

Advies voor richtlijnen voor
het milieu-effectrapport
Rijksweg 7 Sneek

4 mei 1995

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 7 Sneek /
[Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-851-7

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



commissie voor de milieu-effectrapportage

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

uw kenmerk
IO 193726

uw brief
d.d. 13 maart 1995

ons kenmerk
U235-95/vE/ao/679-36

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Rijksweg 7 Sneek

doorkiesnr.
030 - 347625

Utrecht,
4 mei 1995

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Rijksweg 7 Sneek. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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

mr. J.W. Kroon,



voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 7 Sneek

In afschrift aan:
De Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Secretariaat: Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht, tel.: 030 - 347 666
Telefax: 030 - 33 12 95

Correspondentie-adres:
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

**Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 7 Sneek**

**Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
Rijksweg 7 Sneek,**

**uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag), d.t.v.
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrap-
portage; namens deze,**

de werkgroep m.e.r. Rijksweg 7, Sneek

de secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

drs. M. van Eck

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'J' followed by a horizontal line and a small flourish.

mr. J.W. Kroon

Utrecht, 4 mei 1995

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel, beleid en besluiten	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel van het voornemen	5
2.3 Besluiten	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Alternatieven	7
3.1.1 Algemeen	7
3.1.2 Nulalternatieven	9
3.1.3 Optimaliseringsalternatieven	10
3.1.4 Omleidingsalternatieven	10
3.1.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	11
3.2 Selectie en uitwerking van de alternatieven	11
4. Bestaande milieutoestand en milieugevolgen	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Bodem en water	14
4.3 Vegetatie, fauna en ecologische relaties	15
4.4 Landschap en cultuurhistorie	15
4.5 Geluid en trillingen	16
4.6 Luchtverontreiniging	17
4.7 Externe veiligheid	17
4.8 Woon- en leefmilieu	17
4.9 Ruimtegebruik	18
4.10 Energie en grondstoffen	18
5. Vergelijking van alternatieven	19
6. Leemten in kennis	20
7. Evaluatieprogramma	20
8. Vorm en presentatie	20
9. Samenvatting van het MER	21

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 maart 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 45 d.d. 3 maart 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Dit advies betreft de op te stellen richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) over het voornemen van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland om maatregelen te nemen ter verbetering van de situatie op de Rijksweg 7 (RW 7) ter hoogte van de Zuidelijke Stadsrondweg van Sneek.

Het voornemen dient te worden gemotiveerd aan de hand van een **analyse van bestaande en toekomstige (bereikbaarheids- en leefbaarheids-) knelpunten** gebruikmakend van voorspellingen over de toekomstige groei van doorgaand, interlokaal en lokaal verkeer. De Commissie adviseert daarbij aandacht te besteden aan de gewenste functie van de RW 7 in de regionale en landelijke verkeersafwikkeling.

Uit de startnotitie komt naar voren dat er diverse mogelijkheden zijn om een oplossing te vinden voor het gesignaleerde probleem:

- oplossingen, die uitgaan van de bestaande Zuidelijke Stadsrondweg en alleen het verkeersaanbod en de verkeersafwikkeling in meer of mindere mate beïnvloeden; nulalternatieven;
- oplossingen, waarbij de Zuidelijke Stadsrondweg fysiek wordt aangepast; optimaliseringsalternatieven;
- oplossingen, waarbij een nieuw tracé voor de Rijksweg 7 wordt aangelegd; omleidingsalternatieven.

Binnen ieder van de genoemde alternatieven zijn diverse varianten voor deeloplossingen mogelijk.

Omdat het om een **groot aantal alternatieven** (ten minste acht) gaat, adviseert de Commissie een stapsgewijze aanpak te hanteren, waarin alleen de alternatieven, die de meeste perspectieven bieden voor het oplossen van de gesignaleerde problemen meer in detail worden uitgewerkt.

Een complicerende factor in deze milieu-effectrapportage (m.e.r.) is dat de gemeente Sneek weliswaar heeft aangegeven een noordoostelijke stadsrondweg te willen aanleggen, maar een besluit daarover nog niet onherroepelijk heeft genomen.

De startnotitie geeft enkele alternatieven aan, waarbij de plannen van Rijkswaterstaat invloed zullen hebben op de aanleg en uitvoering van deze weg. Gegeven deze situatie adviseert de Commissie ten minste voor genoemde alternatieven in het MER de **verkeersproblematiek rondom Sneek integraal te beschouwen** en de informatie te leveren, die het mogelijk maakt de besluiten over de noordoostelijke en de zuidelijke rondweg goed op elkaar af te stemmen.

Ook bij andere alternatieven dient de relatie naar het gemeentelijk beleid te worden gelegd. Wanneer bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw tracé voor de RW 7 wordt beschreven, is van belang ook aan te geven, welke maatregelen aan de *bestaande zuidelijke rondweg* mogelijk en wenselijk zijn ter verbetering van de woonmilieuproblematiek en door wie die zullen worden uitgevoerd. Wanneer immers na aanleg van een nieuw tracé van de RW 7 geen duidelijke verbeteringen op de Zuidelijke Stadsrondweg worden aangebracht, kan het verkeer zich

al snel tot het oorspronkelijke niveau herstellen en geen oplossing voor de gesignaleerde leefmilieuproblematiek worden geboden.

Rekening dient te worden gehouden met de functie van Sneek als centrum voor de watersport in Friesland en de provinciale beleidsuitgangspunten dienaangaand. Het streven om op bepaalde vaarroutes zo min mogelijk beperkingen op te leggen aan doorvaarmogelijkheden kan leiden tot de keuze voor relatief dure oplossingen, als tunnels en aquaducten. De eventuele (milieu)voordelen van dergelijke oplossingen dienen in het MER aan de orde te komen. Als bepaalde oplossingen uit financiële overwegingen niet in beschouwing zouden worden genomen, dient dit in het MER op overtuigende wijze te worden gemotiveerd.

Het MER dient de **milieugevolgen** van het voornemen te beschrijven voor zover relevant voor de besluitvorming.

Bij de milieu-aspecten geluid, lucht en veiligheid moet ingegaan worden op de situatie rondom een eventueel door de initiatiefnemer nieuw aan te leggen tracé voor de RW 7 (omleiding) en daarnaast op de situatie rondom de Zuidelijke Stadsrondweg en overige bestaande wegen waar de verkeersintensiteit onder invloed van het voornemen significant verandert.

Er dient een relatie te worden gelegd naar wettelijke normen en vastgelegde streefwaarden voor deze milieu-aspecten.

Aangezien mogelijke omleidingsroutes zowel ten noordoosten, als ten zuidwesten van Sneek kunnen worden gesitueerd dienen de waardevolle natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische elementen rondom Sneek te worden beschreven, voor zover deze door het voornemen kunnen worden beïnvloed. Het MER dient de gevolgen voor deze elementen van de in beschouwing te nemen alternatieven duidelijk aan te geven en te waarderen aan de hand van verifieerbare (waar mogelijk op vastgelegd beleid gebaseerde) toetsingscriteria.

Het MER moet een overzichtelijke **samenvatting** bevatten, waarin de hoofdpunten uit dit advies aan de orde komen en in ieder geval wordt ingegaan op:

- de motivering van de keuze van de in het MER behandelde alternatieven;
- een beschrijving op hoofdlijnen van het meest milieuvriendelijke alternatief en de 'meest perspectiefrijke' alternatieven;
- een schematisch overzicht van de belangrijkste gevolgen voor het milieu bij het uitvoeren van deze alternatieven.

1.

INLEIDING

Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland heeft het voornemen maatregelen te nemen ter verbetering van de situatie op de Rijksweg 7 ter hoogte van de Zuidelijke Stadsrondweg van Sneek. Zowel het aanpassen van de stadsrondweg, als het aanleggen van een nieuwe 'omleiding' behoren daarbij tot in beschouwing te nemen mogelijkheden.

