

Op te bergen
in de band van
8 mei 2002

***Statenstuk* 941**

Vrijwillige milieueffectrapportage Roden/Leek-A7

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en
Mobiliteit op 15 april 2002

A-stuk

Behandeld door de heer J.P. de Vries, telefoonnummer (0592) 365754
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

In de Regiovisie Groningen-Assen 2030 zijn de kernen Roden en Leek als schragende kernen aangewezen. Een van de opgaven vanuit de Regiovisie is het bouwen van woningen in het gebied tussen deze kernen, dat via nieuwe infrastructuur ontsloten zal moeten worden. Deze ontwikkeling, gevoegd bij de reeds bestaande verkeersproblemen op diverse wegen (onder andere de N372) in dit gebied, maakt een herbezinning op de hoofdwegenstructuur noodzakelijk.

De provincie Groningen heeft als eerstverantwoordelijke instantie samen met de andere overheden in het gebied (provincie Drenthe en gemeenten Marum, Leek en Noordenveld) besloten een planstudie op te stellen. Hiervoor is een ambtelijke werkgroep en een stuurgroep, waarvan gedeputeerde drs. S.B. Swierstra lid is, ingesteld.

Tijdens de invulling van het plan van aanpak werd duidelijk dat het plangebied bijzonder kwetsbaar is en dat de betrokkenheid van de bewoners in het gebied groot is. De leden van de werkgroep achtten het daarom zinvol te kiezen voor een vrijwillige milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit voorstel is aan de leden van de stuurgroep voorgelegd en zij waren met de werkgroep van mening dat een vrijwillige m.e.r. recht zou doen aan een zorgvuldige afweging, waarbij door de Commissie m.e.r. ook een onafhankelijke toets plaatsvindt.

Inmiddels hebben gedeputeerde staten van Groningen ingestemd met een vrijwillige m.e.r., waarmee de uitvoering formeel gezien een feit is. De m.e.r. is daarbij gekoppeld aan de (eventuele) wijziging van Provinciale omgevingsplannen. Aangezien de wegverbinding niet in het Provinciaal omgevingsplan (POP) Groningen is opgenomen, zal dit plan zeker moeten worden aangepast. Voor het POP Drenthe, waarin de verbinding op de ontwikkelingskaart is aangegeven, zal bij de uitwerking moeten blijken of dit binnen de geldende kaders kan.

Verder zullen de bestemmingsplannen van de drie gemeenten moeten worden gewijzigd.

Gezien het gezamenlijke belang van de planstudie en de gevolgen voor de vigerende plannen van de betrokken overheden, hechten gedeputeerde staten van Groningen eraan dat ook de participanten in de studie formeel instemmen met de wijze van aanpak. Het college van Groningen verzoekt ons daarom antwoord te geven op de volgende voorstellen.

1. Samen met de provincie Groningen en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld het initiatief te nemen voor een vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.
2. Samen met de provincie Groningen bevoegd gezag te zijn voor de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7, waarbij de provincie Groningen het coördinerend gezag zal uitoefenen.
3. In te stemmen met het plan van aanpak voor de vrijwillige m.e.r.
4. Een financiële bijdrage beschikbaar te stellen van maximaal € 54.454,- voor de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.

In onze reactie richting Groningen hebben wij inmiddels aangegeven dat ons college akkoord gaat met de wijze van aanpak, onder voorbehoud dat ook uw staten hiermee instemmen. Dit voorbehoud heeft te maken met het feit dat in de provincie Drenthe het bevoegde gezag bij dergelijke procedures aan provinciale staten is voorbehouden.

Wat voorstel 4 betreft zij opgemerkt dat in het Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (MUP) 2002-2005 een bedrag van € 68.000,- is gereserveerd voor uitvoering van de planstudie. Dit MUP is in november 2001 door uw staten vastgesteld.

Advies

1. Akkoord gaan met het plan van aanpak voor de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.
2. Voorzover nodig aan ons college de bevoegdheid over te dragen om in deze m.e.r.-procedure samen met gedeputeerde staten van provincie Groningen als bevoegd gezag op te treden.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Als gevolg van de voorgestelde aanpak zal een zorgvuldige afweging plaatshebben tussen de diverse alternatieven, waarbij de schadelijke effecten op milieu, natuur en landschap zo gering mogelijk zijn. Deze aanpak maakt het bovendien mogelijk de bestaande betrokkenheid van de burgers in het gebied optimaal te benutten.

Argumenten

- 1.1. *Het plan van aanpak is gebaseerd op het streven naar een zorgvuldige afweging, waarvan de uitkomst wordt gedragen door alle participanten.*
Op basis hiervan is het gewenst dat alle participanten het eens zijn met het initiatief om tot een vrijwillige m.e.r. over te gaan.
- 1.2. *Een m.e.r.-procedure is de meest zorgvuldige procedure om tot een verantwoorde keuze te komen.*
Aan de procedure zijn allerlei regels gesteld. Bovendien wordt het resultaat uiteindelijk door een onafhankelijke commissie getoetst.
- 1.3. *Het gezamenlijk optreden als bevoegd gezag benadrukt het belang dat beide overheden eraan hechten om de voornemens vanuit de Regiovisie Groningen-Assen 2030 daadwerkelijk te realiseren.*
Zoals in de inleiding is aangegeven, is de vrijwillige m.e.r. door het besluit van gedeputeerde staten van Groningen een feit. Gedeputeerde staten van Groningen vinden het echter vanuit de samenwerkingsgedachte, maar eveneens in verband met de te verwachten noodzakelijke wijziging van het POP Drenthe, van belang dat ook de provincie Drenthe bereid is als bevoegd gezag op te treden.
- 2.1. *Als provinciale staten in deze m.e.r.-procedure de bevoegdheid aan gedeputeerde staten overdragen om als bevoegd gezag op te treden, kan de slagvaardigheid worden vergroot.*
Tijdens de procedure zullen er op meerdere momenten besluiten moeten worden genomen door het bevoegd gezag. Bij de aanwijzing van meerdere bevoegde gezagen, zullen deze besluiten door de afzonderlijke gezagen moeten worden genomen. Het is daarbij van belang dat het besluitvormingstraject van de beide gezagen in de tijd gezien overeenkomt. In de provincie Groningen zijn gedeputeerde staten bij m.e.r.-procedures bevoegd als bevoegd gezag op te treden. In de provincie Drenthe is het bevoegd gezag voorbehouden aan provinciale staten. In de praktijk zal dat betekenen dat het besluitvormingstraject voor elk besluit in onze provincie steeds langer zal duren als in Groningen, waardoor de totale tijdsduur van de planstudie aanzienlijk langer wordt dan gewenst.

