

Advies voor richtlijnen voor
de inhoud van het MER
Rijksweg 32, gedeelte
Haskerdijken-Heerenveen Noord

24 september 1992

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud het milieu-effectrapport
Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken - Heerenveen Noord / [Commissie
voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-406-6

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Friesland / wegen ; Friesland



Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

uw kenmerk
GH.-

uw brief
16 juni 1992

ons kenmerk
U1389-92/CI/nm/436-40

onderwerp
Advies voor richtlijnen m.e.r.
Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord

Utrecht,
24 september 1992

Geacht College,

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de bestemmingsplanwijziging voor de ombouw van de rijksweg 32, het tracégedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord.

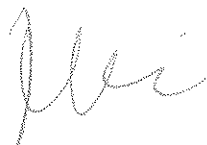
Hierbij bied ik u het advies aan van de Commissie, overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. De samenvatting van het advies geeft de belangrijkste punten weer.

Door de aanpassing van het Besluit m.e.r. aan de Europese richtlijn, zal voor de ombouw van de rijksweg 32, voor het weggedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord, de procedure voor m.e.r. moeten worden doorlopen. De Commissie is zich bewust van het feit dat de besluitvorming over de ombouw van de rijksweg 32 reeds ver is gevorderd. Slechts het onderhavige weggedeelte, met een lengte van 3,6 km, is nog niet planologisch vastgelegd.

Dit advies gaat in op die aspecten die volgens het Besluit m.e.r. in een MER moeten worden behandeld. Bij de opstelling van dit advies heeft de Commissie getracht om aan te sluiten bij de omvang van de activiteit en het gegeven dat de besluitvorming reeds zo ver is gevorderd dat aansluitpunten voor het weggedeelte reeds vastliggen en alternatieven voor het tracé niet als realistisch kunnen worden beschouwd. De Commissie meent dat de toegevoegde waarde van m.e.r. in dit geval moet worden gezocht in varianten met betrekking tot de uitwerking van het knooppunt, met het oog op een mogelijke toekomstige aanleg van de Zuiderzeespoorlijn, maatregelen om verliezen aan natuurwaarden, ook in de aansluitende nog aan te leggen stukken, te compenseren en maatregelen om schadelijke effecten op de leefomgeving te minimaliseren.

De Commissie heeft getracht om met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de vaststelling van de richtlijnen. Ze zal ook gaarne vernemen hoe u dit advies gebruikt.

Hoogachtend,



dr. H. Cohen,
voorzitter van de Commissie voor
milieu-effectrapportage.

Advies voor richtlijnen voor
de inhoud van het MER
Rijksweg 32, gedeelte
Haskerdijken-Heerenveen Noord

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne voor het milieu-effectrapport over Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord,

uitgebracht aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerenveen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

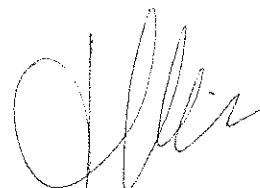
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken - Heerenveen Noord

de secretaris



ir. M.P.T.M. de Cleen

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 24 september 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	3
2. UITGANGSPUNTEN, PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
3. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	6
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	7
4.1 Voorgenomen activiteit	7
4.2 Alternatieven	8
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	11
5.1 Algemeen	11
5.2 Huidig ruimtegebruik en landschap	12
5.3 Abiotisch milieu	12
5.4 Biotisch milieu	13
5.5 Veiligheid	13
6. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	13
6.1 Algemeen	13
6.2 Ruimtegebruik en landschap	14
6.3 Abiotisch milieu	14
6.4 Biotisch milieu	15
6.5 Veiligheid	16
6.6 Overige en secundaire gevolgen	16
7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	16
8. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	17
9. SAMENVATTING VAN HET MER	18
10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	18

BIJLAGEN

1. Brief d.d. 22 juni 1992 van het College van Burgemeester en Wethouders van Heerenveen, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare bekendmaking van de start van de procedure van milieu-effectrapportage in Staatscourant nr. 119 d.d. 24 juni 1992
3. Brief van de Commissie m.e.r. d.d. 9 juli 1992, met het verzoek om 1 maand uitstel voor het uitbrengen van het advies
- 3A. Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 augustus 1992, met instemming van een verlenging van de adviestermijn
4. Projectgegevens
5. Overzicht van inspraakreacties

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Hoofdstuk 1

Dit advies beoogt te helpen bij het formuleren van richtlijnen voor een milieu-effectrapport (MER), dat moet worden opgesteld door of in opdracht van Rijkswaterstaat directie Friesland. Het MER zal moeten dienen om de voorgenomen aanleg/ombouw van de R32 voor het weggedeelte Heerenveen Noord - Haskerdijken planologisch vast te leggen.