Op grond van het Besluit milieu-effectrapportage dient voor dit project milieu-effectrapportage (m.e.r.) te worden uitgevoerd. Deze wordt gekoppeld aan de besluitvorming in het kader van de Tracéwet.

De Directie Noord-Nederland fungeert als initiatiefnemer in de m.e.r. en de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als bevoegd gezag.

Per brief van 13 maart 1995 (bijlage 1) stelde de Minister van Verkeer en Waterstaat, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Tevens werd de start van de procedure bekend gemaakt en een startnotitie ter inzage gelegd om een ieder in de gelegenheid te stellen te reageren.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan, alsmede de belangrijkste projectgegevens zijn gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties. Verder zijn de verslagen van de voorlichtings- en inspraakbijeenkomsten in beschouwing genomen.

Bij het opstellen van hoofdstuk 4 en 5 van het advies is gebruik gemaakt van het in opdracht van Rijkswaterstaat vervaardigde "Eindconcept Basis-richtlijnen m.e.r. trajectnota's wegen".

2. PROBLEEMSTELLING, 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 bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1 Probleemstelling

Ter hoogte van Sneek maakt de Zuidelijke Stadsrondweg deel uit van de Rijksweg 7 (RW 7), die in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is aangegeven als onderdeel van het landelijk hoofdwegenet. De rondweg heeft thans een doorgaande functie in het landelijke hoofdwegenet en een verdeel- en verzamelfunctie in de hoofdverkeersinfrastructuur van Sneek. De startnotitie geeft aan dat de rondweg (nu en zeker in de toekomst) onvoldoende afwikkelingskwaliteit voor deze verkeersfunctie(s) heeft, terwijl daarnaast reeds de kwaliteit van het woon- en leefmilieu en de verkeersveiligheid niet aan de te stellen eisen voldoet.

Verkeersaspecten

De knelpunten in het functioneren van de Zuidelijke Stadsrondweg als onderdeel van de RW 7 en als stadsrondweg voor Sneek dienen in het MER te worden beschreven, waarbij relatie wordt aangegeven met:

- de verkeerskundige eisen die voor het landelijke hoofdwegenet gelden zoals bijvoorbeeld over congestiekansen en objectieve verkeersveiligheid (en de hardheid van die eisen);
- de rol die de Zuidelijke Stadsrondweg op basis van (reeds vastgelegd of te voorzien) gemeentelijk verkeersbeleid dient te vervullen voor de ontsluiting van diverse gemeentelijke bestemmingen en voor het afleiden van een te grote verkeersdruk uit de binnenstad.

Het MER dient aan te geven waar zich knelpunten bevinden, of waar die zullen ontstaan op grond van verwachtingen over de toekomstige groei¹⁾ van doorgaand, interlokaal en lokaal verkeer.

De Commissie adviseert daarbij ook aandacht te besteden aan de functie van de RW 7 in een breder verband, bijvoorbeeld in de verkeersafwikkeling in Friesland en als onderdeel van de route Randstad-Scandinavië. Het MER dient aan te geven welke mogelijkheden er zijn de rondweg bij Sneek te ontlasten door opwaardering van:

- de as Afsluitdijk-Leeuwarden-Drachten-Groningen-Duitsland;
- de as Randstad-Lelystad-Groningen-Duitsland²⁾.

1 Het verdient aanbeveling expliciet aan te geven welke stedenbouwkundige ontwikkelingen, als aanleg van nieuwe woongebieden en uitbreiding van bedrijventerreinen in de berekening zijn meegenomen.

2 Zie reactie bijlage 4, nr. van de provincie Friesland en de Stichting Werkgroep A7.

De berekening van de toekomstige verkeerssituatie moet betrekking hebben op het jaar 2010. Het groeipercentage van het personen- en vrachtverkeer, dat wordt berekend, zal moeten worden vergeleken met het streefgetal voor de Vervoerregio voor 2010.

Het doel van deze analyse is een eerste inzicht te geven in de vraag wat de noodzaak, de effectiviteit, de hardheid en de toekomstwaarde van het voor-nemen (in enigerlei vorm) is en na te gaan binnen welke bandbreedte alterna-tieven in beschouwing moeten worden genomen. Uitgebreidere richtlijnen over de verkeersprognose zijn opgenomen in paragraaf 3.2 van dit advies.

Duidelijk moet worden aangegeven in hoeverre niet op de Zuidelijke Stadsrond-weg te nemen maatregelen ter beperking van de automobilititeit en ter geleiding van de verkeerscirculatie in Sneek in het MER tot interne of externe factoren³⁾ worden gerekend. (Zie hoofdstuk 3 voor verdere uitwerking.) De Commissie adviseert namelijk interne factoren volledig inclusief milieugevolgen in het MER uit te werken, terwijl voor externe factoren met een globalere benadering kan worden volstaan.

Leefbaarheidsaspecten

De probleembeschrijving inzake de leefbaarheid kan in het kader van de probleemstelling beperkt van omvang zijn, omdat leefbaarheidsaspecten als:

- geluidhinder
- (subjectieve) verkeersonveiligheid en externe veiligheid
- (sociale) barrièrewerking
- uitstoot van luchtverontreinigende stoffen/stankhinder

bij de beschrijving van de bestaande milieusituatie en de milieugevolgen van het voornemen in voldoende mate aan de orde zullen komen.

Wel is het van belang voor de leefbaarheidsaspecten concrete toetsingscriteria te formuleren, die zo mogelijk aan vigerend (milieu)beleid worden ontleend (zie paragraaf 2.2 "Doel van het voornemen").

2.2 Doel van het voornemen

Aan de startnotitie kan de volgende omschrijving van het doel van het voor-nemen worden ontleend:

Het in de toekomst verbeteren van de verkeers- en vervoersituatie op de Zuidelijke Rondweg Sneek (optimaal functioneren van Rijksweg 7 en optimale bereikbaarheid van de economische functies van Sneek) met het bewaren en ontwikkelen van bestaande natuurlijke en landschappe-lijke functies én het verbeteren van de huidige lokale milieuhygiënische omstandigheden.

De Commissie adviseert dit (meervoudige) doel te concretiseren door expliciet aan te geven welke toetsingscriteria voor het bereiken van het doel worden gehanteerd en, bij onderlinge strijdigheid, welke prioriteiten kunnen worden gesteld.

3 "Externe factoren" zijn factoren die de initiatiefnemer niet of zeer indirect kan beïnvloeden; op "interne factoren" heeft de initiatiefnemer directe invloed.

Bovendien dient aandacht te worden besteed aan de functie van Sneek als belangrijke watersportplaats in Friesland en de eisen die daaruit voortvloeien voor de verkeersafwikkeling rondom Sneek en de doorvaartbelemmeringen voor de scheepvaart.

In het onderstaande geeft de Commissie suggesties voor relevante aspecten en te hanteren parameters.

Voor geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid moet ten minste worden uitgegaan van in het landelijk beleid vastgestelde kwaliteitsnormen en streefwaarden. Om na te gaan welke bijdrage wordt geleverd aan het in het SVV II aangegeven beleid inzake mobiliteitsbeheersing dienen veranderingen in mobiliteitsindexen en modal split percentages te worden getoetst aan de uitgangspunten voor de Vervoerregio.

