

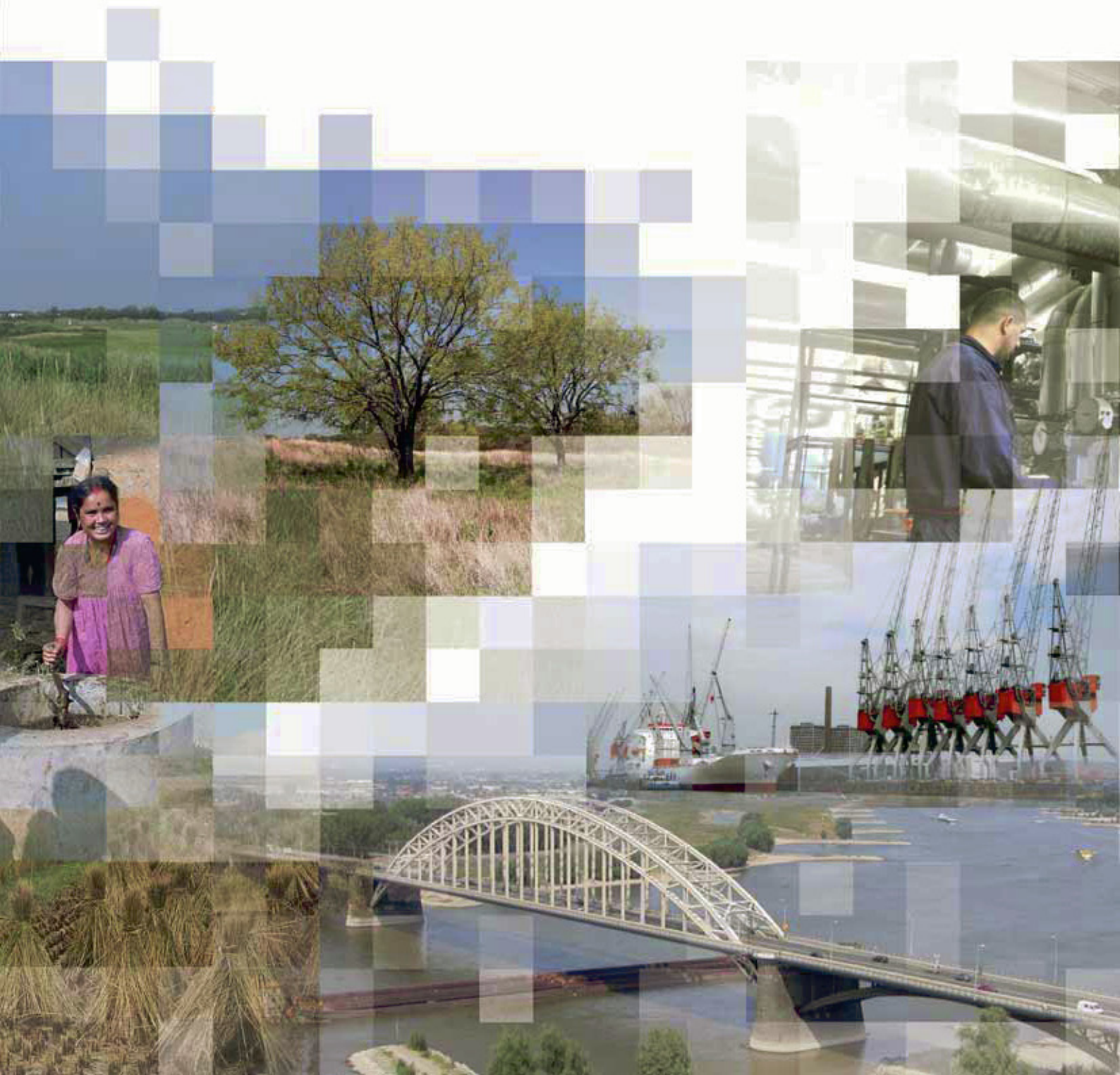


Commissie voor de
milieueffectrapportage

N358 grens, Fryslân/Groningen

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

5 september 2014 / rapportnummer 2902-17



1. Hoofdpunten van het MER

De provincie Fryslân wil de N358 tussen de A7 en Surhuisterveen (beter bekend als 'De Skieding') opwaarderen als gebiedsontsluitingsweg volgens het 'Duurzaam Veilig'-principe. Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming over de opwaardering van de N358, wordt een m.e.r.-procedure doorlopen¹. Omdat nog geen voorkeursvariant is gekozen, is op dit moment nog niet duidelijk of een ruimtelijk plan nodig is en wie in dat geval het bevoegd gezag is. Voor deze m.e.r.-procedure treden Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân op als initiatiefnemer en bevoegd gezag.

