

## *Startdocument MER N34*

**Reikwijdte en Detailniveau MER in het kader van de  
planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplan B wegvak  
Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar een veilige regionale  
stroomweg 100 km/uur**

Eenheid Wegen en Kanalen

# ***Colofon***

**Datum**

Juni 2010

**Auteur**

Dit is een product van het kernteam N34

**Project/kenmerk**

P07013 / N34 Witte Paal – grens Drenthe

**Adresgegevens**

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 70 00

Fax 038 425 45 77

[www.overijssel.nl/n34](http://www.overijssel.nl/n34)

[N34@overijssel.nl](mailto:N34@overijssel.nl)

# *Inhoudsopgave*

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Aanleiding	5
1.2	Aanleiding m.e.r.-procedure	6
1.3	Startdocument	7
1.4	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Voorgenomen activiteit</b>	<b>8</b>
2.1	Inleiding	8
2.2	Probleemstelling	8
2.3	Doelstelling	8
2.4	Voorgeschiedenis	9
2.5	Het voornemen	9
2.6	Welke alternatieven worden onderzocht?	11
2.6.1	Geen tracéalternatieven	11
2.6.2	Te onderzoeken alternatieven en varianten	11
	- Nulalternatief / referentiesituatie	11
	- Inrichtingsvarianten	12
	- Milieuoptimalisaties	12
2.6.3	In het MER te beschouwen inrichtingsvarianten	13
2.7	Relatie MER met andere plannen	13
<b>3</b>	<b>Aanpak milieubeoordeling</b>	<b>15</b>
3.1	Het beoordelingskader	15
	- Het meten van duurzaamheid	16
3.2	Plan- en studiegebied	16
3.3	Wijze van beoordelen	16
<b>4</b>	<b>Beleidskaders en procedures</b>	<b>17</b>
4.1	Relevante beleidskaders	17
4.2	De uitgebreide m.e.r.-procedure	18
4.3	Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure	20
	- Initiatiefnemer	20
	- Bevoegd gezag	20
	- Commissie voor de milieueffectrapportage	20
	- Wettelijke adviseurs	20
	- Insprekers	20
<b>5</b>	<b>Bijlage 1 Gehanteerde begrippen en afkortingen</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Bijlage 2 Toponiemenkaart</b>	<b>23</b>