Uitvoering

Tijdsplanning

De uitvoering van de planstudie zal anderhalf tot twee jaar in beslag nemen. Gezien het specialistische karakter ervan zullen terzake kundige bureaus worden ingeschakeld. Hierbij wordt gedacht aan een bureau dat de verkeerskundige gevolgen van de verschillende alternatieven doorrekent en een bureau dat zorgdraagt voor de totstandkoming van de m.e.r.

De eerste stap in het proces is het opstellen van de startnotitie, die in het najaar van 2002 gereed zal zijn. Deze notitie zal ter beoordeling aan uw staten worden voorgelegd.

Financiën

Totale kosten	€	163.361,--
Externe kosten	€	108.907,--
Kosten voor de provincie	€	54.454,--

Uit het budget: Investeringsfonds verkeer en vervoer

In het MUP 2002-2005, dat in november 2001 door uw staten is vastgesteld, is voor de planstudie een bedrag van € 68.000,-- gereserveerd.

Monitoring en evaluatie

Uit (het aantal) reacties vanuit de bevolking en maatschappelijke geledingen zal moeten blijken of de via deze aanpak zorgvuldig gekozen oplossing bijval dan wel weerstand ondervindt.

Extern betrokkenen

Het betreft deelname aan een planstudie, waarbij de provincie Groningen de trekker is en waarin behalve door beide provincies ook geparticipeerd wordt door de gemeenten Marum, Leek en Noorderveld.

Communicatie

De communicatie wordt in overleg met de andere participanten verzorgd door de provincie Groningen.

Bijlagen

1. Brief van de provincie Groningen van 25 maart 2002, nummer 2002-3458b/12/A.20, IEV
2. Plan van aanpak Vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 2 april 2002

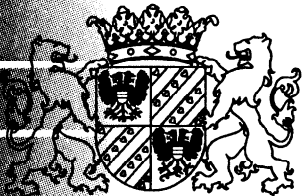
Kenmerk: 13/6.13/2002002789

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

J.Th. Imholz, wnd. griffier

ab/coll.



Martiniekerhof 12
9712 JG Groningen
tel. 050 - 316 49 11
e-mail: info@provinciegroningen.nl

Postbus 610
9700 AP Groningen
fax 050 - 316 49 33
www.provinciegroningen.nl

BIJLAGE 1

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: 2002002932
Ingek.: 26 MRT 2002
Class nr.:
TE BEH. DOOR: VV

Aan het College van Gedeputeerde Staten van
de provincie Drenthe

Nr.: 2002-3458b/12/A.20, IEV

Groningen, **25 MAART 2002**

Behandeld door : Speulman, Mw. M.
Telefoonnummer : (050) 3164317
Antwoord op :
Bijlage : 1

Onderwerp : vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7

Geacht College,

Op basis van het besluit van de stuurgroep Regiovisie Groningen-Assen 2030 van 4 maart 1999 om op termijn een verbindingsweg Roden/Leek-A7 te realiseren, zijn eind 1999 de voorbereidingen begonnen voor een planstudie. Op ambtelijk niveau is met u en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld gewerkt aan een plan van aanpak. Tijdens het schrijven van het plan van aanpak werd nog eens bevestigd dat het plangebied bijzonder kwetsbaar is en dat de betrokkenheid van bewoners groot is. Hoewel het aanleggen van een nieuwe wegverbinding door zijn aard (het vertrekpunt is dat landbouwverkeer op de weg is toegestaan) niet m.e.r.-plichtig¹ is, achtte de projectgroep het toch zinvol te kiezen voor een vrijwillige m.e.r.

In het najaar van 2000 heeft de stuurgroep Verbindingsweg Roden/Leek-A7 vervolgens besloten om daadwerkelijk een vrijwillige m.e.r. uit te voeren. Wij kunnen hiermee instemmen. Gezien de kwetsbaarheid van het gebied en de betrokkenheid van bewoners achten wij het in het licht van de te nemen besluiten van groot belang dat alle relevante aspecten op systematische wijze en in onderlinge samenhang worden beschouwd en beoordeeld en dat een onafhankelijke toetsing plaatsvindt door de Commissie m.e.r.

Organisatie

Bij het uitvoeren van een m.e.r. is een initiatiefnemer tot het ondernemen van een 'm.e.r.-plichtig' project nodig en een bevoegd gezag tot het nemen van besluiten. Wij stellen voor dat wij samen met en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld optreden als initiatiefnemers.

Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan het nemen van een besluit. De keuze voor een nieuwe wegverbinding kan een (partiële) herziening van het POP tot gevolg hebben. Daarom stellen wij voor om de m.e.r. te koppelen aan het voornemen tot wijziging van het POP en om de provincies Groningen en Drenthe op te laten treden als bevoegd gezag. Wij zijn bereid als coördinerend gezag op te treden.

¹ de m.e.r. = de milieu-effectrapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen: startnotitie, richtlijnen, opstelling milieueffectrapport. Dit wordt ook wel de m.e.r.-procedure genoemd. het MER = het milieu-effectrapport zelf.

Voor het volgen van de vrijwillige m.e.r.-procedure is een ambtelijke begeleidingsgroep samengesteld. Als stuurgroep functioneert het Dagelijks Bestuur-BAG (Bereikbaarheid Assen-Groningen). In samenspraak met de stuurgroep is bijgevoegd plan van aanpak opgesteld. Wij vragen u in te stemmen met het plan van aanpak, opdat zo spoedig mogelijk gestart kan worden met de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.