De provincie Fryslân heeft de Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')² gevraagd te adviseren over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D).

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een analyse van de huidige en toekomstige concrete verkeersproblematiek op de N358. Ga daarbij in op verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefomgeving. Vertaal de uitkomsten van deze analyse in concrete doelen en heldere, toetsbare criteria waaraan de varianten kunnen worden getoetst;
- een beschrijving van de referentiesituatie in 2025 of 2030, waarin de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn beschreven;
- een variant waarin de gesignaleerde knelpunten worden opgelost, zonder dat sprake is van een opwaardering als een gebiedsontsluitingsweg;
- een effectbeschrijving in twee fasen. In een eerste fase kunnen de effecten van de varianten op leefomgeving, natuur, landschap en cultuurhistorie globaal worden beschreven, waarbij de varianten worden getoetst op doelbereik en wordt gekeken of ze passen binnen beleid en wet- en regelgeving. Werk vervolgens in een tweede fase in detail de effectbeschrijving uit van één of meer voorkeursvarianten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie R&D. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in deze notitie voldoende aan de orde komen.

¹ Gelet op de reacties uit de omgeving en het belang dat wordt gehecht aan het doorlopen van een zorgvuldig proces heeft het bevoegd gezag besloten om een vrijwillige m.e.r.-procedure te doorlopen.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

2. Achtergrond, probleem- en doelstelling en beleid

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doelen

Eerste doel van de voorgenomen activiteit is het oplossen van gesignaleerde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de N358 tussen de A7 en Surhuisterveen zoals is opgenomen in de Notitie R&D en in het PVVP³ van Fryslân. Daarnaast is de inrichting van de weg niet in overeenstemming met de functie van de weg: in het PVVP is de weg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Een tweede doel van de voorgenomen activiteit is dus het in overeenstemming brengen van de inrichting met de functie. Overigens gold hetzelfde voor het tracédeel tussen Surhuisterveen en Augustinusga. Ten aanzien van de maatregelen aan dit tracédeel heeft echter al besluitvorming plaatsgevonden, omdat hiervoor voldoende draagvlak in de omgeving bestond.

De Notitie R&D gaat niet uitgebreid in op de problemen die ten grondslag liggen aan de beide gestelde doelen.⁴ Zij gaat met name wel in op het feit dat de inrichting van de huidige N358 niet voldoet aan de Provinciale Richtlijn wegontwerp. Er wordt nauwelijks ingegaan op de huidige, concrete problemen ten aanzien van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefomgeving.

In de Studie ‘Wegverbindingen: N358 Buitenpost-A7 en N369 Twijzel-A7, Onderzoek naar de functie van beide verbindingen in Noordoost Fryslân’ uit mei 2012 wordt wel ingegaan op het ritduurcriterium van vijftien minuten. Daarbij valt op dat de opwaardering van de N358 drie minuten⁵ tijdwinst moet opleveren, ten einde te voldoen aan het criterium volgens het “trapje van Monderman”: bestemmingen op het vasteland van Fryslân moeten in het algemeen niet verder dan 15 minuten vanaf een stroomweg liggen.⁶

Omwille van de zorgvuldigheid en de objectiviteit adviseert de Commissie om een gedegen probleemanalyse voor de huidige en toekomstige situatie in het MER op te nemen. Uit de Notitie R&D blijkt namelijk dat de varianten die betrekking hebben op de opwaardering mogelijk ingrijpende gevolgen hebben.

Werk de probleemanalyse uit in een of meer doelstellingen en vertaal deze in toetsbare criteria, zowel voor de verkeersproblemen als de leefbaarheidsproblemen.

