

Advies voor richtlijnen voor
het milieu-effectrapport Rijksweg 31,
Leeuwarden-Drachten

11 februari 1994

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 31,
Leeuwarden-Drachten / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-638-7

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



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
t.a.v. de Directeur-Generaal van de Rijks-
waterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IWO 164307

uw brief
d.d. 1 december 1993

ons kenmerk
U120-94/St/ap/572-24

onderwerp
Advies voor richtlijnen m.e.r. Rijksweg
31, Leeuwarden-Drachten

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
11 februari 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de reconstructie van Rijksweg 31, traject Leeuwarden-Drachten.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Voor de hoofdpunten van het advies wordt verwezen naar de samenvatting.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de tot standkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

ing. E. M. Mastenbroek,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 31, Leeuwarden-Drachten

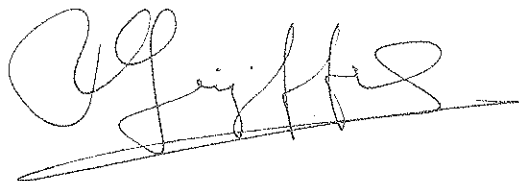
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 31, Leeuwarden-Drachten

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 31, traject Leeuwarden (Hemriksein)- Drachten (UreterpVallaat),

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

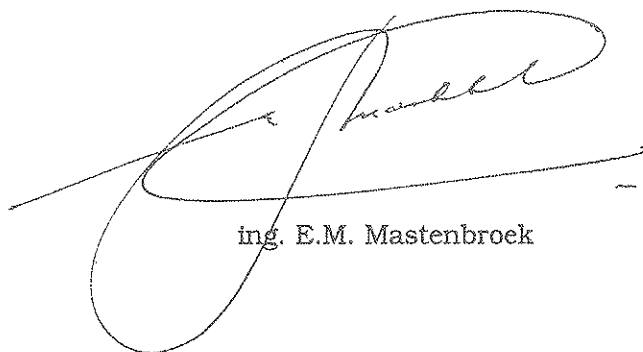
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 31, Leeuwarden- Drachten

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ing. E.M. Mastenbroek

Utrecht, 11 februari 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Samenvatting	1
1 Inleiding	3
2 Probleemstelling en doel, beleid en besluiten	4
3 Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Nulsituatie	6
3.3 Nulplusalternatief	7
3.4 Tracé-alternatieven en varianten	7
3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
3.6 Ontwerp en aanleg	9
3.7 Gebruik van de infrastructuur	10
4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen	11
4.1 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling	11
4.1.1 Studiegebied	11
4.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	11
4.2 Gevolgen voor het milieu	12
4.2.1 Algemeen	12
4.2.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	12
4.2.3 Levensgemeenschappen, flora, fauna	13
4.2.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	14
4.2.5 Geluid en trillingen	14
4.2.6 Lucht	15
4.2.7 Veiligheid en woonmilieu	16
4.2.8 Indirecte effecten	16
5 Vergelijking van de alternatieven	16
6 Leemten in kennis, evaluatie achteraf	17
7 Vorm en presentatie van het MER, samenvatting	18

BIJLAGEN

1. Brief van Bevoegd Gezag d.d. 1 december 1993, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r.-procedure, Staatscourant 233, d.d. 3 december 1993.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING

Dit advies betreft richtlijnen voor het MER voor het voornemen tot de reconstructie, verdubbeling en ombouw tot autosnelweg van Rijksweg 31, traject Leeuwarden – Drachten. Hiertoe wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd.

Probleemstelling en doel, beleid en besluiten

Eenzijds dient het verkeerskundig en sociaal-economisch belang van de reconstructie zo kwantitatief mogelijk te worden onderbouwd met ondermeer ritmotieven, herkomst en bestemmingen, prognoses van de verkeersintensiteiten, uitgeplitst naar personen- en goederenvervoer, optredende knelpunten en de congestiekans in de tijd voor de te onderscheiden tracédelen, kwantitatieve rijtijdwinsten en verbetering van de verkeersveiligheid in het studiegebied. Anderzijds is een onderdeel van de studie na te gaan in welke mate de reconstructie barrièrewerking van de huidige Rijksweg voor de Ecologische Hoofdstructuur mee kan helpen oplossen.

