

Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

2 februari 2007 / rapportnummer 1850-38



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/u.06.02764

uw brief
28 november 2006

ons kenmerk
1850-39/Jj/hb

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Uitbreiding N33 Assen-Veendam-
Zuidbroek

doorkiesnummer
(030) 234 76 40

Utrecht,
2 februari 2007

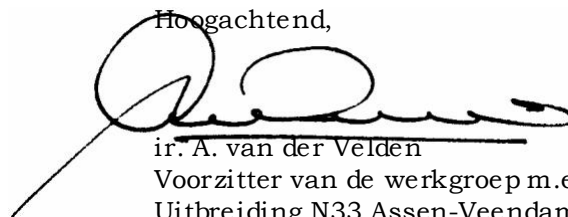
Geachte Minister,

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 uitbreiding van de N33 Assen-Veendam-Zuidbroek.

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 graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



ir. A. van der Velden
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

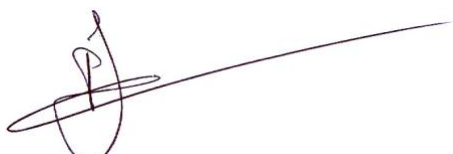
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en aan de Minister van VROM als mede-bevoegd gezag, door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.


Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek,

de secretaris



drs. P.J. Jongejans

de voorzitter



ir. A. van der Velden

Utrecht, 2 februari 2007

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	1
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling en doel	2
3.2 Beleidskader.....	2
3.3 Te nemen besluiten.....	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	3
4.1 Algemeen	3
4.2 Alternatieven	3
4.3 Referentiesituatie	4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	4
5. MILIEUASPECTEN.....	5
5.1 Verkeer en vervoer.....	5
5.1.1 Verkeersveiligheid.....	5
5.1.2 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.....	5
5.2 Woon- en leefmilieu.....	6
5.2.1 Geluid en trillingen.....	6
5.2.2 Luchtkwaliteit.....	6
5.2.3 Externe veiligheid.....	7
5.3 Natuurlijke omgeving.....	7
5.3.1 Natuur	7
5.3.2 Landschap	8
5.3.3 Cultuurhistorie en archeologie	9
5.3.4 Bodem en water.....	9
5.3.5 Recreatie	9
6. SAMENVATTING VAN HET MER.....	9
7. VORM EN PRESENTATIE	10
8. OVERIG	10

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 november 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 233 d.d. 29 november 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincies Drenthe en Groningen hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de autoweg N33 Assen-Veendam-Zuidbroek te verdubbelen tot een autoweg met 2 rijstroken in beide richtingen (2x2), ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de regio. Omdat het voornemen een wijziging of uitbreiding van een hoofdweg is waarover een (Tracé)besluit wordt genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat, is de activiteit m.e.r.-plichtig. De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM treden op als bevoegd gezag.

Bij brief van 28 november 2006 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in diverse bladen en de Staatscourant².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een nadere onderbouwing van de keuze voor een 2x2 autoweg op basis van een vergelijking met andere alternatieven, waarbij eenduidig getoetst wordt aan probleemoplossend vermogen, haalbaarheid en milieueffecten;
- inzicht in de gevolgen van de alternatieven voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet, en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een analyse van knelpunten voor landschappelijke inpassing van (met name het Drentsche deel van) het huidige tracé van de N33 en de kan-

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2. De kennisgeving is in de volgende regionale bladen gepubliceerd: Dagblad van het Noorden, De Schakel, Tussenklappen, De Veenammer, Gezinsblad (Assen).

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4. Naast schriftelijke reacties heeft de Commissie ook kennis genomen van de mondelinge inspraakreacties die zijn gebundeld in twee verslagen

sen voor mitigatie van de versturende invloed van de weg op het Drentsche Aa-gebied. Van belang is uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing te formuleren;

- een goede en publieksvriendelijke samenvatting, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal, om het MER toegankelijk te maken voor besluitvormers en insprekers.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling en doel

In de startnotitie wordt de probleemstelling en het doel van het voornemen toegelicht. In het MER dient de probleemstelling nader te worden uitgewerkt, waarbij in ieder geval ingegaan wordt op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid
 - wat is de omvang van het probleem en waar doen problemen zich voor;
 - welke factoren bepalen de ongevalskans;
 - welke maatregelen zijn reeds getroffen en welk effect hebben deze gehad;
 - welk effect zullen andere, aan het initiatief gerelateerde, projecten hebben (m.n. reconstructie van het verkeersplein Gieten).
- Verkeersafwikkeling
 - wat is nu en in de toekomst de aard en omvang van de knelpunten en waar doen zich problemen voor;
 - welk effect zullen andere, aan het initiatief gerelateerde, projecten hebben (m.n. reconstructie van het verkeersplein Gieten).

