkerbroek.*

36.2 *Verplaatsing huidige tracé richt veel schade aan.*

36.5 *Wellicht rotonde optie bij Appelscha (Roggeberg/Terwischa); Oosterwolde (Venekoten/Drie Tolhekken); Leidijk; Wijnjewoude en afslag De Mersken.*

36.6 *Wellicht afsluiten oversteken Duistereweg, afslagen Tjabbekamp, Moskou, Petersburg langs de vaart, Klein Groningen en Bûtewei van N381.*

36.7 *Tunnel bij Boekhorst/Venekoten voor langzaam en landbouwverkeer.*

36.8 *Moskoureed kan in aangepaste vorm dienst doen als fietspad.*

36.9 *Overwegen om voetgangers en fietsers bij Appelscha op ander punt over te laten steken. In het onderzoek van de MER/Tracéstudie zal meegenomen worden waar fietsers en voetgangers het beste kunnen oversteken.*

In de MER/Tracéstudie worden ook de gevolgen voor de leefbaarheid rond de Bokkekamp onderzocht.

In de MER/Tracéstudie zullen deze aspecten worden bestudeerd.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden welke kruispuntoplossing het meest geschikt is voor de aansluiting Donkerbroek en wat hiervan de positieve en negatieve gevolgen zijn. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

In de MER/Tracéstudie zullen zowel de positieve als de negatieve effecten van verschillende alternatieven/kruispuntsoplossingen worden afgewogen.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden welke kruispuntoplossingen het meest geschikt zijn voor o.a. de aansluitingen Appelscha, Oosterwolde en Leidijk en wat hiervan de positieve en negatieve gevolgen zijn. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht waar tunnels nodig zijn en voor wie deze tunnels geschikt moeten zijn.

Dit zal in het onderzoek van de MER/Tracéstudie meegenomen worden.

In het onderzoek van de MER/Tracéstudie zal meegenomen worden waar fietsers en voetgangers het beste kunnen oversteken.

34 Kampeerboerderij "Nijsingh"

34.2 *Oversteekbaarheid N381 is uit oogpunt van bereikbaarheid nationaal park en bedrijf (aan de Tilgrupsweg) noodzakelijk.*

34.3 *Fietspad ten noordwesten van Tilgrupsweg kan gemakkelijk op Tilgrupsweg worden aangesloten zodat wenselijke tunnel door langzaam en landbouwverkeer gebruikt kan worden.*

34.4 *Wanneer afslag Roggeberg verdwijnt zal al het verkeer via de Westeres geleid moeten worden. Met name bij pieken in de intensiteit kan dit veel problemen veroorzaken.*

33 Provinsiale Kommisje Kritebelied

33.2 *Effecten voor grond- en oppervlaktewater, m.n. van belang voor Drents-Friese Wold, eveneens meenemen in onderzoek.*

33.3 *Effecten voor leefbaarheid niet alleen in MMA maar ook in andere alternatieven meenemen.*

38 Mevr. J.S. de Haan & mevr. M.S. Mentink

38.1 *Tracé 2 is enorme inbreuk op bestaand landschap.*

38.2 *Tracé 1 benadert huidige situatie het meest (tast landschap minder aan)*

38.3 *Geplande op- en afrit bij alternatief 1 en 2 te zware belasting voor Weinterp. Aanleg iets noordelijker zou soelaas bieden.*

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden wat er met de aansluiting van de Tilgrupsweg moet gebeuren en wat hiervan de positieve en negatieve gevolgen zijn. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

In de MER/Tracéstudie zal ook nader onderzocht worden welke tunnels waar geplaatst moeten worden en door wie deze gebruikt gaan worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de fietsroutes.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten. Zo zal ook onderzocht worden of de aansluiting van de Roggeberg moet blijven bestaan en wat hiervan de positieve en negatieve gevolgen zijn. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

De effecten van de verschillende tracés voor het grond- en oppervlaktewater zullen in de MER/Tracéstudie worden meegenomen.

De gevolgen van de verschillende tracés voor o.a. leefbaarheid worden voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht en tegen elkaar afgewogen in de MER/Tracéstudie.

In de MER/Tracéstudie zullen zowel de positieve als de negatieve effecten van verschillende alternatieven/kruispuntsoplossingen worden afgewogen. Hierin worden ook de gevolgen voor het landschap meegenomen.

