

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het MER Rijksweg N37/N34
(gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid)

23 augustus 1991

356-30

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het MER Rijksweg N37 en Rijksweg N34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-276-4

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Drenthe / Rijksweg N37/N34.



Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk
U1027-91/Wo/yh/356-29

onderwerp

Utrecht,
23 augustus 1991

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de verdubbeling van Rijksweg 37 en Rijksweg 34 (gedeelte Emmen-Zuid - Holsloot).

Overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) bied ik u hierbij het advies aan van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Voor een overzicht van de inhoud van het advies verwijs ik u kortheidshalve naar de samenvatting.

In verband met het in de startnotitie gesignaleerde risico van inhaal ongevallen vestig ik uw aandacht op het belang van het volwaardig in beschouwing nemen van het in het advies genoemde nul-plus alternatief.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen.

Hoogachtend,

Ir. K.H. Veldhuis,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
verdubbeling N37/N34 deel Emmen-
Zuid - Holsloot


ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR
DE INHOUD VAN HET MER
RIJKSWEG N37 EN RIJKSWEG N34
(GEDEELTE HOLSLOOT - EMMEN-ZUID)

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de verdubbeling van Rijksweg N37 en Rijksweg N34 (gedeelte Holsloot-Emmen-Zuid).

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

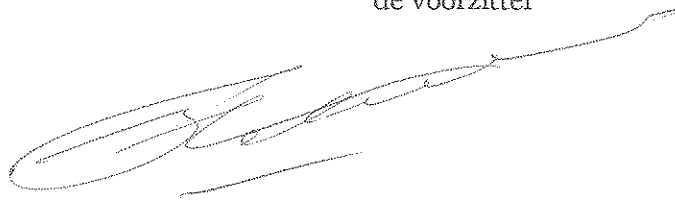
de werkgroep m.e.r. Rijksweg N37 en Rijksweg N34
(gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid)

de secretaris



ing. W.E. Wouda-van der Giessen

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 23 augustus 1991

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	2
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITEN	3
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Alternatieven	7
3.3 Nulalternatief	9
3.4 Nulplus-alternatief: optimalisatie verkeersveiligheid	9
3.5 Alternatief A: verdubbeling van de N37/N34	9
3.6 Alternatief B: meest milieuvriendelijk alternatief	11
4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	12
4.1 Studiegebied	12
4.2 Bestaande toestand	12
4.3 Autonome ontwikkeling	14
5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	14
5.1 Algemeen	14
5.2 Effecten op klimaat en luchtkwaliteit	15
5.3 Verspreiding	15
5.4 Verlies/verstoring	16
5.5 Verdroging	18
6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	18
7. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	19
8. VORM EN PRESENTATIE	19
9. SAMENVATTING VAN HET MER	20

BIJLAGEN

1. Brief d.d. 21 mei 1991 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking van de start van de procedure van milieu-effectrapportage in de Staatscourant nr. 97 van 23 mei 1991.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Hieronder zijn de hoofdpunten van het advies voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER N37/N34 (gedeelte Holsloot – Emmen-Zuid) kort aangegeven.

Probleemstelling, doel en besluiten

Het MER dient een degelijke analyse te bevatten van de probleemstelling. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het streven van de regering om te komen tot een beperking van de groei van de automobilititeit. Tevens dient de situatie in het aangrenzende gebied van Duitsland te worden betrokken evenals verbeteringen op andere wegvakken/hoofdwegen richting Duitsland. Op basis van de analyse zullen de te bereiken doelstellingen van het project scherp geformuleerd kunnen worden. Daarbij dienen duidelijk de relatieve gewichten van deze doelstellingen te worden gegeven.

Daarbij dient te worden vermeld welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen of in voorbereiding zijn en in hoeverre deze beperkingen (kunnen) opleggen of randvoorwaarden (kunnen) stellen aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Het is van belang hierbij de status van de besluiten te vermelden.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De keuze van alternatieven dient zorgvuldig te worden gemotiveerd. De beschrijving van alternatieven behoort wat diepgang en detaillering betreft vergelijkbaar te zijn. De alternatieven en varianten dienen gericht te zijn op het oplossen van de geconstateerde knelpunten.