Ga naast de problemen op het hoofdwegennet specifiek in op de problemen die zich voordoen op het onderliggende wegennet. Geef aan welke relaties er bestaan tussen de verschillende onderdelen van de probleemstelling.

Maak in het MER de doelstellingen concreet en geef aan op basis van welke, zoveel mogelijk kwantitatieve, criteria het probleemoplossend vermogen van de alternatieven wordt getoetst.

3.2 Beleidskader

In de startnotitie zijn de bestaande beleidskaders genoemd. Geef in het MER aan welke betekenis de beleidskaders hebben voor het voornemen en vertaal deze indien mogelijk naar concrete doelen en/of toetsingscriteria voor de beoordeling van de effecten van de alternatieven.

Geef tevens een beschrijving van de besluitvorming tot op heden inzake de financiering en uitvoeringsplanning van het project N33.

Geef specifiek aan in hoeverre met het voornemen invulling wordt gegeven aan het beleid van de provincies Drenthe en Groningen. Besteed speciaal aandacht aan het Drentsche Aa-gebied, dat op grond van verschillende beleidskaders bescherming geniet⁵.

3.3 Te nemen besluiten

Het uiteindelijk te nemen besluit is het Tracébesluit, dat wordt genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat. Het opstellen van het MER is gekoppeld aan de vaststelling van het Ontwerp-tracébesluit (OTB). Voor het MER zijn de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk het bevoegd gezag. De startnotitie geeft al een volledige beschrijving van de procedure. Deze kan in het MER worden overgenomen. Geef ook de besluiten aan die in een later stadium nodig zijn om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

Geef in het MER een beschrijving van de benodigde fysieke aanpassingen. Geef aan welke aanvullende technische maatregelen, zoals reconstructie van kunstwerken en op- en afritten en eventuele verzwaring van de wegfundering, nodig zijn. Beschrijf de breedte van de wegprofielen, de hoogte en globale vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen, keuze van het wegdek materiaal en de in te stellen maximum snelheden.

4.2 Alternatieven

In de startnotitie wordt toegelicht waarom andere oplossingen naast het voorkeursalternatief niet zijn geselecteerd als alternatief. Naar het oordeel van de Commissie is in het MER een nadere onderbouwing van deze keuze nodig, waarbij de alternatieven eenduidig moeten worden getoetst op het bereiken van de doelen van het voornemen, haalbaarheid en milieueffecten⁶.

De Commissie beveelt aan om in het MER in eerste instantie kwantitatief de verschillen in probleemoplossend vermogen en relevante milieueffecten⁷ te analyseren tussen de volgende alternatieven:

- een geoptimaliseerd 2x1-alternatief: gescheiden rijbanen, vluchtstroken en aanvullende maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling (zoals verbetering van knooppunten, ongelijkvloerse kruisingen, maximum snelheid 80 km/h);
- het voorkeursalternatief: een autoweg met 2x2 rijstroken (100 km/h);
- een autosnelweg met 2x2 rijstroken en vluchtstroken (120 km/h).

⁵ In inspraakreactie 26 (zie bijlage 4) wordt een volledig overzicht gegeven van de status van de Drentsche Aa volgens de diverse beleidskaders.

⁶ Ook in diverse inspraakreacties (zie bijlage 4) wordt gevraagd een nadere onderbouwing van het voorkeursalternatief of een vergelijking met andere alternatieven uit te werken.

⁷ In dit stadium wordt bedoeld de effecten op geluidhinder, luchtkwaliteit en ruimtebeslag op hoofdlijnen.

Op basis van deze analyse dienen de overgebleven alternatieven nader te worden uitgewerkt of dient gemotiveerd te worden waarom bepaalde alternatieven afvallen.

Het Bevoegd Gezag heeft gekozen voor een zogenaamde verkorte tracé/m.e.r.-procedure. Deze procedure wordt gevolgd als geen ingrijpende locatiekeuze van nieuwe infrastructuur nodig is. Dit betekent dat alleen aanpassingen aan de bestaande N33 als alternatief worden onderzocht.

