

Aan:

- de voorzitter van provinciale staten van Drenthe
- de leden van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 27 augustus 2003

Ons kenmerk 26/6.25/2003005783

Behandeld door de heer A. Wessels (0592) 365825

Onderwerp: Richtlijnen MER Roden/Leek-A7

Geachte voorzitter/commissieleden,

Hierbij zenden wij u de door ons, alsmede door gedeputeerde staten van Groningen, vastgestelde richtlijnen voor het op te stellen Milieueffectrapport voor de verbinding tussen Roden/Leek met de A7. Deze richtlijnen zijn opgesteld op basis van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Op de ter inzage gelegde startnotitie hebben diverse insprekers gereageerd. Deze reacties zijn zoveel mogelijk door de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar advies over de richtlijnen verwerkt en daarmee eveneens in de vastgestelde richtlijnen.

Tevens hebben wij tezamen met gedeputeerde staten van Groningen een inspraaknota vastgesteld, waarin de bovengenoemde reacties zijn samengevat en zijn voorzien van commentaar. Deze gaat eveneens hierbij.

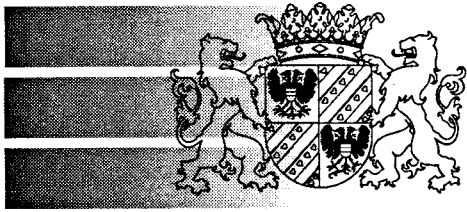
Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.



provincie groningen

Richtlijnen

ten behoeve van het milieu-effectrapport
Roden/Leek-A7

opgesteld door de Gedeputeerde Staten
van de provincies Drenthe en Groningen

juni 2003

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Hoofdpunten van de richtlijnen	2
3.	Probleemstelling, doel en besluitvorming	2
	3.1 Probleemstelling en doel	2
	3.2 Besluitvorming	3
4.	Voorgenomen activiteit en alternatieven	3
	4.1 Algemeen	3
	4.2 Alternatieven	4
	4.3 Nulalternatief en nulplusalternatief	4
	4.3.1 Nulalternatief	4
	4.3.2 Nulplusalternatief	4
	4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)	5
5.	Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu	5
	5.1 Verkeer	6
	5.2 Landschap	6
	5.3 Cultuurhistorie	7
	5.4 Abiotisch en biotisch milieu	8
	5.5 Geluid	8
6.	Vergelijking van alternatieven	9
7.	Leemten in informatie	9
8.	Evaluatieprogramma	10
9.	Vorm en presentatie	10
10.	Samenvatting van het MER	10

Bijlagen:

1. Kennisgeving van de startnotitie
2. De samenstelling van de werkgroep van de commissie me.r.
3. Lijst van inspraakreacties en adviezen
4. Wettteksten beschermingsformules Flora- en Faunawet en Habitatrictlijn

1. INLEIDING

De gemeenten Leek, Marum en Noordenveld en de provincies Drenthe en Groningen bezinnen zich op de hoofdwegenstructuur rondom Leek en Roden en de verbinding met de A7. Er wordt gedacht aan een westelijke rondweg bij Leek, in de vorm van een verbindingsweg waarop landbouwverkeer wordt toegestaan. Hoewel deze activiteit niet milieueffectrapportage (m.e.r.)-plichtig is, hebben wij besloten om de m.e.r.-procedure te doorlopen, vanwege de natuur- en cultuurhistorische waarden van het gebied en de grote betrokkenheid van de omwonenden. Met m.e.r. willen wij een objectieve vergelijking van de mogelijke alternatieven geven.

Bij de keuze voor een nieuwe wegverbinding moeten de Provinciale Omgevingsplannen (POP's) van de provincies Groningen en Drenthe worden herzien. Het milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming rondom deze partiële herzieningen. De provincie Groningen treedt op als coördinerend bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in onder andere de Staatscourant van 2 april 2003¹. Bij brief van 1 april 2003 hebben we de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.² We hebben het advies van de Commissie ontvangen op 13 juni 2003. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op het advies van de Commissie alsmede op de door ons ontvangen adviezen en inspraakreacties naar aanleiding van de tervisielegging van de startnotitie.

Het doel van de richtlijnen 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.

Wij hebben kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen³ die wij hebben ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging van de startnotitie. In deze richtlijnen wordt verwezen naar een reactie wanneer deze naar ons oordeel informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieuomstandigheden, of belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven. Daarnaast hebben we in reactie op de inspraakreacties en adviezen een "Inspraak en reactienota" opgesteld. In deze nota zijn de reacties en adviezen samengevat en wordt door de initiatiefnemers een reactie gegeven. De nota is op te vragen bij de provincie Groningen, Postbus 610, 9700 AP te Groningen, afdeling Milieutoezicht, tel: 050-3164712.

In de startnotitie is voor bepaalde onderdelen al duidelijk aangegeven wat in het MER aan de orde zal komen. Daarom richten deze richtlijnen zich voornamelijk op die onderwerpen die in het MER aanvulling behoeven ten opzichte van de startnotitie, dan wel die een andere aanpak behoeven dan in de startnotitie is beschreven. Voor alle niet genoemde onderwerpen is de in de startnotitie voorgestelde aanpak de richtlijn voor het MER.

¹ zie bijlage 1.

² De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 2.

³ Bijlage 3 geeft een lijst van de inspraakreacties en adviezen.

2. HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN

Wij beschouwen de volgende punten als essentiële informatie in het MER.

- een duidelijke probleem- en doelstelling. Duidelijk moet gemaakt worden in hoeverre de diverse (deel)problemen samenhangen;
- een volwaardig uitgewerkt nulplusalternatief waarin, uitgaande van de bestaande hoofdwegenstructuur, wordt gezocht naar maatregelen om de verschillende deelproblemen op te lossen;
- een goed onderbouwde waardering van de huidige cultuurhistorische-, landschappelijke- en natuurwaarden en de effecten hierop;
- een samenhangende bespreking van het abiotische en biotische milieu;
- de effecten voor bewoners wat betreft verkeersveiligheid, geluid en lucht.

Ook willen we het belang van een goede samenvatting benadrukken.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer (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 en doel

Voordat wordt ingegaan op de oplossingsrichtingen moet beschreven worden voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. In de startnotitie worden de volgende problemen genoemd:

- de bestaande en in de toekomst toenemende congestie en de daarmee gepaard gaande slechte bereikbaarheid van Leek, Roden en andere bestemmingen in de omgeving;
- de hoge intensiteiten en de daarmee gepaard gaande milieuproblemen en barrièrewerking;
- de verkeersonveiligheid op de hoofdwegen van Leek, Roden en de N372.

Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk ⁴. Het gaat om een heldere beschrijving van de leefbaarheids- bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op verschillende locaties. Let daarbij op het verschil in lokaal, interlokaal en regionaal verkeer. Geef tevens aan wat de ontwikkelingen in de vervoersvraag tot 2020 zijn als gevolg van de autonome ontwikkelingen in het studiegebied, zoals de ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Bekijk ook de samenhang tussen de bereikbaarheidsproblemen en de congestie en doorstroming op het overig wegennet.

Niet alle problemen lijken met elkaar samen te hangen en hoeven (of kunnen) met dezelfde maatregelen of tracévariant te worden opgelost. De oplossing van de problemen in Roden hoeft niet samen te hangen met de oplossing in Leek. Maak in de probleemstelling duidelijk onderscheid tussen de diverse deelproblemen, zodat per probleem naar een optimale oplossing gezocht kan worden.

⁴ In verschillende inspraakreacties, zoals inspraaknr. 2 van Vereniging NOT en nr. 10 van de Belangengroep Behoud Halbe Wiersemaweg, wordt aangedrongen op een nadere probleemanalyse.

Leidt uit de probleemstelling concrete en meetbare doelstellingen af. Geef ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering. Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven.

3.2 Besluitvorming

In de startnotitie is een overzicht gegeven van relevante beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wetten. Vul dit overzicht aan met de concrete randvoorwaarden en uitgangspunten ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) die voortkomen uit het beleidskader.

