

1599-35

Omlegging N355 Zuidhorn

RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEU-EFFECTRAPPORT

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	1
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING	2
3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel.....	2
3.2 Beleidskader en besluitvorming	2
4. ALTERNATIEVEN.....	3
4.1 Algemeen	3
4.2 Nul-alternatief	3
4.3 Ondernemersalternatief	3
4.4 Varianten	4
4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	4
5. MILIEUGEVOLGEN	4
5.1 Algemeen	4
5.2 Aanlegfase en gebruiksfase.....	4
5.3 Thematisch	5
5.3.1 Verkeer.....	5
5.3.2 Natuur, landschap, archeologie en cultuurhistorie	5
5.3.3 Bodem en water	6
5.3.4 Woon- en leefomgeving.....	6
6. PRESENTATIE EN KAARTMATERIAAL.....	7
7. OVERIGE.....	7

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 april 2005 waarin de Commissie MER in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 79 d.d. 25 april 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Gedeputeerde Staten van Groningen willen de provinciale weg N355 bij Zuidhorn omleggen. Redenen hiervoor zijn de noodzakelijke verbetering van de passage met het Van Starckenborghkanaal en de plannen voor woningbouw aan de oostzijde van Zuidhorn. Voor de wegomlegging is een partiële herziening van het Provinciale Omgevingsplan door Provinciale Staten vereist.

Hoewel omlegging van een weg van de afmetingen en hoedanigheid zoals is voorgenomen niet MER-plichtig is, heeft de initiatiefnemer besloten om een vrijwillige MER-procedure te doorlopen. Dit om het milieubelang een volwaardige plaats te laten hebben in de afweging.

Initiatiefnemer zijn Gedeputeerde Staten van Groningen, bevoegd gezag zijn Provinciale Staten.

Bij brief van 25 april 2005 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 79 op 25 april 2005².

Een advies voor de richtlijnen is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Via de provincie heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Omdat de Commissie voortbouwt op de startnotitie dient het advies gelezen te worden in aanvulling daarop.

Deze richtlijnen zijn op 9 november 2005 vastgesteld door provinciale staten na kennis te hebben genomen van het richtlijnadvies van de Commissie MER.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Wij beschouwen de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

1. een heldere en onderbouwde **probleemstelling**;
2. een duidelijke inkadering van de mogelijke oplossingen vanuit de **technische vereisten aan de passage** van de weg met het Van Starckenborghkanaal die voortvloeien uit de ontwerpcriteria voor een hoofdvaarweg van de klasse 'Normaal V-a';
3. een **meest milieuvriendelijk alternatief** dat wordt samengesteld uit de beste elementen van de beschouwde alternatieven en varianten;
4. per alternatief/variant: **oplossend vermogen** voor de (verkeers)problemen en effecten op de **geomorfologie en openheid** van Middag-Humsterland met gerelateerde landschapsbeleving;
5. een zelfstandig leesbare **samenvatting** die duidelijk is voor burgers en geschikt voor de bestuurlijke besluitvorming.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

In de startnotitie wordt in hoofdstuk 2 en paragraaf 3.2.1 gemotiveerd waarom de initiatiefnemer de wegomlegging noodzakelijk vindt.

Opmerkelijk is dat de barrièrewerking van de N355 tussen Noordhorn en Zuidhorn als probleem wordt gedefinieerd, terwijl een aantal insprekers uit o.a. beide dorpen dit niet als probleem ervaart. In het MER nader onderbouwen waarom de barrièrewerking van de N355 deel is van de probleemstelling.

