



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ombouw N34 Witte Paal– J.C. Keller– laan naar regionale stroomweg 100 km/uur

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

22 februari 2012 / rapportnummer 2464-62



1. Oordeel over het MER

De provincie Overijssel heeft het voornemen om, ter verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, de provinciale weg N34 van de Witte Paal¹ tot de grens van de gemeente Coevorden om te bouwen tot een veilige regionale stroomweg met een snelheidsregime van maximaal 100 km/uur. Voor de besluitvorming over de hiervoor noodzakelijke aanpassing van het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Hardenberg is bevoegd gezag.

De Commissie² is van oordeel dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is om het milieu een volwaardige rol in de besluitvorming te laten spelen.

De vele onderzoeken die in het kader van deze m.e.r. zijn gedaan hebben geleid tot een omvangrijk MER waar alle noodzakelijke milieu-informatie is beschreven. Het gevolg is ook dat het MER zelf qua structuur en opbouw minder toegankelijk is geworden. Het kost daardoor enige moeite om een beeld te vormen van de belangrijkste afwegingen en keuzes die in de m.e.r. gemaakt zijn en wat de gevolgen daarvan zijn. De Commissie adviseert hier met een aanpassing van de samenvatting meer inzicht in te geven.

Uit het MER blijkt dat de aanpassing van de N34 op dit traject zal leiden tot een aantasting van de EHS en zal leiden tot een toename van het aantal geluidgehinderden. Ook zullen de verkeersintensiteiten tot 2020 flink stijgen waardoor na 2020 mogelijk een nieuw knelpunt kan ontstaan op de aansluiting van de N34 op het kruispunt N34 - N343 (Haardijk). Voor deze onderdelen geeft de Commissie enkele aanbevelingen voor het vervolgproces.

2. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

2.1 Samenvatting en presentatie

De samenvatting is als zelfstandig document moeilijk leesbaar doordat de alternatieven en varianten niet worden beschreven en/of geïllustreerd en geen totaaloordeel is opgenomen. De beschrijving van de effecten wordt daarom voor de lezer niet begrijpelijk zonder ook het hoofdrapport te lezen.

¹ De Witte Paal is de plek waar de Nederlandse rijkswegen N34 en N36 bij elkaar komen.

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

Het MER is qua inhoud en structuur compleet maar uit de gegeven informatie is niet eenvoudig op te maken welke onderdelen van belang zijn voor het besluit en welke informatie eerder bijzaken betreft. In het MER ontbreekt een overzichtelijke totaal tabel met effectscores. Een dergelijke tabel met conclusies en toelichting wordt met name door bestuurders gewaardeerd om zo snel inzicht te krijgen in de effecten van keuzes. Dit alles maakt het MER zelf moeilijk leesbaar en kost het de lezer moeite om de onderbouwing voor de keuzes en afwegingen in het MER uit te zoeken.

De Commissie adviseert om in de samenvatting een paragraaf toe te voegen waarin de alternatieven worden beschreven. Daarnaast adviseert de Commissie om de afwegingen en effectscores van de alternatieven en varianten samen te vatten in een overzichtstabel. Deze tabel kan vervolgens ook opgenomen worden in de samenvatting. De Commissie adviseert de aangepaste samenvatting bij het uiteindelijke besluit over het bestemmingplan ter inzage te leggen.

2.2 Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Uit het MER blijkt dat de Oldemeijerse bossen die onderdeel vormen van de provinciale EHS zowel fysiek als kwalitatief wordt aangetast. Volgens de landelijke "spelregels EHS" en de omgevingsvisie Overijssel mag er geen nettoverlies van de EHS optreden wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang. Daarmee is compensatie van natuur (EHS) en/of bosareaal (Boswet) aan de orde. Het MER maakt duidelijk welke aantasting plaats vindt en biedt daarmee de basis voor het bepalen van de compensatieopgave

De Commissie adviseert de exacte omvang, kwaliteit en locatie van de compensatieopgave te beschrijven. In een compensatieplan kan worden aangegeven op welke wijze de eventuele natuurcompensatie concreet wordt ingevuld en gerealiseerd voordat de weg wordt aangepast. De Commissie adviseert het compensatieplan bij de terinzagelegging van het (ontwerp) bestemmingsplan te presenteren.

2.3 Verkeersafwikkeling op de kruispunten

In het MER ontbreekt informatie over de verkeersafwikkeling op de kruispunten: de rotonde bij Witte Paal en de aansluitingen met de Haardijk en de J.C. Kellerlaan. Bij Witte Paal is het kruispunt vormgegeven als turborotonde en verwacht de Commissie geen problemen in de verkeersafwikkeling. Wel is het wenselijk dit met een berekening te onderbouwen. Bij de aansluiting van de N34 en de N343 (Haardijk) wordt in het MER aangegeven dat de huidige situatie al zwaar belast is. De uitwisseling van het verkeer tussen deze wegen vindt deels plaats via het lokale wegennet. Daar de intensiteiten op de N34 tot 2020 met ongeveer 45% zullen stijgen is onduidelijk of deze aansluiting in de toekomst mogelijk een knelpunt zal gaan vormen.