Financiën

Voor de totstandkoming van het milieu-effectrapport worden, naast de inzet van personeel van beide provincies en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld, externe adviesbureaus ingeschakeld. De kosten van inzet van de adviesbureaus worden geschat op € 163.361,- (f 360.000,-). Uiteindelijk hebben de partners onderstaande verdeelsleutel afgesproken:

overheid	deel	bedrag
provincie Groningen	0,33	€ 54.454
provincie Drenthe	0,33	€ 54.454
gemeente Leek	0,18	€ 30.176
gemeente Marum	0,04	€ 6.126
gemeente Noordenveld	0,11	€ 18.151
totaal	1,00	€ 163.361

Wij verzoeken uw bijdrage voor de m.e.r. over te maken op rekeningnummer 44.60.45.691 van de provincie Groningen, onder vermelding van *vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7, debiteurennummer 2272004130*.

Aan menskracht is voor de planvormingfase indicatief 2.0 formatieplaatsen benodigd. De provincie Groningen neemt hiervan ongeveer 1,3 f.p. voor haar rekening, de regiogemeenten en de provincie Drenthe gezamenlijk 0,7 f.p.

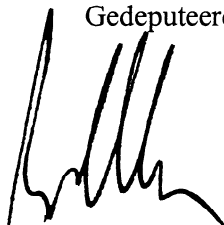
Samengevat vragen wij:

- Samen met de provincie Groningen en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld het initiatief te nemen voor een vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.
- Samen met de provincie Groningen bevoegd gezag te zijn voor de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7, waarbij de provincie Groningen het coördinerend gezag zal uitoefenen.
- In te stemmen met het plan van aanpak voor de vrijwillige m.e.r.
- Een financiële bijdrage beschikbaar te stellen van € 54.454,- voor de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten der provincie Groningen:



, voorzitter.



, griffier.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 2 april 2002, kenmerk 13/6.13/2002002789;

BESLUITEN:

- I. akkoord te gaan met het als bijlage bijgevoegde Plan van aanpak Vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7;
- II. voorzover nodig aan gedeputeerde staten de bevoegdheid over te dragen om in deze m.e.r.-procedure samen met gedeputeerde staten van provincie Groningen als bevoegd gezag op te treden.

Assen, 8 mei 2002

Provinciale staten voornoemd,

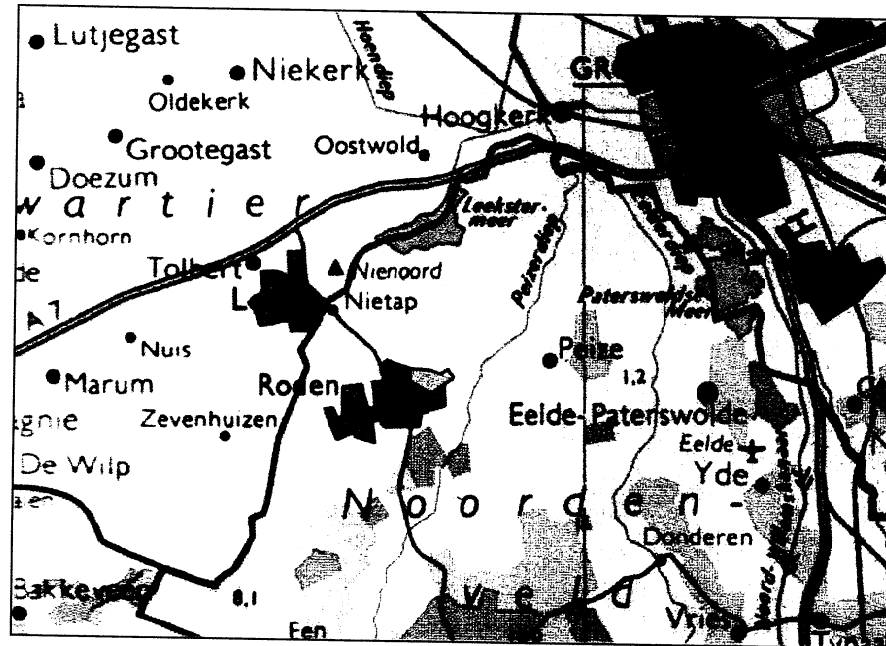
, griffier

, voorzitter

ab/coll



Plan van aanpak Vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Achtergrondinformatie	3
1.1.1.	Een vrijwillige m.e.r.....	5
1.1.2	Probleem- en doelstelling	6
1.2	Het studiegebied	7
1.2.1	Wonen en werken	7
1.2.2	Natuur en Landschap	8
1.2.3	Bovenregionale wegenstructuur	8
2	Werkwijze	9
2.1	M.e.r.-procedure.....	9
2.2	De Startnotitie.....	9
3.	Organisatie.....	11
3.1	Organisatiestructuur	11
3.2	Samenstelling stuur- en projectgroep	13
3.3	Middelen.....	13
3.4	Tijdpad	14
3.5	Communicatie	14

1. Inleiding

1.1 Achtergrondinformatie

Bij de uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen 2030 is een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van de oorspronkelijke visie. Eén van de wijzigingen betreft de situering van de woningbouw bij Leek en Roden. In plaats van te bouwen rond het Leekstermeer is gekozen voor het gebied tussen de kernen Leek en Roden. Belangrijke overwegingen waren de kwetsbaarheid van natuur en landschap nabij Leek en Roden en de potenties voor openbaar vervoer indien werd gekozen voor een meer geconcentreerde ontwikkeling van woningbouw.

Naast genoemde ontwikkeling zal het verkeer in en om Leek en Roden de komende decennia aanzienlijk toenemen als gevolg van een veranderend mobiliteitsgedrag. De nu al drukke N372 (zie figuur 1) heeft op dit moment, naast de ontsluitende functie voor Leek en een deel van Noordwest Drenthe naar de A7, een belangrijke lokale verbindingfunctie tussen de dorpen Roden en Leek.