Hoofdstuk 2

In het MER dienen de uitgangspunten voor de besluitvorming over de aanleg/ombouw van de RW32 tot autosnelweg te worden genoemd, waarbij de veranderingen die zich hebben voorgedaan in de periode tussen het besluit over de tracénota en heden, moeten worden aangegeven. De in de startnotitie beschreven probleemschets kan worden uitgewerkt in het MER. Het doel van de voorgenomen activiteit kan, in aansluiting op bovengenoemde probleemschets, worden gedefinieerd als het oplossen van de gesignaleerde knelpunten.

Hoofdstuk 3

Het MER moet de geschiedenis van de besluitvorming over het project bevatten. De planning en de procedure van de besluitvorming dienen zo goed mogelijk te worden weergegeven. Tevens moet worden beschouwd, welke beleidskaders welke voorwaarden stellen aan de besluitvorming.

Hoofdstuk 4

Het MER moet de voorgenomen activiteit even diepgaand beschrijven als de alternatieven daarvoor. In ieder geval dient in het MER een nulalternatief te worden beschreven (het niet doorgaan van de voorgenomen activiteit) en een meest milieuvriendelijk alternatief, waarin wordt nagegaan op welke wijze negatieve effecten kunnen worden tegengegaan en/of worden gereduceerd en waarbij optredende negatieve effecten worden gecompenseerd. Als alternatieven voor de inrichting stelt de Commissie voor de volgende mogelijkheden te beschouwen: • varianten waarbij de R7 ten behoeve van het knooppunt wordt verhoogd; • varianten waarin de R32 verdiept wordt; • varianten waarbij een ongelijkvloers knooppunt R32/A7 wordt aangelegd volgens een andere dan de klaverbladoplossing.

Hoofdstuk 5

De bestaande milieusituatie en de autonome ontwikkeling van het milieu dienen te worden beschreven, voor zover van belang voor de bepaling van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven. Als studiegebied wordt aangemerkt het gebied waar de gevolgen van de voorgenomen activiteit merkbaar zijn.

Dit gebied kan per milieu-aspect in omvang verschillen. Bij de beschrijving en kwantitatieve waardering van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, gerelateerd aan normen en streefwaarden van het milieubeleid dient te worden ingegaan op het ruimtegebruik en het landschap, het abiotische en het biotische milieu.

Hoofdstuk 6

De effectbeschrijving dient zich met name te richten op de milieugevolgen die per alternatief verschillen. Betrouwbaarheid, nauwkeurigheid en onzekerheden in voorspellingsmethoden dienen te worden aangegeven. Onderscheid dient te worden gemaakt in tijdelijke en permanente gevolgen en in positieve en negatieve gevolgen. Cumulatie van effecten dient te worden behandeld. Bij onzekerheid over het optreden van effecten dient de slechts denkbare situatie te worden beschouwd. Effecten met betrekking tot ruimtegebruik en landschap moeten worden beschreven evenals effecten op het abiotisch en biotisch milieu. Ook secundaire effecten verdienen de aandacht.

Hoofdstuk 7

De alternatieven moeten met elkaar worden vergeleken en met de voorgenomen activiteit. Die vergelijking dient te omvatten: milieu-effecten, mate waarin de doelstellingen kunnen worden gerealiseerd en eventueel kosten. Er kan een voorkeursvolgorde (en een volgorde van milieuvriendelijkheid) worden aangegeven.

Hoofdstuk 8

Aangegeven moet worden welke milieu-informatie ontbreekt in het MER, waarom en wat de consequenties voor de besluitvorming kunnen zijn. De vastgestelde leemten in kennis kunnen mede als basis dienen voor een op te stellen evaluatieprogramma. Een concept hiervan kan in het MER staan.

Hoofdstuk 9

De samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten weergeven.