Indien in de POP's een concrete beleidsbeslissing wordt genomen zal ontheffing aangevraagd moeten worden in het kader van de Flora- en Faunawet. Uit de startnotitie blijkt tevens dat een deel van het studiegebied deel uitmaakt van Vogel- en Habitatrichtlijngebied en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)⁵.

Het MER wordt opgesteld voor de besluitvorming omtrent de herziening van de POP's door de provincies Drenthe en Groningen. Beschrijf de (vervolg)procedure en het tijdspad en welke adviesorganen en instanties formeel en informeel betrokken worden. Beschrijf de samenhang tussen MER en POP. Geef de besluiten aan 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

In § 3.1 wordt gevraagd naar een concretisering van de verschillende deelproblemen en doelstellingen. Beschrijf op grond hiervan maatregelen, zoals (een mix van) vervoersvraagbeperkende maatregelen, flankerende maatregelen en kleine en/of grote infrastructurele maatregelen. Bepaal de effecten van de maatregelen. Bepaal vervolgens welke afzonderlijke en pakketten van maatregelen voldoende oplossend vermogen hebben. Beschrijf in hoeverre een deel van de vervoersvraag kan worden voorkomen of opgelost bij de aanleg van de nieuwe woonwijken, door het inzetten van openbaarvervoer en fiets en door het uitvoeren van flankerend beleid.

Neem in de alternatieven flankerende maatregelen mee, zoals de verbetering van openbaarvervoer, het vergroten van mogelijkheden van ketenmobiliteit (transferia, P+R) en verbetering van het fietsnetwerk.

⁵ Inspraaknr. 4 van LNV gaat in op de consequenties hiervan. In bijlage 4 zijn ter kennisname de wetteksten opgenomen.

Het studiegebied is aanmerkelijk in ontwikkeling. De toekomstvastheid moet daarom een aandachtspunt zijn bij elk van de alternatieven.

In de startnotitie is aangegeven dat een oostelijk alternatief niet in aanmerking komt vanwege de hoge natuurlijke en landschappelijke waarden rond het Leekstermeer. Onderbouw in het MER waarom dit een oostelijk alternatief onmogelijk maakt⁶.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen.

Geef bij elk alternatief aan of en welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen, zoals maatregelen ten behoeve van landschappelijke inpassing en maatregelen ter beperking van (geo-)hydrologische verstoringen, ook in verband met tijdelijke bronbemaling.

Als de activiteit aanwijsbare aantasting toebrengt aan de EHS, de provinciale hoofdstructuur (PHS), de Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijn- en natuurgebieden, geldt het compensatiebeginsel zoals ondermeer aangeduid in de POP's.

4.2 Alternatieven

In de startnotitie is een aantal tracéalternatieven aangegeven. Werk daarnaast als volwaardig alternatief een nulplusalternatief uit. Onderzoek daarin per deelprobleem in hoeverre de doelen ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en milieu bereikt kunnen worden met beperkte (infrastructurele) maatregelen⁷ (zie § 4.3.2.).

Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven, inclusief het nulplusalternatief, volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

4.3 Nulalternatief en nulplusalternatief

4.3.1 Nulalternatief

Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen als referentiesituatie, conform de startnotitie.

4.3.2 Nulplusalternatief

In de startnotitie bestaat het nulplusalternatief uit de opwaardering van de bestaande N372 via de omleiding Nietap, de Oude Postweg en de bestaande aansluiting N372. Het nulplusalternatief dient te worden uitgebreid en te worden geoptimaliseerd. Het nulplusalternatief moet er op gericht zijn om een veilige en adequate ontsluiting van Leek en Roden te bieden, gebruikmakend van de bestaande hoofdwegenstructuur. Maatregelen in het nulplusalternatief beperken zich daarbij niet alleen tot de bestaande N372, maar kunnen zich uitstrekken tot het gehele hoofdwegennet, ook buiten het studiegebied.

⁶ Uit inspraaknr. 10 blijkt dat de Belangengroep Behoud Halbe Wiersemaweg van mening is dat de verkeersproblematiek zich voornamelijk aan de oostzijde van Leek voordoet, zodat alleen een oostelijke oplossing het probleem kan oplossen.

⁷ Volgens inspraaknr. 1 van Dhr. Tienkamp van de gemeenteraad van Noordenveld biedt het nulplusalternatief voldoende mogelijkheden voor een goede afwikkeling van het verkeer Roden-Leek.

De volgende maatregelen kunnen bijvoorbeeld worden onderzocht:

- verbetering van of een nieuwe vormgeving van de aansluiting Oude Postweg op de A7;
- verbetering van de aansluiting Midwolderweg/Oldebertweg
- verbetering van de J.P. Santeeweg;
- verbetering van de aansluiting van de wijk Oostindie op de bestaande N372, hetzij via de Auwemalaan en Oldebertweg, hetzij via de Auwemalaan en een nieuwe verbinding naar de N372.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Omdat de belangen voor natuur/landschap en leefmilieu tegenstrijdig kunnen zijn dient er een natuurgericht mma én een mma gericht op de woon- en leefomgeving te worden ontwikkeld. In het natuurgerichte mma dienen landschap, natuur en cultuurhistorie centraal te staan (bijvoorbeeld optimaal ontzien van natuurwaarden en optimale inpassing van de weg in het landschap). Het mma gericht op de woon- en leefomgeving dient bijvoorbeeld in te gaan op mogelijkheden om hinder en geluids-overlast voor omwonenden te minimaliseren en de bereikbaarheid van recreatieve gebieden voor langzaam verkeer en de verkeersveiligheid te optimaliseren.

Bij het bepalen van het mma dienen zoveel mogelijk objectieve criteria te worden gebruikt om de "milieuvriendelijkheid" van alternatieven, varianten en maatregelen te bepalen.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN 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"*.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Bij de beschrijving moet het MER in eerste instantie uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Het studiegebied is echter aanmerkelijk in ontwikkeling. Ga in op (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe locaties voor woningbouw, bedrijven en wegen, de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), de reservering voor de Zuiderzeelijn en de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden. Als niet zeker is of c.q. in welke vorm deze activiteiten zullen doorgaan, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's gebruikt worden. Geef duidelijk aan van welke beleidskaders ten aanzien van de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan.

Waardering

Om de ernst van de effecten van de wegaanleg te kunnen bepalen is het noodzakelijk dat aan de aspecten landschap, cultuurhistorie en natuur een (objectieve) waardering wordt toegekend. Dit ontbreekt in de startnotitie. Aan deze aspecten is ook vanuit het beleid waarden toe te kennen (zogenaamde statuswaarden). Denk daarbij bijvoorbeeld aan de Gebieden behoud en herstel bestaande landschapskwaliteit uit het SGR, Belvédèregebieden, monumenten, de EHS en soorten uit de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Effecten

De beschrijving van de effecten en de gevolgen voor het milieu moet vooral de afweging tussen de effecten voor de bewoners in het plangebied en de effecten op natuur en landschap mogelijk maken.

5.1 Verkeer

Geef een beschrijving van de volgende aspecten in de huidige situatie en autonome ontwikkeling en beschrijf de effecten van de alternatieven hierop:

- verkeersintensiteiten, samenstelling van het verkeer en verdeling over de dag;
- herkomst en bestemming van het verkeer op belangrijke schakels van het wegennet;
- verkeersonveiligheid, uitgedrukt in het verwachte aantal ongevallen;
- oversteekbaarheid en barrièrewerking van de wegvakken, uitgedrukt in aantal en plaats van de oversteekmogelijkheden en oversteekkansen. Let hierbij vooral op de ligging van loop- en fietsroutes;
- consequenties voor de lijnvoering van het openbaar vervoer: lijnvoering, doorstroming van en hinder voor de bus.

Leg een relatie met de probleemstelling en de doelstellingen.

Behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven, zoals de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe infrastructuur.