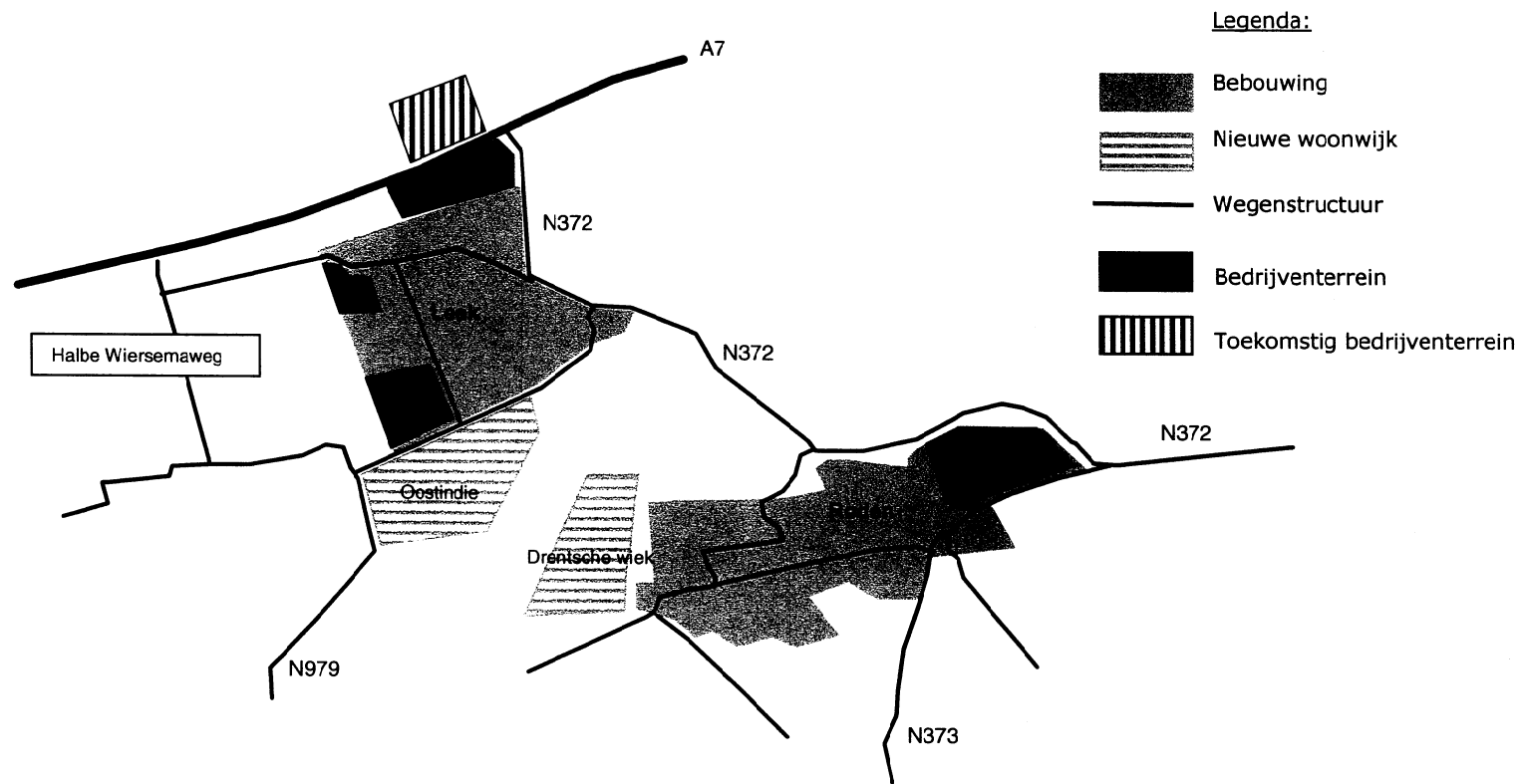
In de Bundel Roden-Groningen (augustus 1996) is besloten op de oostelijke tak van de N372 (via Peize) prioriteit te geven aan het openbaar vervoer. Hierbij wordt tevens ingezet op een verkeersveilige afwikkeling. Bij de westelijke tak van de N372 staat een vlotte en veilige doorstroming van het zakelijk (vracht)verkeer voorop. Op dit moment wordt de destijds gemaakt keuze geëvalueerd.

In Leek is met name de keuze van de Auwemalaan¹ als onderdeel van de hoofdstructuur een probleem. In de oorspronkelijke opzet was het de bedoeling om de Auwemalaan door te trekken naar de A7. Dit is niet geëffectueerd. Bovendien zijn aan weerszijden van de weg belangrijke woongebieden ontwikkeld, waardoor de Auwemalaan op diverse plaatsen wordt doorkruist en als barrière wordt ervaren. Ten zuiden van Leek loopt de N979. Dit is een belangrijke weg voor het verkeer uit de richting Zevenhuizen.

Roden heeft uitbreidingsplannen in westelijke richting. Een ontsluiting van deze woonwijken via een (westelijke) verbindingsweg naar de A7 is wenselijk. Hiermee krijgt Roden bovendien een directe aansluiting op de A7.

Bovenstaande ontwikkelingen maken een herbezinning op de hoofdwegenstructuur noodzakelijk. In figuur 1 wordt een overzicht gegeven van de wegenstructuur en de (geplande) woningbouw en bedrijvigheid in en om Roden en Leek.

¹ Gemeente Leek (1998). Samen werken aan Duurzaam Veilig in Leek. Auwemalaan-Oldebertweg-de Holm.



Figuur 1 – (Geplande) bebouwing en wegenstructuur in en rondom Leek en Roden

Bij de voorlopige uitwerking van de Regiovisie Groningen-Assen 2030 is verondersteld dat een westelijke verbindingsweg Leek/Roden naar de A7 op termijn onvermijdelijk is. In de vergadering van de stuurgroep van de Regiovisie van 6 juli 1998 is besloten de plannen van een westelijke omlegging nader te bestuderen². Op basis hiervan werd geconcludeerd dat een verbindingsweg tussen Roden (noordwest), via de zuid- en westkant van Leek naar de bestaande aansluiting van de A7 tussen Niebert en Tolbert, vanuit verkeerskundig oogpunt wenselijk is. Om de problemen met betrekking tot congestie, verkeersveiligheid, leefbaarheid en barrièrewerking/ oversteekbaarheid in en rond Leek en Roden te kunnen beheersen, zouden daarnaast aanvullende maatregelen genomen moeten worden op de N372.