Voorts is in de Notitie R&D de opwaardering van de N358 als een gebiedsontsluitingsweg als doel op zich aangemerkt. De Commissie ziet de opwaardering echter als mogelijke oplossingsrichting waarmee aan het eerste doel (oplossen van gesignaleerde knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en -afwikkeling) wordt voldaan. De Commissie adviseert dan ook om de opwaardering als zodanig aan te merken.

³ Provinciaal verkeer- en vervoerplan 2006, herzien 2011, zie <http://www.fryslan.nl/pvvp>.

⁴ Zie op dit punt ook de zienswijze van de Friese Milieu Federatie, mede namens It Fryske Gea, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer regio Noord, Landschapsbeheer Friesland en Natuur en Milieufederatie Groningen.

⁵ De Commissie merkt hierbij op dat die drie minuten gelden voor het traject van Kollum tot de A7. Omgerekend voor het voorliggende traject betreft de tijdwinst dus anderhalve minuut.

⁶ Hierover wordt al in deze studie opgemerkt (pag. 45): “Er zit dus rek in dit trapje, zodat met de toepassing ervan pragmatisch moet worden omgegaan.”

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en beleid relevant is voor de opwaardering van de N358. Geef aan welke eisen en kaders hieruit voortvloeien en of de varianten kunnen voldoen aan de normen en randvoorwaarden uit wet- en regelgeving. Ga daarbij voor wat betreft de milieueffecten in ieder geval in op:

- Wet geluidhinder;
- Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer;
- Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet.

Ga daarnaast in op Rijksbeleid, provinciaal en gemeentelijk beleid voor:

- Verkeer, waaronder het Provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP) van Fryslân en Groningen (een aantal mogelijke tracés gaat immers over Gronings grondgebied) en daarbij specifiek op de eisen die daaruit voortvloeien voor bereikbaarheid, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en wegategorisering conform Duurzaam Veilig;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Natuur, waaronder het Ecologische hoofdstructuur (EHS-)beleid van de provincie;
- Ruimtelijke ordening waaronder het provinciaal Projectplan demografische ontwikkelingen, het provinciaal Streekplan Fryslân, de structuurvisies en bestemmingsplannen van de gemeenten Achtkarspelen en Marum en de Ontwikkelvisie Zuidwesthoek van de gemeente Grootegast.

Beschrijf in het MER in hoeverre argumenten op het gebied van zowel bereikbaarheid als milieu een rol hebben gespeeld in de besluitvorming over de provinciale verkeer- en vervoerplannen. Dit kan niet uit de Notitie R&D worden afgeleid.

Te nemen besluit(en)

Het is nog onduidelijk voor welk besluit de m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Dit is immers afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting. Geef voor de verschillende varianten aan welke besluiten daarvoor moeten worden genomen, wie daarvoor het bevoegde gezag is of zijn en wat globaal de tijdsplanning is.

3. Voorgenomen activiteit en varianten

3.1 Algemeen

Voor het voornemen om de N358 op te waarderen, bestond voor het tracédeel tussen de A7 en Surhuisterveen weinig draagvlak. Daarom heeft de provincie in de tweede helft van 2012 nader onderzoek laten doen naar een mogelijk nieuw tracé voor dat tracédeel. Daartoe is een breed palet aan oplossingsrichtingen bekeken. In bijeenkomsten met de omgeving en betrokken overheden zijn ongeveer veertig mogelijke oplossingsrichtingen geïdentificeerd die vervolgens zijn onderverdeeld in enkele bundels van vergelijkbare oplossingsrichtingen. Hieruit zijn vervolgens acht te onderzoeken varianten naar voren gekomen, waaronder twee

varianten die uitgaan van de opwaardering binnen het huidige profiel ('Variant 0+' en 'Variant 0++').

Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de varianten hebben bepaald. Beschrijf de achtergrond van de verschillende varianten.