5.2 Landschap

Beschrijving

De basis voor de beschrijving van de landschappelijke waarden in het gebied is voldoende in de startnotitie opgenomen in de vorm van een beschrijving van de structuur en samenhang van de vier landschapstypen (esdorpen, veenkoloniaal, wegdorpen met houtsingels en wegdorpen op laagveen), de visuele kenmerken en de vormen in het landschap (o.a. dobben en zandruggen). Ga in het MER nader in op het potkleiland-schap Terheijl en het wijkenlandschap.

Waardering

Geef een waardering van de landschapstypen aan de hand van bijvoorbeeld criteria⁸ als kenmerkendheid, gaafheid en zeldzaamheid. De mate van samenhang draagt ook bij aan de waardering van de landschapsstructuur. Bepalend voor de visuele waarde van het landschap is de samenhang tussen kenmerken als openheid (laagveen) of beslotenheid (coulissen) en zichtrelaties (waaronder oriëntatie). De aardkundige waarden worden onder meer bepaald door de afleesbaarheid van het natuurlijk systeem⁹.

⁸ Zie ondermeer het Meetnet Landschap van het Expertisecentrum LNV of de toelichting op de Cultuurhistorische kaart Fryslân.

⁹ Zie onder andere Inventarisatie aardkundige waarden in Nederland, Koomen A.J.M., 1999, Staring Centrum - Alterra: nr. 689). De mate waarin vormen in het landschap samenhangen (voor zover deze het resultaat zijn

Effecten

Beschrijf, mede op basis van de waardering van de vier landschapstypen in het gebied, de volgende effecten:

- verandering of aantasting dan wel inpassing van waardevolle landschappelijke elementen (o.a. houtwallen, kanalen, leidijkjes), lijnen en patronen en aardkundige waarden (o.a. dobben);
- invloed op de visueel-ruimtelijke structuur met de belangrijkste beeldbepalende of structurerende elementen zoals karakteristieke open ruimten, wegenstructuren en (laan)beplantingen;
- aantasting (of mogelijkheden voor verbetering) van gebieden of objecten met een speciale beleidsstatus.

5.3 Cultuurhistorie

Beschrijving

Uit de startnotitie blijkt dat de cultuurhistorische betekenis van het studiegebied Roden/Leek groot is. Geef in aanvulling op de startnotitie een beknopte historisch-geografische beschrijving van het studiegebied en een beschrijving van de aanwezige historisch bouwkundige en archeologische elementen, voor zover van belang voor de vergelijking van de alternatieven.

Waardering

Aan de hand van criteria¹⁰ zoals 'afleesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het cultuurhistorisch landschap (historisch-geografisch)¹¹ en ' het kenmerkend karakter, de samenhang, de zeldzaamheid en/of de gaafheid van de patronen en historisch bouwkundige elementen (gebouwen)' kan aan de beschreven cultuurhistorische patronen en elementen een waarde worden toegekend. De waardering van archeologische monumenten aan de hand van de criteria "kwaliteit, zeldzaamheid, ensemble-waarde, representativiteit en belevingswaarde" heeft (impliciet)¹² al plaatsgevonden in de startnotitie.

Effecten

Beschrijf, mede op basis van een korte beschrijving van de ontginningsgeschiedenis van de vier landschapstypen (zie §5.2) in het gebied, de volgende effecten:

- verandering of aantasting dan wel inpassing van waardevolle cultuurhistorische (o.a. petgaten, wijken) en archeologische (o.a. bekende vondsten) elementen, lijnen en patronen en de afleesbaarheid;
- aantasting (of mogelijkheden voor verbetering) van gebieden of objecten met een speciale beleidsstatus (Belvédèregebied, monumenten e.d.).

van natuurlijke processen in het verleden) kan iets "vertellen" over de vroegere klimatologische omstandigheden en de wijze waarop dit in het landschap tot uitdrukking kwam.

¹⁰ Zie ondermeer het Meetnet Landschap van het Expertisecentrum LNV of de toelichting op de Cultuurhistorische kaart Fryslân.

¹¹ De mate waarin landschappelijke elementen en patronen samenhangen (voor zover deze het resultaat zijn van de wisselwerking tussen de mens en zijn fysieke omgeving op enig tijdstip in het verleden) kan iets "vertellen" over de menselijke bestaanswijzen van vroeger en de wijze waarop een en ander in het landschap tot uitdrukking kwam, dan wel nog kan worden teruggevonden.

¹² In de startnotitie zijn terreinen van zeer hoge archeologische waarde (rood), terreinen van hoge archeologische waarde (oranje), terreinen van archeologische waarde (geel), terreinen van archeologische betekenis (groen) al aangeduid. De onderbouwing d.m.v. criteria van de aangegeven gebieden in de vier categorieën moet in het MER kort worden verantwoord. Zie ook de Archeologische Monumenten Kaart van het ROB.

5.4 Abiotisch en biotisch milieu

Beschrijving

De startnotitie geeft al een beeld van de bestaande toestand en autonome ontwikkeling ten aanzien van grond- en oppervlaktewater, boden en natuur.

De thema's geo(morfo)logie, hydrologie (grond- en oppervlaktewater) en bodem (abiotische factoren) dienen in het MER in onderlinge samenhang én in samenhang met de natuur (biotische factoren) te worden besproken (kwalitatieve systeembeschrijving). Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de ondiepe hydrologie van het potkleilandschap in en om het landgoed Terheijl (inclusief de overgangen daarvan naar de omliggende landschappen) en de daarmee samenhangende natte natuur. Deze is in principe erg gevoelig voor nieuwe weginfrastructuur. Om een goed beeld te krijgen van de ter plaatse werkzame ondiepe (grondwater)systemen kan een patroonanalyse noodzakelijk zijn. Hierin wordt de ruimtelijke samenhang tussen de verspreiding van indicatorsoorten en abiotische factoren geïnterpreteerd naar functionele relaties. Betrek bij de patroonanalyse de gebieds- en systeemeigen indicatorsoorten.

Bij de beschrijving van de natuur zijn in het studiegebied niet alleen graslanden maar ook biotopen die een hogere natuurwaarde vertegenwoordigen van belang: bossen, houtwallen, singels, poelen, schraallanden en mogelijk ook heiden. Deze biotopen dienen zeker binnen het potkleilandschap van Terheijl, zowel aan de hand van natuurdoeltypen als aan de hand van daarmee samenhangende levensgemeenschappen en doelsoorten te worden besproken.

Los van de indicatorsoorten die van belang zijn voor een patroonanalyse, is het niet nodig om in het MER uitputtend alle, al dan niet beschermde, soorten (Rode lijst- en Flora- en faunawet - soorten) te beschrijven. Het MER moet zich vooral richten op informatie over (effecten op) doelsoorten conform de systematiek van het Handboek Natuurdoeltypen. Bij de beschrijving van doelsoorten dienen ook de aanwezige doeltypen en levensgemeenschappen waarvoor zij kenmerkend zijn, te worden betrokken. Naar verwachting levert het MER daarmee een goed beeld van de ecologische waarden van het gebied.

Waardering

Voor de beoordeling van de natuurwaarden dient voor vegetatie, flora e fauna de systematiek van het Handboek Natuurdoeltypen te worden gebruikt. Effecten op (potentiële) natuurdoeltypen, levensgemeenschappen (doelcomponenten) en doelsoorten kunnen worden beoordeeld aan de hand van uit het Handboek af te leiden criteria als: zeldzaamheid, kenmerkendheid, vervangbaarheid en verzadigingsgraad.

Effecten

De startnotitie geeft al een beeld van de mogelijk optredende effecten zoals zettingen, en de beïnvloeding van oppervlaktewater en grondwatersystemen, biotoopverlies, versnippering, barrièrewerking en verstoring (lichthinder en geluidbelasting). Bijzondere aandacht is vereist bij de bovengenoemde gevoelige ondiepe grondwatersystemen en de daarmee samenhangende natte natuur.

