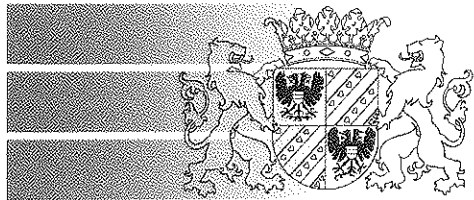


531 20



provincie groningen

milieu- effectrapportage

verdubbeling N 33

richtlijnen

RICHTLIJNEN VOOR DE INHOUD VAN HET MER

" VERDUBBELING N33 "

Gedeputeerde Staten van Groningen,
21 december 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling en doel	4
3. Te nemen en eerder genomen besluiten	5
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
4.1 Inleiding	5
4.2 Ontwerp	7
5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	7
5.1 Algemeen	8
5.1.1 Studiegebied	8
5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	8
5.1.3 Milieu-effecten	8
5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	9
5.3 Vegetatie en fauna	9
5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	10
5.5 Geluid en trillingen	11
5.6 Lucht	12
5.7 Veiligheid en woonmilieu	13
5.8 Indirecte effecten	13
6. Vergelijking van de alternatieven	13
7. Leemten in kennis, evaluatie achteraf	14
8. Vorm en presentatie van het MER	15

BIJLAGEN

1. Inspraakreacties.
2. Brief van de Commissie voor de milieu-effectrapportage d.d. 30 november 1993, waarbij haar advies wordt aangeboden en de samenvatting van dit advies.
3. Openbare bekendmaking in de Staatscourant, d.d. 30 september 1993.

1. Inleiding

De Provincie Groningen heeft het voornemen in het streekplan een ruimtelijke reservering op te nemen voor verdubbeling van het in de provincie Groningen gelegen trajectdeel van de N33¹].

Het gedeelte ten noorden van Appingedam/Delfzijl komt, mede gezien de reactie van Rijkswaterstaat op de startnotitie, zeker niet tijdens de geldigheidsduur van het streekplan (tot 2005) voor verdubbeling in aanmerking. Derhalve beperkt het voornemen zich, in tegenstelling tot wat de startnotitie vermeld, tot verdubbeling van het gedeelte vanaf de grens met provincie Drenthe (bij Bareveld) tot Appingedam/Delfzijl. Deze beperking is in de richtlijnen verder verwerkt.

Op dit voornemen is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De Provincie heeft, als initiatiefnemer, voor dit voornemen een startnotitie uitgebracht. De provincie is in deze procedure tevens het bevoegde gezag.

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage is het opstellen van een milieu-effectrapport (MER) - als hulpmiddel bij de besluitvorming - ten aanzien van de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg van een hoofdweg voorziet, verplicht.

De startnotitie is 30 september bekendgemaakt en heeft voor een ieder ter inzage gelegen vanaf 30 september 1993 tot en met 29 oktober 1993. Gedurende deze termijn zijn de volgende reacties ingekomen:

1. Stichting Milieufederatie Groningen
2. Stichting Otterstation Nederland
3. Bezirksregierung Weser-Ems (Duitsland)
4. C. Allersma
5. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Rijksplanologische Dienst
6. Ministerie van verkeer en waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Groningen
7. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
8. Milieuraad Drenthe
9. Voorlopig Belangencomité "Houd afstand van de A33"
10. Belangenvereniging Holwierde-Zuid

Deze inspraakreacties zijn als bijlage 1 bij deze richtlijnen gevoegd. Bij brief van 30 november 1993 heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar advies in de vorm van concept-richtlijnen uitgebracht. De aanbiedingsbrief en de samenvatting van het advies gaan

1 Ook in de visie van de provincie Drenthe dient verdubbeling van de N33 te worden voorzien.

als bijlage 2 hierbij.

De onderhavige richtlijnen zijn opgesteld op basis van de startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de ingekomen reacties.

Met betrekking tot de richtlijnen dient nog te worden opgemerkt dat deze betrekking hebben op een ruimtelijk plan, het streekplan. Geprobeerd is aan te sluiten bij dit abstractieniveau door alleen die elementen op te nemen in de richtlijnen die hiervoor relevant zijn. Om deze reden zijn de richtlijnen globaal van aard. Bij de realisatie van het voornemen, de werkelijke aanleg van de verdubbeling, zal weer een MER worden gemaakt waarbij de inrichtingsaspecten en de daarbij behorende milieugevolgen gedetailleerd naar voren komen.