Hoofdstuk 10

Overzichtelijkheid is belangrijk: de keuzen die bij de opstelling van het MER worden gemaakt moeten herkenbaar zijn. Achtergrondinformatie kan in bijlagen worden opgenomen.

1. INLEIDING

De wegverbinding tussen Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel wordt gevormd door rijksweg 32. In 1983 is door de toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat de ombouw van het tracé Steenwijk-Akkrum tot autosnelweg vastgesteld. Op dit moment was het Besluit milieu-effectrapportage (in werking getreden in 1987) nog niet van kracht.

Een gedeelte van deze weg is reeds omgebouwd; Rijkswaterstaat directie Friesland heeft het voornemen om het resterende gedeelte, waaronder het traject Haskerdijken-Heerenveen Noord, tussen 1994 en 1997 om te bouwen. Voor dit gedeelte moet het bestemmingsplan nog worden herzien.

Op 3 januari 1991 is een wijziging van het Besluit milieu-effectrapportage gepubliceerd, conform de Europese Richtlijn van 27 juni 1985. Deze wijziging heeft onder andere tot gevolg dat voor de aanleg van een autosnelweg het besluit waaraan de plicht tot het doorlopen van de procedure voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) het tracébesluit is, dan wel de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.

Ten behoeve van de besluitvorming over het weggedeelte Haskerdijken-Heerenveen Noord, in de vorm van een herziening van het vigerende bestemmingsplan, moet daarom een milieu-effectrapport (MER) worden overlegd.

De procedure is gestart op 24 juni 1992, met de openbare bekendmaking van het voornemen in de Staatscourant (bijlage 1). Bij brief van 16 juni 1992 heeft het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerenveen (bevoegd gezag) de Commissie voor de milieu-effectrapportage gevraagd om advies uit te brengen ten behoeve van de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (bijlage 2). De Commissie heeft bij brief van 9 juli 1992 verzocht om 1 maand uitstel voor het uitbrengen van het advies (bijlage 3).

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De samenstelling van deze werkgroep en aanvullende projectgegevens zijn te vinden in bijlage 4.

Vaststelling van genoemd bestemmingsplan is formeel gesproken het moment waarop het bevoegd gezag de uitvoering van de voorgenomen activiteit mogelijk maakt, terwijl in het bestemmingsplan als zodanig het accent ligt op de wijze waarop de voorgenomen activiteit kan worden ingepast.

De Commissie geeft in dit advies aan, welke informatie in het MER op overzichtelijke wijze gepresenteerd moet worden, opdat het MER een bijdrage kan leveren aan de besluitvorming over de beide genoemde aspecten van het bestemmingsplan. De Commissie is zich bewust van het feit dat de besluitvorming reeds ver is gevorderd. Het gaat hier om een weggedeelte van 3,6 km, dat deel uitmaakt van een reeds ruimtelijk

vastgelegd tracé en waarvoor in feite weinig alternatieven mogelijk zijn. Zij heeft daarom getracht om in dit advies die aspecten te belichten die voor de herziening van het bestemmingsplan een toegevoegde waarde kunnen opleveren. Zij is dan ook van mening dat het aantal in beschouwing te nemen alternatieven en varianten beperkt kan blijven, tenzij zich sedert het tracébesluit nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan, die van invloed zijn op de nu voorliggende besluitvorming. Daarnaast heeft zij getracht om aandacht te schenken aan mogelijkheden om negatieve effecten van eerder genomen besluiten te compenseren.

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 5). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

2.

UITGANGSPUNTEN, PROBLEEMSTELLING EN DOEL

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

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.*"

Uitgangspunten

Het tracébesluit is reeds enige jaren geleden genomen en gebaseerd op daarvoor verzamelde informatie. De uitgangspunten die de basis vormden voor de besluitvorming over de aanleg/ombouw van de RW32 tot autosnelweg gelden nog steeds en kunnen in het MER worden genoemd. De veranderingen die zich hebben voorgedaan in de periode tussen het besluit over de tracénota en heden, moeten in het MER worden aangegeven. Dit geldt zowel voor de veranderingen binnen het beleid als voor de veranderingen in de ontwikkeling van het vervoer.