5.5 Geluid

Een van de elementen uit de probleembeschrijving vormt de omgevingshinder als gevolg van het verkeerslawaai. Het betreft zowel verkeerslawaai van de A7 als lawaai van de hoofdwegen in Leek en Roden.

Industrielawaai speelt niet binnen het gebied en er is dus geen sprake van cumulatie van geluidhinder.

Beschrijf voor de verschillende alternatieven de volgende aspecten:

- aantal geluidsgevoelige bestemmingen in het studiegebied, voor zover deze boven de waarden van 70, 65, 60, 55 en 50 dB(a) liggen;
- akoestisch ruimtebeslag in de vorm van het aantal hectare dat binnen de geluidscontouren van resp. 70, 65, 60, 55 en 50 dB(a) ligt;
- oppervlakte van het natuurgebied dat zich binnen de geluidsbelasting van 40 dB(A) bevindt;
- aard en effect op het bovenstaande van mitigerende maatregelen, zoals geluidsschermen, geluidsreducerend asfalt of snelheidsreductie.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, 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 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 alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, is het raadzaam een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

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 milieuinformatie.

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;

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De provincies Drenthe en Groningen moeten bij de besluiten 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 de initiatiefnemers in het MER reeds een aanzet geven tot een programma voor dit onderzoek omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

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. Gebruik recent kaartmateriaal, geef topografische namen goed leesbaar weer en voeg een duidelijke legenda bij. Houd het MER zo beknopt mogelijk, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen.

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 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 en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGE I

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 65 d.d. 2 april 2003



provincie groningen

startnotitie m.e.r. roden/leek-a7

De provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld onderzoeken de mogelijkheden van de aanleg van een nieuwe westelijke verbindingsweg van Roden via Leek naar de A7. Om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming wordt een (vrijwillige) milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd.

Bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure zijn de provincies Drenthe en Groningen. De coördinatie van de procedure ligt daarbij in handen van het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen.

Procedure

Voor een nieuwe verbinding van Roden/Leek naar de A7 is in eerste instantie een (partiële) herziening van het Provinciale Omgevingsplan (POP) van Groningen en Drenthe noodzakelijk.

Het milieueffectrapport (MER) wordt derhalve opgesteld ten behoeve van de besluiten over deze (partiële) herzieningen.

In het MER worden de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit onderzocht. Dit MER wordt opgesteld door Grontmij Advies & Techniek te Haren.

De wettelijke procedure vangt aan met de bekendmaking van de startnotitie. In de startnotitie is een globale aanduiding van de problematiek in het studiegebied gegeven en wordt o.a. ingegaan op de huidige situatie, autonome ontwikkelingen, de ontwikkeling van alternatieven en de beoordeling van de alternatieven op milieuaspecten. Voordat het MER kan worden opgesteld dienen Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Groningen richtlijnen vast te stellen voor de inhoud van het MER. Ten behoeve van het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt van 3 april tot en met 6 mei 2003 tijdens kantooruren ter inzage:

- bij de provincie Groningen, St. Jansstraat 4 (kamer D112) te Groningen, buiten kantooruren ook na telefonische afspraak, tel: 050-3164712;
- bij de provincie Drenthe, Westerbrink 1 te Assen, bij de stafgroep communicatie op de afdeling voorlichting;
- in het gemeentehuis van de gemeente Noordenveld, Raadhuisstraat 1 te Roden, op donderdagavond tot 19.00 uur (vrijdagmiddag gesloten);
- in het gemeentehuis van de gemeente Leek, Tolberterstraat 66 te Leek, op donderdagavond ook van 17.30-19.00 uur;
- in het gemeentehuis van de gemeente Marum, Molenstraat 45 te Marum, tevens buiten kantooruren tijdens openingsuren in de bibliotheek, Molenstraat 34 te Marum.

Inspraak

Opmerkingen met betrekking tot de vast te stellen richtlijnen kunnen tot en met 6 mei 2003 schriftelijk worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Groningen, afd. Verkeer en Vervoer, o.v.v. m.e.r. Roden/Leek-A7, Postbus 855, 9700 AW Groningen.

Inlichtingen

Voor informatie kunt u zich wenden tot dhr. J.G. ten Raai of mevr. W.H. Degenhart Drenth van de provincie Groningen, tel. 050-3164701, resp. 050-3164712.

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemers: gemeente Leek, gemeente Noorderveld en gemeente Marum

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen (coördinerend) en Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe

Besluit: Partiële herziening van de Provinciaal Omgevingsplannen (POP's) van de provincies Groningen en Drenthe.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: vrijwillige m.e.r.

Activiteit: Aanleg van een westelijke rondweg bij Leek.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 2 april 2003

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 juni 2003

Bijzonderheden:

Het studiegebied is landschappelijk, cultuurhistorisch en ecologisch gezien zeer waardevol en maakt deel uit van Belvédèregebied, van Vogel- en Habitatrichtlijngebied en van de Ecologische Hoofdstructuur. Het is belangrijk om een concrete probleem- en doelstelling op te stellen, waarin duidelijk wordt of en in hoeverre de diverse (deel)problemen op verschillende locaties samenhangen. In een nulplusalternatief kan worden gezocht naar mogelijkheden om de verschillende deelproblemen op te lossen, uitgaande van de bestaande hoofdwegenstructuur.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. D.J.F. Bel

dr. F.H. Everts

ir. J.E.M. Lax

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: ir. J.M. Bremmer.

BIJLAGE 3**Lijst van inspraakreacties en adviezen**

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20030503	W.J. Tienkamp, namens de fracties Gemeentebelangen, ODN, Groen Links, CDA, VVD, PvdA en D66	Peize	20030512
2.	20030503	K.J. Zuiderveld en A. Rozema-De Vries, namens vereniging Natuurlijk Oostindië-Terheyl	Terheyl	20030512
3.	20030502	M. Vorrink	Jonkersvaart	20030512
4.	20030507	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	Groningen	20030512
5.	20030507	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Leeuwarden	20030512
6.	20030428	Handtekeningenlijst buurtbewoners Tolbertervaart	Tolbert	20030512
7.	20030430	A.M. van de Veldt, namens 5 buurtbewoners Tolbertervaart	Tolbert	20030512
8.	20030502	Franklin Roos	Tolbert	20030512
9.	20030502	P.J. van Dam en C.A. Steenbruggen + 44 eensluitende inspraak	Tolbert	20030512
10.	20030505	P. Habing, namens Belangengroep Behoud Halbe Wiersemaweg	Niebert	20030512
11.	2003----	Familie C. Klijn	Tolbert	20030512
12.	2003----	Motorschip Admiraal Bakker	Tolbert	20030512
13.	2003----	Familie Mulder en familie Tjemmes	Tolbert	20030512
14.	2003----	Familie R.L. de Wagt	Tolbert	20030512
15.	2003----	H. Timmer	Tolbert	20030512
16.	2003----	Familie T. Posthumus	Tolbert	20030512
17.	20030604	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20030606

Bijlage 4

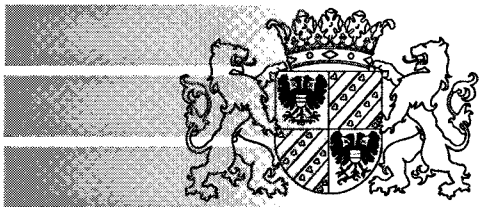
Wetteksten Flora- en Faunawet (FFW) en Habitatrictlijn.

Voor de soortenbescherming op grond van de Flora en Faunawet geldt de volgende beschermingsformule:

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de FFW komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de FFW betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de FFW vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
 - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
 - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Voor de gebiedsbescherming op grond van de Habitatrictlijn geldt de volgende beschermingsformule:

1. Op grond van welke natuurlijke habitats (bijlage 1) of welke beschermde soorten (bijlage 2) heeft een gebied zich gekwalificeerd?
2. Welke significante gevolgen met betrekking tot deze habitats en/of soorten kunnen er optreden ten gevolge van de voorgenomen activiteit afzonderlijk of in samenhang met andere plannen of projecten (cumulatie)?
3. Indien er sprake kan zijn van significante gevolgen, dan dient er een passende beoordeling uitgevoerd te worden door het bevoegd gezag. Daarbij komen de volgende aspecten aan bod:
 - zijn er alternatieve oplossingen (met inbegrip van mitigerende maatregelen), waardoor er geen significante gevolgen voor het beschermde gebied optreden?
 - zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project gerealiseerd moet worden?