2. Probleemstelling en doel

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

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

Het voornemen dient te worden beschouwd in het kader van provinciale beleidsdoelstellingen en gerelateerd aan landelijk beleid terzake. Beschreven moet worden welke knelpunten, ontwikkelingen en prognoses hebben geleid tot het voornemen en welke problemen er mee zullen worden opgelost. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan verkeersintensiteiten per tracé-gedeelte, uitgesplitst naar omvang en samenstelling.

In het MER moet aandacht worden besteed aan de problemen op het gebied van verkeersveiligheid, de leefbaarheid, de ontsluiting en socio-economische ontwikkeling van het studiegebied en bereikbaarheid van de haven van Delfzijl en de Eemshaven. De prognoses en/of scenario's voor de verkeersontwikkeling moeten ondermeer gegevens omtrent de huidige en toekomstige verkeersonveiligheid per weggedeelte bevatten. Het is van belang daarbij aan te geven, waar welke knelpunten zijn te verwachten.

De beschrijving vormt, te zamen met de geschiedenis van de besluitvorming, de onderbouwing van dit voornemen.

De doelstellingen mogen niet zo worden geformuleerd, dat alternatieven die voor het milieu gunstig kunnen zijn, op voorhand worden uitgesloten.

3. Te nemen en eerder genomen besluiten

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

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 MER moet een korte en bondige beschrijving geven van de geschiedenis van de besluitvorming terzake tot nu toe.

Daarnaast moet kort en duidelijk worden aangegeven voor welk besluit het MER wordt opgesteld en welke fasering er in de besluitvorming zal plaatsvinden (tijdplan met stappen). Ook moet in het MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

In tabelvorm kan worden aangegeven, welk beleid en welke regelgeving op welke manier beperkend zijn voor het voornemen.

Hierbij wordt aandacht geschonken aan het feit, dat in het SVV 11 geen trace-procedure is voorzien voor de aanleg van de N33 als nieuwe autoweg voor het traject Eemshaven - Delfzijl.

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

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 7.10, lid 3 van de Wm:

"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 Inleiding

De beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moet ingaan op het gebruik en beheer van de N33 na haar verdubbeling.

Voor alle alternatieven dient een onderbouwing gegeven te worden die in relatie staat tot de probleemstelling en het doel. Voor zover er verschillen bestaan in de termijn, waarop de alternatieven kunnen worden gerealiseerd, en de mate waarin de realisatie van de alternatieven afhangt van andere procedures, dient dit te worden aangegeven. In het MER moet aandacht worden besteed aan:

● Nulsituatie

Ter vergelijking dient de situatie te worden beschreven, die ontstaat als het voornemen niet wordt gerealiseerd. De dan optredende situatie van inrichting, gebruik en beheer, dient als referentie in het MER te worden beschreven. Reeds genomen besluiten of voornemens, die de inrichting van het studiegebied betreffen, dienen in de beschrijving van de nulsituatie te worden verdisconteerd. Voor dit voornemen houdt dat in, dat er rekening mee wordt gehouden dat de A7, stadsrondweg Groningen, mogelijk zal worden verbreed en dat het tracégedeelte tussen de Eemshaven en Delfzijl als nieuwe autowegverbinding zal worden uitgevoerd (SVV II).

Aangegeven moet worden of de nulsituatie in relatie tot de doelstelling van deze m.e.r.-procedure een reëel alternatief is dan wel een zuiver theoretische referentie inhoudt.

● Nulplusalternatief

Gelet op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 11) zal in het MER betreffende de verdubbeling van de N33 moeten worden ingegaan op de vraag of (een deel van de) knelpunten kunnen worden opgelost zónder en met slechts gedeeltelijke en gefaseerde realisatie van het voornemen²]. Het MER zal moeten aangeven, in welke mate bijvoorbeeld verschuiving naar andere vervoerswijzen, mobiliteitsgeleidende maatregelen en extra inzet van openbaar vervoer hieraan kunnen bijdragen. Hierbij dient er rekening mee te worden gehouden dat zowel de haven van Delfzijl als de Eemshaven een spoorwegverbinding met het achterland heeft via Groningen en dat de haven van Delfzijl via het Eemskanaal aansluiting heeft op het nationale vaarwegennet³].

