

DI:
187611



commissie voor de milieueffectrapportage



DI: 187611

Rijkswaterstaat

Bibliotheek

Directie Noord-Nederland

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Reconstructie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen

16 april 2002

1227-48

ISBN 90-421-0987-4
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/VI/U.02.00198

uw brief
31 januari 2002

ons kenmerk
1227-49/vR/Dk/sr

onderwerp
Advies voor richtlijnen Reconstructie
Rijksweg 31 Zurich - Harlingen

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
16 april 2002

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 Rijksweg 31 Zurich - Harlingen. 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,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Rijksweg 31 Zurich - Harlingen

in afschrift aan: de Minister van VROM

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
Reconstructie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen

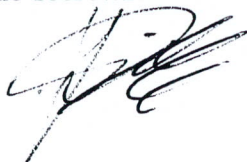
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffect-
rapport over Reconstructie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen,

uitgebracht aan Minister van Verkeer en Waterstaat d.t.v. Directoraat-Generaal
Personenvervoer door de Commissie voor de milieueffectrapportage;
namens deze,

de werkgroep m.e.r.

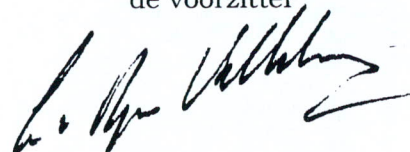
Reconstructie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen,

de secretaris



ir J.F.W. van Dijk

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 16 april 2002

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	1
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling	2
3.2 Doel	3
3.3 Besluitvorming	3
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
4.1 Algemeen.....	4
4.2 Alternatieven	5
4.2.1 Nulalternatief en nulplusalternatief.....	6
4.2.2 Ombouwalternatieven	6
4.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	7
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU.....	7
5.1 Algemeen.....	7
5.2 Milieueffecten	9
5.2.1 Verkeer, geluid en luchtkwaliteit	9
5.2.2 Bodem, grond- en oppervlaktewater	9
5.2.3 Biologische diversiteit	10
5.2.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	10
5.2.5 Externe veiligheid	11
5.2.6 Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid	11
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	11
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	12
8. EVALUATIEPROGRAMMA	12
9. VORM EN PRESENTATIE.....	13
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 31 januari 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 23 d.d. 1 februari 2002
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Natuurbeleid: beschermingsregels

1. INLEIDING

De directie Noord-Nederland van Rijkswaterstaat wil het tracé van Rijksweg 31 (N31) tussen Zurich en Harlingen aanpassen ter verhoging van de verkeersveiligheid. Voor een besluit op grond van de Tracéwet wordt een procedure milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 31 januari 2002 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens haar collega voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de 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 de Staatscourant nr. 23 d.d. februari 2002².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het MER dient een gedegen probleemanalyse ten aanzien van de verkeersveiligheid te presenteren. Bij de beschrijving van knelpunten moet blijken welke rol de (dis)continuïteit van het wegbeeld, het ontwerp van de rijksweg en kruisingen en de voorschriften voor weggebruik spelen. De analyse moet leiden tot een concretisering van de hoofddoelstellingen voor de benodigde aanpassing van het tracé.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

In het MER dient ook het noordelijk deel van het Rijkswegtracé, de traverse door Harlingen tot aan Midlum, in beschouwing genomen te worden met betrekking tot het analyseren van de verkeersveiligheidsproblematiek. Ook dient inzicht te worden gegeven in de consequenties van de uit te werken alternatieven voor dit weggedeelte en dienen op globale wijze de verkeerskundige gevolgen en de milieuconsequenties beschreven te worden.

In het MER dienen ook een nulplusalternatief (de huidige situatie na de recentste invoering van veiligheidsbevorderende maatregelen) en (de haalbaarheid van) een alternatief met een wisseling van het Rijkswegtracé en de parallelweg als volwaardige en reële alternatieven in beschouwing genomen te worden.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn voor een brede doelgroep van belangstellenden en belanghebbenden en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De samenvatting moet duidelijk kaartmateriaal bevatten.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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."*

3.1 Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden.

