

N331 Zwartsluis-Vollenhove

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

6 november 2008 / rapportnummer 2154-50

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

De Provincie Overijssel heeft het voornemen om de provinciale weg N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove te gaan herinrichten. Voor de herinrichting wordt een ontwerpplan in hoofdlijnen vastgesteld, waarvoor een plan-m.e.r.-procedure wordt doorlopen. De provincie heeft tot een plan-m.e.r.-procedure besloten omdat de weg aan drie Natura 2000-gebieden grenst. Daarvoor moet een passende beoordeling worden uitgevoerd omdat in de voortoets is gebleken dat significante effecten op de Natura 2000 niet zijn uit te sluiten. Bovendien wil men in een vroeg stadium een integrale afweging maken over het plan. Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel is bevoegd gezag voor het ontwerpplan in hoofdlijnen.¹

In een volgend stadium zal de herinrichting van de weg worden vastgelegd in de bijhorende bestemmingsplannen van de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland. De Provincie Overijssel overweegt om dit plan-MER ook zoveel mogelijk voor de bestemmingsplanherziening te laten gebruiken. De Commissie beveelt in dit geval aan het detailniveau en de vereisten van het plan-MER hierop aan te passen. Dit advies is tevens hierop toegesneden. Een andere optie van de provincie is om dit plan-MER alleen te gebruiken voor de passende beoordeling en een globale integrale afweging voor het ontwerpplan in hoofdlijnen. In dat geval kan op sommige aspecten volstaan worden met een lager detailniveau; een globale effectbeschrijving en inzicht in of wel of niet aan wettelijke normen wordt voldaan. In het MER voor de herziening van de bestemmingsplannen zal die milieu-informatie dan meer in detail moeten worden uitgewerkt.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een onderbouwing van het nut en de noodzaak van het voornemen met kwantitatieve gegevens over de verkeersproblematiek (verkeersveiligheid en bereikbaarheid), waarbij de uitkomsten daarvan afgezet worden tegen zowel landelijke normen als de functie en status van de weg;
- maatregelen om de landschappelijke inpassing te optimaliseren en gevolgen voor cultuurhistorie en natuur te minimaliseren, waarbij specifiek wordt ingegaan op mogelijke gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden;
- een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie reikwijdte en detailniveau. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de notitie reikwijdte en detailniveau voldoende aan de orde komen.

¹ Zie bijlage 1 voor meer informatie over het project en de procedure.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Achtergrond, probleem- en doelstelling

De N331 wordt volgens de notitie reikwijdte en detailniveau in het Startprogramma Duurzaam Veilig en het daarbij horende provinciale weg categoriesatieplan, ingedeeld als Gebiedsontsluitingsweg A (GOW-A). Omdat de weg niet voldoet aan de vereisten voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid² van een GOW-A, moet hij worden heringericht. In de notitie reikwijdte en detailniveau wordt echter niet beschreven wat de feitelijke huidige en/ of toekomstige verkeersproblematiek is op grond waarvan tot herinrichting wordt overgegaan. Werk daarom in het MER de probleemstelling verder uit en ga in ieder geval in op de volgende aspecten:

- een kwantitatieve onderbouwing van de verkeersproblematiek (verkeersveiligheid en bereikbaarheid), waarbij in het bijzonder ingegaan wordt op het verkeersveiligheidsaspect in relatie tot landbouwverkeer op de hoofdrijbaan³;
- een inschatting van de ernst van deze problematiek aan de hand van een vergelijking met landelijke normen voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid, en, aan de hand van een beschrijving van de functie van de weg (lokaal, bovenlokaal, bovenregionaal);
- de argumenten om deze weg te classificeren als Gebiedsontsluitingsweg A en niet als Gebiedsontsluitingsweg B, in relatie tot andere gebiedsontsluitingswegen in de regio.

Vanwege de aangrenzende Natura 2000-gebieden wordt een passende beoordeling voor het voornemen uitgevoerd. In het kader daarvan is het onderbouwen van het nut en de noodzaak van het voornemen, van zwaarwegend belang.

In de notitie reikwijdte en detailniveau wordt de provinciale doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid geschetst. Concretiseer en specificer deze voor de N331 Zwartsluis – Vollenhove. Het is wenselijk om de doelen zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven varianten en bij het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van varianten op doelbereik.