● Tracé-alternatieven en varianten

Aandacht zal moeten worden besteed of er tracé-alternatieven zijn en mogelijke varianten. Indien dit niet mogelijk is, zal dat gemotiveerd moeten worden weergegeven.

● Meest milieuvriendelijk alternatief

Er wordt een meest milieuvriendelijk alternatief beschreven. Hierbij dient voor die uitwerkingsrichting te worden gekozen, waarbij zowel zo min mogelijk milieuhygiënische schade wordt opgelopen als waarbij zo min mogelijk schade ontstaat voor de natuur.

In het MER dienen ten minste de volgende aspecten te worden beschreven:

2 Knelpuntoplossing per tracégedeelte (zie ook inspraakreactie 8, bijlage 1).

3 Zie ook inspraakreactie 1, bijlage 1.

4.2 Ontwerp

In het MER dient bij de ruimtelijke reservering en de effecten daarvan voor het milieu rekening te worden gehouden met:

- * kunstwerken en aansluitpunten, verkeerstechnische voorzieningen als geluidwallen en parallelwegen;

Voorts zullen aanzetten worden gedaan tot het voorkomen dan wel elders compenseren van schadelijke effecten op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen.

Aan de hand van deze aandachtspunten en onder andere de tracering kan worden beschreven, wat de verschillende alternatieven en varianten inhouden en op welke punten ze van elkaar verschillen. Deze beschrijving dient zo kwantitatief mogelijk te zijn.

Gebruik van de infrastructuur

In het MER dient te worden aangegeven wat de intensiteiten zijn op de huidige en toekomstige situatie⁴]. Voor het planjaar dient te worden bepaald:

- * de invloed van de verdubbeling op het verkeer⁵] op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet omvat hier tenminste alle wegen waar door de verdubbeling een intensiteitsverandering optreedt van meer dan 10%;
- * de automobiliteitsstoename in de regio en de invloed van de verdubbeling op de automobiliteit;
- * de effecten van de verdubbeling op de bereikbaarheid;
- * de effecten op de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet ten gevolge van de verdubbeling;
- * de eventuele veranderingen in de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N33 en het onderliggende wegennet en de daaruit voortvloeiende risico's.

5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

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 Planjaar 2010.

5 Intensiteiten en samenstelling.

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

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

5.1.1 Studiegebied

Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en de alternatieven reikt. Per milieu-aspect (water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid, et cetera) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke, of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

Aangezien de tracé alternatieven en de verdubbeling aanleg van een nieuwe weg impliceren zullen landschap en cultuurhistorie van het beschreven moeten worden.

5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen van de voornemens en hun alternatieven voor het milieu. Veldbeschrijvingen moeten de basis vormen voor de beschrijving van de huidige situatie.

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd (bijvoorbeeld ontwikkelingen ten gevolge van uitvoer van plannen op het gebied van verkeer en vervoer, waarover reeds besluiten zijn genomen, zoals de uitvoering als autoweg van het N33-traject Appingedam - Eemshaven).

5.1.3 Milieu-effecten

De gevolgen van het voornemen en de alternatieven voor het milieu moeten worden beschreven; tot het voornemen behoort zowel het gebruik van de weg(-gedeelten) als eventuele extra maatregelen, die met het gebruik samenhangen. Ook moet rekening worden gehouden met de verkeerskundige effecten van het voornemen/de alternatieven, zoals de gevolgen voor sluipverkeer op andere wegen en wegdelen.

Bij de effectbeschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- * De gevolgen voor het gebruik dienen te worden beschreven.
- * De manier, waarop de milieu-effecten bepaald of beschreven zijn, dient te worden toegelicht. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de invoergegevens.
- * Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieugevolgen die per locatie of alternatief verschillen.
- * Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- * Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten en de totale invloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- * Zo goed mogelijk moet worden ingegaan op activiteiten die het indirecte gevolg zijn van de verdubbeling (en elk van de alternatieven).

5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

Het MER dient in te gaan op:

- * de geologie, geomorfologie en bodemgesteldheid (bestaande hoogteverschillen, bodemtypen, aardkundig waardevolle elementen);
- * de geohydrologische gesteldheid en de grondwatersystemen. Bij de beschrijving moet gebruik worden gemaakt van gegevens over de geohydrologische en geomorfologische opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstroming, grondwaterpeilen, isohypsenpatronen, relatie tussen diep grondwater en ondiep grondwater, grondwateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren en het oppervlaktewatersysteem.