Vanuit deze integrale probleemstelling dient het doel zo concreet mogelijk te worden geformuleerd. Relevant(e) overheidsbeleid en -besluiten dienen te worden aangegeven.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De volgende alternatieven verdienen uitwerking:

- De nulsituatie (openbaar vervoer reeds verbeterd; wegdeel Nijega – Ureterp-Vallaat verbreed).
- Het nulplusalternatief.
- Een dubbelbaans autoweg Hemriksein – UreterpVallaat (2 × 2 rijstroken).
- Een autosnelweg Hemriksein-UreterpVallaat (met vluchtstroken).
- Een meest milieuvriendelijk alternatief. Voor de ontwikkeling van dit alternatief wordt een stapsgewijze aanpak aanbevolen en een aantal elementen aangegeven.

De tracé-alternatieven kunnen het bestaande tracé volgen.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen

De beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling daarvan en de milieugevolgen van de diverse alternatieven moeten zich met name richten op:

- Wijzigingen in de hydrologische omstandigheden en de doorwerking daarvan op grondwaterafhankelijke plantengemeenschappen en weidevogelgebieden.
- De voorkoming dan wel vermindering van (ecologische) barrièrewerkingen (natte en droge verbindingen).
- Geluidsbelasting van weidevogels en andere diersoorten.
- Maatregelen tegen geluidhinder nabij bebouwing.
- Verkeers(on)veiligheid.

Vergelijking van de alternatieven

Een duidelijke presentatie is nodig van de verschillen in de gevolgen voor het milieu en in de bereikbaarheid van de uitgewerkte alternatieven ten opzichte van de nulsituatie, dit in vergelijking met milieukwaliteitseisen en uitgangspunten van het milieubeleid. Ook een raming van de kosten van de verschillende alternatieven en van de te treffen milieubescherpende maatregelen is gewenst.

Leemten in kennis, evaluatie achteraf, presentatie en samenvatting

Een beschrijving van leemten in kennis en hun betekenis voor de besluitvorming, alsmede een aanzet tot een evaluatieprogramma is nodig. Een beknopt MER met een samenvatting die een duidelijk overzicht geeft van de aandachtspunten die van belang zijn voor de besluitvorming. Met tabellen en kaarten kan de onderlinge vergelijking van de alternatieven ook inzichtelijk worden gepresenteerd.

I

INLEIDING

Voor de voorgenomen reconstructie (verdubbeling en ombouw tot autosnelweg) van Rijksweg 31, traject Leeuwarden – Drachten, wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Op dit voornemen is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) van toepassing. De minister van Verkeer en Waterstaat (V & W), vertegenwoordigd door de regionale directie van Rijkswaterstaat Friesland, is de initiatiefnemer van het voornemen. De hoofddirectie van Rijkswaterstaat, eveneens optredend namens de minister van V & W, is in deze procedure het bevoegd gezag.

Met de brief van 3 december 1993 stelde het bevoegd gezag de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid om te adviseren over richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Tevens werd de start van de procedure bekendgemaakt^{1]} en de startnotitie ter inzage gelegd; daarmee werd iedereen in de gelegenheid gesteld om te reageren op deze startnotitie.

Dit 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^{2]}. Het doel van het advies van de Commissie is de gewenste inhoud voor het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen, commentaren en opmerkingen^{3]} in beschouwing genomen.

1 Zie bijlage 2.

2 Voor samenstelling zie bijlage 3.

3 Voor een overzicht zie bijlage 4.

PROBLEEMSTELLING EN DOEL, BELEID EN BESLUITEN

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.*"

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.*"

Probleemanalyse

De voorgenomen reconstructie beoogt een verbetering van de bereikbaarheid van de gebieden die de weg verbindt en verbetering van de verkeersveiligheid van deze weg en op andere routes die bij toename van de verkeersintensiteit meer als alternatieve route gaan fungeren.

Het voornemen dient te worden beschouwd in het kader van de nationale en regionale verkeers- en vervoerbeleidsdoelstellingen en te worden gerelateerd aan nationaal en provinciaal beleid met betrekking tot ruimtelijke ordening (woon/werk/recreatie), milieu en natuur.