2.2 Beleidskader

Neem in het MER een overzicht op van alle relevante wet- en regelgeving en beleid voor dit initiatief. Ga vervolgens na welke randvoorwaarden en consequenties hieruit volgen voor dit project. Besteed daarbij zeker aandacht aan:

- de relatie van dit project met de in ontwikkeling zijnde Omgevingsvisie van de Provincie Overijssel en het bijhorende Provinciaal Verkeer en Vervoersplan;

² Uit de notitie reikwijdte en detailniveau blijkt dat met de bereikbaarheidsproblematiek met name 'doorstroming' wordt bedoeld.

³ Voor het aspect verkeersveiligheid volstaat het rapport 'Analyse verkeersongevallen en effecten van maatregelen. N331 Zwartsluis – Vollenhove' (februari 2008), eventueel geactualiseerd met de nieuwste cijfers.

- beleid gericht op maatregelen voor dijkversterking of klimaatadaptatie die het voornemen zouden kunnen beïnvloeden (Deltacommissie, Nationaal Waterplan en de Nationale Adaptatiestrategie).

2.3 Te nemen besluiten

Het nu vast te stellen plan is het ontwerpplan in hoofdlijnen, dat wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Overijssel. De notitie reikwijdte en detailniveau geeft voor de plan-m.e.r.-procedure die hieraan ten grondslag ligt, een schematisch overzicht. Voeg daar in het MER de besluitvormingsprocedure voor het ontwerpplan aan toe en geef tevens aan welke vervolprocedures gevolgd zullen worden.

Voor de herziening van de bestemmingsplannen van Zwartewaterland en Steenwijkerland zal nog een m.e.r.-procedure doorlopen worden. Als de Provincie Overijssel het detailniveau van dit plan-MER aanpast aan bestemmingsplanniveau, kan dit MER opnieuw worden gebruikt in de volgende m.e.r.-procedure, mits alle informatie nog actueel is en er geen wijzigingen optreden in het plan. Als de provincie het detailniveau van dit plan-MER aanpast aan de passende beoordeling en een globale afweging, moet het (deels) worden aangevuld met milieu-informatie van een hoger detailniveau voor de bestemmingsplanherziening.⁴

Voor het voornemen moet in overleg met de betrokken waterbeheerders een watertoets worden uitgevoerd. De Commissie adviseert om gegevens die nodig zijn in het kader van de watertoets in het MER op te nemen.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit betreft het herinrichten van een provinciale weg, de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove, waarbij parallelwegen langs de hoofdrijbaan zullen worden aangelegd of verbreed ten behoeve van langzaam (landbouw)verkeer. Geef in het MER een beschrijving van de benodigde fysieke aanpassingen van de weg. Geef aan welke aanvullende technische maatregelen, zoals aanleg en reconstructie van kunstwerken, kruispunten, op- en afritten en eventuele verzwarening van de wegfundering, nodig zijn. Geef het lengteprofiel van de weg met de parallelwegen, bermen en bermsloten en dwarsprofielen van kenmerkende situaties. Beschrijf de hoogte en globale vormgeving van de kunstwerken en geluidwerende voorzieningen, de keuze van het wegdek materiaal en de in te stellen maximum snelheden. Bepaal tevens of, en zo ja hoe, rekening gehouden moet worden met dijkverzwaringen in het kader van adaptatiemaatregelen voor klimaatverandering.

⁴ Voor de passende beoordeling aansluitend bij het ontwerpplan in hoofdlijnen, is nu al een hoog detailniveau vereist. Voor de bestemmingsplanherziening zal dus alleen voor die aspecten milieu-informatie van hoger detailniveau aangevuld moeten worden, die nu niet voor de passende beoordeling benodigd zijn. Dit betekent dat luchtkwaliteit en geluid op sommige punten in meer detail uitgewerkt moeten worden, en bodem meer kwantitatief in plaats van kwalitatief. Tevens zal alle overige informatie nog actueel moeten zijn en mag het plan niet zijn gewijzigd.