Uit de startnotitie blijkt dat het verhogen van de veiligheid zondermeer het belangrijkste motief voor de ombouw is. De startnotitie geeft echter nog onvoldoende inzicht in de belangrijkste oorzaken en knelpunten. In het MER dient een goede probleemanalyse te worden opgenomen, waarin naast de in de startnotitie genoemde elementen ook de volgende aspecten dienen te worden belicht:

- welke groep(en) weggebruikers getroffen worden;
- wat de (mogelijke) oorzaken (bijvoorbeeld te hoge snelheid, de bocht uitgevlogen, mechanische oorzaken, valwinden⁵, alcoholgebruik) zijn van de verkeersongevallen;
- omstandigheden bij de ongevallen zoals locatie, seizoen, tijdstip en rijrichting;

⁵ Zie ook de suggestie uit inspraakreactie 2 in bijlage 4.

- gemiddelde en maximale snelheden en de frequentie van overschrijdingen van de maximumsnelheden;
- de gebreken van het huidige wegontwerp.

Bij de probleemanalyse dienen ook de recentste gegevens, na de invoering van de tijdelijke maatregelen in mei 2001, betrokken te worden. Daarnaast dient de analyse het hele RW 31-traject tussen Zurich en Midlum in beschouwing te nemen, inclusief het noordelijke deel oftewel de traverse door Harlingen. De Commissie acht dit van belang omdat op de traverse per lengte-eenheid meer ongelukken plaatsvinden dan op het zuidelijke deel van het tracé⁶.

De probleemanalyse moet leiden tot een beschrijving van de knelpunten waaruit blijkt welke rol factoren als (dis)continuïteit van het wegbeeld, het ontwerp van de rijksweg en de kruisingen en de (handhaving van) voorschriften voor het weggebruik spelen bij de verkeers(on)veiligheid.

3.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet worden aangegeven wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeer- en vervoerbeleid (NVVP) en de criteria voor stroomwegen in het kader van Duurzaam Veilig Verkeer.

Naast de hoofddoelstelling(en) dienen ook de nevendoelstellingen en ontwikkelingsmogelijkheden beschreven te worden. De Commissie doelt hier op de gewenste continuïteit in het wegbeeld van wegen, de mate waarin tegemoet gekomen wordt aan de wensen van het bedrijfsleven voor het verkrijgen van meer 'allure' ten behoeve van de ontwikkeling van de Westergozone, de reeds ingezette uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het natuurgebied ten zuiden van Harlingen en de afstemming op een eventuele aanpassing van de zeedijk⁷.

Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van alternatieven en varianten. Ook moeten alternatieven en varianten op basis van beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

3.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voor-nemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. De startnotitie

⁶ Zie bijlage 4 van het rapport 'Verkeersveiligheidsstudie N31 Zürich-Midlum'.

⁷ Zie inspraakreactie 17 (bijlage 4).

geeft reeds een goede aanzet voor het beschrijven van de relevante beleidskaders⁸.

Aangegeven moet worden of er in of nabij het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals de bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen of onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Gezien de nabijheid van de Waddenzee (EHS, Habitat- en Vogelrichtlijngebied), dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen indien de kans op aantasting aanwezig is. Daarnaast kunnen ook kleinere natuurgebieden buiten de EHS (bijvoorbeeld het Hegewiersterfjild) die als zodanig zijn aangewezen in het streekplan of bestemmingsplannen en beschermde soorten onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen. De beschermingsformules zijn weergegeven in bijlage 5.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

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."

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten.

⁸ Bijvoorbeeld: Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; Streekplan Friesland; Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Fryslân; Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening; Nota Belvedere; Planologische Kernbeslissing Waddenzee; Structuurschema Groene Ruimte II.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. De Commissie wijst hierbij met name op:

- maatregelen gericht op het behoud van de bereikbaarheid voor omwonenden en bedrijven en de veiligheid van de verkeersafwikkeling⁹;
- geluidwerende voorzieningen¹⁰;
- bescherming van waardevolle archeologische gebieden en cultuurhistorische structuren¹¹;
- beperking van verstoring van de (geo-)hydrologische relaties;
- het benutten van mogelijkheden om buiten het landbouwgebied specifieke (brak)watermilieus en zout-zoet-watergradiënten te behouden, herstellen of scheppen die de basis leggen voor een verrijking van de gebiedsspecifieke biodiversiteit, bijvoorbeeld door de aanleg van fysieke (ecologische) verbindingen tussen binnendijkse en buitendijkse gebieden;
- ecologische verbindingen bij kruisingen van watergangen.