Probleemstelling

In de startnotitie wordt een beschrijving gegeven van de problemen waarvoor men met de ombouw van de R32 een oplossing zoekt. Uit deze probleemschets komt naar voren dat:

- ombouw van de R32 van belang is voor de economische ontwikkeling van het noordelijk deel van Friesland;
- de kruising van de R32 met de A7 een knelpunt zal gaan vormen in de doorstroming van het verkeer en dat daarom het huidige verkeersplein door een knooppunt in de vorm van een klaverblad zal moeten worden vervangen.

Deze probleemschets dient te worden uitgewerkt in het MER. Aandacht dient hierbij te worden geschonken aan de volgende aspecten:

- de mogelijkheid dat de oplossing van het verwachte knelpunt aanleiding geeft tot het ontstaan van nieuwe knelpunten elders in het hoofdwegensysteem;
- de mogelijke winst van de R32 op lokaal respectievelijk regionaal niveau ten aanzien van:
 - de verkeersveiligheid;
 - de afremming van de (personen-)automobiliteit;
 - de bevordering van het openbaar vervoer;
 - de bevordering van het langzame verkeer (fiets).

Doel

Het doel van de voorgenomen activiteit kan, in aansluiting op bovengenoemde probleemschets, worden gedefinieerd als het oplossen van de gesignaleerde knelpunten.

3.

TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

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

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

Het onderhavige project behelst de aanleg van slechts 3,5 km weg en de ombouw van een verkeersknooppunt en is onderdeel van een veel groter geheel. De ruimtelijke vastlegging van het voornemen in het bestemmingsplan heeft nog niet plaatsgevonden, in tegenstelling tot die voor andere weggedeelten. Hierdoor is bij de aanpassing van het Besluit m.e.r. aan de Europese richtlijn de ruimtelijke vastlegging van dit tracégedeelte m.e.r.-plichtig geworden. In het MER zal duidelijk moeten worden gemaakt waarom het voornemen nog niet ruimtelijk is vastgelegd.

Het MER moet daartoe onder andere een beschrijving van de geschiedenis van de besluitvorming over dit project bevatten. Daarin moet duidelijk worden welke besluiten reeds zijn genomen door welke overheidsorganen en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.

Tevens zal duidelijk moeten worden gemaakt welke voorwaarden worden opgelegd aan de realisering van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven hiervoor door de reeds genomen besluiten (en de reeds gerealiseerde weggedeelten).

Naast een aanduiding van het besluit waarvoor dit MER wordt opgesteld moet een beschrijving worden gegeven van de andere besluiten die nog moeten worden genomen, de procedure, het tijdplan en de betrokken adviesorganen en -instanties. Voorts dient te worden vermeld welke andere openbaar gemaakte beleidsvoornemens dan de tracévastlegging beperkingen kunnen opleggen of voorwaarden stellen aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld. Ook hierbij is het van groot belang de status van deze besluiten te vermelden (hardheid, wanneer genomen). De Commissie is van mening dat in ieder geval aandacht dient te worden besteed aan de volgende wetten, plannen en beleidsnota's:

Nationaal niveau

- de Wet Geluidhinder met relevante uitvoeringsbesluiten
- Structuurschema Verkeer en Vervoer II
- Vierde Nota ruimtelijke ordening extra (waaronder het ABC-locatiebeleid)
- Nationaal milieubeleidsplan (NMP) en NMP-plus
- Structuurschema Natuur- en landschapsbehoud
- Nationaal Natuurbeleidsplan
- Nota landelijke gebieden

Provinciaal niveau

- Provinciaal Milieubeleidsplan
- Raamplan Vervoerregio Friesland
- Vigerend streekplan en daarop gebaseerde uitwerkingsplannen

Gemeentelijk niveau

- Vigerende bestemmingsplannen
- Verkeersstructuurplan Heerenveen

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, 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"*.

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."

4.1 Voorgenomen activiteit

Ten behoeve van de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient een goede plantekening van de weg en het knooppunt te worden gegeven.

De beschrijving van de voorgenomen activiteit moet ingaan op zowel de ombouw van de bestaande weg als het gebruik en beheer van de weg.

