

# **Reconstructie N356 Centrale As Noordoost-Fryslân**

**Toetsingsadvies over de aanvulling op het  
milieueffectrapport**

27 maart 2006 / rapportnummer 1166-117





## commissie voor de milieueffectrapportage

Provinciale Staten van Fryslân  
Postbus 20120  
8900 HM Leeuwarden

uw kenmerk

627127

uw brief

17 oktober 2005

ons kenmerk

1166-118/Ra/lp

onderwerp

Toetsingsadvies over de aanvulling op het  
MER Reconstructie N356 Centrale As  
Noordoost Fryslân

doorkiesnummer

(030) 234 76 22

Utrecht,

27 maart 2006

Geacht College,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de aanvulling op het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Centrale As Noordoost Fryslân. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatie documenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Centrale As Noordoost Fryslân

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



Toetsingsadvies over de aanvulling op het  
milieueffectrapport Reconstructie N356 Centrale As  
Noordoost-Fryslân

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de aanvulling  
op het milieueffectrapport over de Reconstructie N356 Centrale As Noordoost-  
Fryslân,

uitgebracht aan Provinciale Staten van Fryslân door de Commissie voor de  
milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Reconstructie N356 Centrale As Noordoost-Fryslân,

de secretaris



drs. B.C. Rademaker

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 27 maart 2006



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER DE AANVULLING OP HET MER.....</b>	<b>1</b>
2.1 Algemeen .....	1
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Ontwikkeling meest milieuvriendelijk alternatief.....	2
2.2.2 Verkeer.....	3
2.2.3 Ecohydrologische en cultuurhistorische effecten.....	4
2.2.4 Overige milieuaspecten .....	4
2.2.5 Samenvatting.....	6

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in het Friesch Dagblad en de Leeuwarder Courant d.d. 14 januari 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





## 1. INLEIDING

De provincie Fryslân wil de wegverbinding N356/N913 Dokkum-Veenwouden-Burgum-Nijega/Garyp ombouwen tot een autoweg met een 100 km/uur regiem. Ten behoeve van het besluit over het tracé is een milieueffectrapport (MER) opgesteld<sup>1</sup>. Provinciale Staten van Fryslân treedt op als bevoegd gezag. Gedeputeerde Staten is initiatiefnemer.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>2</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Op grond van de Wet milieubeheer toetst de Commissie het MER:

- aan de richtlijnen, zoals vastgesteld op 5 februari 2003;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

Op 19 december 2005 heeft de Commissie reeds een toetsingsadvies uitgebracht over het MER. Hierin heeft de Commissie verwoord dat er sprake is van tekortkomingen in het MER. Op basis hiervan heeft de provincie Fryslân besloten aanvullende informatie op te stellen.

Op 27 januari 2006 heeft de Commissie de aanvulling op het MER ontvangen. In de bijgaande adviesaanvraag<sup>3</sup> is de Commissie in de gelegenheid gesteld te adviseren over de aanvulling op het MER. Deze aanvulling heeft vanaf 16 januari tot 27 februari ter inzage gelegen<sup>4</sup>. Dit advies gaat over het MER inclusief de aanvulling hierop en kan gelezen worden als aanvullend advies op het toetsingsadvies van 19 december 2005. De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties op de aanvulling<sup>5</sup> en deze bij haar advies betrokken.

## 2. OORDEEL OVER DE AANVULLING OP HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat in het MER inclusief de aanvulling daarop **alle essentiële informatie aanwezig** is om het milieubelang bij het besluit mee te kunnen wegen.

In het *MER* was sprake van essentiële tekortkomingen ten aanzien van:

- de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma);
- de verkeersgegevens;
- de effecten op ecohydrologie, cultuurhistorie en geluid;
- de samenvatting.

In de *aanvulling op het MER* is naar de mening van de Commissie voldoende informatie op de bovengenoemde punten beschikbaar gekomen. In de volgende paragraaf gaat de Commissie inhoudelijk in op haar oordeel en doet zij

---

<sup>1</sup> Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: categorie C1.5.