Het bestuurlijk overleg Regiovisie Groningen-Assen 2030 heeft hierop besloten in te stemmen met het op termijn realiseren van een verbindingsweg en hiervoor een planstudie uit te voeren. Door de partners i.c. de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld is gewerkt aan een plan van aanpak. Tijdens dit proces werd nog eens bevestigd dat het plangebied bijzonder kwetsbaar is en dat de betrokkenheid van bewoners groot is. Dit werd afgeleid uit signalen van bewoners en uit de hoek van natuur en landschap. De destijds ingestelde stuurgroep Verbindingsweg Roden/Leek-A7 heeft hierop te kennen gegeven de voorkeur te geven aan het uitvoeren van een vrijwillige m.e.r.³

1.1.1. Een vrijwillige m.e.r.

Het voornemen bestaat uit het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg van Roden via Leek naar de A7. In principe is het aanleggen van een nieuwe wegverbinding door zijn aard – het vertrekpunt is dat landbouwverkeer op de weg is toegestaan - *niet m.e.r.-plichtig*. Het betreft hier echter een politiek-bestuurlijk en maatschappelijk gevoelig proces. Door een m.e.r.-procedure te volgen wordt zodanige milieu-informatie gegenereerd dat de inbreng van het milieubelang in het besluitvormingsproces is gewaarborgd. Een verplicht onderdeel van de m.e.r. is om de milieueffecten van diverse verkeerskundige alternatieven met elkaar te vergelijken. Hiermee krijgt het milieubelang (een van de meest gevoelige onderwerpen voor de omgeving) een volwaardige plaats in de besluitvorming. Dit maakt dat de overheden sterker in het planproces staan, ook richting belangengroeperingen.

Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan het nemen van een besluit. Indien wordt besloten tot de aanleg van een nieuwe westelijke verbindingsweg, kan dit voor de provincies Groningen en Drenthe een (partiële) herziening van het POP betekenen en voor de gemeenten Leek, Noordenveld en Marum een (partiële) wijziging van bestemmingsplannen.

Bij het uitvoeren van een vrijwillige m.e.r. gelden dezelfde richtlijnen en wordt dezelfde systematiek gevolgd als bij een verplichte m.e.r. Hoewel het om een formaliteit gaat, moet ook bij een vrijwillige m.e.r. toestemming worden gevraagd aan het Ministerie van VROM opdat de Commissie m.e.r. geconsulteerd kan worden. Hiermee krijgt de vrijwillige m.e.r. een formeel karakter en is niet meer vrijblijvend.

² Boersma & van Alteren (1999). Regiovisie Groningen – Assen 2030. Toekomstige hoofdwegenstructuur Leek/Roden.

³ m.e.r. = de milieu-effect rapportage, ofwel het traject dat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen: startnotitie, richtlijnen, opstelling milieueffectrapport. Dit wordt ook wel de m.e.r.-procedure genoemd.
het MER = het milieu-effectrapport zelf (Bron: Handleiding voor de tracé/m.e.r.-procedure, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000).

In de m.e.r.-procedure wordt een aantal alternatieven bestudeerd. Wettelijk vastgelegd betreft dat in ieder geval het Nul-alternatief (wat gebeurt er als er op de bestaande route(s) niets wijzigt), het Nulplus-alternatief (de bestaande route(s) optimaliseren) en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). De milieueffecten van de verschillende alternatieven worden zorgvuldig beschreven. Pas daarna wordt een keuze gemaakt. Met andere woorden: behalve een westelijke verbindingsweg zullen ook de mogelijkheden van bestaande wegverbindingen worden bestudeerd. De keuze voor een westelijke verbindingsweg staat dus niet bij voorbaat vast.

1.1.2 Probleem- en doelstelling

Voorgaande samenvattend zijn voor deze studie de volgende probleem- en doelstelling geformuleerd:

Probleemstelling

De verkeersproblematiek in en om Leek en Roden, geeft aanleiding tot een herbezinning op de hoofdwegenstructuur. Centrale vraag in deze studie is welke tracévariant(en) de beste oplossing biedt c.q. bieden. Een bijzonder aandachtspunt is de kwetsbaarheid van het gebied, zowel qua natuur en landschap als milieu. Alles afwegende is besloten een vrijwillige m.e.r. uit te voeren. Hiermee krijgt milieu een volwaardige plaats in het besluitvormingsproces. Verder krijgen omwonenden en andere belangengroeperingen de kans om op de plannen te reageren en eigen alternatieven naar voren te brengen.

Doelstelling

De *hoofddoelstelling* luidt:

Het garanderen van een goede bereikbaarheid van Roden en Leek, gegeven de sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen in beide gemeenten, waarbij de schadelijke effecten op milieu, natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt. Tevens wordt getracht de verkeersveiligheid op en de leefbaarheid om de bestaande N372 te verbeteren.

Met de vrijwillige m.e.r. worden de volgende *subdoelstellingen* nagestreefd:

- Het bestuderen van te ontwikkelen tracéalternatieven (inclusief de nulvariant, de nulplus-variant en het MMA), waarbij inzicht wordt verschaft in de gevolgen voor natuur, milieu, landschap, verkeer en leefomgeving;
- Het aangeven van een voorkeursvariant;
- Het stroomlijnen van het besluitvormingsproces, waarbij ook omwonenden en belangengroeperingen de mogelijkheid hebben om te reageren.

1.2 Het studiegebied

In figuur 2 wordt het studiegebied globaal weergegeven. Het studiegebied is in het algemeen groter dan het plangebied. Het plangebied betreft het gebied waar maatregelen worden genomen, het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten van die maatregelen in beeld gebracht worden. In de startnotitie worden de grenzen van het studie- en plangebied nader vastgesteld.



Figuur 2 – ligging studiegebied

1.2.1 Wonen en werken

Thans wonen in de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld in totaal 88.000 mensen. In de Regiovisie wordt aan Leek en Roden, evenals aan Hoogezand-Sappemeer, een schragende functie toegekend ten opzichte van de as Groningen-Assen. Dit betekent dat er op het gebied van wonen en werken belangrijke impulsen gaan plaatsvinden. Naar schatting zullen in beide gemeenten tezamen tot 2030 ongeveer 5.000

woningen worden gebouwd (circa 2.100 woningen tot 2010, waarvan 1.350 in Noordenveld en 750 in Leek). Een deel van deze woningen zal tussen de kernen Leek en Roden worden gebouwd.