Voor de ombouw van de weg zal beschreven moeten worden:

- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek, te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie);
- bouw en vorm van het knooppunt;
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen;
- inpassing in de structuur van het landschap waarin de weg als element in relatie tot andere landschapselementen wordt gepresenteerd

(schaal 1:1000) waarop tevens de aangrenzende wegvakken zijn ingetekend;

- een beplantingsplan waarop zowel de te verwijderen opgaande beplanting als de nieuwe aan te brengen beplanting zijn aangegeven (schaal 1:500);
- lengteprofiel en dwarsprofielen waaruit de hoogteligging van de weg ten opzichte van het aangrenzende landschap blijkt;
- gegevens over de herinrichting van de gronden waarop het huidige tracé ligt. Dit geldt met name voor de huidige rotonde (met benzineverkooppunt), de aansluitingen die komen te vervallen en het weggedeelte tussen de rotonde en de huidige aansluiting De Knipe/Heerenveen Centrum;
- de aanpassing van de ontsluiting en bereikbaarheid van de gebieden aangrenzend aan RW32 in verband met het afsluiten van wegen, nieuwe ontsluitingswegen en verbindingen voor het fietsverkeer;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken, carpoolen, e.d.);
- aanleg van verzorgingsplaatsen, benzinstations en horecavoorzieningen (indien relevant).

Bij de beschrijving van het gebruik en beheer van de weg dient aandacht te worden besteed aan:

- de omvang en samenstelling van het verkeer op de weg, uitgesplitst naar personen- en vrachtvervoer en naar etmaalperiodes;
- gebruik en beheer van bermen;
- onderhoud van de wegen;
- (maatregelen tegen het) plaatsen van reclameborden.

Bij de beschrijving van de weg dient aandacht te worden besteed aan de ontwikkelingen van en de gevolgen voor het vervoersaanbod op de onderliggende wegenstructuur.

4.2 Alternatieven

Nul-alternatief

Het MER dient te beschrijven welke situatie ontstaat als de voorgenomen activiteit niet zou worden ondernomen. Deze beschrijving dient in elk geval als een referentiekader voor de beoordeling van de voorgenomen activiteit.

Bij de beschrijving van het nul-alternatief kan gebruik worden gemaakt van bestaand materiaal uit de gevolgde tracéprocedure. Waar nodig dienen gegevens geactualiseerd te worden. De verwachte effecten van het vigerende verkeers- en vervoerbeleid (SVV II) dienen in de beschrijving door te werken. Dit geldt in elk geval voor het mobiliteitsgeleidende beleid, aangezien dit in de tracéprocedure nog geen rol speelde.

Inrichtingsalternatieven

Bij de keuze voor de uitvoering van de voorgenomen activiteit, de aanleg van een autosnelweg, zijn er nog verschillende varianten mogelijk ten aanzien van de lokale ruimtelijke inpassing.

Als redelijkerwijs in beschouwing te nemen varianten ziet de Commissie in ieder geval:

- varianten waarbij ruimte wordt gereserveerd voor een eventueel later in te passen Zuiderzeespoorlijn, uitgaande van een optimale bundeling van tracés], bijvoorbeeld door verhoging van de R7 ten behoeve van het knooppunt, mede in relatie met de verhoogde ligging bij het Heerenveense Kanaal, de Heeresloot en de spoorweg.
- varianten waarin de R32 wordt verdiept;
- varianten waarbij een ongelijkvloers knooppunt R32/A7 wordt aangelegd volgens een andere dan de klaverbladoplossing met het oog op een optimale (toekomstige) bundeling met de Zuiderzeespoorlijn.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om de effecten van de bestaande weg en de te verwachten milieu-effecten, die ontstaan ten gevolge van de ombouw van de R32, tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

In het bijzonder wordt gevraagd naar de mogelijkheden van een verdiepte ligging, de plaatsing van geluidschermen, hetgeen van toepassing is op de geluidhinder en de verspreiding van luchtverontreiniging, en naar het aanbrengen van een wegdek van 'ZOAB' (zeer open asfalt beton) of van een "tweelaags" wegverharding, hetgeen de geluidhinder en de veiligheid bij nat weer aangaat.