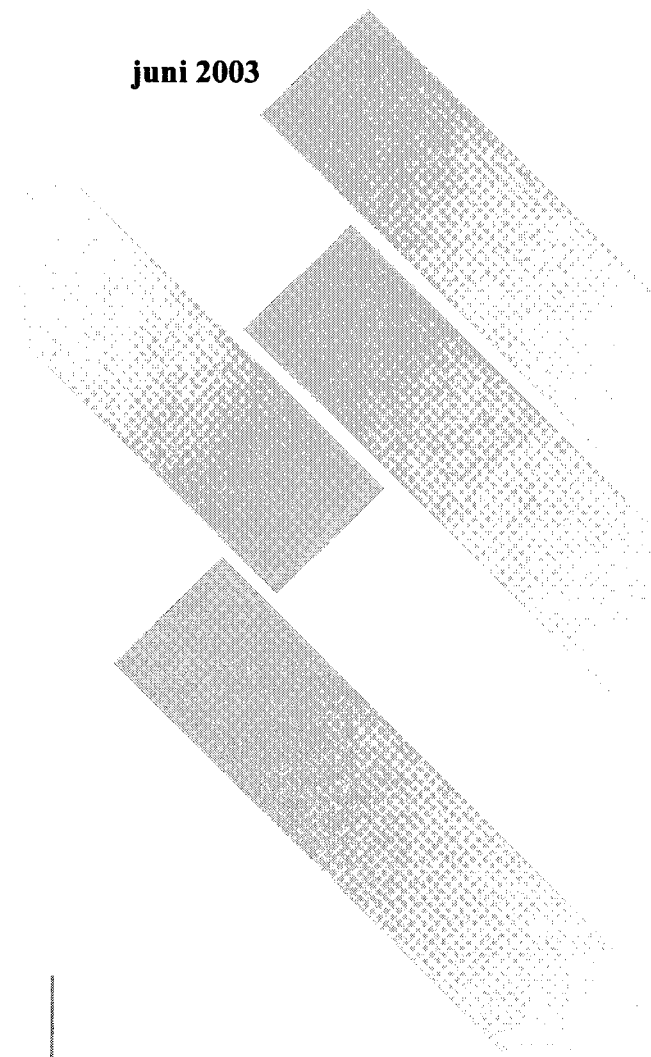


provincie groningen

Nota Reacties en commentaar m.e.r. Roden/Leek-A7

**Opgesteld door Gedeputeerde Staten
van de provincies Drenthe en Groningen**

juni 2003



nota reacties en commentaar MER Roden-Leek-A7

1. W.J. Tienkamp te Peize, raadslid gemeentebelangen Noordenveld, mede namens fracties ODN, Groen Links, CDA, VVD, PvdA en D66

reactie	commentaar
1.1. De variant nulplus biedt voldoende mogelijkheden om te komen tot een goede afwikkeling van het verkeer uit Roden in de richting van Leek.	In het MER worden in ieder geval de alternatieven bestudeerd zoals die zijn beschreven in de startnotitie. De verschillende alternatieven worden beoordeeld op verkeerskundige en milieukundige aspecten. Op basis hiervan zal een objectieve onderlinge vergelijking plaatsvinden. Op voorhand worden geen conclusies getrokken.
1.2. Mocht er onverhoopt op een later tijdstip toch aanleiding zijn om te komen tot een andere variant dan dient de zoekrichting breder te worden getrokken. Alternatieven I(a) en (b) en II (zgn. Maatlandentraces) zijn niet aan de orde omdat deze tracés teveel nadruk leggen op de bestaande woonkernen. Het is wenselijk ivm vergaande ontwikkelingen van Roderveld IV en de mogelijke uitkomsten van de nog vast te stellen Structuurvisie Noordenveld om de alternatieven III(a) en (b) in ruim Zuidelijke richting te verplaatsen.	Zie ook 1.1. In het MER wordt uitgegaan van vastgesteld beleid. Echter, de uiteindelijke oplossing moet voldoende robuust zijn en bestand tegen nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld gewijzigde inzichten met betrekking tot de plaats van te ontwikkelen woonwijken. In zgn. scenario's zal één en ander worden getoetst. Ook de commissie MER geeft in haar advies voor de richtlijnen aan dat, gegeven het feit dat het studiegebied aanmerkelijk in ontwikkeling is, de toekomstvastheid een punt van aandacht moet zijn bij elk alternatief.
1.3. De verkeersproblematiek in het studiegebied dient te worden gebaseerd op recent onderzoeksmateriaal, gevraagd wordt om een second-opinion om actuele cijfers tav de verkeersstromen	Speciaal voor het MER is een verkeers- en vervoermodel ontwikkeld dat gebaseerd is op het meest recente cijfermateriaal en de meest actuele infrastructurele en ruimtelijk-economisch ontwikkelingen. De resultaten van dit model dienen als input voor het MER.
1.4 Nader onderzoek naar mogelijk sluipverkeer mn richting de N373 agv doortrekken van alternatief III moet worden onderzocht. Dit kan er toe leiden dat van doortrekking van alternatief III naar de N373 moet worden afgezien.	Zie 1.3. De resultaten van het verkeers- en vervoermodel dienen als input voor het MER. Dergelijke vragen kunnen beantwoord worden met behulp van dit model.

2. M. Vorrink te Jonkersvaart

reactie	commentaar
2.1. Bezorgdheid wordt uitgesproken over hoeveelheid (sluip)verkeer vanuit Roden via de Jonkersvaart en de Zuiderhoeksweg van en naar de A7. Verzocht wordt hiermee rekening te houden	Speciaal voor het MER is een verkeers- en vervoermodel ontwikkeld dat gebaseerd is op het meest recente cijfermateriaal en de meest actuele infrastructurele en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De resultaten van dit verkeersmodel dienen als input voor het MER. Bij de beoordeling van de varianten (en alternatieven) zal worden nagegaan in hoeverre de Zuiderhoeksweg door oneigenlijk verkeer wordt belast.

3.

4. P.J. van Dam en C.A. Steenbruggen te Tolbert, mede namens aantal bewoners rondom Tolbertervaart

reactie	commentaar
<p>4.1 Bezorgheid wordt uitgesproken over de negatieve effecten van variant II (Tolbertervaart) op de aangrenzende buurt, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het verdwijnen van de recreatieve waarde van de Tolbertervaart; • de te verwachten geluidsbelasting in de wijk; • waardevermindering van onroerendgoed • De Tolbertervaart is geen bestaande infrastructuur maar een zandweg. <p>Door een enkele bewoner wordt verder aangegeven dat wordt gevreesd voor het verdwijnen van het landschap (vaart en pad) door de aanleg van het trace, de aantasting van het natuurgebied, het karakteristieke houtsingellandschap en het milieu.</p>	<p>In het MER worden in ieder geval de alternatieven bestudeerd zoals die zijn beschreven in de startnotitie. De verschillende alternatieven worden beoordeeld op verkeerskundige, landschappelijke en milieukundige aspecten. Zoveel mogelijk wordt op basis van objectieve criteria een waardering uitgesproken op de verschillende aspecten. Op basis hiervan zal een onderlinge vergelijking plaatsvinden. Op voorhand worden geen conclusies getrokken.</p> <p>Ook de commissie MER geeft in haar advies nader op de wijze van beoordeling in. Dit advies is vertaald in de richtlijnen.</p>