Als referentie moet worden beschreven welke ontwikkelingen binnen de regio zullen plaatsvinden als geen nieuwe besluiten worden genomen ter oplossing van de geconstateerde knelpunten. Bezien dient te worden, in hoeverre een alternatief gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en verkeersmatiging een rol kan spelen als oplossing. Bij de alternatieven dienen ook milieubescherpende maatregelen worden beschouwd, en dient een meest milieuvriendelijk alternatief te worden ontwikkeld.

Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen dienen te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de voorspelling van de milieugevolgen. Het gaat daarbij vooral om luchtverontreiniging, geluidhinder, leefbaarheid, abiotische en biotische aspecten.

Gevolgen voor het milieu

Bij de beschrijving van de milieugevolgen zal de nadruk moeten liggen op die gevolgen die (nagenoeg) onomkeerbaar zijn. Bij de voorspellingen dient steeds te worden aangegeven welke methode of modellen zijn gebruikt en waarom en in hoeverre daarbij aan de randvoorwaarden wordt voldaan.

Als studiegebied geldt het gebied dat door de activiteit of alternatieven kan worden beïnvloed.

Vergelijking van de alternatieven, leemten in kennis, evaluatie, vorm en presentatie

De verschillen in de gevolgen voor het milieu van de beschouwde alternatieven/varianten dienen duidelijk te worden gepresenteerd.

In het MER zal aandacht dienen te worden besteed aan resterende leemten in kennis en aan onzekerheden en de betekenis daarvan voor de besluitvorming.

De evaluatie is ook een onderwerp in het MER. Hiervoor is gekozen opdat het mogelijk is een evaluatieprogramma vast te stellen tegelijkertijd met het besluit over de verdubbeling van N37/N34.

De kern van alle hoofdonderdelen van het MER zal duidelijk en overzichtelijk moeten worden samengevat.

1. INLEIDING

Rijksweg 37, i.c. het gedeelte Hoogeveen - Duitse grens, is in het uitvoeringsprogramma 1990 - 1994 van het Rijkswegenplan aangemerkt als aan te leggen enkelbaans autoweg.

Het project is inmiddels in uitvoering genomen en zal in 1993 gereedkomen. Het gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid van Rijksweg 34 is in dit programma aangeduid als een bestaande enkelbaans autoweg en is als zodanig in gebruik.

In het deel d van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de verdubbeling van zowel de Rijksweg 37 als 34 opgenomen. Hierin is voor het traject Hoogeveen - Holsloot (N34) - Duitse grens opgenomen dat "op termijn op grond van de te verwachten verkeersontwikkeling ombouw van de bestaande verbinding tot autosnelweg gewenst is. Structuurverbetering Zuid-Oost Drenthe". Het al dan niet doorgaan van het project is wel afhankelijk gesteld van de resultaten van de voor het project uit te voeren tracé/milieu-effectrapportage (zie ook brieven van de Minister aan Gedeputeerde Staten van Drenthe d.d. 7 maart 1991 en 12 juli 1991). In het kader van de uit te voeren studie is een startnotitie opgesteld, welke op 16 mei 1991 is aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op 23 mei 1991 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat de tracé/m.e.r.-procedure gestart (bijlage 2) ten behoeve van de besluitvorming over het nut en de noodzaak van de verdubbeling en een keuze voor een mogelijke uitvoeringsvariant voor de verdubbeling van Rijksweg 37 vanaf Hoogeveen naar de grens met Duitsland (N37) en Rijksweg 34 vanaf Emmen-Zuid tot aan Rijksweg 37 (knooppunt Holsloot).

In deze procedure worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

De belangrijkste projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare bekendmaking.

Per brief van 21 mei 1991 (bijlage 1) verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van de Wabm te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. In de startnotitie wordt aangegeven, dat voor de tracé/m.e.r.-procedure een projectnota zal worden opgesteld, waarin het MER wordt geïntegreerd. Het advies van de Commissie bepaalt zich tot de aspecten die in het kader van de m.e.r. aan de orde moeten komen, zoals beschreven in artikel 41j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie gebruik gemaakt van de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen die schriftelijk werden ingebracht (zie bijlage 4). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITEN

In de startnotitie is, met betrekking tot de Rijksweg 37/34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid), een aantal knelpunten gesignaleerd. Deze knelpunten hebben betrekking op de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en de transport- en regionaal-economische situatie. In het MER dient de probleemstelling uitgewerkt te worden tegen de achtergrond van oorzaken (bijv. verkeersongevallen), prognoses, maatschappelijke behoefte, maatschappelijk belang en het overheidsbeleid. Daarbij dient een zodanig onderscheid te worden gemaakt verschillen en/of overeenkomsten tussen de Rijksweg 37 en Rijksweg 34 (gedeelte Holsloot - Emmen-Zuid) tot uitdrukking komen.