Ten behoeve van de realisering van de R32 is een aantal natuurwaarden verloren gegaan. Bij de geplande ombouw zullen nog andere natuurwaarden worden aangetast. De Commissie geeft in overweging om in deze m.e.r. na te gaan welke mogelijkheden er bestaan tot compensatie van te verliezen en reeds verloren natuurwaarden. Aandacht zou kunnen worden besteed aan herstel van de verloren gegane ecologische verbinding tussen het gebied ten noord-oosten van Heerenveen (De Deelen) en de wateren ten westen van Heerenveen. Met betrekking tot compensatie voor eventuele negatieve effecten op bodem, grondwater, oppervlaktewater en

1 De Commissie is zich bewust van het feit dat over het definitieve trace van de Zuiderzeespoorlijn, alsmede over het tijdstip waarop deze spoorlijn zal worden gerealiseerd, vooralsnog geen duidelijkheid is te verkrijgen. Bovendien acht de Commissie het denkbaar dat een reservering zoals bedoeld bepaalde milieu-aspecten negatief zal beïnvloeden.

luchtverontreiniging kan ook worden gedacht aan de aanplant van bossen en de ontwikkeling van natte natuurgebieden.

Wat betreft de mogelijke negatieve landschappelijke gevolgen en de gevolgen voor flora en fauna kan onder andere gedacht worden aan creatie van extra doorgangen met name voor waterecosystemen, van faunapassages en voor aanpassing in wegverlichting. Gezien de ligging van het onderhavige tracé-deel aan de stedelijke rand zou hiervoor mogelijkheden gezocht moeten worden bij nog niet gerealiseerde tracé-delen ten noorden en zuiden van Heerenveen.

5. 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."

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven, voor zover van belang voor de bepaling van de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven. In deze beschrijving dient de invloed van de bestaande weg op onder andere de hydrologie, de luchtkwaliteit, de geluidbelasting en de ecologische verbindingen via water en land te worden onderscheiden.

Onzekerheden moeten worden aangegeven. Bestaande literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

Als **plangebied** wordt aangemerkt het tracé van de R32 met de direct aangrenzende omgeving. Het **studiegebied** is groter dan het plangebied en kan per aspect in omvang verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten waar meetbare of bespeurbare significante veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of een van de alternatieven.

De beschrijving van de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling heeft primair tot doel te dienen als referentiekader voor de milieu-effecten van de alternatieven en varianten. De opzet van de effectbeschrijving van voorgenomen activiteit en alternatieven dient dan ook zoveel mogelijk op dezelfde wijze plaats te vinden, zodat een goede vergelijking mogelijk is. Het uitwerkingsniveau moet worden gerelateerd aan de relevantie van de beschouwde aspecten.

Bij de beschrijving en kwantitatieve waardering van de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, gerelateerd aan normen en streefwaarden van het milieubeleid en bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, behoren de volgende aspecten betrokken te worden:

5.2 Huidig ruimtegebruik en landschap

- de functioneel-ruimtelijke structuur (ruimtegebruik in het studiegebied);
- de visueel-ruimtelijke structuur en de aanwezige beeld dragers in het studiegebied;
- archeologische en cultuurhistorische elementen.

5.3 Abiotisch milieu

bodemopbouw, bodemstructuur en geohydrologie

- geomorfologie;
- geologische opbouw van de ondergrond;
- geohydrologische situatie.

Bodem, grond- en oppervlaktewater

- Bodem: aanwezige bodemtypen; mate van verstoring van de bodemopbouw; aanwezigheid, voorzover bekend, van lokaties van bodemverontreiniging;
- Grondwater: grondwaterpeilen en de seizoensvariatie hierin; ligging van kwel- en infiltratiegebieden; gegevens van de grondwaterkwaliteit in het studiegebied;
- Oppervlaktewater: drainagesysteem (geheel van waterlopen); aangehouden (polder)peilen; gegevens van de waterkwaliteit.

Luchtkwaliteit

- regionale luchtkwaliteit en wijzigingen als gevolg van de autonome ontwikkelingen. Parameters: NO_x, CO₂, CO, vluchtige organische stoffen, PAK, SO₂ en zwarte rook.

Geluidhinder

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling;
- de L_{Acq}-waarde per etmaalperiode, gerelateerd aan het omgevingsniveau op basis van bekende of nog te bepalen achtergrondniveaus op een voldoende aantal representatieve punten; bij de presentatie kan gebruik worden gemaakt van geluidcontouren;
- de bijdrage van het vrachtverkeer; de invloed van de onzekerheidsmarge bij de intensiteitsprognoses van het vrachtverkeer op de berekende geluidniveaus dient duidelijk aangegeven te worden, zowel voor de dag- als ook voor de nachtperiode;
- saneringssituaties dienen te worden vermeld met opgave van plaats en aantal van de betrokken woningen (indien relevant).