3.2 Alternatieven/ varianten

In de notitie reikwijdte en detailniveau worden twee alternatieven voorgesteld: alternatief 1 'herinrichting parallelweg' en alternatief 2 'De Veenen'. De initiatiefnemer heeft besloten om alternatief 2 op basis van ongunstiger effecten op de Natura 2000-gebieden⁵, hogere kosten en strijdigheid met provinciaal beleid om verkeer zo veel mogelijk te bundelen, niet verder uit te werken. De Commissie acht deze beslissing voldoende gemotiveerd.

Van alternatief 1 worden in de notitie reikwijdte en detailniveau meerdere varianten voorgesteld waarbij de ligging van de parallelwegen verschilt. Beschrijf bij alle varianten de mogelijke inrichtingsmaatregelen waarmee negatieve effecten op de aangelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen of gemitigeerd. Zoek tevens naar mogelijke maatregelen voor een optimale landschappelijke inpassing door aan te sluiten bij bestaande cultuurhistorische en geomorfologische waarden. Werk deze varianten op gelijkwaardige wijze uit zoals beschreven in paragraaf 3.1.

Als op grond van de passende beoordeling significant negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden niet uitgesloten zijn, moet in het kader van de ADC-toets naar alternatieven of varianten worden gezocht die niet tot significant negatieve gevolgen leiden. Hier adviseert de Commissie de mogelijkheden te onderzoeken voor een variant zonder parallelwegen voor het landbouwverkeer, met de introductie van passeerhavens waar het snelverkeer het landbouwverkeer kan inhalen.

3.3 Referentie

In de notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven wat als referentiesituatie zal worden gebruikt om de milieugevolgen van het voornemen te beoordelen. Deze opvatting van de referentiesituatie kan worden gevolgd. Wel is het van belang dat de huidige (milieu)situatie en de autonome ontwikkeling afzonderlijk en volwaardig beschreven worden.

In verband met de ligging van de weg grenzend aan Natura 2000-gebied is het van belang bij de referentiesituatie ook milieueffecten van de (toekomstige) verkeersontwikkeling te beschouwen, zoals ontwikkeling van verstoringfactoren als geluidsbelasting, lichtverstoring en de depositie van stikstof (NO_x).

4. MILIEUASPECTEN

4.1 Algemeen

De milieugevolgen van de verschillende varianten moeten in het MER helder worden beschreven. Maak daarbij in het MER net als in de notitie, duidelijk onderscheid tussen aspecten en criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen van het voornemen en aspecten en criteria die inzicht geven in de milieueffecten. Toets de effecten van het voornemen aan de hand van de doelstelling en de milieuaspecten.

⁵ Er is een voortoets in het kader van een passende beoordeling uitgevoerd, waaruit deze conclusie getrokken is.

In aanvulling op de notitie reikwijdte en detailniveau adviseert de Commissie in de volgende paragrafen hoe de effectbeschrijvingen uit te werken.

4.2 Verkeer

Verkeersveiligheid

Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers⁶ en prognoses de effecten van het voornemen op de verkeersveiligheid in het studiegebied, en vergelijk de resultaten met de referentiesituatie. Naast risicocijfers is ook van belang of er sprake is van black spots: concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Besteed vooral aandacht aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

Bereikbaarheid en mobiliteit

De verkeersprognoses bepalen voor een belangrijk deel de milieueffecten van het voornemen. Geef bij voorkeur op basis van een actueel verkeersmodel inzicht in de verkeerseffecten van de alternatieven en vergelijk deze met de referentiesituatie.

De beschrijving moet betrekking hebben op de volgende onderdelen:

- verkeersintensiteiten (per wegvak) voor auto-, vracht- en landbouwverkeer op de N331 en de toeleidende wegen;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten uit te drukken in I/C-verhoudingen;
- de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto-, vracht- en landbouwverkeer op de N331.

Geef zowel voor personenauto- en vrachtverkeer, landbouwverkeer en fietsers de verschillen in reistijden aan voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de alternatieven. Maak onderscheid tussen de trajecten Westeinde-Veerweg, Veerweg – De Krieger en De Krieger-Schaarweg.

Toets ten behoeve van het onderbouwen van het nut en de noodzaak van het voornemen, de effecten op verkeersveiligheid en doorstroming aan de doelstelling van het voornemen en de landelijke normen.

4.3 Natuur

Beschrijf de huidige kenmerkende natuurwaarden die in het plangebied voorkomen, waaronder aanwezige soorten. Ga daarnaast in op de beschermde natuurwaarden zoals hieronder toegelicht.