De gemeenten Leek en Noordenveld maken onderdeel uit van de economische kernzone Groningen-Assen. De werkgelegenheidsgroei van 10% treedt met name op in de sectoren industrie, transport en zakelijke dienstverlening. Wat betreft de ontwikkeling van bedrijfsterrinen wordt voor Leek en Roden in totaal 40 ha nieuw gemengd bovenlokaal bedrijventerrein voorzien. De uiteindelijke omvang van een nieuw bedrijventerrein (Leeksterhout-Noord; ten noorden van de A7 en ten oosten van de N978) wordt bepaald mede in relatie tot de ontwikkeling van Hoogkerk-West (regionale functie). Een locatie voor de opvang van kleinschalige bedrijvigheid is in de Regiovisie niet meegenomen. Toch willen de gemeenten ruimte creëren ten behoeve van de lokale en regionale economie.

1.2.2 Natuur en landschap

Het gebied in en om Leek en Roden wordt gekenmerkt door een variëteit aan waardevolle landschappen en natuurwaarden. Coulisselandschappen, esdorplandschappen en veenontginningen wisselen elkaar af. Zowel de gemeente Leek als Noordenveld houden bij het inrichten en beheren van het gebied terdege rekening met de bestaande natuurlijke en landschappelijke waarden.

1.2.3 Bovenregionale wegenstructuur

Een belangrijke ingrediënt voor de vrijwillige m.e.r. vormt de wegenstructuur in het gebied, omsloten door de steden Drachten-Assen-Groningen. Omdat elk van deze kernen in een andere provincie ligt, is de visie van alle drie provincies relevant met betrekking tot de wegen in het gebied. De afzonderlijke provincies hebben in het kader van de categorisering van wegen overeenkomstig Duurzaam Veilig of een provinciaal verkeer- en vervoersplan de functie van de wegen bepaald. Centraal in het gebied staat de opwaardering van de wegverbinding Drachten - Assen (N381). Hiermee wordt een hoogwaardig wegennet verkregen waardoor de het gebied doorkruisende wegen een functie op lager niveau kunnen vervullen. De opwaardering van de N381 zal naar verwachting na 2010 plaatsvinden. Mogelijk ontstaat er, als gevolg van het late opwaarderen van de N381, sluisverkeer in dit gebied tussen de A7 en de A28. Eén en ander wordt versterkt door de groeiende verslechtering van de verkeersafwikkeling bij de stad Groningen. In het recent uitgevoerde verkeersstromenonderzoek N386/N372-kop van Drenthe⁴ en in het kentekenonderzoek in het gebied Leek-Zevenhuizen-Niebert (mei 1998) is nader inzicht gegeven in de aard en omvang van de kortsluitende verkeersstromen.

⁴ Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Provincies Drenthe, Groningen, gemeenten Leek, Noordenveld, Tynaarlo en Groningen (november 2001). Verkeersstromenonderzoek N386/N372 'Kop van Drenthe'.

2 Werkwijze

2.1 M.e.r.-procedure

Zoals vermeld, is in gezamenlijk overleg met de partners besloten tot het uitvoeren van een vrijwillige m.e.r. Het MER zal, alvorens tot definitieve besluitvorming kan worden overgegaan, getoetst moeten worden door de Landelijke Onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. Hierbij worden ook zeer nadrukkelijk de diverse tijdens het proces ingebrachte inspraakreacties in die toetsing betrokken.

Een m.e.r.-procedure is in een aantal stappen onder te verdelen, te weten:

1. Opstellen startnotitie
Hierin worden de initiatiefnemers, de voorgenomen activiteit en de te onderzoeken milieugevolgen globaal beschreven.
2. Bekendmaking startnotitie
3. Inspraak/advies startnotitie
4. Richtlijnenadvies Commissie m.e.r.
5. Vaststellen richtlijnen m.e.r. door bevoegd gezag
Hierbij wordt aangegeven welke alternatieven en effecten in het onderzoek worden betrokken.
6. Opstellen milieueffectrapport (MER)
7. Bekendmaking MER
8. Inspraak/advies MER
9. Toetsingsadvies Commissie m.e.r.
Deze commissie beoordeelt of er voldoende essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.
10. Besluit door bevoegd gezag(en)

2.2 De startnotitie

Elke m.e.r.-procedure start met een zogenaamde Startnotitie. In de startnotitie wordt aangegeven voor welk probleem een initiatief genomen wordt, teneinde dat probleem tot een oplossing te brengen. Aangezien het hier gaat om een zogenaamde vrijwillige m.e.r.-procedure, dient bij de start van het proces het ministerie van VROM geconsulteerd te worden om uiteindelijk de Commissie m.e.r. te kunnen betrekken bij de procedure. Dit betreft in het algemeen een formaliteit.

Alvorens tot het opstellen van de Startnotitie kan worden overgaan, moeten de volgende vragen zijn beantwoord:

1. Wie treedt op als Initiatiefnemer van dit project?
Voorgesteld wordt dat de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld gezamenlijk optreden als initiatiefnemers van de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7.
2. Wie treedt op als bevoegd gezag (BG) binnen dit project?
Een m.e.r.-procedure is altijd gekoppeld aan het nemen van een besluit. De keuze voor een nieuwe wegverbinding kan een (partiële) herziening van het POP tot gevolg hebben. Daarom wordt voorgesteld om de m.e.r. te koppelen aan het voornemen tot wijziging van het POP en om de provincies Groningen en Drenthe op te laten treden als bevoegd gezag. Provinciale Staten hebben het POP vastgesteld en zijn dus ook bevoegd om het te wijzigen. In het delegatiebesluit 1993-68 hebben PS van Groningen besloten dat GS van Groningen in een m.e.r.-procedure optreedt als bevoegd gezag, met uitzondering van de startnotitie die wordt vastgesteld door PS.

Het vaststellen van het BG geeft aan wie bevoegd is tot het nemen van besluiten over dit project. In de m.e.r.-procedure is het BG voorts degene die de zogenaamde Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen MER dient vast te stellen (deze Richtlijnen komen tot stand nadat de Commissie voor de m.e.r. daarover zijn advies heeft gegeven). In de Richtlijnen wordt aangegeven welke onderwerpen tenminste in het MER beschreven moeten worden. In het algemeen gaat het daarbij om de te beschrijven alternatieven alsmede de daarmee samenhangende milieuaspecten. Toetsing van het MER door de Commissie voor de m.e.r. vindt in elk geval plaats aan de hand van de opgestelde Richtlijnen; dat wil zeggen dat het MER in elk geval moet voldoen aan het gestelde in de Richtlijnen.