De probleemstelling dient analyses en prognoses te bevatten. Deze prognoses dienen te zijn gebaseerd op het overheidsbeleid met betrekking tot de bestaande en de te verwachten vervoersstromen en verkeersintensiteiten in relatie tot de capaciteiten van wegvakken en kruispunten, zowel op de onderhavige verbinding als op de relevante andere wegverbindingen in het studiegebied. Hierbij dient de situatie in het aangrenzende gebied van Duitsland te worden betrokken. In de prognoses moet rekening worden gehouden met het streven van de regering om te komen tot een beperking van de groei van de automobiliteit waarbij moet worden ingegaan op regionale aspecten en lokale aspecten.

Afwijkingen van verwachtingen c.q. streefcijfers op landelijke schaal dienen duidelijk te worden gemotiveerd.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieuproblemen zichtbaar te maken, dient onderscheid te worden gemaakt naar vrachtautoverkeer en personenverkeer. Een analyse van herkomst, bestemming en verdeling over de tijd alsook naar verplaatsingsmotief (bijv. woonwerk, zakelijk en overig) is eveneens van belang. Voorts moet duidelijkheid worden verschaft omtrent aard en omvang in de ontwikkeling van het grensoverschrijdend verkeer. Bijzondere aandacht moet worden gegeven aan de mogelijkheid het openbaar vervoer, met name het busvervoer, zodanig te verbeteren dat het een deel van het wegvervoer kan overnemen. Daarbij moet de rol in beschouwing worden genomen die organisaties van openbaar vervoer zouden kunnen spelen. In dit verband kan o.a. het door de Vervoerregio Drenthe ontwikkelde Mobiliteitsplan van belang zijn. Voorts is het gewenst inzicht te geven in plannen voor het aangrenzend gebied van de Bondsrepubliek Duitsland met betrekking tot het Duitse net van verkeerswegen alsook in het aldaar gevolgde beleid ten aanzien van de relatie wegverkeer - milieubelangen.

De analyse van de vervoers- en verkeerssituatie dient zodanig te zijn gestructureerd en gedetailleerd dat de uitkomsten kunnen dienen als referentiekader voor het beoordelen van de effecten van de oplossingsalternatieven. De gegevens dienen zo recent mogelijk te zijn.

De waarnemings- en berekeningsmethoden alsmede de veronderstellingen die gebruikt zijn bij het bepalen van de te verwachten vervoers- en verkeersintensiteiten dienen te worden beschreven, evenals de uitgangspunten en doelstellingen betreffende de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Uit het voorgaande moet duidelijk worden waarom en in hoeverre de twee onderhavige weggedeelten (N37/N34) niet of niet voldoende beantwoorden aan redelijke eisen ten aanzien van ontwikkeling en veiligheid van het verkeer, mede in relatie tot enerzijds de functie van de betreffende wegvakken in het net van hoofdwegen en anderzijds het milieubelang. Daarbij dient ingegaan te worden op de te verwachten effecten voor de N37/N34 ten gevolge van verbeteringen bij de E35 (Groningen - Oldenburg) en de E8 (Hengelo - Osnabrück)¹ en dient te worden aangegeven, in hoeverre door deze verbeteringen wordt tegemoet gekomen aan de gesignaleerde problemen op de N37/N34.

Uit de beschreven probleemstelling volgen de doelstellingen. Op basis van deze te formuleren doelstellingen, dienen de alternatieven en varianten te worden geformuleerd en te worden vergeleken.

Daarbij dient te worden vermeld, welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds zijn genomen of in voorbereiding zijn en in hoeverre deze beperkingen (kunnen) opleggen of randvoorwaarden (kunnen) stellen aan het besluit waarvoor het MER is opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten (hardheid, wanneer genomen).