Trillingen

- geef aan of er trillingshinder optreedt;
- geef trillingsgevoelige objecten aan.

5.4 Biotisch milieu

- vegetatietype en bijzondere flora; geef gevoeligheid aan voor luchtverontreiniging en veranderingen in de (grond)waterhuishouding;
- fauna, met name avifauna, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen de broedperiode met weidevogelpopulaties en de winterperiode met vooral trekvogels en wintergasten (eenden, ganzen));
- de ecosystemen waarbij met name aandacht moet worden besteed aan eventueel aanwezige relaties met andere ecosystemen in de omgeving (bijvoorbeeld rustgebied De Deelen ten opzichte van fourageer-mogelijkheden in het omringende weidegebied, of de relatie tussen de beboste dekrandrug van Oranjewoud ten opzichte van het veengebied).

Een en ander dient in ieder geval kwalitatief te worden beschreven. Voor zover dit uit bestaande inventarisaties beschikbaar is kunnen ook kwantitatieve gegevens zoals oppervlakten e.d. worden toegevoegd.

5.5 Veiligheid

- verkeersveiligheid;
- risico's van vervoer gevaarlijke stoffen.

6. 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."*

6.1 Algemeen

De volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, moet worden gemotiveerd. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als van de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten en voor de gevoeligheid van de gebruikte voorspellingstechnieken.
- Bijzondere aandacht is nodig voor die milieu-gevolgen die per alternatief verschillen.
- Aangegeven moet worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn; of deze op de lange of op de korte termijn spelen en in hoeverre synergetische effecten kunnen optreden ook onder invloed van activiteiten buiten het gebied.
- Voor de beschrijving van de milieugevolgen kan gebruik worden gemaakt van bestaande rapporten.

2 Zie inspraakreacties 2 en 3, bijlage 5.

- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren dienen voor zover mogelijk kwantitatief te worden aangeduid.
- Zowel de negatieve als de positieve gevolgen moeten worden beschreven.
- De milieugevolgen moeten worden getoetst aan de geldende normen en grenswaarden van het milieubeleid.
- Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

6.2 Ruimtegebruik en landschap

- verdwijnen van landschappelijke elementen (structuurbepalende elementen en beeld dragers), cultuurhistorische elementen en archeologische waarden door ruimtebeslag, functieverandering en bodemverstoring;
- visuele gevolgen van de aanleg en de herinrichting gezien vanuit het omringende landschap;
- visuele aspecten (belevingsaspecten) gezien vanuit de weggebruikers.

6.3 Abiotisch milieu

bodemopbouw en geohydrologie

- verstoring van bodemopbouw en bodemstructuur;
- optreden van zettingen als gevolg van de aanlegwerkzaamheden en de aanwezigheid van het weglichaam;
- wijzigingen in fluxen, stromingsrichtingen en stand van het grondwater (met name aandacht voor het overgangsgebied in bodem en grondwater van veen naar zand en van nat naar droog).

bodem, grond- en oppervlaktewater

- wijzigingen in grondwaterstromingspatroon, waterhuishouding en de kwaliteit van grondwater en oppervlaktewater;
- verontreiniging van de bodem als gevolg van afspoeling, depositie of aanleg respectievelijk aanwezigheid van benzinstations.

luchtkwaliteit

- veranderingen in de luchtkwaliteit in het studiegebied. Hierbij dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens:
 - verkeersintensiteiten,
 - gemiddelde rijsnelheden,
 - vrachtwagen-aandelen per wegvak,
 - de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën en brandstoffen, rekening houdend met toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot uitlaatgasemissies,
 - de omgevingskenmerken van de wegvakken.Voor parameters zie 5.3, luchtkwaliteit.

Geluid

- emissies en immissies; met behulp van een akoestisch onderzoek overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Bij de rekenresultaten mag de aftrek ingevolge art. 103 van de Wet geluidhinder, in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de nabije toekomst minder lawaai zullen gaan produceren niet worden toegepast, maar wel dient de invloed van verschillende soorten wegverhardingen op het geluidniveau te worden meegenomen. Met betrekking tot het vrachtverkeer en saneringssituaties geldt hetgeen onder 5.3 is gesteld.
- hinder; in het MER zal niet alleen moeten worden aangegeven op welke wijze aan de eisen van de Wet Geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten. Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm, bijvoorbeeld met behulp van geluidcontouren. Op basis van deze contouren dient zo mogelijk te worden nagegaan of, en zo ja in welke mate, de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen.