In de MER/Tracéstudie zal worden onderzocht welke aansluitingen noodzakelijk zijn. Ook zal in deze studie worden gekeken naar de plaats en vormgeving van de kruispunten en wat de gevolgen zijn voor de wegen in de omgeving. Zo

38.4 Tracé 2 levert gigantische geluidsoverlast op.

39 Informatieavond

39.3 *bij Donkerbroek niet de weg verhogen i.v.m. geluidsoverlast.*

zal ook onderzocht worden wat de gevolgen van de aansluiting van Wijnjewoude zijn voor Weinterp. Uitgegaan wordt van ongelijkvloerse kruispunten of oversteken.

Geluidseffecten van verschillende alternatieven zullen worden onderzocht in de MER/Tracéstudie in het kader van de wet geluidhinder.

Zie antwoord bij 38.4.

3.4 Overige reacties

6 Dhr./mevr. J. Verhave

6.1. *Bij bepaling helling ongelijkvloerse kruising Weinterp/nieuw tracé N 381 rekening houden met gehandicapten.*

Bij ontwerpwerkzaamheden wordt gebruik gemaakt van minimale, maximale en optimale ontwerpeisen. Deze zijn ontwikkeld in samenwerking met o.a. de gehandicaptenvereniging.

- 2 Dhr./mevr. R. Dopstra
 - 5 Fam. Draaisma
 - 7 Dhr./mevr. B. Karssen
 - 10 Dhr./mevr. G.H. Grootenhuis
 - 11 Dhr./mevr. C.Quispel & dhr./mevr. W. Röttger
 - 15 Dhr. & mevr. Bouwman
 - 16 Dhr./mevr. T. Bouwman & dhr./mevr. R. Bouwman
 - 17 Dhr./mevr. M.N. Postma & Dhr./mevr. A.M. de Haan
 - 22 Dhr./mevr. J. de Roos
 - 24 Dhr./mevr. M. Waalewijn
 - 26 Dhr./mevr. L. Maten & dhr./mevr. A.J. v/d Linden
 - 30 Dhr./mevr. A. v/d Meer
- 2.5, 5.7, 7.3, 10.5, 11.5, 15.5, 16.5, 17.5, 22.5, 24.5, 26.5, 30.5

Uitbreiding woningbouw Wijnjewoude wordt onmogelijk gemaakt.

Bij Wijnjewoude zullen voldoende zoekgebieden voor de woningbouw overblijven. Belangrijk hierbij zijn de provinciale en gemeentelijke kaders voor woningbouwlocaties. Deze vallen echter buiten het kader van de MER/tracéstudie.

- 4 Dhr. & mevr. Goddijn
7 Dhr./mevr. B. Karssen
18 Dhr. en mevr. Pool
20 Dhr. M. Collins
21 Fam. Bander
29 Dhr./mevr. R.Th. van Wijk
31 Mevr. C.J. Doornbos
38 Mevr. J.S. de Haan & mevr. M.S. Mentink
4.8 *Tegen alternatief 1 maar voor alternatief 2 en eventuele andere alternatieven.*
4.9 *Alternatief 2 doorsnijdt voornamelijk landbouw areaal en er zijn minder kunstwerken nodig. Alternatief 2 verbetert de leefbaarheid. Alternatief verdient de voorkeur boven alternatief 1.*
7.6 *Tracé 2 loopt uitsluitend over landbouwgrond*
18.1 *Weg ten westen van perceel Opper Haudmare 2 realiseren. Inclusief geluidswal.*
20.8 *Voorkeur voor huidige tracé. Wanneer snelheid wordt verhoogd naar 100kmlu bocht aanpassingen noodzakelijk.*
21.2 *Tracé 2 heeft minder nadelen.*
21.3 *Alternatief 2 heeft voorkeur*
29.1 *Bezwaar tegen voornemen om tracé N381 te wijzigen verzoeken dringend te kiezen voor aanpassing huidige tracé.*
31.1 *Bezwaar tegen verlegging tracé ten noorden van Wijnjewoude.*
38.5 *Distantiëren zich van standpunt van Plaatselijk Belang Wijnjewoude.*
38.6 *Spreken zich uit voor tracé 1.*

9 Gasunie

- 9.1 *Bij reconstructie N381 tot autoweg zal een aantal (aard)gastransportleidingen betrokken zijn.*

Op dit moment wordt er nog geen belangenafweging gemaakt. Dit zal pas gebeuren na het onderzoek. Wij nemen deze opmerkingen dan ook voor kennisgeving aan.