De probleemanalyse moet enerzijds betrekking hebben op verkeer en vervoer (inclusief sociaal-economische ontwikkeling van het studiegebied en de bereikbaarheid) en anderzijds op een analyse van de omgeving (het milieu). Dit moet leiden tot een integrale probleemstelling vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid.

Het doel en belang van de (gefaseerde) reconstructie dient zo kwantitatief mogelijk te worden onderbouwd. In de trajectnota/MER moeten de knelpunten, ontwikkelingen en prognoses die leiden tot het voornemen worden beschreven. Bij de prognoses dient te worden aangegeven hoe de huidige situatie is bepaald (ritlengte, motieven, bestemmingen) en hoe de toekomstige prognoses zijn bepaald (modal split beïnvloeding, gebruikte verkeersmodel, uitgangspunten). De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten en de congestiekans in de tijd per te onderscheiden tracédeel dienen te worden uitgesplitst naar personenvervoer en goederenvervoer. Ook de huidige verkeersonveiligheid en de ontwikkelingen daarin dienen per weggedeelte te worden beschreven. Rijtijdwinsten dienen kwantitatief te worden aangegeven.

Rijksweg 31 doorsnijdt een belangrijk deel van de Ecologische Hoofdstructuur binnen Friesland (zie Schets Blauwe zone). Verondersteld mag worden, dat de weg thans een ernstige ecologische barrière vormt binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Een onderdeel van de studie dient dan ook te zijn na te gaan in welke mate met de reconstructie van Rijksweg 31 deze barrièrewerking kan worden geminimaliseerd.

Daarnaast kan worden gezien hoe bij de reconstructie voorzieningen kunnen worden getroffen om de druk van waterrecreatie op het natuurgebied de Oude Venen, te reguleren.

Tevens dient te worden geanalyseerd bij welke landschapselementen of milieu-onderdelen, die in relatie staan tot de bestaande en te reconstrueren autoweg, zodanige knelpunten bestaan dat die aanleiding geven tot uitgangspunten en/of randvoorwaarden voor de uit te werken tracé-ontwerpen.

Doel

Vanuit de integrale probleemstelling dient het doel van het voornemen te worden gedefinieerd. Daaruit moeten zo concreet mogelijke operationele doelstellingen worden afgeleid, die kunnen dienen bij de afbakening van de in het MER te beschouwen alternatieven. Zo duidelijk mogelijk moeten prioriteiten in doelstellingen en fricties tussen doelstellingen worden aangegeven.

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

Besluitvorming

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

Kort en duidelijk moet worden aangegeven voor welk besluit het MER wordt opgesteld en welke fasering er in de besluitvorming zal plaatsvinden. Ook moet in het MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium nog genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

Beleidskaders

Vermeld dient te worden hoe reeds genomen overheidsbesluiten (op onder meer het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, milieu, natuur en landschap) en welke openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen kunnen opleggen of randvoorwaarden kunnen stellen aan de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld, dit onder vermelding van de status van deze besluiten. Met name dient te worden ingegaan op:

- Het SVV II deel e, het NMP(plus), het NMP2, het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte, voor zover relevant.
- Ontwerp-Streekplan Friesland (1994).
- Schets Blauwe zone.
- Beheersplan en inrichting Drachten: Burgumermeer-De Leijen.
- Bestemmingsplannen betrokken gemeenten.
- Relatienotagebieden.
- Relatie met landinrichting Garijp-Oudega.

Geef aan welke toetsingscriteria verder nog van betekenis zijn, zoals algemeen geaccepteerde milieunormen, streefwaarden en richtlijnen.

3

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 in gevolge 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."

3.1

Algemeen

Bij de beschrijving van de alternatieven moet worden ingegaan op zowel de uitbouw als het gebruik en beheer van de Rijksweg 31.

Het MER dient aandacht te besteden aan:

- Nulsituatie
- Nulplusalternatief
- Een dubbelbaans autoweg (2 x 2 rijstroken)
- Een autosnelweg (2 x 2 of meer rijstroken)
- Een meest milieuvriendelijk alternatief

De tracé-alternatieven kunnen alle het bestaande tracé volgen.

3.2

Nulsituatie

Ter vergelijking dient de situatie te worden beschreven, die ontstaat als het voornemen tot (verdere) reconstructie niet wordt gerealiseerd. De dan optredende situatie van inrichting, gebruik en beheer dient als referentiesituatie in het MER te worden beschreven.