4.2

Alternatieven

In de startnotitie zijn voorwaarden opgenomen waaraan alternatieven dienen te voldoen. Het verband met de lokale verkeersveiligheidsproblematiek ontbreekt echter, waardoor het niet duidelijk is of deze voorwaarden daadwerkelijk het juiste uitgangspunt vormen. De keuze van de alternatieven (inclusief flankerende maatregelen) moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek en de doelen en randvoorwaarden (zie hoofdstuk 3).

De Commissie onderschrijft het in het Duurzaam Veilig project genoemde principe dat discontinuïteiten in het dwarsprofiel onveilig zijn. Daarom acht zij afstemming van de huidige planontwikkeling voor het tracé Zurich-Harlingen op toekomstige ontwikkelingen voor de traverse door Harlingen tot Midlum van groot belang. In de uitwerking van plannen voor het zuidelijk weggedeelte dienen:

- de consequenties van de alternatieven voor de veiligheidsrisico's op de traverse te worden aangegeven;
- de maatregelen te worden beschreven die nodig zijn op de overgang naar de traverse en op de traverse zelf om risico's te reduceren;
- ontwerp en uitwerking aan te sluiten bij mogelijke oplossingsrichtingen voor de traverse.

Voor onderlinge vergelijking moeten alternatieven op hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

⁹ Uit de meerderheid van de inspraakreacties spreekt een hoge mate van onzekerheid over de toekomstige bereikbaarheid in de omgeving en de (verkeersveiligheid van de) lokale verkeersafwikkeling (zie bijlage 4: Inspraakreacties 3, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 16E1, 18, 23 en 24).

¹⁰ Zie ook inspraakreacties 6, 7, 8, 9, 16E1, 18 en 21 (bijlage 4).

¹¹ Inspraakreactie 13 (bijlage 4) van het Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek gaat nader in op de (potentieel) aanwezige waarden.

4.2.1 Nulalternatief en nulplusalternatief

In de startnotitie wordt het nulalternatief wordt gelijkgesteld aan de situatie van vóór de in mei 2001 getroffen maatregelen. De Commissie stemt hiermee in op grond van het tijdelijke karakter van de maatregelen.

De Commissie is echter tevens van mening dat ook de situatie na de invoering van de (tijdelijke) maatregelen als referentie en als volwaardig en reëel nulplusalternatief in beschouwing genomen dient te worden. In het MER moet duidelijk gemaakt worden tot op welke hoogte dit alternatief al dan niet een oplossing biedt voor de verkeersonveiligheid.

4.2.2 Ombouwalternatieven

In de startnotitie worden twee ombouwalternatieven beschreven. Beide alternatieven zijn gericht op het tracéontwerp en gaan uit van een ombouw tot autoweg met een scheiding van rijbanen, verbreding van rijbanen, wegbermverbetering, het opheffen van twee gelijkvloerse kruisingen en het aanpassen van een kruising tot een ongelijkvloerse kruising. In het eerste alternatief blijft er één rijstrook beschikbaar per rijrichting maar wordt tevens een vluchtstrook aangelegd. Het tweede alternatief gaat uit van twee rijstroken per rijrichting zonder vluchtstrook.

Naast deze twee ontwerpalternatieven beveelt de Commissie aan tevens (de haalbaarheid van) een alternatieve tracéring te onderzoeken, waarbij de Rijksweg voor het tracégedeelte ten noorden van Zurich van ligging wisselt met de parallelweg. Hiermee zouden de problemen met kruisingen van lokaal en doorgaand verkeer voor een belangrijk deel kunnen worden opgelost. Ook zou in hogere mate de bereikbaarheid van woningen en bedrijven nabij de weg kunnen worden gegarandeerd, zonder dat de lokale wegen in het achterland zwaarder belast worden.