4.3 Referentiesituatie

De milieueffecten en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. In de startnotitie wordt de referentiesituatie omschreven als de toekomstige situatie waarin niets verandert aan de weg. Geef in het MER aan welk jaar of welke jaren als referentie worden gebruikt en met welke (autonome) ontwikkelingen rekening wordt gehouden.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) is het alternatief dat de problemen voldoende oplost, met de minste belasting voor het milieu.

In de startnotitie wordt het voorkeursalternatief, aangevuld met extra maatregelen, als uitgangspunt gekozen voor het ontwikkelen van het mma. Het uitwerken van het mma dient plaats te vinden nadat de in 4.2. genoemde analyse is uitgevoerd. Als blijkt dat een ander alternatief probleemoplossend en minder milieubelastend is, zou dit alternatief als basis voor het mma moeten dienen.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het mma de volgende elementen uit te werken:

- Kansen benutten om de landschappelijke inpassing te verbeteren en waar nodig en mogelijk reconstructie van de verstorende (huidige inpassing van de) weg, taluds, opritten, kunstwerken en eventuele geluidwerende voorzieningen, met name ter hoogte van het Nationaal beek- en esdorpenlandschap van de Drentsche Aa⁸;
- Kansen benutten om een bijdrage te leveren aan de instandhouding en verbetering van Natura 2000-gebieden en EHS-gebieden (o.a. Drentsche Aa en Hunzedal), bijvoorbeeld:
 - tegengaan barrièrewerking van de N33 door mitigatie van fauna en flora⁹;
 - tegengaan verdroging door slecht doorlatende lagen niet te doorsnijden dan wel bestaande aantastingen daarvan te niet te doen (bv. keileem op de Hondsrug en (mogelijke) doorsnijding van slecht doorlatende lagen bij aangrenzende pingoruïnes en veentjes).

⁸ Het Drentsche Aa-gebied is aangewezen als Nationaal Park en Nationaal Landschap. In dit kader is de Landschapsvisie Drentsche Aa opgesteld. Zie inspraakreactie 26 (bijlage 4) waarin wordt gesteld dat de landschappelijke inpassing van de N33 moet aansluiten bij het Uitvoeringsprogramma Nationaal Landschap Drentsche Aa, waarvan de landschapsvisie een onderdeel is.

⁹ In inspraakreactie 54 (bijlage 4) worden concrete voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen.

- Kansen benutten om geluidhinder te minimaliseren, met aandacht voor geluidgevoelige bestemmingen, rustgebieden voor vogels (bv. ganzen bij Veendam) en stiltegebieden;
- Mogelijkheid tot afwaardering van bestaande (lokale) wegen in woongebieden als gevolg van reductie van het verkeer.

5. MILIEUASPECTEN

In de startnotitie wordt aangegeven welke aspecten zullen worden onderzocht. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen aspecten die gerelateerd zijn aan de doelstellingen van het project en milieuaspecten. Maak in het MER duidelijk onderscheid tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten. Toets de effecten van de alternatieven aan de hand van de doelstellingen van het voor-nemen¹⁰ en milieuaspecten.

5.1 Verkeer en vervoer

5.1.1 Verkeersveiligheid

Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet en vergelijk de resultaten met de referentiesituatie. Naast risicocijfers is ook van belang of er sprake is van black spots: concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Dit duidt doorgaans op een probleem met de infrastructuur. Besteed vooral aandacht aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

5.1.2 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

De verkeersprognoses bepalen voor een belangrijk deel de milieueffecten van het voornemen. Daarom is het van belang dat in het verkeersonderzoek een actueel en gedegen verkeersmodel wordt gebruikt. Geef in het MER een beschrijving van het toegepaste verkeersmodel en beschrijf de uitgangspunten en aannames die bij de prognoses zijn gehanteerd. Met name is van belang de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe locaties voor woningen en bedrijven) en verkeerskundige plannen (bijvoorbeeld nieuwe openbaar vervoerplannen, andere infrastructurele wijzigingen in het netwerk) inzichtelijk te maken. Geef op basis van dit actuele verkeersmodel inzicht in de verkeers-effecten van de alternatieven en vergelijk deze met de referentiesituatie.

De beschrijving moet betrekking hebben op de volgende onderdelen:

- verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet;

¹⁰ Ten aanzien van de doelstellingen voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid plaatst de Commissie enkele kanttekeningen. Het rijksbeleid gaat momenteel uit van het streven naar betrouwbare reistijden. In het toetsingskader in de startnotitie worden reistijden wel genoemd maar ontbreekt een normstelling. Voor wat betreft de I/C-verhoudingen als maat voor de doorstroming wordt een normstelling van maximaal 0,7 aangegeven. Deze waarde is vanuit de huidige tijdgeest en kijkend naar het actuele verkeer- en vervoerbeleid bijzonder laag te noemen. Geadviseerd wordt om in lijn met vergelijkbare studies als doelstelling uit te gaan van een maximale I/C-waarde van 0,85.

- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet en het onderliggende wegennet, uit te drukken in I/C-verhoudingen en reistijden;
- de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op de N33;
- verkeersbelasting van knooppunten.

5.2 Woon- en leefmilieu

5.2.1 Geluid en trillingen

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting in L_{den} door het wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. De geluidsbelasting op natuur- en milieubeschermingsgebieden (stiltegebieden) dient te worden bepaald in $L_{Aeq 24 \text{ uur}}$.

Aantal gehinderden

Geef in het MER inzicht in het aantal gehinderden en de aantallen geluidsbelaste woningen in 5 dB klassen vanaf 48 dB in elk van de alternatieven. Wanneer er sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen¹¹. Ook relevante akoestische verschillen ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet dienen in beeld te worden gebracht. Bij de bepaling van het aantal gehinderden dient zo nodig onderscheid gemaakt te worden tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Akoestisch ruimtebeslag

Geadviseerd wordt om in het MER de contouren ter hoogte van de natuur- en stiltegebieden vanaf 38 dB (L_{den}) (of 40 dB(A)-etmaalwaarde) weer te geven in oplopende stappen van 5 dB.

Mitigerende maatregelen

Beschrijf de maatregelen die nodig zijn om aan de Wet geluidhinder te voldoen. Beschrijf van eventuele geluidmaatregelen (schermen, verdiepte ligging) de materiaalkeuze, uitvoering en landschappelijke inpassing.

5.2.2 Luchtkwaliteit

Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, ook als er geen sprake zal zijn van normoverschrijding. Voer modelberekeningen uit conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) van november 2006 en toets aan de normen die het Besluit luchtkwaliteit (Blk) 2005 stelt.

¹¹ Bij de bepaling van akoestisch relevante verschillen kan gedacht worden aan een toe-/afname van meer dan 1 dB bij bebouwingsconcentraties.

In het MER moet voor de jaargemiddelde concentraties van fijn stof (PM₁₀) en NO₂ middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht gegeven worden in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels¹² voor NO₂) voor de referentiesituatie en alternatieven. Beschreven moet worden:

- de ligging en grootte (in hectare) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- het aantal woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen de overschrijdingsgebieden¹³;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De Commissie adviseert ook relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet in beeld te brengen.

In de regel zullen de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen en de uurgemiddelde concentratie van NO₂) niet worden overschreden. Gezien jurisprudentie beveelt de Commissie desalniettemin aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor PM_{2,5}. Indien deze van kracht zijn op het moment dat het besluit genomen wordt moeten de gevolgen van het initiatief voor de PM_{2,5}-concentraties worden beschreven, vergelijkbaar met de beschrijving voor PM₁₀ en NO₂. Aanbevolen wordt om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

Indien het MER gereed komt rond of na het van kracht worden van de Wet luchtkwaliteit¹⁴, dan dient rekening gehouden te worden met de strekking van die wet.

5.2.3 Externe veiligheid

Geef aan of er knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico, ten gevolge van het vervoer van gevaarlijk stoffen. Beschouw ook de alternatieven wanneer er sprake is van een of meerdere knelpunten.

5.3 Natuurlijke omgeving

5.3.1 Natuur

De N33 grenst op een aantal plaatsen aan het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. Deze gebieden kunnen mogelijk door de activiteit beïnvloed worden, met name als gevolg van verstoring door toenemende verkeersdruk. Ga daarom na

¹² Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

¹³ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking, gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

¹⁴ Deze ligt nu nog ter goedkeuring bij de Eerste Kamer.

in hoeverre het voornemen gevolgen kan hebben voor kwalificerende soorten en habitats binnen de aangegeven Natura 2000-gebieden. Neem de uitkomsten van deze oriëntatiefase op in het MER. Indien gevolgen voor kwalificerende soorten en habitats niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling te worden uitgevoerd. Kijk in dat geval ook naar de cumulatieve gevolgen van deze activiteit met andere activiteiten in de omgeving. De Commissie adviseert om zonodig de passende beoordeling op te nemen in het MER.

Indien uit de passende beoordeling blijkt, dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dient de zogeheten ADC-toets¹⁵ te worden doorlopen.