Naast de als bekend veronderstelde relevante wetten spelen in dat opzicht ook diverse beleidsdocumenten en voornemens een rol. Met name zijn te noemen:

- het Nationaal Milieubeleidsplan en het Nationaal Milieubeleidsplan Plus
- het Natuurbeleidsplan
- de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (extra)
- het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (meest recente deel)
- het Indicatief Meerjarenprogramma Milieubeheer
- het grondwaterbeschermingsplan van de Provincie Drenthe
- de bestemmingsplannen en/of structuurplannen van de gemeenten Hoogeveen, Oosterhesselen, Dalen, Sleen en Emmen
- het vigerend streekplan Drenthe
- Regionalplanung in Duitsland

1 Zie reactie nr. 1 (bijlage 4).

In diverse van deze beleidsdocumenten komt naar voren dat de rijksoverheid een sturend beleid volgt, d.w.z. een beleid dat gericht is beperking van de groei van de automobilititeit. In dit verband moet bijzondere aandacht worden besteed aan de doelstelling van de regering om het wegverkeer te beperken door geïntegreerde maatregelen gericht op stimuleren van openbaar vervoer alsook op het verkleinen van vervoersstromen en begrenzen van de rijsnelheid.

Ook de voornemens ten aanzien van het lokaliseren van woningbouw en werkgelegenheid, op zowel rijksniveau als op provinciaal niveau dienen in het MER aan de orde te komen. Tevens dient de relatie te worden aangegeven tussen onderhavig project en het te realiseren recreatieproject Emmen-Zuid. Daarbij dient de aandacht ook uit te gaan naar de eventuele onderlinge afhankelijkheid met betrekking tot vrijkomend zand in relatie tot benodigd ophoogmateriaal en de capaciteit van de infrastructuur in relatie tot het verwachte aantal recreanten.

In het MER dient te worden vermeld ten behoeve van welke besluiten het MER is opgesteld en dienstig kan zijn en door wie of welke overheidsinstanties deze besluiten zullen worden genomen.

Tevens is het van belang aan te geven volgens welke procedure (eventueel in combinatie met te nemen besluiten in de sfeer van de ruimtelijke ordening) en op basis van welk tijdplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel betrokken zijn.

Daarnaast dient in het MER te worden aangegeven, welke besluiten in een later stadium moeten worden genomen om het project te kunnen uitvoeren.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 4 1j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

3.1 Inleiding

De activiteit die is voorgenomen betreft het verdubbelen van weggedeelten van twee enkelbaans autowegen tot autosnelweg.

Alvorens dienaangaande een definitief besluit zal worden genomen moet het voornemen op relevantie en aanvaardbaarheid worden beoordeeld. Dit dient in het bijzonder plaats te vinden aan de hand van milieu-eisen en het mobiliteitsgeleidingsinstrumentarium van de rijksoverheid.

Een dergelijke toetsing heeft slechts zin als voor de oplossing van het probleem dat aan het voornemen ten grondslag ligt, meer mogelijkheden worden onderkend. Dit houdt in dat voor die oplossing alternatieven moeten worden ontwikkeld die tot een verantwoorde keuze in staat stellen.

De alternatieven en eventueel varianten daarop moeten in nauwe relatie staan met het hierboven aangeduide overheidsbeleid. In het SVV2 (deel d, blz. 136) is hierop ingegaan.

Ten behoeve van de toetsing is het voorts gewenst om binnen de beschreven activiteit deelactiviteiten te onderscheiden. De toetsing en onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dan mede gericht worden op de voor- en nadelen van deelactiviteiten voor het milieu.

De alternatieven en eventuele varianten dienen in het MER zorgvuldig te worden gemotiveerd. Ook het selectieproces waaruit een voorkeur naar voren kan komen dan wel bepaalde alternatieven kunnen afvallen, moet worden beschreven.

In het MER dienen de alternatieven op gelijkwaardige wijze te worden beschreven, dient te worden ingegaan op de mate waarin wordt voldaan aan vastgesteld beleid, en dienen de effecten op het milieu te worden bepaald. De beschrijving van de alternatieven moet naar diepgang en detaillering zodanig zijn dat een zinvolle onderlinge vergelijking mogelijk is.

Op deze wijze kunnen de milieu-effecten op een volwaardige wijze worden betrokken in de besluitvorming.

3.2 Alternatieven

Het is van belang in het MER alternatieven en varianten uit te werken. De Commissie is van mening dat bij alle alternatieven tevens de effecten van maatregelen dienen te worden beschouwd die gericht zijn op intensiveren van goederenvervoer over water en/of per spoor en het al of niet realiseren van een overslagterminal in Noord-Nederland (plannen in zowel Veendam als Coevorden en Meppel) voor goederenoverslag en het optimaliseren van de afwikkeling van het verkeer via het openbaar vervoer. Tevens dient rekening te worden gehouden met de effecten die het gevolg zullen zijn van het gereedkomen van verkeersaanpassingen in Duitsland.