Aanvullend in het MER aan te geven:

- de capaciteiten en intensiteiten van het huidige en toekomstig verwachte wegverkeer op kruispuntniveau aan de hand van urengegevens. Dit kan inzicht bieden in de verdeling (en het mogelijk optreden van knelpunten) over de dag. Betrek hierbij – naast de autonome toename van het wegverkeer – ook de verwachte extra ritproductie tengevolge van de nieuwbouwwijk bij Zuidhorn;
- de intensiteiten van het scheepvaartverkeer aan de hand van urengegevens en de duur van de brugopeningen. Geef ook aan welke trend aan scheepvaartbewegingen verwacht wordt;
- de wachttijden die bij autonome ontwikkeling zullen gaan optreden doordat de brug openstaat. Onderscheid daarbij de ochtend- en avondspits. Dan kunnen namelijk mogelijk kritieke wachtrijen ontstaan die nog niet zijn opgelost bij de volgende openstelling van de brug of die kruispunten blokkeren voor anders georiënteerd verkeer.

3.2 Beleidskader en besluitvorming

Een aanzet voor het beleidskader en de procedure staat beschreven in hoofdstuk 6 van de startnotitie.

Verhelder in het MER welke technische eisen gelden voor de passage van de weg met het Van Starckenborghkanaal vanuit de ontwerpcriteria voor een hoofdvaarweg van klasse 'Normaal V-a'. Ga daarbij uit van het *Plan van Aanpak Investerings Fries-Groningse kanalen* (Provincie Fryslân/Provincie Groningen/Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland, 1997). Geef in ieder geval aan welke minimale doorvaarthoogte en/of openstellingsregiem, breedte en diepgang mogelijk zijn. Ga vervolgens in op de consequenties voor de kruising van de weg met het kanaal, waaruit duidelijk moet blijken welke speelruimte er is voor de ontwikkeling van mogelijke alternatieven voor de passage.

In de startnotitie wordt de N355 gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg A. Aangezien dit betwijfeld of gerelativeerd wordt door verschillende insprekers, hierover in het MER helderheid verschaffen. Ga daarbij tevens in op de consequenties van de categorisering:

- voor de vormgeving van de weg;
- voor medegebruik door bijvoorbeeld langzaam verkeer en landbouwverkeer;
- voor de verdere afwikkeling van verkeer op de N355, waaronder die gedeelten die mogelijk niet zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg A.

De informatie in de startnotitie (blz. 55) over de cultuurhistorische status is niet volledig en verwarrend. Geef in het MER een heldere beschrijving van de cultuurhistorische status van het Middag-Humsterland volgens het Rijksbeleid (*Nota Ruimte*) en de provinciale uitwerking daarvan. Geef aan wat mogelijke consequenties zijn voor het voornemen. Ga hierbij voor de begrenzing van het nationaal Landschap uit van de convenantsbegrenzing zoals aangegeven in het Inrichtingsplan Middag Humsterland.

Geef in het MER aan hoe de watertoets een rol speelt bij het MER⁵.

Geef op kaart duidelijk aan waar de ecologische hoofdstructuur is gelegen, inclusief ecologische verbindingzones. Ga ook in op de consequenties voor het voornemen.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

In eerdere stadia zijn reeds alternatieve tracés beschouwd. Verwarrend is dat de nummering van die tracés niet overeenkomt met de nummering van alternatieve tracés in de startnotitie⁶. Wij raden aan om in het MER een eenduidige en logische nummering te hanteren en waar zinvol relatie te leggen met eerdere beschouwingen en discussies.

4.2 Nul-alternatief

In de startnotitie is in paragraaf 4.2.1 aangegeven dat het nulalternatief kan dienen als referentie, waarmee andere alternatieven kunnen worden vergeleken in het MER.

4.3 Ondernemersalternatief

Uit de inspraak blijkt dat er eerder een zogenaamd ondernemersalternatief is ingebracht en besproken. De startnotitie geeft niet aan op welke wijze dit alternatief is beoordeeld en wat de conclusies zijn over dit alternatief.

Geef in het MER aan hoe is omgegaan met eerder voorgestelde alternatieven en varianten. Ontwikkel een alternatief met een schuine kruising van het kanaal die ten opzichte van alternatieven 3 en 4 uit de startnotitie minder gebied ten noorden van het kanaal beïnvloedt. Beoordeel daarbij o.a. de mogelijkheden voor een aquaduct en een brugpassage.