Het openbaar vervoer is reeds verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Ten aanzien van het wegdeel Nijega – UreterpVallaat wordt uitgegaan van een verbreding tot 2 x 2 rijstroken van deze autoweg.

Reeds genomen besluiten die de inrichting van het studiegebied betreffen, worden in de beschrijving van de nulsituatie verdisconteerd. Aangegeven moet worden of de nulsituatie in relatie tot de doelstellingen een reëel alternatief is dan wel slechts als een referentiesituatie moet worden beschouwd.

3.3 Nulplusalternatief

De nulsituatie met als extra: beperkte, eventueel gefaseerde aanpassingen bij lokale knelpunten, mobiliteitsbeperkende maatregelen (inclusief carpoolplaatsen, vervoermanagement en andere mobiliteitsgeleidende maatregelen) en beperkte maatregelen om de verkeersonveiligheid terug te dringen. In dit alternatief vinden geen belangrijke infrastructurele werken plaats. Indien het nulplusalternatief nagenoeg identiek is aan de nulsituatie behoeven slechts de verschillen met de nulsituatie te worden beschreven.

3.4 Tracé-alternatieven en varianten

- Een dubbelbaans autoweg Hemriksein – UreterpVallaat (met ongelijkvloerse kruisingen).
- Een autosnelweg Hemriksein – UreterpVallaat (met vluchtstroken).

Daarbij heeft de Commissie de volgende kanttekeningen:

- Ingegaan moet worden op de vraag of (een deel van de) knelpunten in de tijd kunnen worden opgelost zonder en met slechts gedeeltelijke en gefaseerde realisatie van het voornemen.
- Gemotiveerd moet worden waarom het wegdeel tussen de A32 en Hemriksein niet wordt verbreed (voor verkeer van Harlingen rondom Leeuwarden naar Zuidoost-Friesland en verder).

3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het verdient de voorkeur het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) niet pas achteraf te construeren op basis van overige varianten, maar van het begin af aan in de trajectstudie als gelijkwaardig alternatief te ontwikkelen.

Ten behoeve van het construeren van een MMA wordt hieronder een daarvoor te hanteren werkwijze beschreven, die ertoe moet leiden dat een reëel uitvoerbaar meest milieuvriendelijk alternatief ontstaat.

Geadviseerd wordt een uitwerkingsrichting te volgen waarbij leefbaarheidsaspecten, milieuhygiënische aspecten en natuuraspecten optimaal worden gecombineerd. Daarbij kan een stapsgewijze methodiek worden gevolgd.

In de **eerste** stap worden de verkeersintensiteiten op de weg beschreven bij maximale toepassing van maatregelen om de 'vraag' naar vervoer op de weg te verminderen. Als vertrekpunt hierbij dient een regionale automobilitéindex die is afgeleid van de in het SVV II genoemde 135.

In de **tweede** stap worden de milieu-effecten van dit alternatief beschouwd; deze worden vergeleken met de normen en streefwaarden van het milieubeleid. Milieucriteria, waarmee dit alternatief zou moeten worden vergeleken, kunnen worden ontleend aan de Besluiten luchtkwaliteit, de Wet geluidhinder, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en NMP* en het tweede NMP en het SVV-II (spoor 12, 13, 14 en 15). De streefwaarden voor het natuurlijk milieu zijn niet zo concreet gedefinieerd. Bij de formulering van deze uitwerkingsrichting moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij de doelstellingen in het NMP, NMP*, het

Natuurbeleidsplan (NBP) en het Structuurschema Groene Ruimte en bij de provinciale uitwerkingsplannen daarvan; behoud en versterking van de lokale ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden (en, daarmee samenhangend, recreatieve waarden) staan bij de beschrijving centraal. Als milieucriterium dienen tevens de mogelijkheden tot realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur te worden meegenomen (NBP, uitwerking van streekplan).

Na deze vergelijking (die binnen het MER uiteraard voor alle alternatieven moet plaatsvinden) dient als derde stap systematisch te worden nagegaan, in hoeverre met de inzet van extra maatregelen en voorzieningen zoveel mogelijk aan deze milieucriteria kan worden voldaan (voor zover dit niet het geval was), dan wel in hoeverre zelfs hieronder gebleven kan worden.