Naar de mening van de Commissie moeten in het MER in elk geval de volgende alternatieven en milieubescherpende maatregelen worden behandeld. Een nadere uitwerking volgt in de paragrafen 3.3 tot en met 3.6.

Nulalternatief

Nulalternatief, waarbij geen specifieke maatregelen worden getroffen. Wel wordt uitgegaan van de doelstellingen van het rijksbeleid ten aanzien van milieu voor zover betrekking hebbend op verkeer en vervoer en de voltooiing van de verbeteringen van de N37 tot volwaardige autoweg. (Dit geldt overigens ook voor de andere alternatieven).

Nulplus-alternatief

Dit alternatief kan worden beschouwd als een optimalisatie van het boven omschreven nulalternatief.

Alternatief A

Verdubbeling van N37 en de N34 (gedeelte Holsloot – Emmen-Zuid)

Alternatief B

Meest milieuvriendelijk alternatief

Hieronder wordt per alternatief aangegeven, wat naar het oordeel van de Commissie in het MER moet worden beschreven. Wat betreft de mate van detail, die daarbij moet worden gehanteerd, geldt dat alleen die aspecten van de alternatieven moeten worden beschreven, die relevant zijn voor de beoordeling van de effecten op het milieu.

Waar door de Commissie onder meer suggesties worden gedaan ten aanzien van mobiliteitsgeleidende maatregelen en maatregelen ter beperking van milieuverontreiniging, gaat het om aanvullende maatregelen op de maatregelen uit het SVV2 en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening.

Bij de verschillende alternatieven zal aandacht dienen te worden besteed aan maatregelen die kunnen worden getroffen om nadelige effecten op het milieu zoveel mogelijk te beperken of weg te nemen.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- geluidafschermdende maatregelen;
- geluidbeperkende maatregelen;
- maatregelen ter beperking van de luchtverontreiniging;
- maatregelen ter behandeling van hemelwater;
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater;
- maatregelen om de isolerende werking te verminderen, die verdubbeling van bestaande wegen zal hebben op de wilde plantesoorten en dieren in natuur(ontwikkelings)gebieden en daarbuiten;
- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoring gevoeligheid van het ecosysteem.

Het is denkbaar om tijdelijk peilverlagingen te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie en de gewassen geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.

Ook zou moeten worden aangegeven in hoeverre de verschillende alternatieven de toeristen en recreanten in de regio stimuleren tot het gebruik van andere vervoerswijzen.

3.3 Nulalternatief

In de startnotitie wordt aangegeven, dat het nulalternatief beschouwd zal worden als een referentiesituatie voor de verschillende oplossingen voor de gestelde problemen. Het in het kader van het SVV2 (deel d) voorgestelde beleid, zal als effectief en als onderdeel van de referentie worden beschouwd.

Naar het oordeel van de Commissie zullen ook de maatregelen, die door de provincie en de betrokken gemeenten in het kader van het regionaal verkeers- en vervoersplan zullen worden uitgevoerd, bij het nulalternatief moeten worden betrokken. Ook ontwikkelingen in de regio ten aanzien van woningbouw, bedrijfsvestigingen en de ontwikkeling van een in de gemeente Emmen gelegen recreatiegebied, dienen bij het nulalternatief te worden meegenomen.

3.4 Nulplus-alternatief: optimalisatie verkeersveiligheid

Bij dit alternatief wordt het nulalternatief verbeterd door aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hierbij dient bijvoorbeeld te worden gedacht aan het nemen van (technische) maatregelen gericht op verbetering voor mogelijkheden tot inhalen. Daarbij kan bijv. worden gedacht aan de realisatie van inhaalstroken. Daarnaast kunnen aspecten gericht op beperking van maximumsnelheden en verkeersmatiging (carpooling, e.d.) in beschouwing worden genomen². Voor dit alternatief dient te worden aangegeven in hoeverre oplossing van de gesignaleerde problemen plaatsvindt.