De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden moeten worden aangegeven met het oog op standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle vegetaties en broedgebieden van weidevogels.

5.3 Vegetatie en fauna

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied alsook de daaropvolgende effectbeschrijving wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten in relatie tot de gebiedskenmerken en tot de ingreep c.q. de gevolgen daarvan. Van belang is een functionele beschrijving van het studiegebied waarbij

diverse actuele en potentiële ecologische relaties worden aangegeven⁶]. Ook dient de samenhang met de Ecologische Hoofdstructuur uit het NMP binnen het plangebied en het omringende gebied te worden aangegeven. De indicatoren of -groepen dienen onder meer een afspiegeling te zijn van de karakteristieke milieu-omstandigheden binnen het studiegebied en voor het gehele gebied te worden beschreven wat betreft voorkomen en verspreiding, biotoop-eisen en relaties tussen biotopen. Met betrekking tot de huidige situatie en de autonome ontwikkeling dienen te worden beschreven:

- plante- en diersoorten en de regionale, landelijke (en internationale) betekenis;
- de ligging van leefgebieden voor waardevolle diersoorten⁷];
- de ligging van en de ruimtelijke samenhang tussen functiegebieden⁸];
- de ligging van natuurgebieden en de (bijzondere) natuurwaarden waaraan zij hun status als natuurgebied ontleen.

Met betrekking tot de milieugevolgen kan worden gedacht aan:

- ruimtebeslag leidend tot verkleining en versnippering van leefgebieden (zie ook barrière-werking);
- geluidsbelasting van aangrenzende gebieden waardoor soorten kunnen verdwijnen of in aantal achteruitgaan;
- kwantitatieve en kwalitatieve verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden en biotopen;
- barrière-werking bij verspreidingsgedrag van populaties ⁹];

Voor elk van deze effecten moet worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden.

5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het MER dient de huidige situatie en verwachte autonome ontwikkeling te beschrijven van:

- de opbouw en structuur van het landschap;
- het vóórkomen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied¹⁰].

6 Zie ook inspraakreactie 1, bijlage 1.

7 Waaronder ree, otter en das (zie ook inspraakreactie 2, bijlage 1) en broed-, trek- en wintervogels (zie ook inspraakreactie 10, bijlage 1).

8 Rust-, rui-, fourageer-, broed- en overwinteringsgebieden.

9 Doorsnijding van verbindende relaties kan lokaal of zelfs regionaal uitsterven tot gevolg hebben.

10 Zie ook inspraakreactie 7, bijlage 1.

Tevens dien het MER in te gaan op:

- de gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie door:
 - ruimtebeslag door de tracés en de uitstralingseffecten daarvan;
 - verdwijnen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen;
 - visuele effecten die de tracés met zich meebrengen, zowel positieve als negatieve.

5.5 Geluid en trillingen

Globaal dient te worden aangegeven hoe het akoestische invloedsgebied - het door de 50 dB(A)-etmaalwaarde-contouren ingenomen oppervlak - verandert en hoe groot de invloed is op het aantal ernstige geluidgehinderde personen binnen dit gebied. Toepassing van de Standaard Rekenmethode I wordt aanbevolen.

Voorts dient een schatting te worden gemaakt van de te verwachten autonome ontwikkelingen met betrekking tot het referentieniveau en de niveaus ten gevolge van niet omgevingseigen bronnen. De voorspelde immissieniveaus ten gevolge van de omleidingen dienen hieraan te worden gerelateerd.

Tevens moet een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden, waaronder woongebieden en specifiek geluidgevoelige objecten zoals bejaardenoorden, scholen kerken etc.

De gevolgen met betrekking tot de geluidsimmissie dienen per alternatief te worden voorspeld op basis van de verkeersprognoses, gesplitst naar personenauto's en vrachtverkeer¹¹]. De berekeningen dienen te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen op grond van de wet Geluidhinder met Standaardmethode I.

De aftrek volgens artikel 103 Wet geluidhinder met betrekking tot het stiller worden van voertuigen moet als volgt worden toegepast: een aftrek van 5 dB(A) op wegen waar men harder mag dan 70 km. per uur. De invloed van mitigerende maatregelen zoals geluidarme wegverhardingen en afschermingen dient op kwantitatieve wijze duidelijk gemaakt te worden.