De Commissie vraagt daarnaast aandacht voor varianten in het wegontwerp, met name ten aanzien de aansluitingen en overige infrastructuur in en in de omgeving van het plangebied. Per alternatief moet worden aangegeven:

- een basisprofiel van de weg (inclusief parallelwegen) en het beoogde snelheidsregime op basis van de verkeersfunctie;
- principeoplossingen voor bijzondere situaties, bijvoorbeeld de kruisingen met andere infrastructuur¹²;
- principeoplossingen voor lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingen die niet (meer) op de huidige of de nieuwe infrastructuur kunnen aansluiten, de eventuele noodzaak van omrijden en de geschiktheid van beschikbare routes hiervoor;
- de routes voor het langzaam verkeer;
- de eventuele aanleg van verlichting;
- het type en uitvoering van de rijbaanscheiding en de uitvoering van bermen.

¹² Zie ook inspraakreactie 5 in bijlage 4 die melding maakt van de aanwezigheid van gastransportleidingen in het de omgeving van het plangebied.

Ook moet worden aangegeven welke aanvullende maatregelen zowel in het plangebied als op het direct aansluitende wegennet nodig zijn om tot goede oplossingen te komen. Daarbij dient ook aandacht geschonken te worden aan de aansluiting op de traverse.

4.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

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."

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan (zie ook paragraaf 4.2.1) moeten worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Autonome ontwikkeling

Onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

De economische ontwikkeling van de zone tussen Leeuwarden en Harlingen en de uitbouw van het hoofdwegennet rond Leeuwarden kan van invloed zijn op een meer dan trendmatige toename van verkeer in het algemeen en vrachtverkeer en het vervoer van gevaarlijke stoffen in het bijzonder. De op te stellen prognoses dienen hiermee rekening te houden.

Als referentie dient minimaal het prognosejaar 2015 te worden aangehouden.

Studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en de omgeving daarvan voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De Commissie acht het wenselijk tevens een doorkijk

te presenteren naar de milieugevolgen voor het studiegebied van de traverse. Daarbij gaat het om:

- het globaal beschrijven van de milieuconsequenties indien hetzelfde ontwerp (dwarsprofiel) van het zuidelijke tracé ook op het noordelijk deel zal worden toegepast en;
- het aangeven van de gevolgen voor de verkeersveiligheid indien het huidige ontwerp gehandhaafd blijft.

De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven. Daarbij moeten de bestaande en toekomstige landschapsecologische relaties binnen het studiegebied worden aangegeven.

De Commissie wijst met nadruk op de aanwezigheid van:

- gebieden en waarden zoals benoemd in het kader van de Nota Belvedere¹³;
- de speciale beschermingszone(s) van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur (P)EHS, overige natuurgebieden zoals benoemd in het streekplan of bestemmingsplannen¹⁴ en eventueel aanwezige (concentraties van) beschermde soorten.

Beschrijving milieugevolgen

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

- waar nodig, dient de ernst te worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid, omkeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed zoals uitbreiding en verbetering van inrichting en milieucondities¹⁵ van bestaande natuurgebieden en de ontwikkeling van brakwatermilieus;
- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van effecten;
- vooral aandacht besteed moet worden aan die effecten die per alternatief verschillen;
- zowel de gevolgen van de aanlegfase als van de gebruiksfase dienen aan de orde te komen;
- de presentatie inzichtelijk en controleerbaar dient te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

Ten aanzien van de wijze waarop de effecten voor verkeersveiligheid beschreven dient te worden geldt dat:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en gebruikte gegevens beschreven moeten worden;
- het gebruik van minder gangbare voorspellingsmethoden moet worden gemotiveerd.

¹³ Het plangebied ligt in / nabij gebieden aangeduid als gebied met a. hoge archeologische waarden en b. hoge historisch-geografische waarden; en gebied behorend tot c. de lijst van Werelderfgoed (UNESCO) en d. Fries Terpengebied en benoemd tot Belvedere gebied.

¹⁴ Zoals bijvoorbeeld het 'Hegewiersterfjild' en 'inlaag' Zuricheroordpolder.

¹⁵ Zie ook inspraakreactie 17 van de Vereniging van Natuurmonumenten (bijlage 4) waarin gevraagd wordt om afstemming van de planontwikkeling en gewezen wordt op ontwikkelingsmogelijkheden voor natuur.

5.2 Milieueffecten

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de te beschrijven effecten. In de volgende paragrafen worden de aspecten beschreven die voor de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome ontwikkeling en de gevolgen voor het milieu aan de orde dienen te komen. Hierbij ligt de nadruk op aanvulling en / of een nadere specificatie ten opzichte van de in de startnotitie genoemde aspecten.