3.5 Alternatief A: verdubbeling van de N37/N34

Bij dit alternatief moet een beschrijving worden gegeven van de deelactiviteiten die bij de aanleg van de weg zullen plaatsvinden en de varianten daarop. Daarbij kan een onderscheid worden aangebracht naar de aanlegfase en de gebruiksfase. De Commissie vraagt speciale aandacht voor de beschrijving van de volgende deelactiviteiten:

2 Zie reactie nr. 1 (bijlage 4).

Aanleg en inrichting

- afbreken van woningen en andere gebouwen;
- verwijdering van vegetatie;
- tijdelijke verandering van de waterhuishouding;
- eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk opslag van ophoogzand of alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal;
- aanleg of herziening van verkeertechnische voorzieningen, zoals bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting;
- bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals praatpalen, benzinstations en parkeerplaatsen;
- afsluiten en/of verwijderen van weggedeelten waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen;
- keuze van de aansluitpunten en de vormgeving en het ruimtegebruik daarvan;
- gevolgen van voorgenomen aanpassingen van de aan- en onderliggende (lokale) wegenstructuren;

Gebruik

- algemene wegveiligheid (invloed van tracersingen, kruisingen, type wegdek enz.);
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- gebruik en beheer van de bermen;
- onderhoud van tot stand gebrachte wegen met hun bebakening, markering en servicevoorzieningen;
- verwijderen van woningen en gebouwen in verband met een te hoge geluidbelasting.

De verkeersaantrekkende werking in relatie tot de capaciteit van het overige wegennet moet worden aangegeven uitgaande van de prognoses. Aangegeven moet worden voor welke capaciteit de weg zal worden ingericht en in hoeverre nog sprake zal zijn van slechte doorstroming en op welke plaatsen.

Tracé-varianten

Door reeds genomen maatregelen, gericht op toekomstige verdubbeling, bij de huidige verkeersvoorzieningen zoals viaducten en door de aankoop van gronden ligt het tracé voor de eventueel te verdubbelen weg min of meer vast. In het MER dient te worden ingegaan op de wijze waarop tot dit tracé is gekomen en welke overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld.

3.6

Alternatief B: meest milieuvriendelijk alternatief

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

In dit alternatief moet worden aangegeven, hoe nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk beperkt voor zover ze niet kunnen worden voorkomen. In de praktijk betekent dit het beschrijven van de optimale combinatie van een milieuvriendelijke inrichting annex beheer en schade-beperkende maatregelen. In dit alternatief zal zoveel mogelijk gebruik dienen te worden gemaakt van de maatregelen zoals genoemd in paragraaf 3.2. Verder zal in dit alternatief aandacht moeten worden besteed aan het zoveel mogelijk vermijden van:

- * ruimtebeslag
- * versnippering, barrièrewerking, biotoopverkleining, aantasting en kap van bomen en bossen
- * bodemverstoring, waaronder verandering van het reliëf door vergraving en ophoging
- * aantasting van geologisch, geomorfologisch en/of cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren
- * ingrepen in de (grond)waterhuishouding
- * belasting van geluid- en trillingsgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van het verdubbelingstracé

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

4.1 Studiegebied

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen, indien geen probleemoplossende activiteiten worden ondernomen, dienen als referentiekader voor de beoordeling van de gevolgen van de alternatieven. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover dit van belang is voor de te verwachten gevolgen van de verschillende alternatieven.

In geografische zin strekt het studiegebied zich uit over de gebieden die door de activiteit kunnen worden beïnvloed. Hierbij moet rekening worden gehouden met grensoverschrijdende beïnvloeding. Per milieu-aspect kan de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht. Waar gebieden in belangrijke (zoals milieuhygiënische en waterhuishoudkundige) relatie staan met het directe beïnvloedingsgebied rondom de voorgestane verdubbeling van de N37/N34, zouden deze gebieden ook tot het studiegebied moeten behoren.

4.2 Bestaande toestand

Duidelijk dient te worden aangegeven, in hoeverre er sprake is van hinder en schade voor het woon- en leefmilieu als gevolg van de huidige verkeerssituatie. Voor de huidige situatie dienen de luchtverontreiniging, geluidhinder, leefbaarheid, abiotische en biotische situatie te worden beschreven.

Luchtverontreiniging

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal informatie dienen te worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentratie;
- de depositie van stoffen ten gevolge van de luchtverontreiniging.

Geluidhinder

Ten aanzien van geluid dienen de heersende omgevingsgeluidniveaus c.q. geluidbelastingen ten gevolge van de diverse geluidbronnen zoals luchtverkeer, industrie, wegverkeer en railverkeer te worden beschreven. De gevolgen van deze geluidbelasting voor de woonomgeving en voor natuur- en recreatiegebieden dienen te worden aangegeven, gesplitst naar de verschillende etmaalperioden. Een inventarisatie dient te worden gemaakt van de stiltegebieden binnen het beïnvloedingsgebied.