Verder kan ingegaan worden op:

verkeerskundige/ economische aspecten/ bereikbaarheid

- functioneren Rijksweg 7: capaciteit ten opzichte van berekende intensiteit, procentuele congestiekans;
- bereikbaarheid: veranderingen in reistijden voor het bereiken van de gemeentelijke industrieterreinen en centrumfuncties;
- verkeersveiligheid: aantal ongevallen, maximaal toegestaan ongevalsrisico;
- mate van belemmering van de mogelijkheden voor de watersport: doorvaarbelemmeringen en oponthoud bij bruggen (onder verwijzing naar de Beleidsvisie recreatietoervaart Nederland, of provinciaal beleidsvoornemen inzake een "alternatieve staande mastroute");

natuur, landschap en cultuurhistorie

- mate van aantasting of herstel van ecologisch, landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevolle elementen (zie paragraaf 4.2 tot en met 4.4 van dit advies);

leefbaarheid

- mate van oneigenlijk gebruik van het onderliggende wegennet in Sneek;
- aantallen woningen gelegen achter barrière, waardoor extra omrijdkilometers moeten worden verreden en waardoor visuele hinder ontstaat;
- overlast in recreatiegebieden.

2.3 Besluiten

De besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld en de overheidsinstanties die deze besluiten zullen nemen moeten worden vermeld. (Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.) Aandacht moet worden besteed aan de eventuele toepassing van de coördinatieregeling ex artikel 15.4 Wm voor de gemeente Sneek, de besluiten van deze gemeente, die hierdoor zullen worden meegecoördineerd en de besluiten, die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Het MER dient duidelijk aan te geven welke aanleg- en reconstructiemaatregelen door de initiatiefnemer worden uitgevoerd en voor welke maatregelen medewerking van andere instanties (gemeente) nodig is.

Het MER dient een samenvatting te bevatten van relevante *reeds genomen* besluiten van de overheid op alle niveaus, voor zover van invloed op het te nemen besluit. Behalve het hiervoor reeds genoemde beleid, waaraan toetsingscriteria kunnen worden ontleend en in de startnotitie vermelde reeds gesloten overeenkomsten over dit project, dient hierbij te worden gedacht aan:

- rijksbeleid: Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), Nationaal Milieubeleidsplan+ (NMP+), Structuurschema Groene Ruimte (SGR), Nota Landschap, Natuurbeleidsplan;
- provinciaal beleid: Streekplan, Noordelijk Infrastructuur Concept, sectorbeleid inzake natuur, recreatie en waterhuishouding;
- beleid van de vervoerregio: Raamplan Vervoerregio Friesland;
- gemeentelijke beleid: bestemmingsplannen, verkeerscirculatieplan.

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."*

3.1 Alternatieven

3.1.1 Algemeen

Uit de startnotitie komt naar voren dat er diverse mogelijkheden zijn om een oplossing te vinden voor het gesignaleerde probleem:

- oplossingen, die uitgaan van de bestaande Zuidelijke Stadsrondweg en alleen het verkeersaanbod en de verkeersafwikkeling in meer of mindere mate beïnvloeden: nulalternatieven;
- oplossingen, waarbij de Zuidelijke Stadsrondweg fysiek wordt aangepast: optimaliseringsalternatieven;
- oplossingen, waarbij een nieuw tracé voor de Rijksweg 7 wordt aangelegd: omleidingsalternatieven.

Overigens zijn binnen ieder van de genoemde alternatieven diverse varianten voor deeloplossingen mogelijk.

Een complicerende factor in deze m.e.r. is dat de gemeente Sneek weliswaar heeft aangegeven een noordoostelijke stadsrondweg⁴⁾ te willen aanleggen, maar een besluit daarover nog niet onherroepelijk heeft genomen. Dat maakt het noodzakelijk bij het beschouwen van de alternatieven ten minste beknopt de situatie zonder de noordoostelijke stadsrondweg te beschrijven.

De startnotitie geeft enkele alternatieven aan, waarbij de plannen van Rijkswaterstaat concrete invloed zullen hebben op de aanleg en uitvoering van deze weg. De Commissie adviseert ten minste voor deze alternatieven in het MER de verkeersproblematiek rondom Sneek integraal te beschouwen en de informatie te leveren, die het mogelijk maakt de besluiten over de noordoostelijke en de zuidelijke rondweg goed op elkaar af te stemmen.

4 Overigens kan (afhankelijk van de uitvoeringswijze) een gemeentelijk besluit over de noordoostelijke stadsrondweg ook m.e.r.-plichtig zijn.

Het streven om op bepaalde vaarroutes zo min mogelijk beperkingen op te leggen aan doorvaarmogelijkheden kan leiden tot de keuze voor relatief dure oplossingen, als tunnels en aquaducten. De eventuele (milieu)voordelen van dergelijke oplossingen dienen in het MER aan de orde te komen. Als bepaalde oplossingen uit financiële overwegingen niet in beschouwing worden genomen, dient dit in het MER op overtuigende wijze te worden gemotiveerd.

De in het MER te beschouwen alternatieven worden in een tabel "Alternatieven" schematisch aangegeven.

Tabel: alternatieven

hoofdprincipe	maatregelen	noordelijke rondweg	code
uitgaan van bestaande Zuidelijke Stadsrondweg	geen maatregelen door RWS	gemeente legt rondweg aan	1a. <i>nul</i> + (startnotitie: I)
		geen rondweg	1b. <i>nul</i> - (startnotitie: I)
	verkeersgeleidende maatregelen door RWS voor maximaal benutten Zuidelijke Stadsrondweg	gemeente legt rondweg aan	2a. <i>nulplus</i> + (startnotitie: II)
		geen rondweg	2b. <i>nulplus</i> - (startnotitie: II)
	vergaand mobiliteitsbeperkend en leefbaarheidsbevorderend beleid in samenwerking met overige actoren (gemeente, vervoerregio, openbaar vervoerbedrijven)	rondweg past waarschijnlijk niet in dit alter- natief	3. <i>nul-mma</i> (startnotitie: V.2)
aanpassingen aan Zuidelijke Stadsrondweg	maatregelen door RWS, zoals m.b.t.: - aantal rijstroken - parallelwegen - aansluitingen en kruisingen - hoogteligging	gemeente legt rondweg aan	4a. <i>op</i> + (startnotitie III.2)
		geen rondweg	4b. <i>op</i> -
	aangevuld met in overleg vastge- stelde maatregelen aan noordoos- telijke rondweg	rondweg onder- deel van alter- natief	5. <i>op-ro</i> (startnotitie III.1)
aanleg nieuw tracé voor RW 7	aanleg door RWS van nieuwe zuidelijke rondweg inclusief beno- digde aansluitingen	gemeente legt rondweg aan	6a. <i>zom</i> + (startnotitie IV.1)
		geen rondweg	6b. <i>zom</i> - (startnotitie IV.1)
	aanleg door RWS van nieuwe noor- delijke rondweg inclusief benodig- de aansluitingen	fungeert ook als gemeentelijke rondweg	7. <i>nom</i> (startnotitie IV.2)
aanlegprincipe nog te bepalen	maatregelen nog te bepalen	aanleg nog te bepalen	8. <i>mma</i> (startnotitie V.2)

Omdat het om een groot aantal alternatieven gaat, adviseert de Commissie een stapsgewijze aanpak te hanteren, waarin alleen de meest relevante alternatieven meer in detail worden uitgewerkt.

De Commissie geeft hieronder aandachtspunten voor de inhoud van het MER bij het beschrijven van de alternatieven.

3.1.2

Nulalternatieven

Het **nulalternatief** (1a/b) gaat uit van de bestaande Zuidelijke Stadsrondweg en het huidige beleid. Rekening wordt gehouden met de gevolgen van landelijke (SVV II) en gemeentelijke verkeersmaatregelen als externe (niet door de initiatiefnemer te beïnvloeden) factoren. De beschrijving van dit alternatief vormt in feite de probleemstelling, waarnaar in hoofdstuk 2 van dit advies is gevraagd. Met het doorrekenen van dit alternatief ontstaat een inzicht in de optredende problemen en daarmee in de noodzaak van het uitvoeren van de voorgenomen activiteit vanuit lokaal, regionaal én nationaal perspectief. Vooral nog gaat de Commissie ervan uit dat dit alternatief niet voldoet aan de voor dit project geformuleerde doelstellingen (zie hoofdstuk 2). De in het kader van het nulalternatief gegeven beschrijving dient dan voornamelijk als referentie bij de vergelijking van alternatieven en kan als zodanig beperkt van uitwerking blijven.