<sup>2</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en overige projectgegevens.

<sup>3</sup> Zie bijlage 1.

<sup>4</sup> Zie bijlage 2 voor de kennisgeving.

<sup>5</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst van de ontvangen inspraakreacties.

enkele aanbevelingen voor de verdere besluitvorming. Hierbij wordt per onderwerp eerst kort ingegaan op het oordeel over het oorspronkelijke MER en vervolgens licht de commissie haar oordeel over de aanvulling op het MER toe.

## 2.2 Toelichting op het oordeel

### 2.2.1 **Ontwikkeling meest milieuvriendelijk alternatief**

#### *MER*

In het MER is het mma onvoldoende onderbouwd en wordt geen overzichtelijke vergelijkingstabel voor mma, voorkeursalternatief en referentiesituatie gepresenteerd. In haar eerdere advies heeft de Commissie dan ook geadviseerd alsnog een mma te ontwikkelen door uit te gaan van een optimale combinatie van inrichtingsniveau, tracé(varianten) en mitigerende maatregelen. Als aandachtspunten voor de ontwikkeling van het mma zijn natuur, landschap en leefbaarheid genoemd. Ten aanzien van de geluidbelasting van woningen heeft de Commissie aanbevolen bij de uitwerking van het mma expliciet inzicht te bieden in de effecten van de gepresenteerde mitigerende maatregelen.

#### *Aanvulling op het MER*

In de aanvulling is, op basis van elementen uit de uitgewerkte alternatieven, op navolgbare wijze een mma ontwikkeld. Men heeft de verschillende alternatieven vergeleken en op basis van de vergelijking van de milieugevolgen alternatief 2 als uitgangspunt voor het mma gekozen. De Commissie merkt op dat bij de opbouw van het mma uit de verschillende varianten, verkeerskundige aspecten relatief zwaar zijn meegewogen en effecten op landschap en natuur een minder prominente rol hebben gespeeld. Dit wordt geïllustreerd in de volgende voorbeelden:

1. Alternatief 2 leidt tot een sterke versnippering in het middengebied (ten zuiden van Veenwouden), door doorsnijding van Nationaal Landschap. Alternatief 3, waarin de weg gebundeld is met de spoorlijn, doorsnijdt daarentegen Veenwouden, wat de leefbaarheid niet ten goede komt. Tot op zekere hoogte geldt dit ook voor alternatief 4. Onduidelijk blijft of de nadelige leefbaarheidseffecten van de doorsnijding van Veenwouden niet gemitigeerd kunnen worden, gezien het een doorsnijding van de zuidrand betreft<sup>6</sup>. De voordelen die bundeling met bestaande infrastructuur biedt voor natuur en landschap, worden minder zwaar gewogen dan de leefbaarheidseffecten.
2. In het mma wordt het Prinses Margrietkanaal gekruist met een aquaduct in plaats van een brug, hoewel er sprake is van nadelige effecten voor het grondwater. Mitigerende maatregelen om deze effecten te beperken, zijn niet nader uitgewerkt, waardoor de milieuvriendelijkheid van deze variant nog betwijfeld mag worden.
3. Er is voor gekozen om in het noordelijk deelgebied variant X-6 bij de kruising van De Valom niet in het mma op te nemen, hoewel deze variant ten aanzien van natuur en landschap beter scoort<sup>7</sup>. Argumenten hiervoor zijn minder ruimtebeslag, geen sloop van woningen en minder geluidbelaste woningen.

---

<sup>6</sup> Ook inspraakreacties 2 en 13 benadrukken dat de doorsnijding van Veenwouden in feite over de bestaande rondweg loopt (zie bijlage 4). Het is dan ook zinvol de afweging nader te onderbouwen.

<sup>7</sup> Dit wordt eveneens opgemerkt in inspraakreactie 8 (zie bijlage 4).