Natura 2000

De N331 grenst aan drie Natura 2000-gebieden: Zwarte Meer, Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht, en De Wieden. Op grond van een voortoets is reeds vastgesteld dat significante effecten niet zijn uit te sluiten en dat derhalve een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. Neem deze als zodanig herkenbaar op in het MER.

Ga in de passende beoordeling na in hoeverre het voornemen gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelen voor de soorten en habitats binnen de aangegeven Natura 2000-gebieden. Volg hierbij zoveel mogelijk een kwantita-

⁶ Kengetal van het aantal letselongevallen of slachtoffers per 1 miljoen voertuigkilometers.

tieve benadering die gebaseerd is op actuele (kwantitatieve biotische) gegevens. Besteed daarbij in het bijzonder aandacht aan soorten en habitats met een slechte staat van instandhouding.

De voornaamste effecten die kunnen worden verwacht zijn biotoopverlies, verdroging, verstoring door geluid en licht, barrièrewerking en vermessing door NO_x afkomstig van het verkeer. Ga na welke van deze effecten zullen optreden en welke biotopen en soorten daardoor beïnvloed zullen. Geef daarbij aan of er een (verdere) overschrijding is van de kritische depositiewaarden. Gebruik hierbij zoveel mogelijk recente literatuurgegevens over dosis-effectrelaties en kritische waarden.⁷

Ga na of de gevolgen van deze activiteit in cumulatie met andere activiteiten in de omgeving kunnen leiden tot significant negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden. Indien uit de passende beoordeling blijkt, dat significante gevolgen optreden of niet uit te sluiten zijn, dient de zogeheten ADC-toets⁸ te worden doorlopen.

Overige beschermde natuurwaarden

Binnen het plangebied ligt beschermd natuurgebied, behorend tot de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of milieubeschermingsgebieden⁹. Beschrijf de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS in het MER en onderbouw welke gevolgen het voornemen hiervoor kan hebben. Geef aan waar mitigatie van effecten op natuurwaarden en van bestaande of nieuwe barrières mogelijk is. Wanneer het voornemen kan leiden tot aantasting van de EHS kan het natuurcompensatiebeginsel van toepassing zijn. Geef in het MER gemotiveerd aan in hoeverre het voornemen toepassing van dit beginsel nodig maakt.

Soorten

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren¹⁰. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.4 Landschap: visueel-ruimtelijke kenmerken en cultuurhistorie.

De N331 ligt in een waardevol oud landschap waarvan de dijk, waarop de weg zich voor het grootste deel bevindt, deel uitmaakt van het Nationaal Landschap IJsseldelta. Beschrijf in het MER onder het aspect landschap de bestaande visueel-ruimtelijke kenmerken en de cultuurhistorie in brede zin¹¹ van het plan- en studiegebied. Beschrijf per variant de veranderingen die zich

⁷ Bijvoorbeeld: *Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden* (Van Dobben & Van Hinsberg, 2008). Hieruit volgt dat het kwalificerende kievitsbloemhooiland gevoelig is voor stikstofdepositie.

⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Nbw respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling?
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

⁹ De Provincie Flevoland heeft het Zwarte Meer de status van stiltegebied gegeven.

¹⁰ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

¹¹ Elementen en patronen die verwijzen naar de geschiedenis van het gebied en die waardevol zijn vanuit aardkundig en geomorfologisch oogpunt of vanuit de archeologie.

daarin voordoen, met name als gevolg van de aanleg en verbreding van parallelwegen en de daar mee gepaard gaande maatregelen zoals slootverlegging en -demping. Maak daarbij zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal, afbeeldingen en visualisaties (bv. fotomontages) vanuit de verschillende relevante richtingen. Ga in op de beleving van het landschap door de gebruikers (inclusief de weggebruikers). Betrek daarbij de visueel-ruimtelijke kenmerken en de belevingswaarde van het huidige plangebied en studiegebied en de effecten van het voornemen hierop. Sluit waar zinvol, aan bij de landschapstypologie zoals die ook in de Provinciale Omgevingsvisie gehanteerd zal worden.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorisch (waaronder archeologisch en geomorfologisch/aardkundig) waardevolle patronen en elementen langs het tracé en de effecten van de varianten daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze in stand gehouden dienen te worden.¹²

Geef aan welke mitigerende maatregelen worden voorzien om eventuele negatieve effecten als gevolg van de varianten te voorkomen of te beperken. Beschrijf waar van toepassing ook positieve effecten indien de varianten leiden tot versterking van geomorfologische en cultuurhistorische waarden.