Binnen het plangebied liggen diverse beschermde natuurgebieden, behorend tot de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of milieubeschermingsgebieden. Geef in het MER onderbouwd aan welke gevolgen het voornemen kan hebben voor deze natuurgebieden. Geef aan waar mitigatie van bestaande of nieuwe barrières aan de orde is. Wanneer het voornemen kan leiden tot aantasting van de EHS kan het natuurcompensatiebeginsel¹⁶ van toepassing zijn. Geef in het MER gemotiveerd aan in hoeverre het voornemen toepassing van dit beginsel nodig maakt.

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet. Indien dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden.

5.3.2 Landschap

Beschrijf de bestaande landschapsstructuur. Maak daarbij onderscheid tussen historische landschapselementen (bv. het Drentse esdorpenlandschap met dorpen, boerderijen, essen, esbosjes, beekdalen, houtwallen, heiderestanten, heideontginning en veentjes) en moderne elementen die voortkomen uit rationalisaties na de Tweede Wereldoorlog. Besteed daarbij ook aandacht aan verkavelingsstructuur, landgebruik, ruimtebeeld (open-dicht, zichtlijnen) en reliëf (geomorfologie). Geef aan welke waardevolle landschapselementen aanwezig zijn.

Beschrijf waar de huidige weg deze structuren en elementen verstoort. Beschrijf de mogelijkheden voor inpassing van de weg in de bestaande landschapsstructuur en beschrijf welke uitgangspunten of accenten daarbij worden gehanteerd¹⁷. Beschrijf de negatieve en positieve effecten van de aanpassingen aan de weg, knooppunten en aansluitingen en eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen.

¹⁵ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Nbw respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling?
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹⁶ Het beleid voor natuurcompensatie van de provincie Drenthe is vastgelegd in de Compensatieverordening Bos, Natuur, Landschap en Archeologie (juli 2003).

¹⁷ Een keuze kan bijvoorbeeld zijn het accent te leggen op historische landschapselementen, omdat een belangrijk deel van de weg ligt binnen het Nationaal beek- en esdorpenlandschap.

5.3.3 Cultuurhistorie en archeologie

Neem in het MER een nauwkeurige beschrijving van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingswaarden op, als basis voor de effectbeschrijving¹⁸.

Beschrijf hoe effecten op archeologische waarden voorkomen of beperkt zullen worden. Vermeld tevens hoe in de planvorming en uitvoering verder met archeologie zal worden omgegaan.

5.3.4 Bodem en water

Ga zoveel mogelijk kwantitatief in op de effecten van uitbreiding of gebruik van de weg op de grondwaterstand, grondwaterstroming, waterkwaliteit en waterkwaliteit, en op de indirecte effecten daarvan op flora en fauna, voornamelijk in de beschermde natuurgebieden en grondwaterbeschermingsgebieden (waaronder Breevenen).

Maak inzichtelijk waar en in welke mate vergravingen optreden als gevolg van de uitbreiding van de weg en beschrijf de effecten hiervan.

In de startnotitie is aangegeven dat in het kader van het MER de watertoets wordt doorlopen. Neem de relevante informatie van de watertoets op in het MER.

5.3.5 Recreatie

Geef in het MER aan in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt voor recreatief fiets- en wandelverkeer en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Geef aan of en zo ja welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen.¹⁹

6. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Gezien de lange voorgeschiedenis en de inspraakreacties verdient de samenvatting bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

¹⁸ Zie inspraakreactie 40 (bijlage 4) waarin de Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten (RACM) adviseert over de onderzoeksmethode. Neem de voor deze fase relevante informatie op in het MER.

¹⁹ In diverse inspraakreacties (zie bijlage 4) wordt aandacht gevraagd voor recreatieve routes die de N33 kruisen.

7. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Maak zoveel mogelijk gebruik van visualisaties om de landschappelijke inpassing van de alternatieven te illustreren.

8. OVERIG

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “evaluatieprogramma” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 november 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectenrapportage
T.a.v. ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	5 DEC. 2006
nummer	1850-01, 02, 1 ex
dossier	
kopie naar :	HL Ø

Contactpersoon
drs. N.E. van Rijn
Datum
28 november 2006
Ons kenmerk
DGP/WV/u.06.02764
Onderwerp
Aanbieding Startnotitie Assen-Veendam-Zuidbroek

Doorkiesnummer
070-351 9612
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de startnotitie Assen-Veendam-Zuidbroek.

De trajectnota ligt vanaf 30 november 2006 tot 10 januari 2007 voor een ieder ter inzage. Ik verzoek u om uw advies binnen 9 weken na afloop van de ter inzage legging uit te brengen.

Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
T.a.v. drs. N.E. van Rijn
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6554
Fax : 070 - 351 6007
Internet : www.minvenw.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



DGP/WV/u.06.00253

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
Namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

mr. ing. J.H.Dronkers

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 233 d.d. 29 november 2006

Uw mening telt

Uw mening telt als het gaat om besluiten over belangrijke infrastructurele voorzieningen. Door te reageren op plannen kunt u er bijvoorbeeld voor zorgen dat plaatselijke belangen beter worden beschermd. Ook kunt u aandacht vestigen op eventuele onjuistheden of onvolkomenheden. Reageren kunt u mondeling, schriftelijk en online via een reactieformulier op internet (www.inspraakvenw.nl) van 30 november 2006 tot en met 10 januari 2007.

Verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek

Achtergrond

Het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen en de omliggende gemeenten maken zich zorgen om de verkeersveiligheid op de N33. Op het traject Assen - Zuidbroek zijn de afgelopen jaren veel verkeersslachtoffers gevallen. De tot nu toe genomen maatregelen om de weg veiliger te maken, hebben niet voldoende effect gehad.

Naast de onveiligheid is ook de slechte regionale bereikbaarheid een probleem. De N33 is een eeuwenoud autoweg, waardoor de doorstroming van het verkeer niet goed is. Bovendien zijn er knelpunten bij diverse aansluitingen door de grote hoeveelheid vrachtwagenverkeer.

Met het uitbrengen van de startnotitie maken Rijkswaterstaat en de provincies Groningen en Drenthe bekend een onderzoek te zullen starten naar de mogelijkheden om de N33 tussen Assen en Zuidbroek te verdubbelen.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid en van de doorstroming op de N33 worden de volgende mogelijkheden onderzocht:

- het voorkeursalternatief: een verdubbeling tot een tweebaansweg met gescheiden rijbanen en zonder vluchtstrook;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (mma): dit is het voorkeursalternatief met extra maatregelen om de milieueffecten te verzachten.

De twee alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie waarin er niets verandert aan de weg. Op het kaartje is het traject aangegeven waar de verdubbeling gepland is.

De procedure

Voor de maatregelen op een bestaande rijksweg moet een verkorte tracé-m.e.s.-procedure worden doorlopen. De procedure kent drie stappen:

- de startnotitie (wat is het probleem);
- het ontwerp-tracébesluit/MER (uitgewerkte oplossing en milieueffecten);
- het tracébesluit.

Op de eerste twee momenten is er inspraak mogelijk, op het derde moment (het tracébesluit) kan beroep worden ingesteld.

Op dit moment kunt u uw mening geven over de startnotitie.

Waar kunt u de startnotitie en de aanvangsbeslissing inzien?

U kunt de startnotitie en de aanvangsbeslissing inzien bij:

- de provinciehuizen in Assen en Groningen;
- het gemeentehuis van Assen;
- het gemeentehuis van Menterwolde in Muntendam;
- het gemeentehuis van Aa en Hunze in Gieter;
- het gemeentehuis van Veendam;
- de openbare bibliotheken van bovengenoemde gemeenten;
- het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Nederland in Lelouwarden;
- de bibliotheken van de ministeries van V&W en van VROM, beide in Den Haag.

Houdt u rekening met aangepaste openingstijden tussen kerst en Nieuwjaar.

Informatiebijeenkomsten

Rijkswaterstaat en de provincies Groningen en Drenthe organiseren twee informatiebijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten wordt de inhoud van het project toegelicht en kunt u vragen stellen. Het programma bestaat uit een algemene presentatie (duur 20 minuten) en een informatiemarkt. Tevens wordt de gelegenheid geboden tot mondelinge inspraak op deze avonden.

De bijeenkomsten worden gehouden op:

maandag 18 december 2006

Café-restaurant Hofsteenge,
Hoofdstraat 23, 9451 BA Rolde.
Presentaties om 19.00 uur en 20.30 uur
(zaal open om 18.45 uur).

woensdag 20 december 2006
Holland Hotel Parkzicht,
Museumplein 3, 9641 AD Veendam.
Presentaties om 19.00 uur en 20.30 uur
(zaal open om 18.45 uur).

Vragen

Voor vragen en/of nadere informatie kunt u contact opnemen met de landelijke informatielijn van Rijkswaterstaat, tel. 0800 8002.