4. In het mma had een variant opgenomen kunnen worden, waarin afgezien wordt van de aftakking bij Garyp. De Commissie merkt op dat de noodzaak van de aftakking bij Garyp op basis van de verkeersintensiteiten niet sterk onderbouwd is, terwijl er wel sprake is van aanzienlijke milieueffecten<sup>8</sup>. Deze milieueffecten zijn in het MER overigens wel goed in beeld gebracht.

Op basis van deze opmerkingen kan geconcludeerd worden dat een zwaardere rol voor landschap en natuur zou hebben geleid tot de formulering van een ander mma.

De effecten van geluidreducerende maatregelen zijn in de aanvulling goed beschreven. Ook de mogelijke mitigerende maatregelen voor de meeste overige milieuaspecten zijn explicieter in beeld gebracht. De keuze van het inrichtingsniveau van de weg wordt in de aanvulling gemotiveerd.

- Ondanks de bovengeplaatste kanttekeningen bij het geformuleerde mma<sup>9</sup>, is de Commissie van mening dat het MER alle ingrediënten voor het mma bevat. Zij vindt daarom dat er geen sprake is van een essentiële tekortkoming. De voor- en nadelen van de verschillende alternatieven en varianten komen in het MER en de aanvulling voldoende aan de orde. De Commissie beveelt wel aan om de voor- en nadelen van de vier bovengenoemde beslispunten bij het uiteindelijke besluit expliciet af te wegen. Dit kan door bij het besluit de weegfactoren, die gehanteerd worden voor de verschillende aspecten, concreet te maken, zodat de uiteindelijke keuze voorzien is van een navolgbare en goed onderbouwde motivatie. Betrek hierbij ook de mitigatiemogelijkheden.

## 2.2.2 Verkeer

### *MER*

In het MER ontbreekt een beschouwing over de wijze waarop de keuze voor het 'Centrale As'-model tot stand is gekomen. De Commissie heeft aanbevolen deze keuze alsnog te onderbouwen, onder andere door inzicht te bieden in de thans optredende en in de toekomst verwachte verkeersstromen tussen de verschillende gemeentes en woonkernen. De Commissie heeft geadviseerd om een samenvatting van de trechteringsfase en de verkeersoverwegingen, die hierbij een rol hebben gespeeld, te presenteren.

### *Aanvulling op het MER*

In de aanvulling op het MER is de trechteringsstudie kort samengevat en worden de verkeersgegevens, die aan de keuze ten grondslag liggen, zoals herkomst-bestedingsrelaties, verkeersintensiteiten en de gehanteerde prognosemethodiek, goed weergegeven.

- De Commissie is van mening dat de keuze voor de Centrale As voldoende onderbouwd wordt om de verkeersaspecten van deze keuze mee te kunnen wegen bij de besluitvorming. Gezien de aanzienlijke gevolgen van de aftakking bij Garyp op natuur en landschap (zie ook §2.2.1), beveelt zij aan om bij het besluit de verkeerskundige noodzaak van deze aftakking goed te onderbouwen. Geef hierbij inzicht in de omvang

---

<sup>8</sup> Inspraakreactie 8 wijst eveneens op de milieuvoordelen van het weglaten van de aftakking ten noorden van Garyp (zie bijlage 4). De Commissie is van mening dat voldoende informatie in het MER aanwezig is om de voor- en nadelen mee te wegen bij de besluitvorming.

<sup>9</sup> Ook meerdere insprekers plaatsen opmerkingen bij het ontwikkelde mma en de hierbij gehanteerde verkeersuitgangspunten en oplossingsrichtingen, zie bijvoorbeeld inspraakreacties 4, 6, 7 en 13 (bijlage 4).

van het mogelijke verkeersknelpunt en motiveer of het oplossen van dit verkeersknelpunt opweegt tegen de aantasting van natuur en landschap.