In het zogenaamde **nulplusalternatief** (2a/b) wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk benutten van het huidige wegennet door een zo goed mogelijke geleiding van het gemotoriseerde verkeer op en rondom de Zuidelijke Stadsrondweg (dosering, homogenisering, routing en verkeersmanagement). Door het uitwerken van scenario's dient te worden nagegaan, welke invloed het eventueel aanleggen van de noordoostelijke stadsrondweg op de invulling en realiteitswaarde van dit alternatief heeft.

In de **meest milieuvriendelijke benadering van het nulalternatief** (3. nul-mma) wordt een vergaand mobiliteitsbeperkend beleid in de regio gevoerd. De leefbaarheid staat voorop en er wordt nagegaan hoeveel mobiliteit daarbij aanvaardbaar is. De startnotitie geeft de volgende mogelijke hoofdlijnen aan:

- geen uitbreiding van wegen;
- beperkt toelaten autoverkeer tot stedelijk gebied;
- aanbieden hoogwaardig aanvullend openbaar vervoer;
- transferia bij toegangswegen;
- prioritering van openbaar vervoer en langzaam verkeer op wegen in Sneek;
- maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer;
- maatregelen ter bevordering van de leefbaarheid bij bestaande infrastructuur.

Het past in de uitgangspunten van dit alternatief om de noordoostelijke stadsrondweg niet aan te leggen.

Het nul-mma dient te worden ontwikkeld in goed overleg met de gemeente en het openbaar vervoerbedrijf, omdat het diverse maatregelen bevat, die alleen door deze instanties kunnen worden geïnitieerd en uitgevoerd. Bovendien moet bij deze instanties voldoende draagvlak zijn.

Uit het MER moet blijken wat de realiteitswaarde van het alternatief is.

3.1.3 Optimaliseringsalternatieven

In de optimaliseringsalternatieven wordt uitgegaan van geometrische aanpassingen aan de Zuidelijke Stadsrondweg en aansluitende wegen, waaronder bijvoorbeeld het uitbreiden van het aantal rijstroken, het aanleggen van parallelwegen, het ombouwen van aansluitingen, het opheffen van bepaalde kruisingen en/of ongelijkvloers maken van kruisingen.

Relevante resultaten uit de "Optimaliseringsstudie" (oktober 1994) dienen in dit verband te worden ingebracht.

Hoewel dit punt niet expliciet in de startnotitie wordt vermeld, adviseert de Commissie in deze alternatieven per deeltraject ook de voor- en nadelen van andere hoogteliggingen te bezien. Een verdiepte ligging van een wegtracé biedt duidelijke voordelen met betrekking tot geluidhinder en efficiënt grondgebruik. Bij optimaliseringsalternatief 1 uit de startnotitie (5) wordt de aanleg en het ontwerp van de noordoostelijke stadsrondweg uitdrukkelijk als interne factor in het alternatief meegenomen. Dit vereist goed overleg met de gemeente.

Een andere mogelijkheid is de gemeentelijke rondweg als externe factor te beschouwen via een scenariobenadering (4a/b).

Wanneer in deze alternatieven de Zuidelijke Stadsrondweg als een 100 of 120 km weg wordt uitgevoerd, dient een goede oplossing te worden aangegeven voor het probleem dat op het overige gedeelte van de stadsrondweg een compleet ander verkeersregime geldt (70 km, gelijkvloerse kruisingen).

3.1.4 Omleidingsalternatieven

De omleidingsalternatieven betreffen de aanleg van een nieuw wegtracé voor de RW 7 ten zuiden of ten noorden van Sneek. Bij deze alternatieven moet ruim aandacht worden besteed aan de verschillende tracé- en aansluitingsmogelijkheden⁵ en de ontsluiting van de industrieterreinen Houkesloot en Hemmen. Bij een noordelijk omleidingsalternatief ligt het niet voor de hand uit te gaan van een aanleg van een gemeentelijke noordoostelijke stadsrondweg.

Bij een zuidelijk omleidingsalternatief kunnen beide mogelijkheden met een scenariomethode worden beschouwd. Wanneer de interne verkeerscirculatie van Sneek met gebruikmaking van de Zuidelijke Stadsrondweg zo kan worden vormgegeven dat een noordoostelijke stadsrondweg niet nodig is, kunnen de milieuvoordelen hiervan (ontzien van de natuurlijke overgang stad-platteland, geen doorsnijding van het landschap) in het MER eveneens aan de orde worden gesteld.

Het is van belang ook te beschrijven, welke maatregelen aan de *bestaande zuidelijke rondweg* mogelijk en wenselijk zijn ter verbetering van de woonmilieuproblematiek en door wie die zullen worden uitgevoerd. Wanneer na aanleg van een nieuw tracé van de RW 7 geen duidelijke verbeteringen (versmalling, aanpassing kruispunten) in de Zuidelijke Stadsrondweg worden aangebracht, zal het verkeer zich al snel tot het oorspronkelijke niveau herstellen en geen oplossing voor de gesignaleerde leefmilieuproblematiek worden geboden.

(De grond voor een ontheffing voor 'hogere waarden' (Wet geluidhinder) zal immers in deze nieuwe situatie vervallen.)

5 Diverse insprekers wijzen op de ligging van de aansluiting bij Folgsgare en op de afstand tot de woonbebouwing.

3.1.5 Meest milieuvriendelijk alternatief

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 nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Aan de hand van een analyse van de (onderdelen van de) opgestelde alternatieven dient een meest milieuvriendelijk alternatief te worden ontwikkeld.

Dit moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het moet gericht zijn op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

Het meest milieuvriendelijke alternatief kan het nul-ma-blijken te zijn, mits dit voldoende realiteitswaarde heeft, maar kan ook bestaan uit meest milieuvriendelijke onderdelen van beschreven alternatieven.

3.2 Selectie en uitwerking van de alternatieven

Op basis van een eerste analyse van gegevens kan worden bepaald welke alternatieven en welke varianten daarbinnen voor een gedetailleerdere uitwerking in het MER in aanmerking komen. Daarbij gaat het vooral om de realiteitswaarde en de vraag in welke mate aan de geformuleerde doelstellingen lijkt te kunnen worden voldaan. De effecten van uitbreiding van openbaar vervoervoorzieningen dienen daarbij bij ieder alternatief mede te worden beschouwd.

Nagegaan dient te worden hoe gevoelig de alternatieven zijn voor onvoorziene wijzigingen in de verkeersontwikkeling ('*robuustheidscontrole*') en welke flexibiliteit kan worden gevonden in een gefaseerde uitvoering.

De Commissie adviseert de geselecteerde alternatieven zodanig te beschrijven, dat het mogelijk wordt de gevolgen voor het milieu vast te stellen. Daarbij kunnen de hieronder gegeven aandachtspunten, voor zover voor het concrete alternatief⁶] van toepassing, worden gebruikt.

Ontwerp

- tracékeuze en ligging van aansluitingen;
- algemene hoogteligging;
- bouw van kunstwerken (tunnels, viaducten, bruggen⁷] en aquaducten), uitvoering van kruisingen (gelijkvloers/ongelijkvloers) en aansluitpunten;
- voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;

6 Tracékeuzen zijn bijvoorbeeld alleen relevant bij omleidingsalternatieven.

7 De provincie gaat er in haar reactie op de startnotitie van uit dat voor de kruising van de Houkesloot in beginsel wordt gekozen voor een tunnel. Voor de Geeuw zou naar een brug en een tunnelvariant moeten worden gekeken.