Leefbaarheid

Het huidige gebruik van het gebied voor bewoning, openluchtrecreatie en landbouw en de waardering van het gebied vanuit die gebruiksfuncties is van belang. De huidige leefbaarheid door stankhinder, geluidhinder en visuele hinder dient kwalitatief te worden aangegeven.

Abiotische kenmerken

Aandacht moet worden besteed aan de belangrijkste kenmerken van het abiotisch milieu, zoals de geologische en geomorfologische opbouw en de daarmee samenhangende hydrologische systemen en de beïnvloeding daarvan. Gezien de aanwezigheid van archeologische en andere cultuurhistorische waarden in het gebied dient hiervan een duidelijke beschrijving te worden gegeven.

Biotische kenmerken

De belangrijkste kenmerken van het biotisch milieu die beschreven moeten worden, zijn:

- vegetatie en flora, waarbij aandacht dient te worden besteed aan zich moeilijk verspreidende soorten;
- fauna: vooral vogels, zoogdieren (incl. dassen)³] en insecten. In verband met de mogelijke verkleining van het biotoop en versterkte versnippering door de wegverdubbeling is het van belang om van broedvogels de populatiegrootte in afzonderlijke landgoederen/natuurgebieden/sportveldcomplexen/parken te kennen;
- relaties tussen ecosystemen.

3 Zie reactie nr. 4 (bijlage 4).

4.3 Autonome ontwikkeling

Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de effecten van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals wegaanleg/aanpassing, uitbreiding werkgelegenheid, woningbouw, landinrichting, bosaanleg, en toeristische/recreatieve ontwikkelingen. Ook de aanwezigheid van een waterwingebied en een grondwaterbeschermingsgebied dienen hierbij te worden betrokken.

5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

5.1 Algemeen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat deze tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van infrastructurele voorzieningen en tijdens het gebruik ervan.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven.

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen van het milieu behoort te liggen op die gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.

De gebruikte voorspellingsmethoden en -modellen moeten worden beschreven met de mate van betrouwbaarheid die aan deze methoden en modellen mag worden toegekend.

Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten, die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

Hieronder wordt aangegeven, welke effecten naar het oordeel van de Commissie in elk geval onderzocht moeten worden. Daarbij is globaal de indeling aangehouden naar de milieuthema's volgens het landelijk milieubeleid. Daarmee wil de Commissie overigens niet suggereren, dat effecten van de verschillende activiteiten, die landelijk gezien weinig voorstellen, niet belangrijk zijn of niet beschreven hoeven te worden. Hierbij kan bijv. worden gedacht aan de bijdrage aan de CO₂-emissie.

5.2 Effecten op klimaat en luchtkwaliteit

Welke bijdragen leveren de verschillende alternatieven aan de uitstoot van CO₂ in het studiegebied? Hoe verhouden deze bijdragen zich tot de landelijke streefwaarden ten aanzien van de CO₂-emissie?

Voor de verschillende alternatieven dient de bijdrage aan de verzuring en fotochemische luchtverontreiniging te worden vastgesteld. Hierbij kunnen de stikstofoxyden, de vluchtige organische stoffen, koolmonoxyde (als lange termijn precursor bij de vorming van ozon) en zwaveldioxyde als representatief worden beschouwd voor dit thema. De uitkomsten kunnen worden vergeleken met de emissieplafonds voor de sector wegverkeer uit het NMP en het NMP-Plus.

Welke betekenis heeft de uitstoot van de genoemde verzurende componenten voor de daadwerkelijk optredende verzuring, uitgedrukt in eenheden per ha? Wat zijn de gevolgen van deze verzuring voor de vegetatie in het studiegebied?

5.3 Verspreiding

Ten aanzien van luchtverontreiniging zal informatie dienen te worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentratie.

Onderzocht dient te worden, welke bijdrage de uitvoering van de activiteit levert aan de mate van luchtverontreiniging in het studiegebied. Hierbij dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken. In de voorspellingen dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

Voor de verschillende alternatieven dienen de immissieconcentraties te worden bepaald van milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, koolmonoxyde, benzeen, benzo(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen), lood, zwaveldioxyde en aerosolen (roet, zwarte rook). De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna vergelijking met de huidige normstelling mogelijk wordt.