### 2.2.3 **Ecohydrologische en cultuurhistorische effecten**

*MER*

In het MER ontbreekt een helder beeld van de ecohydrologische gebiedsrelaties en de effecten van het voornemen hierop. De Commissie heeft aanbevolen deze informatie alsnog beschikbaar te maken. Daarnaast heeft zij gevraagd de ligging en cultuurhistorische waarde van de Hale-gronden aan te geven en hierbij te vermelden wat het onderscheid is tussen de verschillende tracévarianten.

*Aanvulling op het MER*

In de aanvulling worden de ecohydrologische relaties en de cultuurhistorische waarde van de Hale-gronden nader toegelicht. De ecohydrologische beschrijving is vrij globaal gebleven en niet voorzien van verspreidingskaarten van kwelsoorten. Het ontbreken van een nadere analyse van de ecohydrologische gebiedsrelaties maakt het moeilijk om gericht mitigerende maatregelen te treffen.

- De Commissie concludeert<sup>10</sup> dat er voor het voorliggende besluit op deze punten voldoende informatie beschikbaar is gekomen. Zij beveelt wel aan om bij de verdere planuitwerking beter inzicht te bieden in het ecohydrologische systeem en de gebiedsrelaties die in het geding zijn, zodat het treffen van mitigerende maatregelen zo effectief mogelijk kan plaatsvinden<sup>11</sup>.

### 2.2.4 **Overige milieuaspecten**

#### **Geluid**

*MER*

In het MER zijn in de effectscoretabel geen aparte deelscores voor geluidbelast oppervlak, woningen en geluidgevoelige bestemmingen opgenomen. De Commissie heeft aanbevolen de deelscores separaat te presenteren. Daarnaast heeft zij geadviseerd om bij woningen onderscheid te maken tussen verschillende klassen geluidbelasting vanaf 50 dB(A), bijvoorbeeld per klasse van 5 dB(A).

*Aanvulling op het MER*

In de aanvulling zijn de deelscores in de overzichtstabel nog steeds achterwege gebleven. De in het MER en de aanvulling gepresenteerde totaalscore geeft een te negatief beeld van de toekomstige geluidssituatie, terwijl uit de tekst een genuanceerder beeld naar voren komt. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat het voorkeursalternatief in het algemeen leidt tot het laagste aantal geluidbe-

---

<sup>10</sup> In tegenstelling tot enkele insprekers die van mening zijn dat dit aspect nog onvoldoende uitgewerkt is, zie bijvoorbeeld inspraakreacties 1 en 6 (bijlage 4).

<sup>11</sup> Als voorbeeld verwijst de Commissie naar de volgende rapportage: Van der Schee & Garretsen (1997) "Verdroging door infrastructuur in Nederland. Een probleemverkenning." RIZA-rapportnummer 97.097. Vooral bijlage 6 is relevant: "Grond water, water weg, weg natuur. Een wegwijzer voor het tegengaan van verdroging bij ontwerp, aanleg en onderhoud van (water)wegen."

laste woningen, zowel in de klasse >50dB(A) als >60 dB(A). Weliswaar staat hier tegenover dat het akoestisch ruimtebeslag, dat wil zeggen de gebieden met belasting >50dB(A), toeneemt, maar dit betreft geen gebieden waarin stileregels gelden. De Commissie constateert dat in de tekst van het MER en de aanvulling wel alle informatie voorhanden is om de geluidaspecten op juiste wijze bij de besluitvorming mee te kunnen wegen.

In de aanvulling is in de beschrijving een nadere differentiatie gegeven van de geluidbelasting van woningen vanaf 50 dB(A).

- De Commissie concludeert<sup>12</sup> dat op dit punt voldoende informatie beschikbaar is gekomen.

### **Trillingen, externe veiligheid en luchtkwaliteit**

#### *MER*

In het MER wordt niet helder of er in de huidige situatie daadwerkelijk sprake is van trillingshinder. De Commissie heeft geadviseerd om dit alsnog inzichtelijk te maken en in geval van eventuele knelpunten na te gaan of de alternatieven een oplossing bieden.