- aantal rijstroken en eventueel toe te kennen bijzondere functies daaraan (doelgroepstroken);
- materiaalkeuze voor het wegdek, gebruik van (alternatief) ophoogmateriaal;
- hergebruik van materiaal van te amoveren weggedeelten, indicatie van hoeveelheid en bestemming van bij het ontgraven van een cunet vrijkomende grond;
- verleggen van watergangen.

Aanleg

- ingrepen in huidig grondgebruik (te slopen bebouwing, te verwijderen begroeiing etc.);
- eventuele (tijdelijke) ontwatering en waterbehandeling.

Mitigerende en compenserende maatregelen

- geluidemissiebeperkende maatregelen (geluidarm wegdek, beperken rijssnelheden);
- geluidafschermende maatregelen;
- behandeling van verontreinigde neerslag;
- peilbeheer van grond- en oppervlaktewater;
- aanbrengen van beplanting;
- aanleg faunapassages bij doorsnijding van ecologische verbindingzones;
- aanleg buiten seizoenen, waarin ecosystemen kwetsbaar zijn.

Gebruik en beheer

- verkeersgebruiksgegevens (voor personenverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer in 2010) op de aan te leggen wegvakken, de te reconstrueren tracés en op de andere wegvakken, waar een significante toe- of afname van de verkeersintensiteit te verwachten is (toename > 30%, afname > 20%):
 - omvang van verkeersstromen naar herkomst en bestemming;
 - bandbreedte waarbinnen deze cijfers kunnen variëren;
 - gemiddelde snelheid;
 - verdeling over het etmaal voor een gemiddelde werkdag, zonodig beschrijving van de spitsuren, of seizoenspieken van de watersport;
 - invloed van mobiliteitsgeleidende maatregelen op de prognoses;
 - benodigde/mogelijke aanvullende verkeersmaatregelen om aan de mobiliteits- en milieudoelstellingen te kunnen voldoen;
- pieken in scheepvaartverkeer en regime voor het openen van bruggen;
- toegelaten rijssnelheden;
- routes voor gevaarlijke stoffen.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND 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 Algemeen

De **bestaande toestand** van het milieu in het studiegebied inclusief **autonome ontwikkeling**⁸) moet worden beschreven als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie).

In deze m.e.r. betreft dit de toestand van de relevante milieu-aspecten als het nulalternatief zou worden uitgevoerd.

Het **studiegebied** omvat het tracé van de eventueel nieuw aan te leggen RW 7 (en in bepaalde alternatieven de noordoostelijke rondweg) en de te reconstrueren Zuidelijke Stadsrondweg met hun omgevingen voor zover daar effecten van het voornemen kunnen gaan optreden. De omvang van het studiegebied kan per milieu-aspect verschillen.

Het bestaande wegennet en zijn omgeving wordt bij de aspecten geluid, lucht en veiligheid tot het studiegebied gerekend, als daar onder invloed van het voornemen sprake is van een minimale toename van 30% of een minimale afname van 20% van de huidige verkeersintensiteit.

Bij de beschrijving van de aspecten bodem, water, ecologie, cultuurhistorie en landschap behoort de hele omgeving rondom Sneek tot het studiegebied, omdat alternatieve oplossingen ten noordoosten en ten zuidwesten van Sneek in beschouwing worden genomen.

Bij de beschrijving van de **gevolgen voor het milieu** dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- Houd rekening met de aard van het gevolg (tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar, korte of lange termijn).
- Besteed, waar relevant, aandacht aan samenhang en cumulatie van milieu-gevolgen.
- Geef behalve de negatieve gevolgen ook de positieve gevolgen en ontwikkelingsmogelijkheden aan.
- Vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens.

⁸ Daarbij is de autonome ontwikkeling de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd maar waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en lopende ingrepen en ingrepen als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien.

- Bepaal en omschrijf de milieugevolgen op een inzichtelijke en controleerbare wijze, door het opnemen van basisgegevens in een bijlage of door expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

In deze m.e.r. zijn naar het oordeel van de Commissie de gevolgen voor woon- en leefmilieu en voor aanwezige natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden het grootst en dienen dan ook het meeste aandacht te krijgen.

4.2 Bodem en water

In het MER dienen die abiotische omstandigheden te worden beschreven, die bij het bepalen van de gevolgen (voor met name natuur en cultuurhistorie) van de verschillende alternatieven van belang zijn. Een geohydrologische beschrijving van het gebied rondom Sneek dient als basis voor een ecohydrologische analyse en effectbepaling. Het MER dient een geomorfologische kaart, een bodemkaart en hydrologische kaart te bevatten.

Belangrijke parameters in de geohydrologische beschrijving zijn:

- waterpeilen en grondwaterstanden;
- stromingsrichtingen van grond- en oppervlaktewater;
- relatie tussen dieper en ondieper grondwater;
- de ligging van inzijgings- en kwelgebieden;
- (verschillen in) doorlatendheid van verschillende lagen.

Aangegeven moet worden welke functies bodem en water vervullen (bodembeschermingsgebieden, grondwaterbeschermingsgebieden) en welke eisen vanuit vigerend beleid (bijv. provinciaal Waterhuishoudingsplan) worden gesteld.

Tevens moet een overzicht worden gegeven van locaties met bodemverontreiniging.

Met behulp van een (3D, stationair) hydrologisch model dienen de effecten van de ingrepen in de bodemopbouw en van eventuele ontwatering te worden berekend.

Mogelijke effecten die in deze situatie aan de orde zijn betreffen bij de aanleg:

- beïnvloeding of doorsnijding van bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden, beïnvloeding van locaties met bodemverontreiniging;
- klink en zetting van de ondergrond;
- mineralisatie van vrijkomend veen en humeuze klei;
- beïnvloeding van de stromingspatronen van het grond- en oppervlaktewater, van het grondwaterpeil en van kwel- of inzijgingssituaties;

tijdens het gebruik:

- verandering in de hoeveelheid infiltrerend regenwater;
- aantasting van het onderliggende veen door o.m. wijzigingen in de warmtehuishouding ter plaatse van de weg;
- verontreiniging door gladheidsbestrijding of door gebruikt ophoogmateriaal.

Wanneer in de aanlegperiode bij de ontgraving van cunetten of het aanleggen van kunstwerken tijdelijk dieper ontwaterd wordt, dient te worden aangegeven hoe men klink, zetting en irreversibele indroging van veenpakketten, zoals opgetreden bij de aanleg van het Prinses Margrietkanaal, denkt te voorkomen.

4.3 Vegetatie, fauna en ecologische relaties

In het MER dient de aanwezige natuur en de ontwikkelingsmogelijkheden daarvan te worden beschreven, waarbij een relatie wordt gelegd naar de landschappelijke en hydrologische kenmerken. Deze beschrijving kan zonodig door een inventarisatie van plantensoorten worden verrijkt.

De bodemkundige opbouw laat, met name langs de vroegere getijdengeulen, (potentieel) waardevolle gradiënten zien. Een kenmerkende soort daarvoor, de Kievitsbloem, is bij de Zwarte en Witte Brekken aangetroffen⁹].

Aangegeven dient te worden welke karakteristieke soorten en plantengemeenschappen voorkomen en hoe die worden gewaardeerd, bijvoorbeeld in termen van zeldzaamheid (FLORON Rode Lijst) en diversiteit.

Daarnaast dient de functie van het gebied voor de fauna te worden beschreven, met speciale aandacht voor vogels, zoogdieren (dwergmuis), vissen en herpetofauna. De (inter)nationale betekenis daarvan, blijkende uit Rode Lijstsoorten en/of de status als bedreigde of wettelijk beschermde soort, dient te worden aangegeven.

Tevens dient een overzicht te worden gegeven van bestaande natuurgebieden, eventuele relatienotagebieden en geplande nog te ontwikkelen ecologische zones.