5.2.1 Verkeer, geluid en luchtkwaliteit

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis voor de effectbeschrijving van bereikbaarheid, geluid, veiligheid en luchtverontreiniging. Daarom is het goed deze in een eerste paragraaf van het hoofdstuk milieugevolgen op te nemen.

De belangrijkste verkeersaspecten die aan de orde moeten komen zijn:

- intensiteiten en intensiteit / capaciteitverhoudingen voor het prognosejaar 2015;
- de ontwikkeling van het vrachtverkeer en het vervoer van gevaarlijke stoffen op de N31 voor tenminste 2015;
- de herkomst en bestemming van het verkeer op de weg;
- de bereikbaarheid van Harlingen, de haven van Harlingen en de Westergozone;
- de bereikbaarheid van woningen en overige bestemmingen ten oosten en ten westen van de weg.

Bij de effecten op het geluidsniveau dienen met name de effecten in beeld gebracht te worden op de woonbebouwing langs de weg (Zurich), losstaande woningen en de woonbebouwing in Harlingen.

5.2.2 Bodem, grond- en oppervlaktewater

Voor de beschrijving van het abiotisch milieu en het bepalen van de invloed van de ingrepen op abiotische milieu, op biotische patronen en processen en op landbouwkundig gebruik moeten de huidige situatie en de veranderingen aan de hand van de volgende basisgegevens worden beschreven: bodemopbouw en bodemkwaliteit; grondwaterkwantiteit, -stromingen en -kwaliteit (waaronder brakke en zoute grondwater stromingen en kwel); oppervlaktewaterhuishouding en -kwaliteit. Ook dient met de "Watertoets"¹⁶ rekening te worden gehouden.

Het MER dient met name de veranderingen in brakke, binnendijkse kwelzones en de effecten van de afwatering van de Rijksweg op het naburige natuurmonument Hegewiersterfjild¹⁷ te beschouwen.

¹⁶ Zie bijvoorbeeld "Handreiking Watertoets", oktober 2001.

¹⁷ Zie ook inspraakreactie nr. 17 van de Vereniging Natuurmonumenten (bijlage 4).

5.2.3 Biologische diversiteit

Hier gaat het om het beschrijven van de biodiversiteit en de gevolgen hiervoor door bijvoorbeeld:

- wijzigingen in het abiotische milieu;
- habitatvernietiging;
- ruimtebeslag (inclusief barrièrewerking en versnippering);
- verstoring zoals rustverstoring van foeragerende, broedende of rustende vogels (ondermeer van hoogwatervluchtplaatsen).

In het MER moeten die habitats, doelsoorten¹⁸ en overige soorten met een natuurbeschermingsstatus in beschouwing worden genomen die voorkomen in het studiegebied (inclusief natuurgebieden als de Waddenzee en het Hegewiersterfild en de 'inlaag' Zuricheroordpolder), die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit. Indien deze habitats en soorten voorkomen in het studiegebied, maar niet door de voorgenomen activiteit worden beïnvloed, moet het MER dit aantonen.

Hierbij dient te worden aangegeven:

- het voorkomen in het studiegebied van de habitats en van de populaties (naast aanwezigheid ook verspreiding, grootte en dichtheid) en de kwaliteit en functie van het habitat voor de soorten;
- het belang / bijdrage van populaties voor de nationale populatie;
- de verwachte verandering in de kwaliteit van het habitat en van de aanwezige stand van populaties door genoemde milieugevolgen zowel met als zonder mitigatie / natuurcompensatie en / of andere natuurbevorderende maatregelen.

5.2.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het gaat hierbij om (effecten op) de ruimtelijke structuren en patronen, de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden besteed, zijn:

- geomorfologische en bodemkundige opbouw en gesteldheid (o.a. aardkundig waardevolle elementen en patronen);
- landschapsopbouw vanuit verschillende invalshoeken (visueel-ruimtelijk, esthetisch, cultuurhistorisch, functioneel);
- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid, aantasting of herstel van cultuurhistorische elementen zoals Pingjumer Gulden Halsband, kreken, terpen en het kloosterterrein;
- het bodemarchief en de archeologische vondsten waaronder de oude woongrond ten zuiden van Harlingen en de archeologische vindplaatsen langs het tracé.