In hoofdlijn bevat een startnotitie de volgende gegevens:

- Naam en het adres van de Initiatiefnemer;
- Een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (probleem- en doelstelling);
- Een beschrijving van de aard en omvang van de activiteit;
- Een beschrijving van de plaats waar de activiteit is gepland;
- Een beschrijving van het besluit c.q. de besluiten waarvoor het MER wordt gemaakt;
- Een beschrijving van eerder genomen relevante besluiten (het wettelijk beleidskader);
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu.

In het MER zullen te allen tijde de wettelijk verplichte alternatieven in beschouwing moeten worden genomen. Van groot belang is verder dat de Startnotitie goed "gescoped" is. Dit betekent dat duidelijk aangegeven moet worden wat de reikwijdte is van het op te stellen MER. Dus niet alleen die onderwerpen die in het MER aan bod zullen komen maar juist ook die zaken die in het MER niet relevant zullen zijn. Hiermee wordt voorkomen dat het MER wordt vervuild met zaken die in het besluitvormingsproces geen rol (meer) behoeven c.q. kunnen spelen. In het licht van dit project moet gedacht worden aan de presentatie van diverse alternatieve tracés en de daarmee gepaard gaande milieueffecten.

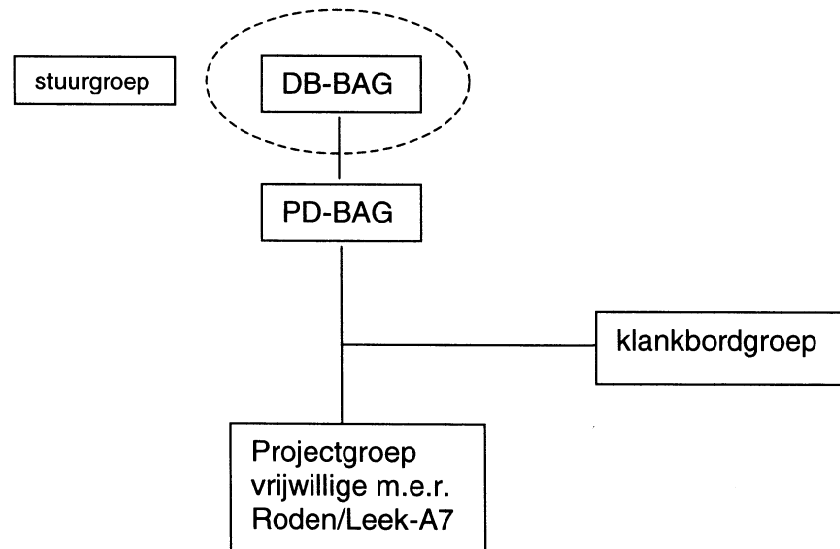
3. Organisatie

3.1 Organisatiestructuur

De vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7 valt onder de projectdirectie (PD) BAG (Bereikbaarheid Assen-Groningen) en daarmee onder het dagelijks bestuur (DB) BAG. Het DB BAG is de formele stuurgroep. Mede gelet op complexiteit van het planproces is gekozen voor een ambtelijke projectgroep.

In de stuurgroep hebben gedeputeerden zitting van de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen en Assen. De vergaderingen van de stuurgroep worden voorbereid door de projectdirectie BAG. Voor deze studie wordt zowel het PD BAG als het DB BAG op ad hoc basis uitgebreid met respectievelijk bestuurders en ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten Marum, Leek en Noordenveld.

De projectgroep is samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van de hiervoor vermelde overheden. Vertegenwoordigers van bewoners- en belangenorganisaties kunnen een plek krijgen in een op te richten klankbordgroep. Voor een overzicht van de organisatiestructuur wordt verwezen naar figuur 3.



Figuur 3: Organisatiestructuur

Taken en verantwoordelijkheden

De stuurgroep heeft als taak het bewaken van de voortgang van het project en het accorderen van de voorstellen van de projectgroep. De door de stuurgroep genomen finale besluiten worden voorgelegd aan de betreffende provinciale besturen en gemeentebesturen. De inhoudelijke werkzaamheden van de projectgroep starten wanneer het door haar op te stellen plan van aanpak door de stuurgroep is goedgekeurd. De provincie Groningen levert de voorzitter (projectleider) en secretaris voor de projectgroep.

De projectleider, tevens vertegenwoordiger van de projectgroep in de stuurgroep is verantwoordelijk voor de integratie van de verschillende beleidsvelden, het initiëren, het tot stand brengen en vormgeven van alternatieven en varianten, de voortgang, het maken van afspraken met het lijnmanagement over de inzet van personeel en financiële middelen, het oplossen van meningsverschillen, het organiseren van inspraak, de kwaliteit van de planstudie en de financiële bewaking. De projectleider zal indien gewenst periodiek de voortgang van het project terugkoppelen naar de opdrachtgever (namens de initiatiefnemers, de GS van Groningen). Tevens zal onmiddellijk melding worden gemaakt van gebeurtenissen, welke de voortgang van het project negatief (kunnen) beïnvloeden.

De projectsecretaris, tevens secretaris van de stuurgroep is verantwoordelijk voor de administratieve, bestuurlijke en juridische afhandeling van de producten. Een en ander resulteert in adviezen aan de stuurgroep.

De overige leden van de projectgroep zijn verantwoordelijk voor schriftelijke en/of mondelinge vakinhoudelijke inbreng, (tussentijdse) terugkoppeling en de voorbereiding van de besluitvorming in eigen huis.

Bij overheden bestaat steeds meer behoefte om de burger te betrekken bij beleidsprocessen. In een zo vroeg mogelijk stadium kan dan inzicht en draagvlak worden verkregen voor problemen en oplossingen. Voor de burger betekent participatie aan beleidsprocessen, dat hij of zij vanaf de start in de gelegenheid wordt gesteld mee te denken en voorstellen te doen. De burger kan daardoor mede richting geven aan het plan. Daarmee kan achteraf veel vertraging en ongenoegen worden voorkomen. Voorgesteld wordt voor deze studie een klankbordgroep in te stellen, waarin betrokkenen in het maatschappelijke veld een plek kunnen krijgen. Deze klankbordgroep kan op gezette tijden bij elkaar komen om met (een deel van) de projectgroep van gedachten te wisselen. De rol en uiteindelijke bevoegdheid van deze klankbordgroep zal in de startnotitie nader uitgewerkt worden.