⁵ Met ingang van 1 november 2003 is de watertoets nu ook wettelijk verplicht voor streekplannen, streekplanuitwerkingen, regionale en gemeentelijke structuurplannen, bestemmingsplannen en vrijstellingen op grond van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) per die datum regelt met name een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg op grond van artikel 10 Bro. In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen onder meer afgesproken dat de watertoets ook wordt toegepast bij waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten die niet vallen onder de wettelijke verankering in de Bro. Dat betekent dat ook voor andere wettelijke plannen en besluiten (bijvoorbeeld in het kader van de Tracéwet, Reconstructiewet, Landinrichtingswet of Ontgrondingenwet), maar ook voor niet-wettelijke plannen zoals structuurvisies en gebiedsvisies, een watertoets moet worden uitgevoerd.

⁶ Zo blijkt het alternatief 7 van deelstudie B gelijk te zijn aan alternatief 5 van de startnotitie.

4.4 Varianten

In de startnotitie worden per tracé-alternatief al voorzeten gedaan voor eraan gekoppelde variaties op onderdelen. Onduidelijk is waarom bij bepaalde alternatieven bepaalde varianten niet worden beschouwd.

In het MER moeten alsnog alle varianten gekoppeld worden aan alternatieven en in kwalitatieve zin aangegeven of dit een positieve of negatieve bijdrage aan effecten geeft. Om overbodige informatie in het MER te voorkomen, raden wij echter wel aan om al snel in het MER-proces te bepalen welke varianten binnen alternatieven technisch haalbaar zijn en meerwaarde kunnen geven. Andere varianten kunnen vervolgens in de verdere uitwerking gemotiveerd achterwege blijven⁷.

Voor alternatieven waarbij sprake is van kruising van de N355 met de Langestraat moet zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising op lokaal niveau uitgewerkt worden. Dit om inzicht te geven in de effecten op wonen (te slopen huizen, geluidseffecten e.d.).

4.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

In de startnotitie wordt in paragraaf 4.3.1 voorgesteld het voorgenomen tracé als uitgangspunt te nemen voor de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

Wij nemen aan dat in het MER eerst de tracé-alternatieven op hun effecten worden beoordeeld. Vervolgens kan op basis van die gegevens beoordeeld worden welk alternatief of een combinatie van onderdelen van alternatieven/varianten het meest milieuvriendelijk is. Betrek bij het MMA ook mogelijke milieuvriendelijke maatregelen als stimuleren en/of faciliteren van fiets en openbaar vervoer.

5. MILIEUGEVOLGEN

5.1 Algemeen

In de startnotitie is in hoofdstuk 5 een eerste opzet van het beoordelingskader voor het MER voorgesteld, inclusief de meeteenheden die beoogd zijn. Onderstaand volgen aanvullende of specificerende opmerkingen.

5.2 Aanlegfase en gebruiksfase

Omdat de aanleg van de weg en de kanaalpassage hinder en aantasting kunnen opleveren, raden wij aan om bij de effectbeoordeling – voor zover zinvol – een onderscheid te maken tussen de aanlegfase enerzijds en gebruik en beheer van de (nieuwe) weg anderzijds.

⁷ De argumentatie kan in een bijlage bij het MER gevoegd worden.

5.3 Thematisch

5.3.1 Verkeer

Openbaar vervoer

Presenteer in het MER tevens in kwalitatieve zin de effecten van alternatieven/varianten op de afwikkeling van het openbaar busvervoer.

Landbouwverkeer

Reeds in het beoordelingskader zijn opgenomen: omrijden voor landbouwverkeer en oversteekbaarheid voor langzaam verkeer-routes. Voeg hier nog aan toe 'de geschiktheid van de route voor landbouwverkeer'. Dit is nodig om onderscheid te maken tussen alternatieven/varianten waarin landbouwverkeer over eigen routes beschikt dan wel gebruik maakt van routes voor alle verkeer (dit laatste levert overigens gemengd verkeer op en is in principe ongunstig voor de verkeersveiligheid).