¹⁸ Doelsoorten zijn soorten die op basis van de criteria internationale betekenis, zeldzaamheid en afnemende aantallen speciale aandacht verdienen in het Nederlandse natuurbeleid.

5.2.5 Externe veiligheid

Er dient met name aandacht gegeven te worden aan het individueel en groepsrisico bij Zurich en in Harlingen (hooggelegen weg door de bebouwing met smalle bermen), waarbij rekening gehouden dient te worden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst.

5.2.6 Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid

De cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten voor het woon- en leefmilieu dienen in het MER beschreven te worden.

Naast het bepalen van de mate van verbetering van de verkeersveiligheid op het zuidelijke tracégedeelte voor de alternatieven, dient tevens te worden aangegeven wat de gevolgen voor de verkeersveiligheid in het noordelijke deel zullen zijn indien de huidige situatie blijft bestaan en indien de ontwerpalternatieven voor het zuidelijke deel zouden worden doorgetrokken.

Daarnaast dient aandacht gegeven te worden aan de gevolgen voor langzaam verkeer, met name de verkeersveiligheid en de mogelijke barrièrewerking en de daaruit volgende noodzaak tot omrijden. De gegevens dienen per categorie van langzaam verkeer gepresenteerd te worden.

6. 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."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden. Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven om de realiteitswaarde van de alternatieven te kunnen beoordelen.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

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 milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. 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."

Rijkswaterstaat moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek wordt opgenomen vanwege de veronderstelde maar nog niet concreet aan te geven relaties tussen verkeersveiligheid, wegontwerp en overige maatregelen (als snelheidsbeperkingen en andere verkeersgeboden en verboden, waarschuwingen en de handhaving van de overige maatregelen). De resultaten van deze evaluatie zouden ook elders in het land van groot nut kunnen zijn.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) 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 bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. 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 het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Reconstructie Rijksweg 31
Zurich - Harlingen

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 31 januari 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer

Directie Veervoersveiligheid en Infrastructuur

Aan
De Voorzitter van de Commissie voor de
Milieu-Effectrapportage
De heer ir. N.H. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
gekomen :	- 1 FEB. 2002
nummer	
dossier	1224-1/m 2
kopie naar :	Sc/pres/bibl

Contactpersoon
drs. L.E.M. Hendrix
Datum
31 januari 2002
Oms kenmerk
DGP/VI/U.02.00198
Onderwerp
Startnotitie RW31 Zurich-Harlingen

Doorkiesnummer
6238
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij doe ik u overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet de startnotitie RW31 Zurich-Harlingen toekomen. Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie, welke is voorzien op 4 februari 2002.

Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Afdeling Hoofdwegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

mr. M.J. Olman.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 6768
Telefax +31 70 351 6411

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie
in Staatscourant nr. 23 d.d. 1 februari 2002.



Inspraak Startnotitie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen

Gedurende de periode 4 februari tot en met 4 maart 2002 ligt de Startnotitie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Tracéwet. Op grond daarvan kunt u tot en met 4 maart 2002 uw mening over de inhoud van de Startnotitie kenbaar maken.

Achtergrond

Op Rijksweg 31 tussen Zurich en Harlingen is het aantal slachtoffers door verkeersongevallen groot. In zes jaar zijn er 19 doden en 27 gewonden gevallen. De weg behoort daarmee tot de gevaarlijkste wegen in Nederland. De afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat diverse maatregelen genomen om de weg veiliger te maken, maar deze hadden niet het gewenste effect. Daarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat opdracht gegeven een zogenaamde planstudie te starten naar een structurele oplossing voor de verkeersveiligheid.