#### *Aanvulling op het MER*

De aanvullende informatie maakt aannemelijk dat er in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling geen sprake is van trillingshinder. Het is dan ook opmerkelijk dat de score voor trillingshinder in enkele gevallen zeer positief (++) is, wat suggereert dat er met het voornemen een knelpunt ten aanzien van trillingshinder wordt opgelost. De Commissie merkt op dat trillingshinder geen relevant aspect voor de besluitvorming lijkt te zijn: er is geen sprake van een knelpunt en de alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend.

Dit geldt overigens ook voor de aspecten externe veiligheid en luchtkwaliteit. Voor luchtkwaliteit wordt voor elk alternatief een score 0 gegeven, omdat de grenswaarden niet overschreden worden. In analogie daarmee zouden ook de aspecten trillingen en externe veiligheid een score 0 gekregen moeten hebben in plaats van de onterechte positieve scores.

- De Commissie concludeert dat de effectscoretabellen hiermee geen goede basis bieden voor de besluitvorming en dat voor een goede onderbouwing van de besluitvorming de tekstuele onderbouwing van de alternatievenafweging in het MER geraadpleegd moet worden. Dit betreft geen essentiële tekortkoming in het MER omdat de juiste conclusies wel af te leiden zijn uit de gepresenteerde informatie. De Commissie beveelt aan om bij het besluit een heldere overzichtstabel te presenteren met consistente scores. Neem hierin voor de belangrijke aspecten, zoals geluid, natuur en landschap, ook de deelscores op en geef aan hoe zwaar de verschillende milieu- en overige aspecten meegewogen worden in het besluit (zie ook §2.2.1)<sup>13</sup>. Hiermee worden de milieuvoor- en nadelen de verschillende keuzemogelijkheden scherper én genuanceerder neergezet, wat de onderbouwing van het besluit ten goede komt.

---

<sup>12</sup> In tegenstelling tot inspraakreactie 6, waarin men van mening is dat de te treffen geluidmaatregelen onvoldoende concreet gemaakt zijn (bijlage 4). Concrete maatregelen worden pas beschreven in het tracébesluit en de bestemmingsplannen.

<sup>13</sup> Zie ook bijvoorbeeld inspraakreactie 1, waarin eveneens gevraagd wordt om een onderbouwing van de scores en de weging van de verschillende aspecten (bijlage 4).

## 2.2.5

### **Samenvatting**

#### *MER*

Het MER bevat geen goede samenvatting van de belangrijkste milieuafwegingen van dit voornemen.

#### *Aanvulling*

Afgezien van de kanttekeningen in de voorgaande paragrafen, die uiteraard ook van toepassing zijn op de samenvatting, is de Commissie van mening dat de aanvulling een korte, heldere samenvatting bevat waarin de aanvullende informatie op het MER op juiste wijze is verwerkt.

- De Commissie adviseert om de aanbevelingen uit de voorgaande paragrafen bij de samenvatting te betrekken.

## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over de aanvulling op het  
milieueffectrapport Reconstructie N356 Centrale As  
Noordoost-Fryslân


(bijlagen 1 t/m 4)





## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de natuur en recreatie
Ingekomen:	20 JAN 2006
nummer	
doosnr	1166 - 08 t/m go
maple noer	mf => Hl lp

provincie fryslân  
provincie fryslân

postbus 20120  
8900 hm Leeuwarden  
tweebaksmarkt 52  
telefoon: (058) 292 59 25  
telefax: (058) 292 51 25  
www.fryslan.nl  
e-mail: provincie@fryslan.nl

Commissie MER  
Mw. V. ten Holder  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

Leeuwarden, 19 januari 2006  
Verzonden, 20 JAN. 2006

Ons kenmerk : 627127  
Afdeling : Infra / Grote Projecten  
Telefoon : 058 - 2925343 / S. Hilarides  
Uw kenmerk : -  
Bijlage(n) : Aanvulling rapport MER N356

Onderwerp:  
Aanvulling MER N356; De Centrale As Noordoost Fryslân.