Ter beoordeling van de gevolgen voor het leefmilieu¹²] dienen de volgende criteria:

11 Middelzwaar en zwaar.

12 Milieuhygiënische aspecten.

- de verandering in de grootte van het akoestische invloedsgebied dat begrenst is door de 50 dB(A) etmaalwaarde-contouren;
- de verandering in het aantal door het geluid gehinderden en ernstig gehinderden in dit invloedsgebied.

Deze criteria dienen op hun onderscheidend vermogen te worden getoetst, rekening houdend met de betrouwbaarheidsmarges veroorzaakt door de onzekerheden bij de invoergegevens en bij de modellering van de geluidoverdracht.

Met betrekking tot trillingen ten gevolge van het wegverkeer dien te worden nagegaan in hoeverre er sprake is van schade-risico. Dit onderzoek zou beperkt kunnen blijven tot op een zone van 50m aan weerskanten van de weg in zoverre hierin woningen en andere trillingsgevoelige gebouwen aanwezig zijn.

5.6 Lucht

Voor zover relevant zal ten aanzien van de luchtverontreiniging kwantitatieve informatie moeten 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 die op deze wijze ontstaan.

Het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Bij de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen activiteit en alternatieven aan de luchtverontreiniging in het studiegebied dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, 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 uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zal moeten worden onderzocht:

- **Verzuring en fotochemische luchtverontreiniging**

Hierbij gaat het om de immissies van de aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging bijdragende stoffen (stikstofoxyden, vluchtige organische stoffen, aldehyden en zwaveldioxyde).

* **Verspreiding**

Het gaat hierbij om de immissieconcentraties van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, benzeen, benzo-(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen) koolmonoxyde, lood, fijn stof en zwarte rook.

* **Stank**

Aandacht dient te worden besteed aan mogelijke stankhinder.

5.7 Veiligheid en woonmilieu

In het MER zullen de effecten op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid duidelijk gemaakt moeten worden. Bijzondere aandacht verdient hierbij:

- * de invloed van de traceringen en van (gelijkvloerse) kruisingen op de ongevalskansen;
- * de barrièrewerking van de tracés voor (in het bijzonder) langzaam verkeer en landbouwverkeer;
- * de gevolgen van de tracés voor het sluipverkeer in de directe omgeving;

In al deze gevallen moet aangegeven worden hoe door mitigerende maatregelen (ongelijkvloerse oversteekpunten, parallelwegen, ontmoedigende maatregelen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer op de huidige wegen) deze effecten tegengegaan kunnen worden.

5.8 Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten dienen de volgende aspecten te worden behandeld:

- * de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen en de gewijzigde bereikbaarheid op het functioneren (inclusief leefbaarheid, belevingswaarde en gebruikswaarde) van aangrenzende gebieden;
- * de gevolgen voor de landbouw.

6. Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm: 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 milieu-informatie over de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de verschillende alternatieven en varianten moeten met elkaar worden vergeleken. Ook moet worden aangegeven, welke gangbare milieukwaliteitseisen, streefwaarden en doeleinden van het milieubeleid daarbij zijn beschouwd. Bij de vergelijking dient een voorkeursvolgorde per milieu-aspect te worden opgesteld.

Vervolgens dient te worden aangegeven in welke mate elk van de alternatieven naar verwachting kan bijdragen aan de realisering van de doelstellingen. Daarbij kan een waarderingsmethodiek worden gehanteerd om vlot een overzicht te krijgen.

7. Leemten in kennis, evaluatie achteraf

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm: Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens." Artikel 7.39 van de Wm: "Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In het MER moet worden aangegeven:

- welke in de richtlijnen gevraagde informatie niet kan worden geleverd;
- wat de onzekerheidsmarges zijn voor de gepresenteerde informatie;
- waardoor de lacunes in de kennis wordt veroorzaakt;
- of op korte termijn in deze lacunes kan worden voorzien.

De consequenties voor de besluitvorming moeten worden aangegeven.

Redenen voor lacunes en onzekerheden in de informatie in het MER zouden kunnen zijn:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden (en in gebruikte invoergegevens);
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieu-gevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

De leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, die voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient te worden geïdentificeerd in samenwerking met het bevoegd gezag en met prioriteit te worden uitgewerkt.

Voor de verdubbeling van de N33 is een evaluatieprogramma pas aan de orde bij het MER betreffende de uitvoering.

8. Vorm en presentatie van het mer

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm: 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."

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

Voor de overige presentatie wordt aanbevolen:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen.

BIJLAGEN