Trillingen

- geef aan of trillingshinder optreedt als effect van betekenis.

6.4 Biotisch milieu

- aantasting van de vegetatie, het verdwijnen van bijzondere flora-elementen (oppervlakte, vegetatietype en belangrijke soorten);
- verwijderen van beplantingen (bij bomen aantal en soort, bij struikbeplanting oppervlakte en soorten);
- aantasting van de fauna;
- verstoring van ecologische relaties met het omringende gebied (veroorzaakt door o.a. door barrièrewerking en beïnvloeding).

6.5 Veiligheid

- Welke veranderingen in veiligheid en beleving van het gebied vinden plaats? Geef dit aan met behulp van een risico-analyse.

6.6 Overige en secundaire gevolgen

Het MER dient verder in te gaan op vragen als:

- Gevolgen voor de ontwikkeling en exploitatie van het openbaar vervoer.
- Worden er huizen afgebroken?
- Welke andere effecten kunnen worden verwacht van voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, die deel uitmaken van de autonome ontwikkelingen binnen het studiegebied?
- Wat zijn de secundaire gevolgen van de uitvoering van de activiteit? Een voorbeeld kan zijn de aanleg van bedrijventerreinen als gevolg van de creatie van C-locaties en de voorgenomen aanleg van woningen binnen de ruimte die wordt gecreëerd tussen de bestaande R32 en de nieuw aan te leggen weg. Geef aan op welke wijze (geluid-)hinder voor de op te richten woningen, als gevolg van de aanwezigheid van de nieuwe R32, zal worden tegengegaan.

7. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

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

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De verschillende alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieugevolgen - met elkaar en met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling), worden vergeleken. Het is van belang slechts die milieu-aspecten in de vergelijking op te nemen waarbij de gevolgen voor de beschouwde alternatieven en varianten duidelijk verschillen. Het is aan te bevelen om de in beschouwing genomen milieu-aspecten te onderbouwen.

Onderdelen bij dit hoofdstuk van het MER kunnen zijn:

- een beschouwing over de mate waarin de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven denkt zijn doelstelling(en) te kunnen verwezenlijken
- een beschouwing over de positieve en negatieve gevolgen van ieder alternatief en de daarbij in het geding zijnde belangen

- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-aspect (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden)
- een voorkeursvolgorde van de alternatieven op basis van 'milieuvriendelijkheid'. Criteria voor de afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dienen hierbij expliciet te zijn en zoveel mogelijk te worden ontleend aan openbare beleidsdocumenten.

Op grond van Wabm is de initiatiefnemer niet verplicht om in het MER financiële aspecten aan de orde te laten komen. Desondanks zou een globale kostenvergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven in het MER kunnen worden opgenomen. Hiermee kan de realiteitswaarde van de alternatieven beter worden beoordeeld.

8. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

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

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

In het MER moet worden aangegeven welke leemten in kennis en informatie bestaan, waarom zij bestaan en welke betekenis daaraan moet worden gehecht voor de besluitvorming. Leemten kunnen bijvoorbeeld worden gevormd door onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de gebruikte gegevens, andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieugevolgen op korte en langere termijn en gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Informatie die essentieel is voor de besluitvorming, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd.

Het bevoegd gezag zal te zijner tijd een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r. kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. In het MER kan een concept evaluatieprogramma worden opgenomen waarin de vastgestelde leemten in kennis en informatie zijn opgenomen en tevens wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen als voorzieningen of milieubescherpende maatregelen falen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

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

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit b.v. gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

De Commissie beveelt aan in de samenvatting in ieder geval in te gaan op die informatie, die van wezenlijk belang is voor het te nemen besluit.

10. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal zo duidelijk en objectief mogelijk in moeten gaan op de te behandelen onderwerpen en moet ingaan op de vragen omtrent het voorneemen, die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik moeten worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Een ruimtelijke schets van de aansluitpunten en kruisingen is in dit verband van belang. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

BIJLAGEN

bij het advies voor
richtlijnen voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
Rijksweg 32, gedeelte
Haskerdijken-Heerenveen Noord

(bijlagen 1 t/m 4)