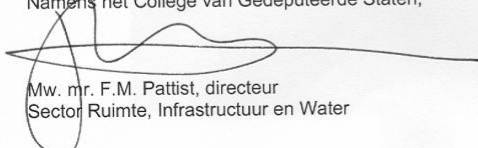
Geachte mevrouw Ten Holder,

Naar aanleiding van het advies van de commissie MER is er een aanvulling op het MER N356 De Centrale As gemaakt. Deze aanvulling is op 10 januari j.l. door het college van GS vrijgegeven voor inspraak met inbegrip van de beleidsmatige opvatting omtrent de aanvulling. Deze aanvulling, plus beleidsopvatting, ligt ter inzage vanaf 16 januari jl. tot 27 februari 2006. U ontvangt dit rapport hierbij, volgens afspraak, in 7-voud.

Met het oog op de besluitvorming in de gemeenteraden eind februari en de besluitvorming in het college van Gedeputeerde Staten in maart, inzake de definitieve tracévaststelling, zouden wij het zeer op prijs stellen uw definitieve advies omtrent de MER zo spoedig mogelijk te ontvangen. Dit is in eerder overleg met u op een zodanige wijze besproken. Voor de goede orde merken wij nog op dat het bureau Arcadis de productie van de aanvulling heeft verzorgd en dat daaromtrent een second opinion is gevraagd aan Grontmij. Op basis van deze inbreng is het product inzake de aanvulling op het MER tot stand gekomen.

Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, dan horen wij dat graag van u. U kunt in dat geval contact opnemen met het projectbureau De Centrale As, Florynwei 3c in Burgum, telefoonnummer 0511-548585, e-mail [info@decentraleas.nl](mailto:info@decentraleas.nl).

Namens het College van Gedeputeerde Staten,

  
Mw. mr. F.M. Pattist, directeur  
Sector Ruimte, Infrastructuur en Water

provincie fryslân



## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de aanvulling op het milieueffectrapport in het Friesch Dagblad en de Leeuwarder Courant d.d. 14 januari 2006

voorsit klykjen - voorsit kemma  
**de centrale as**

provinsje fryslân  
provincie fryslân

#### INSPRAAK OP AANVULLING MER-RAPPORT CENTRALE AS

De commissie voor de Milieueffectrapportage heeft de provincie Fryslân gevraagd het Milieueffectrapport voor De Centrale As Noordoost Fryslân op een aantal punten aan te vullen. De commissie is van mening dat in de Milieueffectrapportage een samenvatting ontbreekt en dat een aantal keuzes duidelijker gemotiveerd moet worden. Bovendien heeft de commissie aangegeven meer inzicht te willen in de verkeerskundige achtergrond van dit infrastructurele project.

**Ter inzage**  
De provincie Fryslân heeft nu een Aanvulling opgesteld met daarin opgenomen de samenvatting en een toelichting op de aangegeven vraagpunten. Deze Aanvulling ligt, met ingang van **16 januari 2006**, voor een periode van zes weken ter inzage in de gemeentehuizen van de gemeenten Dongeradeel, Dantumadeel en Tytsjerksteradiel, het Provinciehuis en op het projectbureau De Centrale As, Florynwei 3c in Burgum. De Aanvulling is tevens te downloaden op [www.decentrales.nl](http://www.decentrales.nl). Voor meer informatie kunt u ook terecht op het projectbureau, tel. 0511 – 54 85 85.

**Zienswijzen**  
Wanneer u uw zienswijze over de Aanvulling kenbaar wilt maken, dan kan dit tot **27 februari 2006**. Op deze manier kan uw visie betrokken worden bij de Tracévestig van De Centrale As door Provinciale Staten. U richt uw zienswijze ten aanzien van de Aanvulling aan: Gedeputeerde Staten van Fryslân, afdeling Infrastructuur, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden.