5. P. Habing, namens Belangengroep Behoud Halbe Wiersemaweg

reactie	commentaar
<p>5.1 Gesteld wordt dat alleen door een kwalitatieve analyse het MER werkelijk een oplossing kan bieden voor de gesignaleerde problemen. Op basis van beschikbare cijfers ontstaat het beeld dat de verkeersdrukke zich voordoet aan de oostzijde van Leek en dat het in hoofdzaak gaat om verkeer met begin- en of eindbestemming kern Leek. De hoofddoelstelling van het MER kan daarom nooit worden bereikt door vast te houden aan een westelijke rondweg om Leek. Een oplossing aan de oostzijde van Leek ligt meer voor de hand en een verbeterde ontsluiting van de kern van het dorp Leek. Het valt te verwachten dat de te ontwikkelen verkeersmodellen tot soortgelijke conclusies komen. Verzocht wordt in de richtlijnen op te nemen een kwalitatieve beschrijving en een analyse van de bestaande verkeersproblemen in de regio. Verzocht wordt verder hierbij rekening te houden met en eventueel een oplossing aan te dragen voor de lokale verkeersstromen.</p>	<p>In het MER worden in ieder geval de alternatieven bestudeerd zoals die zijn beschreven in de startnotitie. Zoveel mogelijk wordt op basis van objectieve criteria een waardering uitgesproken op de verschillende aspecten. Op basis hiervan zal een onderlinge vergelijking plaatsvinden. Op voorhand worden geen conclusies getrokken.</p> <p>Ook de commissie MER gaat in haar advies nader in op de wijze van beoordeling. Dit advies is vertaald in de richtlijnen.</p> <p>Speciaal voor het MER is een verkeers- en vervoermodel ontwikkeld dat gebaseerd is op het meest recente cijfermateriaal en de meest actuele infrastructurele en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De resultaten van dit verkeersmodel dienen als input voor het MER.</p> <p>In het MER zal nader worden onderbouwd waarom een oostelijk alternatief onmogelijk is. In het MER zal ook nader worden beschreven welke (bestaande en toekomstige) knelpunten het voornemen van een omlegging een oplossing moet bieden. Deze problemen worden zoveel mogelijk gekwantificeerd. Onderscheid zal worden gemaakt in de problematiek in het gehele studiegebied, in Leek en in de kern Roden. In de richtlijnen is dit verder uitgewerkt.</p>
<p>5.2 Mocht worden gekozen voor een westelijke oplossing dan een tracé vlak langs de bebouwde kom van Leek het grootste oplossend vermogen en vanuit milieuperspectief de voorkeur. Dit trace kan ook een gedeelte van het bestemmingsverkeer Leek en het verkeer Leek-Drachten afwikkelen. Het vergroot de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de gerevitaliseerde</p>	<p>In het MER worden in ieder geval de alternatieven varianten bestudeerd zoals die zijn beschreven in de startnotitie. De verschillende alternatieven worden beoordeeld op onder andere verkeerskundige en milieukundige criteria.</p> <p>Op voorhand worden geen conclusies getrokken. Zie verder 4.1.</p>

<p>industrieparken Diepswal en Oldebert. Het voorkomt ongewenste verkeersstromen en verbetert de verkeersveiligheid op kwetsbare plattelandswegen als de Halbe Wiersemaweg en de Carolieweg.</p>	
<p>5.3 Verzocht wordt het studiegebied te verkleinen en wel zodanig dat de westelijke grens samenvalt met de gemeentegrens van Leek. De regiovisie dient een oplossing voor het verkeer te zoeken binnen het gebied van de regiovisie.</p>	<p>Het betreft een studie waarbij meerdere partijen betrokken zijn, waaronder de gemeente Marum. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Een van de mogelijke tracés gaat over de Halbe Wiersemaweg. Om de milieukundige effecten goed in kaart te kunnen brengen moet het studiegebied worden uitgebreid tot voorbij de Halbe Wiersemaweg.</p>
<p>5.4 Verzocht wordt het studiegebied aan de oostzijde zodanig te vergroten dat in oostelijke richting ten minste ook 1 of meer alternatieven komen over de N372 Roden-Peize. Immers de stuurgroep heeft besloten een apart onderzoek te doen naar de verkeersafwikkelingen van het verkeer vanuit Roden in oostelijke richting. Bovendien bestaat er nog altijd het voornemen een light-railverbinding aan te leggen vanuit Leek naar Groningen.</p>	<p>Verondersteld is op basis van 1^e berekeningen met het nieuwe verkeersmodel dat het overgrote deel van het verkeer van Roden en Nieuw-Roden naar Groningen v.v. stad gebruik maakt van de route via Peizer(maden). Het verkeer op de relatie Leek-Groningen-stad van het westelijk deel van de N372. Nagegaan wordt met het verkeers- en vervoermodel in hoeverre deze veronderstelling nog steeds opgaat. Als zgn. 'hard' plan wordt meegenomen de aanleg van een transferium nabij de op-en afrit A7 Hoogkerk inclusief het aanpassen van de verkeersstructuur ter plaatse opdat een goede verkeersafwikkeling wordt bereikt van uit de richting Peize naar de A7. Op verzoek van de provincie Drenthe wordt parallel aan deze MER-studie een verkenning uitgevoerd naar het effect van een eventuele weg omlegging Peizermade. Mocht het zo zijn dat dit van wezenlijke invloed is op de routekeuze van het verkeer van de uitbreidingsplannen in Roden en Leek in de richting van Groningen dan zal dit bij de MER-studie worden betrokken. Overigens is het studiegebied van het model groter dan het studiegebied van de MER. Dit om de verkeersbewegingen in het gehele studiegebied van de MER goed te kunnen beschrijven. Inmiddels is de verkenningenstudie Kolibri-openbaar vervoernetwerk (voorheen STOV) afgerond. In het eindbeeld van deze studie is beschreven dat voor de relatie Roden-Leek-Groningen ingezet wordt op hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van Q-liners. Voor light-rail is de vervoerpotentie te gering. Een mogelijk trace van een light-rail verbinding door de Peizermeden heen is hiermee niet meer opportuun.</p>
<p>5.5 Indien wordt besloten geen uitbreiding van het onderzoeksgebied te doen in oostelijke richting wordt gevraagd aan te geven hoe en wanneer in de procedure het bij 4 genoemde onderzoek zal worden betrokken bij de besluitvorming over de uitkomsten van het MER.</p>	<p>Zie 4.4.</p>
<p>5.6 Verzocht wordt rekening te houden met het grotere verband van de EHS tot over de grenzen van het zoekgebied van de MER ivm het belang van droge verbindingen. De enige bruikbare doorgang is het viaduct bij de afslag Boerakker. De meest westelijke variant doorsnijdt deze droge</p>	<p>Terecht wordt er op gewezen dat het bredere verband van omringende natuurgebieden en de samenhangende ecologische verbanden daarbij in beeld moeten worden gebracht. De droge ecologische verbindingzones die in deze reactie wordt genoemd, staat aangegeven op het kaartmateriaal in de startnotitie.</p>