Een exemplaar van de startnotitie is te downloaden van www.inspraakvenw.nl of op te vragen bij mevrouw I. Nieuwenhuis (projectsecretaris), telefoon 058 23 444 39. Voor vragen over de procedure kunt u terecht bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 03.

Hoe kunt u reageren op de startnotitie?

U kunt van 30 november 2006 tot en met 10 januari 2007 mondeling of schriftelijk reageren. Stuur uw schriftelijke reactie naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
N33 Assen - Zuidbroek
Postbus 30316
2500 GH Den Haag**

Op www.inspraakvenw.nl kunt u online uw mening geven door het invullen van een reactieformulier.

Tijdens de informatiebijeenkomsten kunt u mondeling inspreken. Als u dit op een ander moment wilt doen, verzochten wij u vriendelijk dit voor 31 december 2006 kenbaar te maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties. De gebundelde reacties kunnen na afloop van de inspraaktermijn worden ingezien. Iedere inspreker krijgt antwoord. Inspraak kan leiden tot aanpassing van de plannen.

www.inspraakvenw.nl

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Nederland; Provincie Drenthe; Provincie Groningen

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend); Minister van VROM

Besluit: vaststellen Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit:

Aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur. Verdubbeling van de autoweg N33 tussen Assen en Zuidbroek naar 2x2 rijstroken.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 30 november 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 2 februari 2007

Bijzonderheden:

De initiatiefnemers hebben het voornemen om de autoweg N33 Assen-Veendam-Zuidbroek te verdubbelen tot een autoweg met 2 rijstroken in beide richtingen (2x2), ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de regio.

De Commissie beschouwt de volgende informatie als essentieel in het MER.

- een nadere onderbouwing van de keuze voor een 2x2 autoweg op basis van een vergelijking met andere alternatieven, waarbij eenduidig getoetst wordt aan probleemoplossend vermogen, haalbaarheid en milieueffecten;
- inzicht in de gevolgen van de alternatieven voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet, en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een analyse van knelpunten voor landschappelijke inpassing van (met name het Drentsche deel van) het huidige tracé van de N33 en de kansen voor mitigatie van de versturende invloed van de weg op het Drentsche Aa-gebied. Van belang is uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing te formuleren;
- een goede en publieksvriendelijke samenvatting, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal, om het MER toegankelijk te maken voor besluitvormers en insprekers.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. E.H.A. de Beer

dr. F.H. Everts

ing. B. Peters

ir. A. van der Velden (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

drs. P.J. Jongejans

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	200612	H. Woortman	Veendam
2.	200612	E. Klees	Wildervank
3.	200612	J. van der Mee	Meeden
4.	20061131	Familie J. Woudstra	Rolde
5.	200612	A.H. Scholten	Wildervank
6.	200612	O.G.J. Kruit	Veendam
7.	20061211	H.G. van Boven	Grollo
8.	200612	R. Haan	Veendam
9.	200612	K.J. Weijs-Wilkens	Veendam
10.	200612	S. Hoekzema	Gieten
11.	200612	G.D. Wienke	Rolde
12.	200612	L. Perdok	Wildervank
13.	200612	M. van Rein	Veendam
14.	200612	H.H. Hoving	Veendam
15.	200612	F.M.A. Maastrigt	Veendam
16.	200612	I.A.W.M. Nijs	Gasselte
17.	2006	B.K. Wiersema	Veendam
18.	2006	C. Kruizinga-Geertsema	Veendam
19.	20061211	B. Schreuder	Ens
20.	2006	R. Brands	Rolde
21.	2006	J.W. Bosch	Anderen
22.	2006	S. Strijk	Veendam
23.	20061215	K. Kreuijer	Assen
24.	2006	M. Roukema	Assen
25.	2006	C. van der Ziel	Gieterveen
26.	20061220	K. Folkertsma, namens Overlegorgaan nationaal beek- en esdorpenlandschap Drensche Aa	Assen
27.	2006	H. Tiggelaar	Veendam
28.	2006	H.J.S. Schut	Veendam
29.	2006	B.E. Doedens	Oude Pekela
30.	20061228	R.A.J. Maalderink	Rolde
31.	2006	C.J. de Groot	Veendam
32.	2006	J.E. Schreuder	Veendam
33.	2006	M. Baert	
34.	2006	G.K. Korthuis	Veendam
35.	2006	A. Ridderbos	Veendam
36.	20061230	TT Circuit Assen	Assen
37.	20061228	E.J. van der Veen	Nooitgedacht
38.	20070102	College van B&W gemeente Aa en Hunze	Gieten
39.	20071231	De Bezorgde Bewoners van Eldersloo en Nijlande, lijst met 59 handtekeningen	Eldersloo
40.	20070102	Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM)	Amersfoort
41.	20061229		Ekenaar
42.	2006	A.B.M. Broekman	Assen
43.	2006	B.J. Witmond	Gieten