5.3.2 Natuur, landschap, archeologie en cultuurhistorie

Natuur

Het is relevant dat recente inventarisatiegegevens voorhanden zijn of – voor zover nuttig – deze te verzamelen. De startnotitie noemt als beoordelingscriterium aantasting van leefgebieden van belangrijke soorten. Wij gaan ervan uit dat bedoeld wordt doeltypen en leefgebieden van doelsoorten⁸ (denk aan bijvoorbeeld weidevogels in het Rietdal). Ook kunnen er grondwaterafhankelijke (planten)soorten voorkomen in sloten die een zekere natuurwaarde vertegenwoordigen. Denk daarbij aan de invloed van kwel of brak water.

Landschap

Voor een oordeel over de doorsnijdende, versnipperende en/of aantastende effecten van alternatieven op het landschap dient in het MER een samenhangende beschouwing van de huidige landschappelijke structuur van keileemrug, het dal van de Oude Riet en het Middag-Humsterland de basis te zijn⁹. In het beoordelingskader is terecht als criterium opgenomen de aantasting van statusgebieden met hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het is te verwachten dat alternatieven/varianten op dit aspect verschillend scoren. De beschrijving en uitwerking van dit aspect verdient derhalve aandacht. Ga daarbij ook in op de openheid met eraan gekoppelde landschapsbeleving en op de landschapspatronen die herkenbaar zijn.

⁸ Hanteer hiervoor bij voorkeur het *Handboek Natuurdoeltypen* (LNV, 2001).

⁹ De keileemrug en de Oude Riet hebben een nauwe samenhang met het Belvédèregebied Middag-Humsterland. De Oude Riet is in feite het water waaraan het oude kweiland Humsterland haar oorsprong mede ontleent. Ook de bocht in de Oude Riet rond Noordhorn is een karakteristiek element in het landschap ter plaatse. De Oude Riet heeft zich om de karakteristieke keileemrug van Noordhorn – Zuidhorn (één van de meest noordelijk uitlopers van de keileemruggen van het Drents plateau) heen gekruld. Dit vormt een bijzonder element op de overgang van het Drents plateau naar het voormalige kwelderlandschap. Er is een bijzondere ruimtelijke relatie en samenhang die in de startnotitie niet aan de orde komt.

5.3.3

Bodem en water

Bij bodem en water zijn in de startnotitie de juiste beoordelingscriteria geformuleerd.

De beschrijving van bodem en water in de huidige situatie en bij autonome ontwikkeling is in de startnotitie nog summier. Geef in het MER informatie over de waterhuishouding, de grondwaterstanden en over de grondwaterkwaliteit (in het bijzonder het zoutgehalte). Geef ook aan of de geplande grondbergingen vanwege verbreding van het Van Starckenborghkanaal tot veranderingen zullen leiden (autonome ontwikkeling).

Bij de vergelijking van alternatieven kunnen verschillen worden verwacht in effecten voor bodem en water in aanleg en in eindsituatie. Aandachtspunten daarbij zijn onder meer:

- Gaat het tracé door intermediair dan wel door kwelgebied?
- Tot welke diepte dient het tracé te worden uitgegraven voor de wegfundering?
- Is er sprake van verdiepte wegligging van bepaalde gedeelten van het tracé en wat betekent dat voor de waterhuishouding?
- Hoe zit het met de noodzakelijke ingrepen in de waterhuishouding bij aanleg en beheer van de verschillende kunstwerken (aquaduct, bruggen, grondbergingen e.d.)?

Geef in het MER ook een grondbalans en of 'werk met werk' gemaakt kan worden, oftewel gebruik maken van de berging van grond die vrijkomt bij verbreding en verdieping van het Van Starckenborghkanaal.

5.3.4

Woon- en leefomgeving

Barrière

Alhoewel in de startnotitie de N355 wordt aangemerkt als barrière tussen Zuidhorn en Noordhorn en tussen Zuidhorn en de nieuwe woonwijk ten oosten daarvan, ontbreekt dit aspect als zodanig in het beoordelingskader. Geef in het MER in kwalitatieve zin aan of alternatieven/varianten bijdragen aan het opheffen dan wel verminderen van deze barrière.