3.2 Varianten

Gebiedsontsluitingsweg

Uit de Notitie R&D wordt niet duidelijk waarom ervoor is gekozen alleen varianten die betrekking hebben op het opwaarderen van de N358 als gebiedsontsluitingsweg uit te werken. Het opwaarderen is immers een ingrijpende aangelegenheid, zeker gelet op de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het is niet duidelijk in hoeverre milieuarargumenten een rol hebben gespeeld bij de opwaardering als gebiedsontsluitingsweg.⁷ Daarom adviseert de Commissie om ook een variant in het MER te beschrijven die aan de doelstellingen van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling tegemoet komt, zonder dat sprake is van een gebiedsontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/h en waarbij de snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/h. Uiteraard zullen hierbij de effecten op de ritduur in oogenschouw moeten worden genomen.

Hoeveelheid varianten

De Notitie R&D geeft aan dat acht tracévarianten als basis voor het MER-onderzoek zullen worden gebruikt. Gelet op de hoeveelheid varianten adviseert de Commissie een onderscheid te maken tussen twee fasen. In de eerste fase kunnen de varianten globaal worden onderzocht om zo de keuze voor een of meer nader te onderzoeken varianten te onderbouwen. De Commissie adviseert de varianten in die eerste fase op een daarbij passend abstractieniveau uit te werken en de effecten zodanig te beschrijven dat de verschillen in verkeers- en afgeleide milieueffecten inzichtelijk worden en dat kan worden getoetst of varianten voldoen aan relevante wet- en regelgeving. Ga daarbij met name in op de beide genoemde doelen van het doelbereik en de volgende (milieu-)aspecten die onderscheidend zijn voor de varianten: leefomgeving, natuur, landschap en cultuurhistorie. In hoofdstuk 4 van dit advies gaat de Commissie nader op deze aspecten in.

Selecteer op basis van het onderzoek in de eerste fase één of meer voorkeursvarianten die in een tweede fase nader worden uitgewerkt en in meer detail op alle relevante effecten worden getoetst.

3.3 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling in het planjaar 2025 of 2030, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de varianten wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen

⁷ Zie op dit punt ook de zienswijze van de Gemeente Smallingerland.

van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

Op pagina 17 van de Notitie R&D wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste autonome ontwikkelingen in het studiegebied. De Commissie adviseert om in te gaan op de status van deze plannen en aan te geven of dit volgens de hiervoor gegeven definitie kan worden beschouwd als autonome ontwikkeling.

Het is van belang dat de actuele uitgangspunten ook daadwerkelijk de basis vormen voor de verkeerskundige berekeningen (basis in het verkeersmodel dat gebruikt wordt bij de analyse van de probleem- en doelstelling en de toetsing van de varianten).

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen van de varianten

4.1 Algemeen

Beoordeling doelbereik en effectscores

De Commissie adviseert in de beoordeling van de varianten een duidelijk onderscheid te maken in de scores op doelbereik en de milieueffecten. Gebruik de referentiesituatie om zowel het doelbereik als de effecten van het plan te toetsen.

Plan- en studiegebied

Beschrijf in het MER het plangebied, te weten het gebied waar de te onderzoeken varianten zich bevinden. Beschrijf daarnaast het studiegebied, het gebied waar de effecten als gevolg van de varianten zullen optreden. Het studiegebied verschilt in principe per (milieu-)aspect van omvang. Geef per aspect aan op welke wijze de omvang van het studiegebied tot stand is gekomen.

Onderbouwing en kwaliteit gegevens

In paragraaf 3.2 heeft de Commissie geadviseerd om het onderzoek naar de verschillende varianten te onderscheiden in twee fasen. Onderbouw in de tweede fase de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van de varianten voor verkeer, geluid, luchtkwaliteit en natuur (stikstofdepositie) worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie, e.d.). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de varianten.

4.2 Verkeer

Beschrijf in het MER:

- voor het studiegebied de in dit kader relevante netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto;
- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied met onderscheid naar personenverkeer en vrachtverkeer en in het bijzonder ook het landbouwverkeer, in zowel de ochtendspits, de avondspits als het etmaal;
- de belangrijkste verkeersstromen (relaties) in, van/naar en door het studiegebied;
- de verkeersafwikkeling (Intensiteit – capaciteitsverhouding, I/C-verhouding) op de relevante wegen in het studiegebied voor zowel de ochtend- als de avondspits. Beschouw zowel de verkeersafwikkeling op kruispunten als op wegvakken;
- de verkeersveiligheid en de barrièrewerking van bestaande en nieuwe routes in de huidige situatie en in de plansituatie.