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
44.	20061229	E. Witteveen en G. Monden	Eext
45.	2006	K. Gielstra	Veendam
46.	2006	P.C.J. Muijzert	Oude Pekela
47.	2006	J. te Velde	Rolde
48.	20070108	D.W. Kraijer en M.Th. Otjens	Assen
49.	20070107	F.J. van der Wijk	Gieten
50.	20070105	J.A. d'Hont	Nijlande
51.	20070106	L. Pot-Rutgers	Veendam
52.	20070109	R.M.J. Lanting	Meeden
53.	20070110	College van B&W gemeente Menterwolde	Muntendam
54.	20070110	Milieufederatie Drenthe, mede namens Buurt- en Belangenvereniging Oosterveld, Fietsersbond Groningen, Fietsersbond Drenthe, Fietsersbond Assen, Het Drentse Landschap, IVN Aa en Hunze, IVN Assen, Milieufederatie Groningen, Milieugroep Aa en Hunze, Stichting Natuurschoon in Privé-bezit (SNiP) en Staatsbosbeheer	Assen
55.	20070108	De bewoners van de woonstreek "Korte Akkers" te Veendam, lijst met 22 handtekeningen	Veendam
56.	2007	ANWB	Vries
57.	2007	B. Koetje	Veendam
58.	2007	G. Martens, namens de Commissie Dorpsbelangen Eext, werkgroep korte wegverbinding Eext-Gieten	Eext
59.	2007	G. Martens	Eext
60.	20070109	C. Teule	Rolde
61.	2007	M.G.A. ten Kate, namens de Werkgroep Prehistorie Veenkoloniaal Museum	Veendam
62.	20070109	College van B&W gemeente Assen	Assen
63.	20070108	College van B&W gemeente Veendam	Veendam
64.	20070109	B. Hanskamp	Nijlande
65.	20070108	R. Kaptijn, H. Smit en M. Steinmeyer; 2 eensluidende reacties	Gieten
66.	20061220	B. Fikkers	Muntendam
67.	20061222	H.R. Panman	Veendam
68.	20061220	A.T. Nijboer-Pepping	Gietenveen
69.	20061220	H. Hooijzer	Wildervank
70.	20061220	E.D. Klees	Wildervank
71.	20061220	H. Weinans	Veendam
72.	2006	I. Komen	Rolde
73.	2006	J. Hey	Rolde
74.	2006	J.J. Krans	Groningen
75.	2006	R. Janssen	Rolde
76.	2006	Y. Dingl	Nieuwediep
77.	2006	Z. Koning	Rolde
78.	2006	H. Bots	Rolde
79.	2006	H. Lansink	Rolde
80.	2006	W. Enting	Rolde
81.	2006	A.M. Zomerman	Gieten
82.	2006	D. van der Raam	Wildervank
83.	2006	A. Stevens	
84.	2006	Wildervank Vooruit	Wildervank

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
85.	20070103	Waterschap Hunze en Aa's	Veendam
86.	20061221	Provinciale Staten Drenthe	Assen
87.		Verslag mondeling inspraakreactie d.d. 18 december 2006 (bevat 23 reacties)	
88.		Verslag mondeling inspraakreacties d.d. 20 december 2006 (bevat 17 reacties)	

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze - via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat - op de navolgende data aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 16 op 19 december 2006

nrs. 17 t/m 25 op 10 januari 2007

nrs. 26 t/m 41 op 8 januari 2007

nrs. 42 t/m 46 op 10 januari 2007

nrs. 47 t/m 84 op 16 januari 2007

nrs. 85 en 86 op 24 januari 2007

nrs. 87 en 88 op 2 februari 2007

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Uitbreiding N33 Assen-Veendam-Zuidbroek

Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincies Drenthe en Groningen hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de autoweg N33 Assen-Veendam-Zuidbroek te verdubbelen tot een autoweg met 2 rijstroken in beide richtingen (2x2), ter verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de regio. Omdat het voornemen een wijziging of uitbreiding van een hoofdweg is waarover een (Tracé)besluit wordt genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat, is de activiteit m.e.r.-plichtig. De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM treden op als bevoegd gezag.

ISBN-10: 90-421-2006-1

ISBN-13: 978-90-421-2006-8