4.5 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen, de geluidsbelasting in de referentiesituatie en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB) en het oppervlak geluidbelast natuurgebied. Geef voor het oppervlak geluidbelast natuurgebied aan welke contour wordt gehanteerd en onderbouw deze.¹³ Gebruik deze contour als basis voor de effectbeschrijving op natuurwaarden. Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- of er bestaande en geplande geluidsgevoelige objecten en gebieden zoals woon-, natuur-, stilte- en recreatiegebieden aanwezig zijn.

¹² Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

¹³ Sluit voor de onderbouwing aan bij Reijnen & Foppen in *The Ecology of Transportation: Managing Mobility for the Environment* (Davenport 2006). In deze publicatie wordt de 43 db (A) contour gehanteerd.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet¹⁴.

4.6 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van het voornemen op de luchtkwaliteit in het studiegebied, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen¹⁵ te verwachten zijn. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}¹⁶) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden;
- eventuele maatregelen om luchtverontreiniging te beperken.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden¹⁷ en richtwaarden¹⁸ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

4.7 Bodem en water

Ga zoveel mogelijk kwantitatief in op de effecten van uitbreiding of gebruik van de weg op de grondwaterstand, grondwaterstroming, waterkwantiteit en (grond)waterkwaliteit, en op de indirecte effecten daarvan op flora en fauna, voornamelijk in de beschermde natuurgebieden.

Maak inzichtelijk waar en in welke mate vergravingen optreden als gevolg van de uitbreiding van de weg en beschrijf de effecten hiervan.

¹⁴ Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

¹⁵ Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m³ kan worden aangemerkt als significant.

¹⁶ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m³ per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m³ per 2020 en; een reductie doelstelling voor de “gemiddelde-blootstellingsindex” (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De “gemiddelde-blootstellingsindex” is de gemiddelde-blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen en die waar mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

¹⁷ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

¹⁸ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

5. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

6. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Maak zoveel mogelijk gebruik van visualisaties om de landschappelijke inpassing van de alternatieven te illustreren.

7. OVERIG

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'evaluatieprogramma' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel

Besluit: vaststellen van een ontwerpplan in hoofdlijnen

Activiteit: herinrichting van een (provinciale) gebiedsontsluitingsweg

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau N331 Zwartsluis – Vollenhove; Ombouw naar een gebiedsontsluitingsweg, Arcadis, augustus 2008;
- Analyse verkeersongevallen en effecten van maatregelen N331 Zwartsluis - Vollenhove, Onderdeel bij planstudie N331 GOW-A Zwartsluis – Vollenhove, Provincie Overijssel, februari 2008;
- Ontwerpplan in Hoofdlijnen N331 Zwartsluis – Vollenhove; Ombouw naar een gebiedsontsluitingsweg, conceptversie, Provincie Overijssel, maart 2008;
- Gebiedsontsluitingsweg N331; Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet, Arcadis, september 2008.

De Commissie heeft geen zienswijzen via het bevoegd gezag ontvangen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 1 oktober 2008

advies aanvraag: 12 september 2008

is niet ter inzage gelegd

advies reikwijdte en detailniveau: 6 november 2008

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het (plan-)MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de notitie reikwijdte en detailniveau als uitgangspunt.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. D.A. Boogert

dr. F.H. Everts

drs.ing. H.J. Kingma

drs. L.H.J. Verheijen (voorzitter)

drs. H. Woesthuis (secretaris)

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport N331 Zwartsluis-Vollenhove

De Provincie Overijssel heeft het voornemen om de provinciale weg N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove te gaan herinrichten. Voor de herinrichting wordt een ontwerpplan in hoofdlijnen vastgesteld, waarvoor een plan-m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel is bevoegd gezag voor het vaststellen van het ontwerpplan in hoofdlijnen. Dit advies van de Commissie gaat in op de inhoud van het plan-MER.

ISBN: 978-90-421-2573-5