<p>verbindingzone.</p>	<p>In de richtlijnen is opgenomen dat in het MER de thema's geo (morfo)logie, hydrologie en bodem in onderlinge samenhang en in samenhang met de natuur worden beschreven.</p>
<p>5.7 Verzocht wordt rekening te houden met diverse biotische en ecologische waarden van het gebied ten westen van de Tolbertervaart zoals die o.a. zijn beschreven in de bestemmingsplannen van de gemeenten Leek en Marum. Dit blijkt niet uit de kaarten in de startnotitie. Zo beschikt het houtsingellandschap karakteristieke natuurwaarden. Verder komen soorten van de rode lijst en de natuurbeschermingswet voor. De in het gebied voorkomende Koningsvaren is beschermd. Wegaanleg gaat per definitie samen met ontwatering en dit verstoort de waterhuishouding en is schadelijk voor de kwelindicerende planten.</p>	<p>Zie 4.6.</p>
<p>5.8 Verzocht wordt om een extern en onafhankelijk oordeel van de commissie Belvedere over de landschappelijke waarde van het gebied ten westen van Leek. Een tracé dicht bij de bebouwde kom van Leek is gewenst omdat dan een zo groot mogelijk Belvederegebied in tact blijft. De provincie Groningen heeft zelfstandig besloten om het Belvederegebied parallel te trekken aan de Tolbertervaart en vervolgens de Carolieweg te volgen in westelijke richting. Dit is niet de visie geweest van de onafhankelijke Belvederecommissie.</p>	<p>Het provinciale beleid voor Belvederegebieden is dat ruimtelijke ingrepen zorgvuldig moeten worden ingepast wat betreft landschappelijke en cultuurhistorische effecten. In het MER zal worden aangegeven of - en op welke wijze de inpassing kan geschieden. De Nota Belvedere is overigens geen nota die ruimtelijk bindende beleidsuitspraken geeft, maar geeft aan op welke wijze de cultuurhistorische belangen zorgvuldig kunnen meespelen in het ruimtelijke beleid.</p>
<p>5.9 Rekening moet worden gehouden met de bijzondere cultuurhistorische waarde van de Carolieweg, een oude leidijk. Een tracé dient deze leidijk niet te kruisen.</p>	<p>Het MER dient er onder andere toe om inzichtelijk te maken hoe het eventuele tracé van de nieuwe weg en het behoud van de Carolieweg als oude leidijk zich tot elkaar verhouden. De richtlijnen geven dat aan.</p>
<p>5.10 Verzocht wordt rekening te houden met de ontsluiting van de Industrieparken Oldebert en Diepswal.</p>	<p>Bij een keuze voor een variant in het kader van het MER zal worden nagegaan of de bestaande industrieterreinen in Leek en Tolbert zoveel mogelijk rechtstreeks kunnen worden aangesloten. Hiermee wordt getracht de belasting van het onderliggend wegennet terug te dringen.</p>
<p>5.11 Verzocht wordt rekening te houden met recreatieve routes in het studiegebied die niet voorkomen op de kaarten in de startnotitie en dit op te nemen in de richtlijnen van het MER.</p>	<p>Aandacht zal worden besteed in het MER aan de belangrijkste recreatieve routes in het gebied.</p>
<p>5.12 Verzocht wordt in de richtlijnen aan te geven dat het gaat om een gebiedsontsluitende rondweg.</p>	<p>Uit het MER moet blijken of en zo ja voor welk type weg ruimte wordt gereserveerd, voorhand worden hierover geen uitspraken gedaan.</p>

6.

7. K.J. Zuiderveld en A. Rozema – de Vries te Terheyl, namens vereniging Natuurlijk Oostindie – Terheyl

reactie	commentaar
<p>7.1 In de aanleiding van de startnotitie wordt al verondersteld dat de rondweg er definitief komt.” In het kader van de regiovisie Groningen-Assen 2030 is besloten dat tbv een westelijke rondweg bij Leek, die in de toekomst nodig is voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de A7 een planstudie zal worden uitgevoerd. Daaruit moet o.a. blijken om welk type verbinding het zal gaan en waar en wanneer die moet worden aangelegd.”. In de regiovisie staat in H 3.3. dat er alleen mogelijk een westelijke rondweg om Leek komt. In het POP staat op blz 60 dat er een nieuwe westelijk van Leek lopende verbinding naar de A7 zal komen te lopen. Hoe komt het dat deze uitspraken niet geheel met elkaar overeenkomen?.</p>	<p>Het voornemen is om een westelijke rondweg Roden-Leek-A7 aan te leggen. In een m.e.r.-procedure wordt ook de nulplus-variant meegenomen (opwaarderen van de bestaande N372). Dit is wettelijk verplicht. De nulplusvariant wordt net als de andere alternatieven beoordeeld op verkeerskundige en landschappelijke en milieukundige criteria. Er volgt een objectieve vergelijking tussen de bestudeerde alternatieven. Hiermee staat vooraf dus niet vast dat er een westelijke rondweg komt. Het MER zal dit moeten uitwijzen.</p>
<p>7.2 In het zwartboek van de vereniging is het rapport van Boersma en van Alteren op diverse punten weerlegd. In de vergadering van de klankbordgroep is door de stuurgroep meegedeeld dat dit rapport niet zou worden meegenomen. NOT verzoekt het rapport van Boersma en van Alteren te schrappen.</p>	<p>Het rapport van Boersma en van Alteren is een van de aanleidingen geweest om de m.e.r. Roden/Leek te starten. In het uiteindelijke MER worden de meest recente verkeersberekeningen en de meest actuele milieugegevens gebruikt.</p>
<p>7.3 Het is zeer de vraag welke plannen als onderlegger genomen dient te worden voor het MER: het ORG, het POP Groningen, het POP Drenthe of de regiovisie. De combinatie van de provincies Drenthe en Groningen doet vermoeden de regiovisie. Het voorstel om te komen tot het aantakken van de westelijke rondweg Leek op de rotonde in de rondweg in Roden is raadsbreed verworpen door de gemeente Noordenveld. Het vermoeden bestaat dat een van de onderleggers van de regiovisie nooit is doorvertaald in een nieuw uitvoeringsconvenant. Verzocht wordt de juridische en bestuurlijke kaders van de regiovisie opnieuw te verankeren binnen het uitvoeringsconvenant van de regiovisie.</p>	<p>De regiovisie is rechtstreeks vertaald in zowel het POP Drenthe als het POP Groningen. In het POP Groningen is dit op blz. 10 beschreven.</p>
<p>7.4 Niet duidelijk is welke woongebieden goed dienen te worden ontsloten. Gaat het om Oostindie of om de dubbelkern Leek-Roden.</p>	<p>Het betreft de ontsluiting van de schragende kernen Leek en Roden, inclusief de nieuw te ontwikkelen woongebieden en bedrijventerreinen.</p>
<p>7.5 Congestie tussen Roden en Leek treedt op dit moment niet op. Ev tijdens de afrit Leek van de A7 tijdens de avondspits. Dit heeft niets te maken met de rondweg maar met het maken van een rotonde ter plekke. Ook is er niet sprake van toenemende onveiligheid.</p>	<p>Het betreft niet zozeer de huidige verkeerssituatie, maar de toekomstige verkeerssituatie als gevolg van voorziene ontwikkelingen. In het MER zal nader worden beschreven welke (bestaande en toekomstige) knelpunten het voornemen van een omlegging een oplossing moet bieden. Deze problemen worden zoveel mogelijk gekwantificeerd. Onderscheid zal worden gemaakt in de problematiek in het gehele studiegebied, in Leek en in de kern Roden. In de richtlijnen is dit verder uitgewerkt.</p>