Een m.e.r. is multidisciplinair van aard. Reden hiervoor is de interactie tussen de nieuw aan te leggen wegverbinding en de te ontwikkelen woonwijken, alsmede de consequenties hiervan voor de aspecten verkeer en vervoer, geluid, lucht, landbouw, natuur en landschap, archeologie, bodem en water en functioneel ruimtelijke relaties. Dit impliceert deelname aan het project door provincies en gemeenten vanuit de disciplines verkeer, civiele techniek, ruimtelijke ordening en natuur en landschap. Het instellen van aparte werkgroepen voor specialistische onderwerpen kan zinvol zijn.

3.2 Samenstelling stuur- en projectgroep

De in de vorige paragrafen beschreven aspecten met betrekking tot structuur van de organisatie en deelname van partijen resulteert in de volgende bezetting:

stuurgroep

DB-BAG (en PD-BAG); aangevuld met de wethouders van de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld

projectgroep

provincie Groningen	: J.G. ten Raa, voorzitter (IEV)
	: G.H. Speulman, projectsecretaris (IEV)
	: J. Poel (ICW)
	: J. Friskus (RRB)
	: W. Degenhart-Drenth (RMT)
provincie Drenthe	: P. Nieman (ad hoc, CC)
	: J.P. de Vries
	: A. Scheper
gemeente Leek	: A. Wessels (agendalid)
	: T. Vlaming
	F. v.d. Waal
gemeente Marum	: J. Koopman
gemeente Noordenveld	: H.C. Scheltens
adviesbureau	: P.M.

3.3 Middelen

Voor de totstandkoming van de m.e.r. wordt naast de inzet van personeel van beide provincies en de gemeenten Leek, Marum en Noordenveld, uitgegaan van werkzaamheden van twee externe adviesbureau(s). Hiervoor is een aantal redenen aan te wijzen. In de eerste plaats omdat een verfijnd en geactualiseerd verkeersmodel onontbeerlijk is bij het verkrijgen van een betrouwbaar beeld van de effecten van de verschillende tracé-alternatieven. Voor de ontwikkeling van een dergelijk model moet gebruik worden gemaakt van een gespecialiseerd adviesbureau. Daarnaast kan een tweede adviesbureau ons behulpzaam zijn bij het efficiënt en accuraat uitvoeren van de m.e.r.-procedure. Dit betreft inhoudelijke expertise over het m.e.r.-proces, de te kiezen tracévarianten en het bepalen van de milieukundige effecten van deze varianten. Bovendien mag verondersteld worden dat een adviesbureau onafhankelijk staat in deze problematiek, wat de objectiviteit richting omwonenden en belangengroeperingen bevordert.

De kosten van inzet van adviesbureau(s) worden indicatief geschat op € 163.361,- (f 360.000,-). De belangen van de betrokken overheden bij de ontwikkeling van een nieuwe wegverbinding lopen in belangrijke mate parallel. Uiteindelijk is de onderstaande verdeelsleutel gehanteerd:

overheid	deel		bedrag
provincie Groningen	0,33	€	54.454
provincie Drenthe	0,33	€	54.454
gemeente Leek	0,18	€	30.176
gemeente Marum	0,04	€	6.126
gemeente Noordenveld	0,11	€	18.151
totaal	1,00	€	163.361

Aan menskracht is voor de planvormingfase indicatief 2,0 formatieplaatsen benodigd. De provincie Groningen neemt hiervan ongeveer 1,3 f.p. voor haar rekening, de regiogemeenten en de provincie Drenthe gezamenlijk 0,7 f.p.

3.4 Tijdpad

Indien het plan van aanpak wordt vastgesteld in maart en het geselecteerde adviesbureau in april kan starten met de werkzaamheden voor de startnotitie, lijkt een doorlooptijd van circa 1-1,5 jaar reëel. Echter, in verband met de bestuurlijke en landschappelijke gevoeligheden en de na te streven zorgvuldigheid, is moeilijk in te schatten wat de exacte doorlooptijd zal zijn van de vrijwillige m.e.r. Roden/Leek-A7. Vanwege de relatief lange doorlooptijd zullen de totstandkoming van het bestemmingsplan Oostindie en de m.e.r. Roden/Leek-A7 in de tijd genomen niet meer gekoppeld worden.

3.5 Communicatie

Interne communicatie

Interne communicatie is de communicatie binnen het project dan wel tussen de direct betrokkenen. De interne communicatie vindt met name plaats via bijeenkomsten, verslagen, emailberichten, bilateraal overleg en/of toezending notities. De zorg voor interne communicatie is essentieel. De provincies en de gemeenten moeten op hetzelfde moment en met één stem naar buiten treden. In de project- en stuurgroep moeten hierover afspraken gemaakt worden. Ook de communicatie naar staten en raden moet aandacht krijgen.

Externe communicatie

Bij de presentatie van de structuurschets van de gemeenten Leek en Noordenveld voor het tussengebied bleek reeds een grote betrokkenheid van de bevolking. Omdat de te ontwikkelen plannen een sterke relatie hebben met de structuurschetsen, mag ook bij de vrijwillige m.e.r. een

grote betrokkenheid worden verwacht. Belangrijk is in ieder geval dat de externe communicatie wordt voorbereid door de projectsecretaris in samenwerking met de afdeling communicatie van de provincie Groningen. Zo nodig zal dit worden voorbereid met de gemeentelijke voorlichters. Inhoudelijke informatie wordt slechts dan verstrekt wanneer daarover afspraken zijn gemaakt met de projectgroep, stuurgroep of projectleider.

Bij de afronding van de studie zal een brede voorlichting worden voorbereid. Deze kan zowel uit mondelinge communicatie als schriftelijke communicatie bestaan, zoals bijeenkomsten, persberichten en brochures.

Om het overleg met belangengroeperingen en bevolking in goede banen te kunnen leiden, moet een communicatieplan worden opgesteld, waarin zichtbaar wordt gemaakt op welke momenten overleg gewenst is.