Inzicht dient gegeven te worden in de effecten van het voornemen in zijn verschillende uitvoeringsmogelijkheden in het bijzonder door:

- ruimtebeslag (en uitstralingseffecten), waardoor oppervlakten van waardevolle bestaande en potentiële natuurgebieden worden verkleind en/of leefgebieden van waardevolle soorten kleiner worden en versnipperd raken;
- aantasting van de abiotische milieukwaliteit (bodem, water, lucht, licht, geluid) en de daaruit voortvloeiende aantasting van ecologisch waardevolle elementen en structuren.

Eveneens dient te worden ingegaan op mogelijke positieve gevolgen door natuurontwikkeling, herstel van de milieukwaliteit e.d.

4.4 Landschap en cultuurhistorie

In het MER dient een inzicht te worden verschaft in de historisch-geografische structuren in het landschap en de ouderdom, gaafheid en herkenbaarheid daarvan, voor zover het risico bestaat dat deze worden aangetast. Gedacht kan worden aan oude woonplaatsen op het veen¹⁰], terpen, dijken, verkavelingsstructuren, oude dorpsgrenzen etc.¹¹]. In principe kan van bestaande inventarisaties gebruik worden gemaakt¹²]. In een reactie op de startnotitie zijn door de provincie de Gezamenlijke Dorpsbelangen en diverse andere insprekers reeds nuttige aanvullende gegevens aan de orde gesteld.

9 D.T.E. van der Ploeg (1977): Atlas fan de flora van Fryslân. Ljouwert.

10 Die kunnen thans onder een later kleidek liggen.

11 De Schotanuskaart en de oudste kadastrale kaarten geven op dit punt veel informatie.

12 Voor de datering van de dijken kan worden verwezen naar K.A. Rienks en G.L. Walther: Binnendijken en Slieperdijken yn Fryslân; Bolswer, 1954.

Aangegeven moet worden in hoeverre deze elementen en structuren worden aangetast bij de aanleg van een nieuw wegtracé en de daarmee samenhangende infrastructuur en welke mogelijkheden er zijn ter inpassing of markering ervan. In ieder geval lijkt het bij uitvoering van bepaalde alternatieven wenselijk een veldarcheologische kartering te laten uitvoeren en bij de planning van de werkzaamheden tijd en middelen te reserveren voor nader onderzoek.

4.5 Geluid en trillingen

In het MER moet, onder vermelding van de uitgangspunten informatie worden gegeven over de geluidbelasting in het onderzoeksgebied. De geluidbelasting moet kwantitatief worden bepaald, conform de Wet geluidhinder (Wgh) en met conform de Wgh toegestane rekenmethodieken. Informatie moet worden gegeven over:

- aantal geluidbelaste woningen, woonschepen, woonwagens en andere geluidgevoelige bestemmingen (vanaf 45 dB(A) oplopend in categorieën van 5 dB(A));
- aantal (op basis van de Wgh) te saneren woningen;
- aantal gehinderde personen, inclusief bewoners van bejaardenoord, scholen, etc.;
- akoestisch ruimtebeslag op (relatief) stille gebieden (inclusief volkstuinen);
- de algemene geluidtoestand binnen het studiegebied met een beschrijving van alle aanwezige geluidbronnen (cumulatie conform artikel 157 Wgh). Duidelijk moet worden of geluiden van het wegverkeer worden gemaskeerd door andere bronnen.

Voor de toekomstige toestand moet ook deze informatie worden verstrekt, inclusief een indicatie van de toename van de verschillende effecten.

Bij de bepaling van het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag dient te worden aangegeven en gemotiveerd of een aftrek conform artikel 103 wordt gehanteerd.

Bij diverse mogelijkheden voor het uitvoeren van het voornemen kan een niet onaanzienlijke invloed op de geluidssituatie in de binnenstad van Sneek optreden. De Commissie adviseert aan dit aspect aparte aandacht te besteden. Over het algemeen geldt dat in stedelijke gebieden bestuurders en bewoners meer informatie willen hebben over de geluidbelasting op de eerstelijnsbebouwing en niet zozeer over de hier boven genoemde aspecten¹³. Vandaar dat de Commissie voorstelt om bij de bepaling van de invloed van de wijzigingen op de geluidbelasting binnen de bebouwde kom van Sneek gebruik te maken van methoden die vergelijkbaar zijn met de methodiek van verkeersmilieukaarten. Het onderzoek richt zich dan op de geluidbelasting van de eerstelijnsbebouwing. Aangegeven kan worden welke toe- of afname er plaatsvindt.

De resultaten van de geluidberekeningen moeten worden gepresenteerd in contourenkaarten op een topografische ondergrond (van alle geluidbronnen). Voor

13 Bovendien wordt de berekening van contouren in stedelijk gebied bemoeilijkt door de mate waarin de afscherming van de aanwezige woonbebouwing wordt verdisconteerd.

het binnenstedelijk gebied kan worden gedacht aan een presentatie in de vorm van een geluidniveaukaart.

Het MER dient aan te geven of trillingen een effect van betekenis zijn en zo ja, welke verschillen tussen de alternatieven optreden.

4.6 Luchtverontreiniging

In het MER moet inzicht worden gegeven over de invloed van de weg op de lokale luchtkwaliteit. De te berekenen waarden en te beschouwen stoffen moeten worden ontleend aan de luchtkwaliteits (ontwerp-)richtlijnen en grenswaarden (NER). Informatie moet worden gegeven over:

- de huidige luchtkwaliteit van die stoffen waarvoor ook grenswaarden zijn vastgelegd, inclusief vermelding van de achtergrondconcentratie;
- overschrijding van de normstelling;
- emissie van schadelijke stoffen zoals vastgelegd in de AMvB's Luchtkwaliteit.

Bij het bepalen van de milieugevolgen dient inzicht te worden gegeven in de wijziging van deze parameters. De berekeningen moeten zich richten op wijzigingen in de lokale luchtkwaliteit.

4.7 Externe veiligheid

In het MER moet een indicatie worden gegeven van de onder invloed van het voornemen optredende veranderingen in de externe risico's ten gevolge van gevaarlijk transport op de verschillende bij het onderzoek betrokken wegen. Informatie moet worden gegeven over:

- route, aard en omvang van vervoer gevaarlijke stoffen;
- individueel risico contouren voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- risico's voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten bijvoorbeeld via het oppervlaktewater en verspreiding van (brandbare) vloeistoffen in het rioleringstelsel.

Bij de toetsing van eventuele maatregelen dient het ALARA-principe te worden gehanteerd.

4.8 Woon- en leefmilieu

De effecten voor het woon- en leefmilieu betreffen het samenspel van gezondheids- en sociale invloeden voor gebiedsgebruiker, met name bewoners.

De effecten hangen deels samen met de effecten die in de voorgaande paragrafen zijn behandeld, met name geluidhinder, luchtkwaliteit, veiligheidsbeleving en beleving van het landschap en kunnen kwalitatief in onderlinge samenhang voor te onderscheiden bewoners-/gebruikergroepen worden beschreven. Speciale aandacht wordt bovendien gevraagd voor:

- oneigenlijk gebruik van onderliggend wegennet in Sneek;

- barrièrewerking en effecten op de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen voor fietsers;
- verminderde lokale bereikbaarheid en extra omrijdverkeer vanuit woongebieden, in het bijzonder bij IJlst en de daaruit voortvloeiende grotere verkeersdruk op deze historische kern;
- amovering van woningen en bedrijven;
- visuele hinder van geluidafschermdende voorzieningen, taluds en bruggen;
- verbetering of verslechtering van de verkeersveiligheid;
- overlast in recreatiegebieden.

4.9 Ruimtegebruik

Het bestaande en toekomstig te verwachten ruimtegebruik kan op een kaart van het gebied worden aangegeven. Aandacht wordt gevraagd voor de mate waarin bepaalde functies gehinderd of onmogelijk gemaakt worden en de extra beperkingen die kunnen worden gesteld aan de alternatieven.