Deze werkwijze kan leiden tot een alternatief, waarbij de bereikbaarheidsdoelstellingen niet (geheel) worden gerealiseerd en waarbij eventueel een lagere automobilitateindex wordt bereikt dan 135.

Hierbij is verder met name te denken aan:

- Maatregelen om de ecologische barrièrewerking van de huidige Rijksweg 31 en de reconstructie daarvan te minimaliseren. Hiervoor vormen de voorstellen van de Stichting Otterstation Nederland van 20 januari 1992 (zie referentie bij de startnotitie) een goed uitgangspunt. De Commissie staat zeer positief tegenover deze suggesties voor natuurtechnische aanpassingen die nodig zijn om de ecologische infrastructuur te behouden en vooral om ze tot ontwikkeling te brengen of te versterken en tegenover het initiatief van Rijkswaterstaat Friesland om hierover advies te vragen. Ook zou moeten worden bezien of dergelijke maatregelen kunnen worden getroffen aan toegangswegen, zoals bijvoorbeeld de weg Suameer – Garijp.
- De (ecologische) inpassing van de te verplaatsen noordelijke verzorgingsplaats nabij Opeinde (zie ook⁴).
- Aanleg of herstel van elzensingels e.a. houtwallen.
- Beplanting vlak naast de weg voor kruipende en vliegende fauna.
- Bermriolering (waar wenselijk).
- Bermbeheer zonder chemische bestrijdingsmiddelen.
- Verbetering leefbaarheid langs (auto)wegen binnen het studiegebied die thans ofwel een belangrijke aanvoerroute vormen voor de Rijksweg 31 dan wel bijdragen aan de afwikkeling van de verkeersstroom Leeuwarden – Buitenpost – Groningen⁵].
- Waterrecreatie: het treffen van infrastructurele maatregelen, zoals een aquaduct bij Langdeel⁶], om de waterrecreatie in dit gebied, voorzover gerelateerd aan deze Rijksweg, beter te kunnen reguleren.

4 Zie bijlage 4, reacties nrs. 5 en 6.

5 Zie bijlage 4, reacties nrs. 3 en 11.

6 Zie bijlage 4, reactie nr. 10.

3.6 Ontwerp en aanleg

In het MER zullen de aspecten van de aanleg die voor het milieu van belang zijn, moeten worden beschreven. Bijzondere aandacht wordt geschonken aan:

- verwijdering van bestaande begroeiing;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders), transport 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;
- bouw van kunstwerken (bruggen, viaducten) en aansluitpunten; combinatiemogelijkheden met droge en natte ecologische verbindingen (tunnels, eco-duikers, rasters, beplantingen);
- eventueel amoveren bestaande werken;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, geluidwallen en geluidschermen;
- het toepassen van retourbemalingen bij aanleg kunstwerken;
- het treffen van maatregelen om schadelijke effecten op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen te niet te doen of tegen te gaan; bijzondere aandacht voor het veiligstellen en inpassen van bijzondere elementen en voor de positieve gevolgen van landschapsbouw als onderdeel van de totstandkoming van de ingreep;
- mitigerende maatregelen voor schade aan vegetatie, flora en fauna; bijvoorbeeld door het scheppen van afstand en dergelijke;
- voor zover deze schadelijke effecten niet verder kunnen worden gemitigeerd, kan ook aan compensatie worden gedacht; bijvoorbeeld ter plaatse van de noordelijke verzorgingsplaats bij Opeinde minder intensieve landbouw om de resterende geluid- en zichthinder van weidevogels te compenseren;
- mogelijkheden om de barrièrewerking van de bestaande autoweg te verminderen;
- voorzieningen voor fietsverkeer (-paden, tunnels)⁷];
- voorzieningen voor gebruik van openbaar vervoer (doorstromingsmaatregelen, halteplaatsen en dergelijke).

Aan de hand van deze aandachtspunten 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.

7 Zie bijlage 4, reactie nr. 9.

3.7 Gebruik van de infrastructuur

De Commissie vraagt onderstaande aspecten nader uit te werken:

- geluidsbeperkende maatregelen, geluidafscherpende maatregelen en hun landschappelijke inpassing, geluidsisolatie woningen, adequate opvang en afvoer van door verkeer verontreinigd hemelwater naar een waterzuiveringsinstallatie;
- groenvoorzieningen.