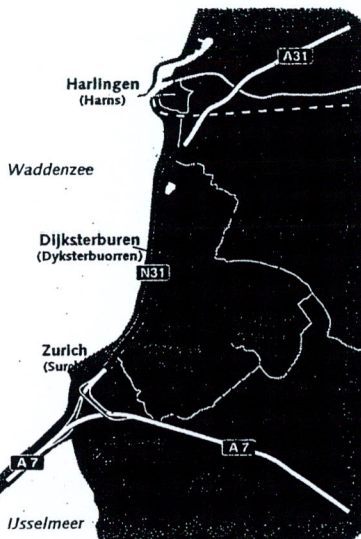
De Startnotitie

Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland heeft het initiatief in de planstudie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen. Deze Startnotitie is het begin van een onderzoek naar de mogelijke ombouw van Rijksweg 31 tussen Zurich en Harlingen. U leest hierin precies wat het voornemen van de minister inhoudt, wat er onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. Bovendien wordt in de Startnotitie een aantal oplossingen gegeven en uitgelegd welke (milieu) effecten zullen worden onderzocht.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen kunt u van 4 februari tot en met 4 maart 2002 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- het gemeentehuis van Harlingen gevestigd aan de Voorstraat 35 te Harlingen en het gemeentehuis van Wûnseradiel gevestigd aan de Arumerweg 53 te Wiltmarsum
- de openbare bibliotheek gevestigd aan de Voorstraat 52 te Harlingen en de openbare bibliotheek gevestigd aan de Hertekampsreed 1 A te Wiltmarsum
- de bibliotheek van het provinciehuis Fryslân gevestigd aan de Tweebaksmarkt 52 te Leeuwarden
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland gevestigd aan de Zuidering 3 te Leeuwarden



- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevestigd aan de Plesmanweg 1 te Den Haag en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gevestigd aan de Rijnstraat 8 te Den Haag.

Informatiebijeenkomst

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie, organiseert Rijkswaterstaat een informatiebijeenkomst. Medewerkers van Rijkswaterstaat staan van 17.00 tot 21.00 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. De informatiebijeenkomst wordt gehouden op:

Dinsdag 12 februari 2002 Wiltmarsum
Gemeentehuis Wûnseradiel
Arumerweg 53

Hoe kunt u inspreken?

De minister van V&W en de minister van VROM nodigen u uit schriftelijk op de Startnotitie te reageren.

Het gaat daarbij om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing van het bestaande probleem. Uw reactie dient uiterlijk 4 maart 2002 binnen te zijn bij:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie Rijksweg 31 Zurich - Harlingen
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Behalve per post kunt u uw reactie ook kenbaar maken via de internetpagina
www.inspraakvwm.nl.

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van V&W, de minister van VROM en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de Richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de ministers vervolgens de Richtlijnen vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor de onderzoeken en de rapportage daarvan in de Trajectnota/MER. Op deze Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt ontvangen reacties inzien op de locaties waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie

Voor het verkrijgen van een exemplaar van de Startnotitie en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud ervan kunt u contact opnemen met de heer R. Timmerman, telefoon (058) 234 41 35. De Startnotitie kunt u ook downloaden via de internetpagina www.inspraakvwm.nl.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 351 96 00.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland

Bevoegd gezag: Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit volgens de Tracéwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Ter verhoging van de verkeersveiligheid zal de Rijksweg 31 (N31) tussen Zurich en Harlingen worden omgebouwd.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 1 februari 2002

richtlijnenadvies uitgebracht: 16 april 2002

Bijzonderheden:

In haar advies vraagt de Commissie specifiek aandacht te besteden aan verbanden tussen het huidige voornemen en de problematiek van en mogelijke oplossingsrichtingen voor het niet in de planvorming opgenomen noordelijk tracégedeelte van de Rijksweg 31, de traverse tussen Harlingen en Midlum.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. W.H.A.M. Keijsers