Dit betreft bijvoorbeeld:

- beperking (verbetering) voor de doorvaarmogelijkheden voor de scheepvaart, waaronder in het bijzonder de watersportroutes;
- beperkingen door de aanwezigheid van transportleidingen en eventuele noodzaak tot verplaatsing;
- verminderde mogelijkheden voor het functioneren van agrarische bedrijven.

Zie voor specifieke vragen en opmerkingen over fietspaden, bedrijfsontsluitingen en dergelijke de reacties op de startnotitie van diverse insprekers.

4.10 Energie en grondstoffen

Voor zover de alternatieven verschillen op het gebied van duurzaamheidsaspecten als zuinig energiegebruik, hergebruik van afvalstoffen en zuinig grondstofgebruik dient dit in het MER te worden vermeld.

5.

VERGELIJKING VAN 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."*

In het MER vinden verschillende vergelijkingen plaats, waaraan afzonderlijke eisen kunnen worden gesteld.

Vergelijking van varianten

Binnen een alternatief kunnen verschillende varianten onderling worden afgewogen om na te gaan in welke uitvoering het alternatief het best verder kan worden uitgewerkt (intern consistent, recht doende aan de gedachte achter het alternatief). Deze vergelijking heeft tot doel het aantal uit te werken oplossingen (varianten binnen de alternatieven) in het MER op controleerbare wijze in te perken. Voor deze vergelijking kan een globale, relatieve waarderingsmethodiek worden gebruikt.

Voorlopige vergelijking van alternatieven

Bij de voorlopige vergelijking van alternatieven gaat het ook om een globale onderlinge vergelijking in relatie tot de geformuleerde doelstellingen en de haalbaarheid, die tot doel heeft het aantal uit te werken alternatieven in te perken (zie paragraaf 3.2 van dit advies).

Vergelijking van geselecteerde alternatieven

De op basis daarvan geselecteerde alternatieven moeten qua milieu-effecten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken, waarbij de milieugevolgen in absolute zin worden aangegeven. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Op basis van de vergelijking van alternatieven wordt het meest milieuvriendelijke alternatief aangewezen, verder uitgewerkt en in de vergelijking opgenomen.

Bij deze vergelijking moeten de toetsingscriteria, waarnaar in hoofdstuk 2 van dit advies is gevraagd, worden betrokken.

Eindpresentatie

Wanneer de definitieve vergelijking van alternatieven door zijn omvang en complexiteit te onoverzichtelijk wordt, kan een samenvattende eindpresentatie worden samengesteld (zie ook hoofdstuk 8 en 9).

Het ligt voor de hand bij de vergelijkingen ook financiële aspecten te vermelden echter alleen met het doel om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen.

6.

LEEMTEN IN KENNIS

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."*

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

7.

EVALUATIEPROGRAMMA

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."

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8.

VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de uiteindelijke vergelijking van de alternatieven. Deze dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren of scorekaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- overzichtskaarten op een topografische ondergrond met schaal 1:25000 uit te voeren en detailkaarten op schaal 1:10000;
- op ten minste één kaart alle in het MER gebruikte topografische namen (straten, plaatsen, waterwegen, gebieden) te vermelden;
- kaartmateriaal te voorzien van een duidelijke legenda.

9.

SAMENVATTING 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 is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en op de hoofdpunten uit dit advies ingaan (zie pagina 1 en 2). In ieder geval moet aan de orde komen:

- de motivering van de keuze van de in het MER behandelde alternatieven;
- een beschrijving op hoofdlijnen van het meest milieuvriendelijke alternatief en de meest perspectiefrijke alternatieven;
- een schematisch overzicht van de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van deze alternatieven, waarbij tevens de relatie naar de geformuleerde beleidsdoelstellingen wordt gelegd.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 7 Sneek

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 maart 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan
Aan de Voorzitter van
de commissie voor
de milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	16 MAART 1995
nummer :	
dossier :	679-1
kopie naar :	DE-Sc-ped-bib1

Contactpersoon
ir M.R.W. Bos
Datum
13 maart 1995
Oms kenmerk
IO 193726
Onderwerp
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r.
Rijksweg 7 Sneek

Doorkiesnummer
070 - 374 41 52
Bijlagen
1
Uw kenmerk
..

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 7 Sneek.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich wenden tot de heer ir. M.R.W. Bos, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 374 41 52, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de WM, Uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.

Gelet op de termijn voor de inspraak betekent dit uiterlijk 4 mei. Te Uwer informatie voeg ik hierbij een exemplaar van de startnotitie. De overige exemplaren zijn U inmiddels ondershands aangeboden.

Hoogachtend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
namens deze
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.

ir M. Buis

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koningsskade 4

Telefoon 070-3745745
Telefax 070-3744335/3744777

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 45 d.d. 3 maart 1995



Bekendmaking

Tracéwetprocedure

Startnotitie Rijksweg 7 Sneek

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is Rijksweg 7 als onderdeel van het landelijk hoofdwegennet (HWN) opgenomen. In Sneek maakt de Zuidelijke Stadsrondweg deel uit van deze verbinding.

Een belangrijke aanleiding voor verbeteringsplannen voor dit gedeelte van de verbinding is de onvoldoende (toekomstige) ontwikkelingskwaliteit voor het verkeer op dit onderdeel van het HWN. Op enige termijn zal de bereikbaarheid van de economische centrumfuncties van Sneek voor de Regio Zuidwest Friesland verslechteren.

Verwacht wordt dan ook, dat verbeteringsplannen voor dit gedeelte van de verbinding de fysieke bedrijfsstructuur in dit gebied positief beïnvloeden.

Voor de Zuidelijke Stadsrondweg komt daar nog bij, dat deze vlak langs woonwijken voert, waardoor het woon- en leefmilieu en de verkeersveiligheid van de bewoners ter plaatse wordt aangetast.

Om deze redenen is ervoor gekozen om de oplossingen voor deze problemen in samenhang met elkaar te bestuderen; inclusief een milieu-effectrapportage (MER).

De voorstellen voor deze samenhangende studie zijn gepresenteerd in de 'Startnotitie Tracéwetprocedure Rijksweg 7 Sneek'. Hierin worden aangegeven, een aantal mogelijkheden om de problemen op te lossen (alternatieven). Tevens zijn hierin vermeld, de nader te bestuderen effecten hiervan op o.a. verkeer en vervoer; natuur en milieu; cultuurhistorie en archeologie; milieuhygiëne; ruimtelijke ordening en economie.

Voor de besluitvorming over de aard en de noodzaak van de verbetering wordt de procedure gevolgd, die is vastgesteld in de Tracéwet en de Wet Milieubeheer en de Algemene Wet Bestuursrecht. Om die reden wordt de in deze wetten bepaalde inspraakprocedure doorlopen. In het kader van die inspraakprocedure wordt iedereen in de gelegenheid gesteld, zijn/haar zienswijze m.b.t. de inhoud van de Startnotitie naar voren te brengen.

Terinzage: Startnotitie

Ten behoeve van de inspraak zal de Startnotitie Tracéwetprocedure Rijksweg 7 Sneek, bestaande uit een hoofdtekst, bijlagen en illustraties, vanaf 6 maart 1995 gedurende de openingstijden ter inzage liggen in:

- het provinciehuis te Leeuwarden;
- de bibliotheek van het gebouw van Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, te Leeuwarden;
- de gemeentehuizen van de gemeenten Sneek en Wymbritseradiel;
- de vestiging van de in bovengenoemde gemeenten aanwezige openbare bibliotheken;
- het kantoor van het waterschap Middel-sekrite te Sneek;
- het (hoofd)kantoor van het waterschap Friesland te Leeuwarden.

De Startnotitie ligt ter visie t/m dinsdag 4 april 1995, daarna blijft deze voor inzage beschikbaar totdat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage hebben vastgesteld.

De Startnotitie kan daarna in ieder geval nog in de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland worden ingezien.