<p>7.6 NOT vraagt de besluitvorming van de gemeenteraad van Noordenveld ten aanzien van de zuidwestelijke uitbreidingsrichting mee te nemen als onderlegger in het MER en de tekst hierop aan te passen.</p>	<p>Alleen vastgesteld beleid wordt in het MER meegenomen. Daarnaast zal in zgn. scenario's de toekomstvastheid van de alternatieven worden getoetst. Zie ook 1.2.</p>
<p>7.7 In het verkeersmodel van Goudappel Coffeng is helaas niet gekeken wat de invloed van een zuidtangent om de stad Groningen zou betekenen voor de druk op de N372. Het studiegebied is te klein om de verkeersproblematiek in de kop van Drenthe en de gemeente Leek integraal te kunnen beschouwen.</p>	<p>Speciaal voor het MER is een verkeers- en vervoermodel ontwikkeld dat gebaseerd is op het meest recente cijfermateriaal en de meest actuele infrastructurele en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De resultaten van dit model dienen als input voor het MER. Uitgangspunt bij de berekeningen is dat het vastgesteld beleid betreft (en dus niet de zuidtangent). Overigens is geheel Nederland opgenomen in het verkeersmodel, dus ook de stad Groningen.</p>
<p>7.8 In de 2^e alinea van H2.1 staat in de laatste regel zakelijk vrachtverkeer, NOT zou graag hier ook het forensenverkeer genoemd willen zien.</p>	<p>De startnotitie is vastgesteld door Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en zal niet meer gewijzigd worden.</p>
<p>7.9 Een van de functies van het MER is informatiebron. Voorgesteld wordt in de startnotitie op te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ad 2.3.1. de hoofdwegenstructuur in Leek is volgens de gemeente Leek op sommige plaatsen enigszins onduidelijk (blz 11 voorontwerp bestemmingsplan Oostindie); ad 2.3.1. vermelden dat het gaat om 1 mvt per minuut en aangeven dat het aantal lokale wegen dat in het traject van de N372 aantakt op de J.P. Santeeweg 2 is en het aantal voorzieningen langs de route 1 openbare lagere school. ad.2.3.1. schrappen dat in het centrum van Leek geen congestie plaats vindt. Schrappen genoemde vervoerstromen centrumgericht verkeer ad 2.3.1. De beschreven problematiek in het centrum van Leek (verkeersafwikkeling, barrierewerking, oversteekbaarheid en bereikbaarheid) voor wat betreft verkeer in par 2.3.1. nader onderbouwen. ad 2.3.2 per wegvak capaciteit vermelden en absolute aantallen noemen De relatie Leek-Groningen is gem. 16.000 vtg die van Leek Drachten 10.400. Van de Oude Postweg (Leek-A7) maken gem. 19.000 mvt gebruik. Dit is strijdig. ad 2.3.4. gebruik maken van de meest actuele cijfers. ad 2.3.6. vermelden dat in de J.P Santeeweg een middengeleider wordt aangelegd ter hoogte van de school. ad 2.3.7. Door de toenemende problemen vervangen door door de toenemende intensiteit. ad 2.3.8. laatste zin 2^e alinea wijzigen in Op provinciaal niveau is de regiovisie bestuurlijk en juridisch verankerd in de provinciale omgevingsplannen. 	<p>De startnotitie is vastgesteld door Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en zal niet meer gewijzigd worden. In het MER zullen de meest recente verkeerscijfers worden gebruikt en zal de huidige en toekomstige verkeerssituatie nauwkeurig worden beschreven . Zie ook 5.5.</p>
<p>7.10 Verzocht wordt in de richtlijnen aan te geven dat het gaat om een gebiedsontsluitende rondweg.</p>	<p>Uit het MER moet blijken of en welk type weg moet worden aangelegd. Op voorhand worden hierover geen uitspraken gedaan.</p>
<p>7.11 De beleidskaders in par. 2.7.4 voor de gemeente Noordenveld dient te worden uitgebreid met 'Herinrichting Roden-Norg en met de geluidsniveaukaart van november 2002.</p>	<p>Het herinrichtingsplan Roden-Norg is op 1 juli 1997 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Drenthe. Voor zover relevant zal er in het MER rekening worden gehouden. De door de gemeente Noordenveld op 28 november 2002 vastgestelde geluidsniveaukaart</p>

	zal worden betrokken bij de beoordeling van het aspect geluid.
7.12 In par 3.4.3 in de 2 ^e alinea na foerageergebieden toevoegen broedgebieden.	In het MER zal aan foerageergebieden aandacht worden besteed.
7.13 Het is onduidelijk waarom zoveel nadruk wordt gelegd op de waarden rond het Leekstermeer. Hier zijn geen tracealternatieven opgenomen. Mocht dit zo blijven dan wordt verzocht ook de waarden in het wijkengebied, Terheyl en de Maatlanden op te nemen in de tekst. (zie zwartboek NOT pag 13 en 14).	In het Provinciaal Omgevingsplan (zie functiekaart 1) is voor het gebied ten oosten van Leek de hoofdfunctie natuur (land/water), en voor een deel (landgoed Nienoord) recreatie. Ook is midden door dit gebied een ecologische verbindingzone aangegeven. Een belangrijke aantasting door een nieuwe doorsnijding is daarom vanuit dit vastgestelde beleid niet te verantwoorden. Dat is een wezenlijk onderscheid met het gebied ten westen van Leek. Dat wil niet zeggen dat landschappelijke en andere waarden daar en elders niet van belang zijn, maar die moeten dan door middel van de MER worden geïnventariseerd en afgewogen. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de ondiepe hydrologie van het potkleilandschap in en om het landgoed Terheyl en de daarmee samenhangende natuur. In de richtlijnen (5.4. Abiotisch en biotisch milieu) is hier speciale aandacht aan besteed.
7.14 In 3.5.2. schrappen Deze gebieden zijn in het kader van de Nota Belverdere aangewezen als cultuurhistorisch waardevol. Als reden hiervoor wordt gegeven dat de identiteit van het gebied niet zal veranderen als de landschapselementen worden gerespecteerd.	Zie 4.8.
7.15 Het zou goed zijn het nulplus alternatief door te rekenen. Het is te voorbarig nu al te constateren dat het nulplusalternatief geen optie is.	In het MER worden in ieder geval de varianten bestudeerd zoals beschreven in de startnotitie (nulplus, I, II, III en IV). De verschillende varianten worden beoordeeld op verkeerskundige en milieukundige criteria. Op basis hiervan zal een objectieve onderlinge vergelijking plaatsvinden, waaronder ook het nulplus-alternatief. Op voorhand worden geen conclusies getrokken.
7.16 De toetsing dient te geschieden met een verkeersmodel.	Speciaal voor het MER is een verkeers- en vervoermodel ontwikkeld dat gebaseerd is op het meest recente cijfermateriaal en de meest actuele infrastructurele en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De resultaten van dit verkeersmodel dienen als input voor het MER.

8. Ministerie landbouw, natuurbeheer en visserij

reactie

commentaar

6.1. In het MER dient aandacht te worden geschonken aan de effecten van het voorgenomen initiatief op het landschap. Het is van belang om de gebiedsspecifieke waarden als richtinggevend uitgangspunt voor de te onderzoeken alternatieven en varianten te hanteren.	A.v.k
6.2 Een groot deel van het studiegebied is ecologisch gezien waardevol en maakt deel uit van Vogel en Habitatrichtlijngebied en de EHS> In het MER	A.v.k

dient te worden onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van het voorgenomen initiatief op de natuurwaarden in deze gebieden. Het is wenselijk om versnippering en verstoring in het studiegebied zoveel mogelijk te voorkomen. Dit kan worden bereikt door zoveel mogelijk van bestaande infrastructuur gebruik te maken.	
6.3. Ivm de flora- en faunawet is het verstandig om vooraf goed te beoordelen wat de mogelijke nadelige consequenties zijn voor beschermde inheemse soorten. Hiervoor is het noodzakelijk in kaart te brengen welke dier- en plantensoorten in het studiegebied voorkomen. Ook dient aandacht te worden geschonken aan de functie van het gebied voor vogels.	A.v.k

9. Ministerie van Verkeer en Waterstaat

reactie	commentaar
geen opmerkingen	A.v.k

Te laat ontvangen reactie (04-06-2003)

10. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

reactie	commentaar
<i>De rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek geeft aan dat een belangrijk uitgangspunt dient te zijn het behoud van de archeologische waarden. Aangedrongen wordt om uitgebreider aan de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie aandacht te besteden. Verwezen wordt onder andere naar de archeologische monumentenkaart (AMK). Bij alternatief 1 speelt de resten van de borg Auwemahuis. Alternatief III lijkt aan de zuidwest kant van Roden twee grafheuvels uit de late steentijd te doorkruisen. Geadviseerd wordt archeologisch vooronderzoek te doen en een inventariserend veldonderzoek voor de trcealternatieven.</i>	<i>De cultuur historische betekenis van het studiegebied is groot. In het MER zal een beknopte historische geografische beschrijving van het gebied worden opgenomen en een beschrijving van de historische bouwkundige en archeologische elementen voor zover van belang voor de vergelijking van de alternatieven. In het advies van de commissie MER wordt in par. 5.3 nader ingegaan op de waardering. Dit advies wordt overgenomen door het bevoegd gezag.</i>

versie: 20-6-2003