dr. N.P.J. de Vries

mw. drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

ir. J.F.W. van Dijk

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20020205	H. Geveke	Harlingen	20020218
2.	20020204	S.K. Wielenga	Harlingen	20020218
3.	20020212	J. Hoekstra	Zurich	20020218
4.	20020211	H. Krauss	Pingjum	2002-218
5.	20020214	Gastransport Services	Groningen	20020218
6.	20020216	Fam. Bloemhof	Harlingen	20020218
7.	20020218	Plaatselijk Belang Zurich	Zurich	20020218
8.	20020218	Fam. J. de Jonge	Zurich	20020218
9.	20020220	T. Hoekstra v/d Duin	Zurich	20020218
10.	20020222	S. Bruinsma	Pingjum	20020218
11.	2002	H.M. Gillissen	Harlingen	20020218
12.	20020227	Gemeente Wûnseradiel	Witmarsum	20020218
13.	20020228	Rijksdienst voor de Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20020218
14.	20020228	T. Boschma	Zurich	20020315
15.	20020228	Vereniging Dorpsbelang Arum	Arum	20020315
16.	20020228	Sinnema	Berlikum	20020315
16a.	20020301	Aannemingsbedrijf & Handelsonderneming Eelke Kloosterman	Pingjum	20020315
17.	20020301	Vereniging Natuurmonumenten	's-Graveland	20020315
18.	20020228	Vereniging voor dorpsbelangen te Kimsward	Kimsward	20020315
19.	20020301	Vereniging onderzoek flora en fauna	Wageningen	20020315
20.	20020302	C.A. Hooijbergh	Harlingen	20020315
21.	20020302	G. Hiemstra	Harlingen	20020315
22.	20020304	ANWB	's-Gravenhage	20020315
23.	20020302	A.J. Bouma	Kimswert	20020315
24.	20020302	Dorpsbelang Pingjum	Pingjum	20020315
25.	20020226	Fam. v.d. Kooi	Harich	20020315

BIJLAGE 5

Natuurbeleid: beschermingsregels

Structuurschema Groene Ruimte

In het MER moet worden beschreven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn indien ecologische processen blijvend verstoord raken (door bijvoorbeeld verandering van de waterhuishouding) of populaties van nationaal zeldzame of voor dat ecosysteem kenmerkende soorten planten of dieren zodanig worden verkleind, versnipperd of geïsoleerd dat hun lokale voortbestaan op termijn niet meer is verzekerd. Of de effecten van de wegverbetering zo groot zijn dat wezenlijke waarden worden aangetast, is op voorhand niet te zeggen, maar als er naar verwachting wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven:

- of er redelijke / reële alternatieve locaties mogelijk zijn, dan wel alternatieve uitvoeringswijzen waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze alternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;
- of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de (deel)activiteit(en) in of nabij de gevoelige gebieden;
- welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast¹.

Indien compensatie aan de orde is dient in het MER de volgende informatie te worden opgenomen:

- de omvang van het benodigde compensatiegebied inclusief zoekgebied (indicatief);
- de beoogde kwaliteit van het compensatiegebied;
- een indicatie van de haalbaarheid van de compensatie.

Vogel- en Habitatrichtlijn

De Waddenzee (Habitat- en Vogelrichtlijngebied) is aangewezen als speciale beschermingszone. De consequenties van de hier uit volgende status, zullen in het MER systematisch aan de orde moeten komen. De beschermingsformules volgens de (dan van toepassing zijnde) Habitatrichtlijn (artikel 6) verloopt – vergelijkbaar met die volgend uit het SGR – in stappen:

- Bestaat er zekerheid dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast?
- Als die zekerheid niet bestaat, zijn er alternatieve oplossingen die deze zekerheid wel kunnen geven?
- Bestaan er dwingende redenen van groot openbaar belang om het alternatief mét aantasting of onzekerheid over aantasting te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaats vindt en bij ontstentenis van alternatieve oplossingen?
- Welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen indien het project wordt uitgevoerd?

¹ Zie bijvoorbeeld: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

Natuurbeschermingswet

Naast gebiedsgerichte beschermingsregels is het waarschijnlijk dat ook de wetgeving voor soortbescherming van toepassing is zodat moet worden aangegeven:

- welke planten- en diersoorten in het studiegebied voorkomen die op grond van nationaal (Natuurbeschermingswet) of internationaal beleid (Vogel- en de Habitatrichtlijn van de EU en (indien relevant) ook op de conventies van Bern, Bonn en Ramsar een beschermde status hebben;
- of de activiteit niet zal leiden tot strijdigheden met artikel 23 en 24 van de Natuurbeschermingswet.

Het bevoegd gezag zal dienen te beoordelen of er een ontheffing op grond van artikel 25 Natuurbeschermingswet aangevraagd zal moeten worden. Indien dat het geval is dient het MER te beschrijven:

- of er andere bevredigende oplossingen bestaan;
- of afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan;
- of er redenen zijn van - onder andere - groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard die een ontheffing mogelijk zouden kunnen maken².

² Zie ook AMvB, *Besluit Ontheffingen en Vrijstellingen Natuurbeschermingswet*, artikel 2 a tot en met e.

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

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