Hiermee wordt uiteraard rekening gehouden

8 Fam. Boonstra

27 Buurtvereniging Weinterp

29 Dhr./mevr. R.Th. van Wijk

8.1 *Ombouw kruising Duistereweg tot viaduct heeft gevolgen voor aangrenzende woningen.*

Kunnen woningen blijven bestaan en is er sprake van waardevermindering van de woningen?

27.4 *Gevreesd wordt voor waardevermindering van woningen*

27.9 *Wat zal schadeloosstelling inhouden? Vrije verkoop waarde eisen.*

29.2 *Rechtstrekken tracé (variant 2) levert bedrijfseconomische en planschade op.*

14 NLTO Grondgebruik & Milieu

14.3 *Onderzoeken wanneer wegkruisingen worden opgeheven of het mogelijk is om alleen recht over te kunnen blijven steken. Bovendien moeten de effecten van een of meer aanpassingsinrichtingen a.g.v. het vervallen van wegkruisingen worden beschreven.*

19 Vereniging Onderzoek Flora en Fauna

19.1 *In studiegebied zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig, met name hogere planten, mossen, zoogdieren, amfibieën, reptielen, libellen, sprinkhanen, dagvlinders en slakken. Onder de aanwezige soorten zijn vele Rode Lijst en karakteristieke soorten. Gegevens over deze soorten meenemen in studie.*

20 Dhr. M. Collins

36 Dhr. F.H. Donker

20.5 *Eigen onderzoek wijst uit dat N381 niet zo'n drukke weg is als wordt aangegeven.*

36.4 *Komende jaren onderzoeken of verkeer op N 381 toe- of afneemt.*

In principe zal worden gezocht naar oplossingen waarbij woningen kunnen blijven bestaan. Detaillering in de loop van het onderzoek zal uitsluitend geven.

Planschade, waardevermindering, etc. zullen in alle redelijkheid worden vergoed. In dit stadium van het project kunnen nog geen individuele uitspraken worden gedaan. Immers, tracering en plaats van de kunstwerken zijn nog niet bekend.

In principe zullen alle bestaande oversteken mogelijk blijven, maar dan wel ongelijkvloers. Omrijden kan echter niet altijd worden voorkomen. In de MER/Tracéstudie zal e.e.a. verder worden uitgewerkt.

Natuurwaarden zijn belangrijke onderdelen van de MER-studie. Zie ook Richtlijnen Hoofdstuk 3.

De provincie telt 24 uur per dag, 7 dagen per week en 52 weken per jaar. Op basis van deze gegevens worden gemiddelden bepaald die als input dienen voor het onderzoek. Belangrijker is echter de verwachte intensiteit in 2015. In het onderzoek wordt op basis van de verwachte groei van het verkeer bekeken wat de gevolgen zullen zijn wanneer er niks aan de N381 wordt gedaan en wordt er gekeken naar wat de gevolgen zullen zijn wanneer de N381 wordt verbeterd.

23 Gemeente Ooststellingwerf

23.1 *Startnotitie voorzien van snel en strak tijdschema en project op laten nemen in MIT.*

34 Kampeerboerderij "Nijsingh"

34.1 *Afbeelding 2 in startnotitie is niet helemaal correct. Nationaal Park loopt tot aan Tilgrupsweg.*

35 Staatsbosbeheer

35.1 *Voorstel van Staatsbosbeheer over inpasning N381 in Drents-Friese Wold.*

37 Plaatselijk Belang Wijnjewoude

37.1 *Graag zoveel mogelijk op de hoogte houden over de plannen.*

De planning is om zo snel mogelijk met het Rijk te gaan praten over opname van het project in het MIT. Verdere planning van het project zal in de MER/tracéstudie worden uitgewerkt.

Op afbeelding 2 staat het nationaal park als zodanig niet weergegeven. De (indicatieve) pijlen op de afbeelding geven alleen aan dat er op dit wegvak mogelijk maatregelen in samenhang met het park zullen worden uitgevoerd.

In MER/Tracéstudie zal een en ander worden geconcretiseerd. Hier zullen ook uw suggesties worden uitgewerkt.

Er is gekozen voor een zogenaamd open planproces. Bewoners en belanghebbenden worden zo vanaf het beginstadium bij het planproces betrokken. Daarbij wordt tijdens het planproces informatie verspreid tijdens voorlichtingsbijeenkomsten en eventueel via nieuwsbrieven e.d.