Het gelijkvloerse kruispunt met de J.C. Kellerlaan zal in de toekomst ongelijkvloers worden vormgegeven waardoor hier geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

De Commissie adviseert om te onderzoeken of de verkeersafwikkeling op de aansluiting van de N34 op het kruispunt N34 – N343 (Haardijk) in de toekomst mogelijk een knelpunt zal worden en daarmee te onderbouwen dat dit kruispunt in de toekomst niet aangepast hoeft te worden.

2.4 Verkeersveiligheid

In bijlage 4 van het MER (pagina 54) is aangegeven dat in de projectsituatie inhalen wordt toegestaan indien er voldoende zicht en afstand beschikbaar is om in te halen. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waar men op dit traject niet mag inhalen. Het effect hiervan is volgens het MER moeilijk in te schatten.

De Commissie constateert dat het toestaan van inhalen niet conform de eisen voor een duurzaam veilige inrichting van een stroomweg is en daarmee niet overeenkomt met de doelstelling van het voornemen. Het toestaan van inhalen op dit traject zal namelijk hoe dan ook leiden tot een afname in verkeersveiligheid terwijl de bereikbaarheid er evenmin door verbetert.

De Commissie adviseert hier bij het uiteindelijke besluit over het bestemmingsplan rekening mee te houden.

2.5 Geluidhinder

In het akoestisch onderzoek van het MER heeft men gekozen om het aantal woningen te bepalen per geluidklasse boven de 48 dB zonder rekening te houden met de dosis-effectrelatie. Bij de beoordeling van de alternatieven beschouwt men uitsluitend het procentueel aantal woningen dat verschuift naar een andere geluidklasse. Aangezien slechts 2% van de woningen verschuift naar een hogere geluidklasse worden beide Netwerkalternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling als neutraal beoordeeld.

Wanneer geluidhinder wordt bepaald op basis het aantal geluidgehinderden waarbij rekening wordt gehouden met de dosis-effectrelatie zou de conclusie volgens de Commissie anders zijn. Volgens een indicatieve berekening zal het aantal gewogen aantal geluidgehinderden bij Netwerkalternatief I en II met ongeveer 50% toenemen. Een dergelijke toename zou naar mening van de Commissie niet als neutraal moeten worden beoordeeld. De waardering voor het aantal gevoelige bestemmingen binnen de geluidcontouren zou daarom ook negatief moeten zijn in plaats van neutraal. Voor de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven onderling of de keuzes die hierover gemaakt worden heeft deze te positieve waardering geen gevolgen.

De Commissie adviseert om voor het thema geluid het aantal geluidgehinderden te bepalen. Gebruik hierbij de dosis-effect relatie die in de Europese geluidrichtlijn (EU/2002/49) en bijlage II van de Regeling Omgevingslawaaï gegeven worden. De Commissie adviseert de analyse van het aantal geluidgehinderden te presenteren wanneer het uiteindelijke (ontwerp)besluit over het bestemmingsplan ter inzage gelegd wordt.

2.6 Externe veiligheid

In het MER is bij de bepaling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gebruik gemaakt met het programma RBMII. Hierbij wordt gesteld dat de volgende parameter niet relevant zijn in het kader van externe veiligheid of niet modelleerbaar zijn vanwege beperkingen van het risicoberekeningsmodel:

- Toegestane maximaal snelheid op de weg.
- Aantal rijbanen.
- Verdiepte of verhoogde ligging.
- Kruisingen van de doorgaande wegen.

Met name het laatste aspect leidt in de praktijk tot een grotere verkeersveiligheid en lagere ongevalkans bij de beschouwde alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Het niet meenemen van dit aspect bij de berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico leidt tot een overschatting van beide daadwerkelijke risico's bij de beschouwde alternatieven. Ondanks dat de in het MER gegeven risicoberekeningen niet kwantitatief aantonen dat bij de alternatieven de veiligheid toeneemt, zou dit aspect wel bij de besluitvorming kunnen worden betrokken.

De Commissie adviseert hier bij het uiteindelijke besluit over het bestemmingsplan rekening mee te houden.
--

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Hardenberg

Besluit: wijzigen van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.4

Activiteit: ombouw van een provinciale weg tot een om een regionale stroomweg met een snelheidsregime van maximaal 100 km/uur

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 24 augustus 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 29 september 2010

kennisgeving MER in van: 16 december 2011

ter inzage legging MER: 16 december 2011 tot en met 10 februari 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 20 december 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 22 februari 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. E.H.A. de Beer

ir. J. Mulder

ir. J.A. Nuesink

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER N34 Witte paal – Coevorden Ombouw provinciale weg deelplan B wegvak Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar een veilige regionale stroomweg 100 km/h, 15 november 2011.
- MER N34 Witte Paal – Coevorden Bijlagen 1 t/m 8, november 2011.
- MER N34 Witte Paal – Coevorden Bijlagen 9 t/m 13, november 2011.
- MER N34 Witte Paal – Coevorden Samenvatting MER N34, december 2011.
- N34 Witte Paal – Coevorden Ontwerpplan in Hoofdlijnen, 15 november 2011.
- N34 Witte Paal – Coevorden Ontwerpnota N34, 15 november 2011.
- Kaart Topografische ondergrond.
- Kaart Deelplan A.
- Kaart Deelplan B.
- Kaart Voorkeursvariant Deelplan A en B.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Ombouw
N34 Witte Paal- J.C. Kellerlaan naar regionale stroomweg
100 km/uur**

ISBN: 978-90-421-3444-7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