In het MER dienen van de huidige en de toekomstige situatie de verkeersintensiteiten te worden weergegeven. De gevolgen dienen per alternatief te worden aangegeven voor de verkeersaspecten mobiliteit en bereikbaarheid, inclusief economische ontwikkelingspotenties, verkeersveiligheid en rijtijdwinst. Het MER moet inzicht geven in de gevolgen van de alternatieven op de verkeersknelpunten in de nulsituatie⁸). Ook is inzicht gewenst in de verandering van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het tracé.

Verder verdient aandacht:

- de invloed op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet omvat hier tenminste alle wegen waar een significante intensiteitsverandering optreedt; wat betreft geluidhinder gaat het om een toename van minimaal 30% of een verkeersafname van minimaal 20% (komt globaal overeen met 1 dB(A) verschil), voor aspecten waarbij kleinere veranderingen in de verkeersintensiteit een duidelijke invloed geven⁹), dienen deze ook te worden beschouwd;
- de mobiliteitstoename in de regio en de invloed op de automobilititeit;
- de effecten op de bereikbaarheid;
- de effecten op de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet;
- de eventuele veranderingen in de omvang van het vervoer en routing van gevaarlijke stoffen op het onderliggende wegennet;
- waar op het onderliggende wegennet na de reconstructie alsnog knelpunten optreden, kan aan regulerende maatregelen, zoals de aanleg van rotondes worden gedacht.

8 Oplossend vermogen van de alternatieven.

9 Zie bijlage 4, reactie nr. 10.

4

BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

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."

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."

4.1 Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

4.1.1 Studiegebied

Voor de bepaling van de grootte van het verkeerskundig studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de relevante invloed van het voornemen reikt. Daarnaast valt een plangebied te onderscheiden. In dit gebied zal per milieu-aspect (water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid, et cetera) de omvang van de invloedzones verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied dienen ook tot het studiegebied te worden gerekend. De beïnvloedingsgebieden dienen per aspect duidelijk te worden gemotiveerd en te worden geïllustreerd met kaarten.

4.1.2 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 alternatieven voor het milieu. Deze beschrijving kan op basis van actuele literatuurinformatie geschieden en moet indien relevant op basis van veldonderzoek.

De autonome ontwikkeling is die ontwikkeling van het milieu die plaatsvindt zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven worden uitgevoerd (bijvoorbeeld door ontwikkelingen ten gevolge van uitvoer van plannen op het gebied van verkeer en vervoer, waarover reeds besluiten zijn genomen, zoals verdubbeling van het autoweggedeelte Nijega – UreterpVallaat en de structuurverbetering van de A32 Heerenveen – Leeuwarden).

Recente gegevens over de herkomst en bestemming van het verkeer op Rijksweg 31 vormen een goede grondslag voor veel van de andere berekeningen.

Per milieu-aspect moet voor het gebied waarbinnen effecten verwacht kunnen worden, de bestaande toestand nauwkeurig worden beschreven, geïllustreerd met duidelijke figuren, tabellen en gedetailleerde kaarten zoals bijvoorbeeld:

- een hoogtekaart (reliëf);
- een kaart van geïnventariseerde landschapecologische relaties;
- een kaart van landschapsstructuurkenmerken;

- een bodemgebruikskaart; relatienotagegebieden; stiltegebieden;
- een kaart van eventuele cultuurhistorische en archeologische aspecten (en GEA-objecten).

4.2 Gevolgen voor het milieu

4.2.1 Algemeen

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

Bij de beschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- de gevolgen dienen zowel voor de aanlegfase als voor het gebruik 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 en van het gebruikte verkeersmodel;
- bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieugevolgen die per alternatief verschillen;
- naast de negatieve effecten dient vooral ook te worden aangegeven welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten er zijn;
- 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.

4.2.2 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 opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstroming (kwel, inzijging) en stroomsnelheden, grondwaterpeilvariaties, isohypsenpatronen, relatie tussen diep grondwater en ondiep grondwater, eventuele (grond)wateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren.