Lucht

Aanvullend op de in de startnotitie voorgestelde jaargemiddelden moet in het MER:

- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie aan stikstofdioxide (NO₂) groter is dan 200 µg/m³;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde voor de 24 uurgemiddelde concentratie fijn stof wordt overschreden; indien deze grenswaarde ten gevolge van het heersende achtergrondniveau altijd wordt overschreden, dient voor een representatieve afstand van de weg te worden vastgesteld hoe vaak het daggemiddelde van PM₁₀ groter is dan 50 µg/m³.

Recreatie

Het deelaspect recreatie verbreden met de beoordelingscriteria landschapsbeleving en uitloopmogelijkheden vanuit de dorpen.

6. PRESENTATIE EN KAARTMATERIAAL

Communicatie en draagvlak zijn de basis voor succes bij ingrijpende projecten. Dit betekent dat er nadrukkelijk zorg moet worden besteed aan de presentatie van gegevens in het MER. De onderlinge vergelijking van alternatieven dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie bevelen wij verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, 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 op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken – met daarop de topografische namen goed leesbaar – en de kaarten te voorzien van een duidelijke legenda.

7. OVERIGE

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' hebben wij geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

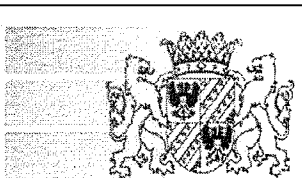



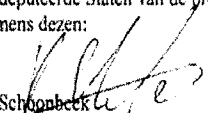
BIJLAGEN

bij de richtlijnen voor het milieueffectrapport
Omlegging N355 Zuidhorn

(bijlagen 1 t/m 4)

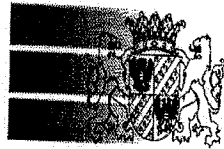
BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 april 2005

	provincie groningen	Bezoekadres: Sint Jansstraat 4 Groningen										
	Afdeling Verkeer & Vervoer Postbus 610 9700 AP Groningen <small>Correspondentie uitsluitend richten aan het postadres</small>	Tel. 050 - 316 46 74 Fax. 050 - 316 49 91 E-mail: info@provinciegroningen.nl										
<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieueffectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen:</td><td>29 APR. 2005</td></tr><tr><td>nummer:</td><td></td></tr><tr><td>dossier:</td><td>1599 - 1/m 3</td></tr><tr><td>kopie naar:</td><td>H./b./g./ab</td></tr></table>			Commissie voor de milieueffectrapportage	ingekomen:	29 APR. 2005	nummer:		dossier:	1599 - 1/m 3	kopie naar:	H./b./g./ab	Commissie voor de m.e.r. Postbus 2345 3500 GH UTRECHT
	Commissie voor de milieueffectrapportage											
ingekomen:	29 APR. 2005											
nummer:												
dossier:	1599 - 1/m 3											
kopie naar:	H./b./g./ab											
Nr.: 2005-09019		Groningen, 25 april 2005										
Behandeld door : Woudstra, F. Telefoonnummer : (050) 3164496 Antwoord op : Bijlage : 2 Onderwerp : M.e.r. wegomlegging Zuidhorn; bekendmaking en ter inzage legging startnotitie												
Geachte heer, mevrouw,												
<p>Hierbij ontvangt u het door ons op 12 april vastgestelde startnotitie van de m.e.r.-procedure wegomlegging Zuidhorn. Aanleiding voor het starten van deze m.e.r.-procedure zijn een aantal ontwikkelingen die rond Zuidhorn spelen waaronder de vaarwegverruiming Lemmer-Delfzijl en de planontwikkeling van de nieuwe woonwijk De Oostrand in Zuidhorn.</p> <p>Met de publicatie van het voornemen in het Dagblad van het Noorden, het Westerkwartier en de Staatscourant start de procedure in het kader van milieueffectrapportage. Bijgevoegd vindt u de advertentietekst.</p> <p>Voordat het milieueffectrapport (MER) kan worden opgesteld dient ons college, als bevoegd gezag ingevolge de Wet milieubeheer, samen met Rijkswaterstaat directie Noord als bevoegd gezag ingevolge de Weg verontreiniging Oppervlaktewateren en de Wet op de waterhuishouding, richtlijnen vast te stellen waaraan de inhoud van het milieueffectrapport moet voldoen. Hierbij zullen wij optreden als coördinerend bevoegd gezag.</p> <p>Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van de vast te stellen richtlijnen. Van 29 april tot en met 31 mei kunnen hiervoor schriftelijk opmerkingen bij ons college worden ingediend.</p> <p>Wij zien uw advies over de op te stellen richtlijnen graag uiterlijk 30 juni tegemoet, zodat wij uiterlijk dertien weken na de openbare kennisgeving (29 juli) de richtlijnen kunnen vaststellen</p>												
Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen, namens dezen:  R. Schoonbeek Hoofd afdeling Verkeer en Vervoer												
<small>18-04-VV-302 Bezoekers met auto kunnen parkeren in de garage onder de nieuwbouw. Vanaf NS-CS is het Provinciehuis bereikbaar met de stadslijnen: 1. (ri. Korreweg/perron S), 3 (ri. Lawenborg/perron G), 4 (ri. Oosterpark/perron P), 5 (ri. Paddepoel/perron H), 6. (ri. Beijum/perron F), 11 (ri. Zernike/perron E). Uitstappen: halte Grote Markt</small>												