Leeuwarden, 14 januari 2006  
Gedeputeerde Staten van Fryslân

provinsje fryslân





## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van provincie Fryslân

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van provincie Fryslân

**Besluit:** vaststelling van het tracé

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C1.5

**Activiteit:** Reconstructie van de N356/N913 Dokkum-Veenwouden-Burgum-Nijega/Garyp tot een autoweg met een 100 km per uur regiem

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 20 april 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 22 juni 2001

richtlijnen vastgesteld: 5 september 2003

kennisgeving MER: 10 september 2005

toetsingsadvies over MER uitgebracht: 19 december 2005

kennisgeving aanvulling: 14 januari 2006

toetsingsadvies over aanvulling op de MER uitgebracht: 27 maart 2006

#### **Bijzonderheden:**

In december 2005 heeft de Commissie een toetsingsadvies over het MER uitgebracht, waarin zij heeft geconstateerd dat op enkele punten essentiële informatie in het MER ontbreekt. De tekortkomingen betreffen het meest milieuvriendelijke alternatief, verkeer, ecohydrologische effecten, cultuurhistorie, geluid en de samenvatting. Het voorliggende advies gaat over de aanvulling op het MER. De Commissie heeft beoordeeld dat in het MER inclusief de aanvulling hierop de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang bij het besluit mee te wegen. Daarnaast heeft zij aanbevolen een aantal keuzemogelijkheden bij het besluit nader te onderbouwen door een meer expliciete afweging te presenteren.

#### **Samenstelling van de werkgroep:**

ir. J.A. Huizer

ir. J. Termorshuizen

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

dr. N.P.J. de Vries

#### **Secretaris van de werkgroep:**

drs. B.C. Rademaker

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060120	T.H.L. Claassen	Burgum	20060220
2.	20060130	H. Kampen	Burgum	20060220
3.	20060208	It Groene Nêst	Gytsjerk	20060220
4.	20060218	E.J. ter Burg	Noordbergum	20060223
5.	20060215	E. de Vries en A. Postma	Damwoude	20060223
6.	20060220	E. de Waal, namens Platform Andere As	Veenwoudsterwal	20060223
7.	20060226	S. Bijlsma	Noordbergum	20060301
8.	20060224	Friese Milieufederatie, mede namens It Fryske Gea, Staatsbosbeheer, Fryske Feriening foar Fjildbiology, de vereniging Bescherming Friese Wouden, De Wielenwerkgroep en de vereniging De Walden - De Marren	Leeuwarden	20060301
9.	20060222	G. Vlieger	Veenwoudsterwal	20060301
10.	20060223	Familie G. Vlieger	Veenwoudsterwal	20060301
11.	20060222	Dhr. / mevr. Groenrijk	Zwaagwesteinde	20060301
12.	20060223	R. de Hoop	Damwoude	20060301
13.	20060225	R. Wymenga en H.A.K. Groothof, namens werkgroep Fryslân Moai	Hurdegaryp	20060103



## **Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieueffectrapport Reconstructie N356 Centrale As Noordoost-Fryslân**

De provincie Fryslân wil de wegverbinding N356/N913 Dokkum-Veenwouden-Burgum-Nijega/Garyp ombouwen tot een autoweg met een 100 km/uur regiem. Ten behoeve van het besluit over het tracé door Provinciale Staten van Fryslân is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Op 19 december 2005 heeft de Commissie reeds een toetsingsadvies uitgebracht over het MER. Op basis hiervan heeft de provincie Fryslân besloten aanvullende informatie op te stellen. Op 27 januari 2006 heeft de Commissie de aanvulling op het MER ontvangen. Dit advies betreft de aanvulling op het MER.

ISBN 90-421-1739-7