De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden (waaronder de kwaliteit van het oppervlaktewater) moeten worden aangegeven met het oog op waardevolle levensgemeenschappen voor flora en fauna. Hierbij wordt ondermeer aandacht gevraagd voor het overgangsgebied tussen het Drents-Friese keileemplateau en het Friese laagveengebied dat zich binnen het studiegebied globaal uitstrekt van Drachten tot Nijega (onder andere de graslanden

rond de Leijen). Hier komen mogelijk kwelafhankelijke levensgemeenschappen en belangrijke weidevogelgebieden voor.

Tevens dient ingegaan te worden op de gevolgen van hydrologische ingrepen door bouwrijp maken van wegtracés op de verspreiding van bestaande verontreinigingen en op introductie van nieuwe verontreinigingen door het toekomstig gebruik. Daarbij dienen grond- en oppervlaktewater in hun samenhang bestudeerd te worden.

4.2.3 **Levensgemeenschappen, flora, 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 dan wel de gevolgen daarvan. Van belang is een functionele beschrijving van het studiegebied waarbij diverse actuele en potentiële ecologische relaties worden aangegeven. Ook dient de samenhang met de ecologische hoofdstructuur binnen het inpassingsgebied en de omliggende gebieden te worden aangegeven. De indicatoren of indicatorgroepen 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 plaats in het landschap, op basis van verspreidingsgegevens, van karakteristieke plantengemeenschappen en plante-soorten en hun relatie tot landschapsecologische factoren;
- de ligging van leefgebieden voor kenmerkende diersoorten¹⁰;
- de ruimtelijke samenhang tussen natuurgebieden en functiegebieden¹¹;
- de ligging van natuurgebieden en de (bijzondere) natuurwaarden waaraan zij hun status als natuurgebied ontleen.

Met betrekking tot de milieugevolgen wordt aandacht besteed aan:

- ruimtebeslag;
- geluidbelasting en zichtbelasting van aangrenzende gebieden waardoor soorten kunnen verdwijnen of in aantal achteruitgaan¹²;
- eventuele kwantitatieve en kwalitatieve veranderingen van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden en biotopen;
- het voorkomen danwel vermindering van barrièrewerking bij verspreidingsgedrag van populaties door de aanleg van natte en droge verbindingzones en verbindingen;
- veranderingen in pendelbewegingen tussen functiegebieden.

10 Waaronder ree, otter en das, vogels en vleermuizen.

11 Rust- en slaapgebied, rui, fourageer, balts-, broed-en overwinteringsgebieden.

12 Zie het rapport "Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties" 1992 (Dienst Weg- en Waterbouwkunde).

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

4.2.4 **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 vòòrkomen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het studiegebied.

Tevens dient 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 en welke maatregelen daartegen kunnen worden getroffen¹³;
 - visuele effecten die de tracés met zich meebrengen, zowel positieve als negatieve;
 - landschapsplan.

4.2.5 **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 (ernstig) geluidgehinderde personen binnen dit gebied. Toepassing van de Standaard Rekenmethode I wordt aanbevolen.

De bestaande situatie dient te worden beschreven door:

- een inventarisatie van het heersende *referentieniveau* van het *omgevingsgeluid*. Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van het ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981);
- een inventarisatie van de niveaus ten gevolge van eventuele aanwezige "niet omgevingsseigen" bronnen.

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 omgevingsseigen bronnen. De voorspelde immissieniveaus ten gevolge van de reconstructie-alternatieven dienen hieraan te worden gerelateerd.

Er moet tevens een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige objecten en gebieden, waaronder woongebieden en natuur- en recreatiegebieden en specifiek geluidgevoelige objecten zoals scholen.

13 Zie bijlage 4, reactienr. 2.

De gevolgen met betrekking tot de geluidsimmissie dienen per alternatief te worden voorspeld.

De invloed van mitigerende maatregelen zoals geluidarme wegverhardingen (ZOAB) en afschermingen dient op kwantitatieve wijze duidelijk gemaakt te worden.

Ter beoordeling van de gevolgen voor het woonmilieu dienen de volgende criteria:

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

Gegeven deze twee criteria dient daar waar de verschillen relevant zijn te worden nagegaan wat daarvan de oorzaken zijn.

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

4.2.6

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 tegen de achtergrond van 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 aan de luchtverontreiniging in het studiegebied dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, reële 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 in de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