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 79 d.d. 25 april 2005



provincie groningen

kennisgeving startnotitie milieu-effectrapportage ten behoefte van project wegomlegging zuidhorn

De provincie Groningen is momenteel bezig met het verbeteren van de hoofdwegestructuur in Zuidhorn door een eventueel nieuw aan te leggen wegomlegging om Zuidhorn en Noordhorn in combinatie met de vernieuwing van de brug in de N355 over het Van Starckenborghkanaal. Voor de eventuele aanleg van een nieuwe wegverbinding is een partiële herziening van het Provinciaal Omgevingsplan (POP) noodzakelijk, waarbij het tracé op de functiekaart wordt opgenomen. Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming over een wegomlegging te geven heeft het college van gedeputeerde staten besloten om een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen. Bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure is Provinciale Staten van de provincie Groningen.

Procedure

Voordat een partiële herziening van het POP kan worden vastgesteld, moeten de effecten van de voorgenomen activiteit op het milieu in een milieu-effectrapport (MER) worden onderzocht. Dit MER zal worden opgesteld door adviesbureau ARCADIS te Arnhem. De wettelijke procedure is gestart met de bekendmaking van de startnotitie. In de startnotitie is een globale aanduiding van de aard en gevolgen voor het milieu gegeven. Voordat het MER kan worden opgesteld, stellen Provinciale Staten van Groningen richtlijnen vast waaraan de inhoud van het MER moet voldoen. Ten behoeve van het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt vanaf 29 april 2005 tot en met 31 mei 2005 tijdens kantooruren ter inzage bij de provincie Groningen, afdeling Milieutoezicht, St. Jansstraat 4 (kamer D113) te Groningen en bij de Algemene Service Balie van het gemeentehuis te Zuidhorn, dagelijks geopend van 09.00 - 12.30 uur, op maandag, woensdag en donderdag van 13.30 - 16.30 uur en op maandagavond van 18.00 - 19.30 uur (5, 6 en 16 mei gesloten).

Een exemplaar van de startnotitie is verkrijgbaar bij de afdeling Beton- en Waterbouw door overmaking van € 5,- voor een zwart-wit exemplaar, € 23,- voor een kleurenafdruk of € 7,50 voor een cd-rom op rekeningnummer 3453590 ten name van Provincie Groningen Wagon en Kanalen te Groningen onder vermelding van startnotitie m.e.r. Zuidhorn.

Inspraak

Opmerkingen met betrekking tot de te geven richtlijnen kunnen tot en met 31 mei 2005 schriftelijk worden ingebracht bij Gedeputeerde Staten van Groningen ter attentie van dhr. F. Woudstra, postbus 610, 9700 AP te Groningen.