Ga op de betreffende aspecten in voor zowel de bestaande situatie als voor de referentie- en de plansituatie met prognoses voor 2025 of 2030.

Geef in het MER een beknopte toelichting op het te gebruiken verkeersmodel en de uitgangspunten en de aannames die hierin zijn gebruikt. Hierbij is in het bijzonder van belang de prognoses van de ontwikkelingen van de bevolking en de werkgelegenheid in plan-, studie- en invloedsgebied in het model te betrekken.

4.3 Leefomgeving

Geluid

Beschrijf voor de relevante wegen in het plangebied de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de toekomstige geluidbelasting (in de planjaren 2025 en 2030, tenminste tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Beschrijf de aantallen geluidbelaste woningen in klassen van 5 dB vanaf de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon- en natuur-) omgeving in beeld, als ook het aantal geluidgehinderden in het studiegebied. Gebruik hierbij de dosis-effect relaties die in de Regeling geluidhinder milieubeheer gegeven worden. Geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en wat de effecten daarvan zijn. Denk daarbij aan:

- stil asfalt,
- geluidsoverdrachtbeperkende maatregelen als geluidschermen en wallen.

Toets de uitkomsten aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet geluidhinder.

Luchtkwaliteit

Om de varianten onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de concentraties in de lucht van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}⁸) en NO₂ te

⁸ Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM_{2,5} nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Indien deze regeling ten tijde van het MER niet beschikbaar is bereken de concentraties PM_{2,5} dan op basis

beschrijven, ook onder de grenswaarden⁹. Maak gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten¹⁰ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

Toets de uitkomsten aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer).

Externe veiligheid

Werk het aspect externe veiligheid kwalitatief uit. Geef aan hoeveel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en of dat leidt tot risicocontouren.

4.4 Landschap en cultuurhistorie

Landschap

Beschrijf voor het gehele plangebied de landschappelijke waarden en de effecten op het landschap. Geef aan wat het effect van de varianten is op het bestaande landschapsbeeld en besteed daarbij aandacht aan de gelaagdheid van de opbouw van het landschap (zoals reliëf, openheid en geslotenheid (singels en houtwallen), zichtlijnen, historische en moderne infrastructuur (verbindingspaden en wegen), en gebouwde monumenten). Geef aan hoe in het wegontwerp wordt omgegaan met structurerende elementen in het landschap en of, en op welke wijze, de kenmerkende structuur van het landschap wordt gehandhaafd en aangetast.

Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van bekende en verwachte cultuurhistorische waarden in het plangebied. Besteed hierbij aandacht aan alle drie de facetten van cultuurhistorie:

- archeologie;
- gebouwd erfgoed;
- cultuurlandschap.

Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de waarderingscriteria uit de 'Handreiking cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA'.¹¹ Beschrijf de effecten van varianten op deze kwaliteiten. Beschrijf ook in welke mate effecten op cultuurhistorische waarden verzacht kunnen worden binnen de varianten. Uit het MER moet in ieder geval blijken in hoeverre de varianten verschillen ten aanzien van effecten op bekende of verwachte cultuurhistorische waarden.

van de dan best beschikbare kennis en inzichten.

⁹ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog gezondheidseffecten optreden.

¹⁰ Gebruik hiervoor voldoende onderscheidende klassebreedtes.

¹¹ Handreiking opgesteld door Witteveen+Bos in opdracht van de rijksdienst voor het Cultureel erfgoed. Van deze handreiking uit 2007 is ook een samenvatting uit 2009 beschikbaar.

4.5 Natuur

Geef in het MER aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied.^{12,13}

Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Ga daarna in op de ingreep-effectrelatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het studiegebied aanwezige natuurwaarden. Geef aan voor welke flora, fauna en habitats aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen¹⁴ is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

Belangrijke thema's inzake dit project zijn vermessing en verzuring door depositie van stikstof, versnippering, verstoring door geluid en (mogelijk ook) verdroging.

Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

Gebiedsbescherming¹⁵

Beschrijf de mogelijke invloed van de varianten op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden¹⁶ en de Ecologische hoofdstructuur (EHS).¹⁷ Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en verbindingzones en geef hiervan de status aan. Ook als het plangebied niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking).

Geef per gebied de begrenzingen aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden. Geef van de gebieden de belangrijkste natuurwaarden weer als ook welke natuurdoelen worden nagestreefd (ook voor de Ecologische verbindingzones).

Verzuring en vermessing

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf, gelet op de mogelijke langere tracélengte en de verkeer stimulerende werking, in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op het/de Natura 2000-gebied(en) en het/de EHS-gebied(en). Geef daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃, NO_x, SO₂) in het gebied¹⁸;

¹² Het is, afhankelijk van het voorliggende besluit, mogelijk een selectie van te beschrijven habitats en soorten te maken. Ook het gekozen detailniveau van de beschrijvingen kan verschillen. Motiveer deze selectie en het gekozen detailniveau in het MER.

¹³ Zie op dit punt ook de zienswijze van de Gemeente Smallingerland en enkele particulieren.

¹⁴ Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermessing en verzuring door deposities van stikstof.

¹⁵ Op de website <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/biodiversiteit/leefgebieden-beschermen> is uitgebreide informatie te vinden over de specifieke gebiedsbescherming.

¹⁶ Naast de in de Notitie R&D genoemde gebieden Bakkeveense Duinen en Wijnjeterper Schar kan ook sprake zijn van effecten op de gebieden Alde Feanen en Van Oordt's Mersken.

¹⁷ Let op: naast Natura 2000- en EHS-gebieden zijn er andere beschermde gebieden, zoals beschermde natuurmonumenten (art. 10 Natuurbeschermingswet 1998) en beschermde leefomgevingen (art. 19 Flora- en faunawet). Elk gebied kent zijn eigen beschermingsregime.

¹⁸ Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en - indien beschikbaar - bij de betreffende provincies.

- de voor verzuring en vermesting gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde¹⁹;
- de toename aan stikstofdepositie van de varianten afzonderlijk en in cumulatie met ontwikkelingen in het studiegebied;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden;
- of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, of aantasting van de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS kan optreden.

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

5.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de varianten. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

¹⁹ De kritische depositiewaarden voor de EHS zijn opgenomen in D. Bal, H.M. Beije, H.F. van Dobben en A. van Hinsberg (2007): Overzicht van kritische stikstofdeposities voor natuurdoeltypen. Directie Kennis, Ministerie van LNV. De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alter-rapport

1654. Ook soorten kunnen gevoelig zijn voor verzuring en vermesting. Raadpleeg hiervoor de effectenindicator van met Ministerie van EZ. Deze gevoeligheid werkt veelal middels de gevoeligheid van de vegetatiesamenstelling van het leefgebied. De effecten op gevoelige soorten kunnen derhalve indirect middels de systematiek van Natura 2000 worden vastgesteld.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van provincie Fryslân

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van provincie Fryslân

Besluit: nog niet bekend

Categorie Besluit m.e.r.: vrijwillig plan-m.e.r.

Activiteit:

De provincie Fryslân wil de N358 tussen de A7 en Surhuisterveen (beter bekend als 'De Skieding') opwaarderen als gebiedsontsluitingsweg volgens het 'Duurzaam Veilig'-principe.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Leeuwarder Courant/Friesch Dagblad van: week 24
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 26 juni/m 14 augustus 2014
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 16 juni 2014
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 5 september 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. J.A.M. van Dijk
dhr. dr. F.H. Everts
dhr. ir. P.P.A. van Vugt
mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)
dhr. mr.drs. G.A.J.M. Hoevenaars (secretaris)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en detailniveau N358 De Skieding, Grontmij, 11 juni 2014;
- Studie wegverbindingen, N358 Buitenpost-A7, N369 Twijzel-A7, mei 2012.

De Commissie heeft kennis genomen van 64 zienswijzen en 3 adviezen, die zij tot en met 19 augustus van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport N358 grens, Fryslân/Groningen

ISBN: 978-90-421-4001-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