In de loop van de tijd zal de Startnotitie worden gevolgd door de Trajectnota alsmede door nieuwe relevante stukken en gegevens, die in het kader van de inspraakprocedure worden ingebracht dan wel opgesteld.

Voorlichtingsbijeenkomsten en mondelinge inspraak

Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland, zal tijdens 4 voorlichtingsavonden nadere informatie verstrekken over de Startnotitie met betrekking tot Rijksweg 7 Sneek. Tijdens deze bijeenkomsten bestaat de mogelijkheid om uw zienswijze mondeling naar voren te brengen. Deze bijeenkomsten vinden plaats:

- op woensdag 15 maart 1995 in zalen-centrum van der Wal te Sneek;
- op maandag 20 maart 1995 in het gemeentehuis van Wymbritseradiel te IJlst;
- op woensdag 22 maart 1995 in partij-centrum 'de Stomp' te Sneek;

op dinsdag 28 maart 1995 in dorps-huis 'Elim' te Schamegoutum.

Alle voorlichtingsavonden beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19 uur.)

Van de voorlichtingsbijeenkomsten en mondelinge inspraakreacties zullen verslagen worden gemaakt. Deze verslagen zullen uiterlijk veertien dagen na de laatste gehouden hoorzitting gedurende een maand op de eerder genoemde adressen ter visie worden gelegd.

Schriftelijke inspraak

Voorts bestaat de gelegenheid om schriftelijk uw zienswijze naar voren te brengen. U wordt tot uiterlijk 5 april 1995 in de gelegenheid gesteld een schriftelijke reactie toe te zenden aan: de directeur-generaal van Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX 's-Gravenhage.

Degenen die schriftelijk hun zienswijze kenbaar maken, kunnen verzoeken hun persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Gratis samenvatting Startnotitie Rijksweg 7 Sneek

De Startnotitie is ten behoeve van de voorlichting samengevat in de brochure 'Startnotitie in hoofdlijnen'.

Een gratis exemplaar van deze brochure kan schriftelijk of telefonisch worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, afdeling Integraal Verkeers en Vervoersbeleid, kamer 1.18, Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden, telefoon: 058-344153. De brochure is tevens verkrijgbaar tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten.

Informatie

Voor nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie Rijksweg 7 Sneek, kunt u zich wenden tot Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland, telefoon: 058-344138 of 058-344153. De Startnotitie is hier ook telefonisch te bestellen.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland, telefoon: 058-344163 of 058-344162.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, 's-Gravenhage (coördinerend) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit volgens de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: 1.1

Activiteit: Het nemen van maatregelen ter verbetering van de situatie op de Rijksweg 7 ter hoogte van de Zuidelijke Stadsrondweg van Sneek. Zowel het aanpassen van de stadsrondweg, als het aanleggen van een nieuwe 'omleiding' behoren daarbij tot in beschouwing te nemen mogelijkheden.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 maart 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 4 mei 1995

Samenstelling van de werkgroep:

drs. G.J. Baaijens

mw. ir. S.M. Bodmer-Sluis

ir. J.R. Groenhuijse

mr. J.W. Kroon (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. van Eck.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	950314	S. Jellema	Sneek	950502
2.	950404	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	950502
3.	950325	F.A.J.M. Middelhoff	Sneek	950502
4.	950326	W.IJntema	Sneek	950502
5.	950327	drs. R. Friso	IJlst	950502
6.	950328	N.H. Dullaert	Sneek	950502
7.	950328	D.J. Kingma	IJlst	950502
8.	950329	Burgemeester en Wethouders van Wymbritseradiel	IJlst	950502
9.	950329	S. Kooistra	Tjalkhuizum	950502
10.	950329	Bestuurlijk Overlegplatform Stadsge- west Leeuwarden	Leeuwarden	950502
11.	950330	S. Heerschop	Tjalkhuizum	950502
12.	950330	G.S. Schrale	Folsgare	950502
13.	950330	Gezamenlijke Dorpsbelangen Offin- gawier	Offingawier	950403
14.	950330	K.L. Hane en acht medeonderteke- naars	Offingawier	950502
15.	950330	Bewoners woonwijk "De Hemdijk"	Sneek	950502
16.	950330	Vereniging van Dorpsbelangen Fols- gare	Folsgare	950502
17.	950330	F. van der Velde	Folsgare	950502
18.	950330	E. Altenburg	Sneek	950502
19.	950330	G.Koudenburg en T. Bakker	Goënga	950502
20.	950331	G.M. Visser	Bolsward	950502
21.	950331	E.D. de Jong	Sneek	950502

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	950331	Vereniging voor dopsbelangen Oosthem/Nijesyl e.o.	Oosthem	950502
23.	950331	W.E.A. Lemstra	Scharnegoutum	950502
24.	950331	Vereniging Stadsbelang IJlst	IJlst	950502
25.	950331	K. Visser	Sneek	950502
26.	950331	Ondernemers vereniging IJlst	IJlst	950502
27.	950401	H.J. de Bruin	Sneek	950502
28.	950401	H. de Haan	Sneek	950502
29.	950401	O.N. Koopmans	Sneek	950502
30.	950402	Bewonersvereniging De Brekken Sneek	Sneek	950502
31.	950402	G. de Boer	Trins	950502
32.	950402	P. Grin	Sneek	950502
33.	950403	Rechtshulp Subsidieregelingen en Milieu; Landbouw Maatschappij Friesland-Flevoland uit naam van J. Abma	Leeuwarden	950502
34.	950403	Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel	Sneek	950502
35.	950403	E.W. van der Veen	Sneek	950502
36.	950403	Habée Kantoormeubelen B.V.	Sneek	950502
37.	950403	Noord Nederlandse watersportbond	Bolsward	950502
38.	950403	Inwoners van IJsbrechtum (noord-west)	IJsbrechtum	950502
39.	950403	Ontwikkelingsmaatschappij De Brekken - Sneek b.v.	Sneek	950502
40.	950403	R. en R. Wijbrandi	Loënga	950502
41.	950403	Burgemeester en Wethouders van Sneek	Sneek	950502
42.	950403	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord	Groningen	950405
43.	950403	Provincie Friesland; Bestuur, economie, welzijn en vervoer	Leeuwarden	950405

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
44.	950403	Stichting Werkgroep A7	Sneek	950405
45.	950403	H.C. Sasburg	Sneek	950502
46.	950331	H.F. Ringnalda	Sneek	950502
47.	950403	PvdA-gemeenteraadsfractie van Sneek	Sneek	950502
48.	950403	N. Dradolfer-van Hove	Sneek	950502
49.	950403	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Friesland	Leeuwarden	950502
50.	950403	mr. Y. Bergsma en R. Stoeltie	IJsbrechtum	950502
51.	950403	D66-gemeenteraadsfractie van Sneek	Sneek	950502
52.	950404	Overlegplatform Bedrijfsmatig Verkeer en Vervoer Friesland	Leek	950502
53.	950404	Dijkstra Watersport	Sneek	950502
54.	950404	Vereniging Bedrijvenpark "De Hemmen"	Sneek	950502
55.	950405	Burgemeester en Wethouders van Wymbritseradiel	IJlst	950502
56.	950407	G.J. van Langen	Sneek	950502
57.	950411	Waterschap De Middelsékrite	Sneek	950502
58.	950315	Verslag van de voorlichtings- en inspraakbijeenkomst op 15 maart 1995 te Sneek	Sneek	950502
59.	950320	Verslag van de voorlichtings- en inspraakbijeenkomst op 20 maart 1995 te IJlst	IJlst	950502
60.	950322	Verslag van de voorlichtings- en inspraakbijeenkomst op 22 maart 1995 te Sneek	Sneek	950502
61.	950328	Verslag van de voorlichtings- en inspraakbijeenkomst op 28 maart 1995 te Scharnegoutum	Scharnebou- tum	950502