Inlichtingen

Voor informatie kunt u zich richten tot dhr. H.R. Roelofs van de provincie Groningen, tel. 050-3164090.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Gedeputeerde Staten van Groningen

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Groningen

Besluit: Partiële herziening Streekplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: n.v.t. (vrijwillige m.e.r.)

Activiteit: Verbetering van de passage van de weg met het Van Starckenborghkanaal en wegomlegging.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 25 april 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 28 juni 2005

Bijzonderheden: Gedeputeerde Staten van Groningen willen de provinciale weg N355 bij Zuidhorn omleggen. Redenen hiervoor zijn de noodzakelijke verbetering van de passage met het Van Starckenborghkanaal en de plannen voor woningbouw aan de oostzijde van Zuidhorn. Voor de wegomlegging is een partiële herziening van het Provinciale Omgevingsplan door Provinciale Staten vereist.

De Commissie vraagt in haar richtlijnenadvies aandacht voor een heldere probleemstelling, de technische vereisten vanuit het scheepvaartbeleid (kanaalverruiming), het oplossend vermogen voor verkeer van mogelijke alternatieve tracés en de effecten op geomorfologie, openheid en landschapsbeleving.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats
1.	20050502	Vereniging Structuur	Zuidhorn
2.	20050507 20050530	Stichting Behoud Rietdal Noordhorn	Noordhorn
3.	20050516	F.H. van Zwol	Zuidhorn
4.	20050514	T. Buist & R. Damhof	Noordhorn
5.	20050514	E.K. Vogel	Noordhorn
6.	20050514	H.G. Huizing	Noordhorn
7.	20050520	Land- en Tuinbouw Organisatie Noord (LTO) vestiging Drachten	Drachten
8.	20050514	R. Kooi	Noordhorn
9.	20050514	J. de Boer	Noordhorn
10.	20050524	J.F. Geertsema	Noordhorn
11.	20050523	P. Kruizinga	Noordhorn
12.	20050524	Stichting Rechtsbijstand, namens de fam. Schuiringa, Noordhorn	Zwolle
13.	20050525	N.J. Vermuë	Noordhorn
14.	20050514	Fam. L. Pijker-Tempel en 12 gelijklopende reacties	Noordhorn/ Wagenborg
15.	20050524	C.M. den Besten	Noordhorn
16.	20050527	Milieufederatie Groningen	Groningen
17.	20050528	Ondernemers van Noordhorn	Noordhorn
18.	20050527	Werkgroep de Brug	Noordhorn
19.	20050529	L.S. Salazar Castaño & D. Ferwerda	Noordhorn
20.	20050530	M.P. Venema	Noordhorn
21.	20050529	R. den Boef & H.J. den Boef-Peters	Noordhorn
22.	20050527	Afdeling GroenLinks Zuidhorn / Grootegast	Zuidhorn
23.		Reactie van Stichting Behoud Rietdal als vermeld onder – nummer 2	
24.	20050531	D.J. van den Bos	Noordhorn
25.	20050530	J.H. Roorda	Noordhorn
26.	20050529	J.J. van Doormaal & E.F. van Doormaal- Stremme- laar	Noordhorn
27.	20050529	J. Bekooy	Noordhorn
28.	20050528	Vereniging van Dorpsbelangen Noordhorn	Noordhorn
29.	20050531 20050610	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort
30.	20050530	L. Rodenhuis & W.J. Rodenhuis – Heesen	Noordhorn
31.	20050527	A.W. Teelken	Zuidhorn
32.	20050524	A. & H. IJbema-Minnema	Noordhorn
33.	20050530	M. Heijnen & A. Brandsma	Noordhorn
34.	20050610	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)	Amersfoort
35.	20050428	Transport en Logistiek Nederland	Drachten)*
36.	20050530	L. Dijck	Noordhorn)*
37.	20050527	H. Koot	Noordhorn)*

)* 3 reacties rechtstreeks gericht aan en afgehandeld door Provinciale Staten