# 1 *Inleiding*

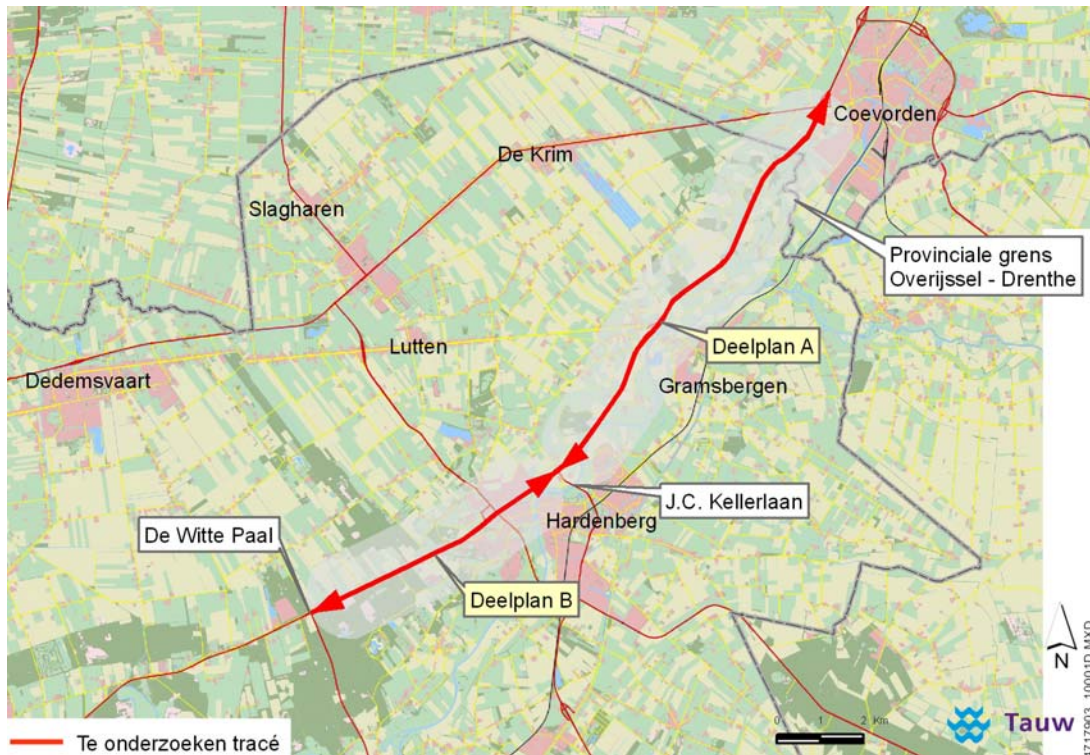
## 1.1 *Aanleiding*

De N34 vervult een belangrijke functie voor de ontsluiting van het noordoosten van de provincie Overijssel (Ommen, Hardenberg) en het zuidoosten van Drenthe (Coevorden, Emmen). Het wegvak N34 Witte Paal - Drentse grens (km. 27,865 - km. 43,915) wordt ingericht als regionale stroomweg 100 km/uur, conform Duurzaam Veilig en de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK). Rijkswaterstaat heeft deze herinrichting als voorwaarde bij de overdracht van de N34 aan de provincie Overijssel meegegeven<sup>1</sup>. De herinrichting tot regionale stroomweg is wenselijk in verband met de verdere groei van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van deze weg. Daarnaast gebeuren er op de N34 te veel ongelukken. De weg moet dus ook veiliger worden.

Een stroomweg kenmerkt zich door een soepele doorstroming, zonder dat er vertragingen optreden door bijvoorbeeld de aanwezigheid van uitritten, rotondes en/of verkeerslichten (gelijkvloerse kruisingen). Daarnaast levert een regionale stroomweg een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid als gevolg van de ongelijkvloerse kruisingen. Op dit moment is de N34 nog niet ingericht als een regionale stroomweg. Er zijn nog veel gelijkvloerse kruisingen (verkeerslichten), oversteken en uitritten van woningen aanwezig.

Het wegvak Witte Paal - Drentse Grens kan verdeeld worden in twee delen die in samenhang moeten worden beschouwd. De opdeling in deelplan A en deelplan B wordt met figuur 1.1 geïllustreerd. Voor het wegvak vanaf de J.C. Kellerlaan (km. 34,485) tot en met Coevorden (c.q. de provinciegrens tussen Overijssel en Drenthe, km. 43,915) is in de huidige situatie al sprake van een snelheidsregime van 100 km/uur. Dit is deelplan A. Voor het wegvak van Witte Paal (aansluiting met de N36, km. 27,865) tot en met de J.C. Kellerlaan (ten oosten van Hardenberg, km. 34,485) wordt het snelheidsregime verhoogd van 80 km/uur naar 100 km/uur. Dit wegvak valt onder deelplan B. Voor deelplan B zal de m.e.r.-procedure doorlopen gaan worden. In paragraaf 1.2 wordt de reden beschreven waarom dit wettelijk verplicht is.

<sup>1</sup> In Drenthe is de N34 voor een groot deel ingericht als stroomweg



Figuur 1.1 Deelplan A en deelplan B van de N34

## 1.2 Aanleiding m.e.r.-procedure

In de Wet Milieubeheer (Wm) is in hoofdstuk 7 geregeld dat bij ruimtelijke ordeningsplannen en/of besluiten met mogelijk grote milieugevolgen het verplicht is informatie te verzamelen over de als gevolg van de ingreep optredende milieugevolgen. Het doel is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij dergelijke plannen en/of besluiten. Voor deze plannen en/of besluiten wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.<sup>2</sup>) procedure doorlopen. In het Besluit m.e.r. 1994 is bepaald voor welke ingrepen een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Hierbij kan gedacht worden aan plannen en projecten voor onder meer woningbouw, de aanleg van bedrijventerreinen en industrie en de aanleg van autowegen en spoorwegen. De m.e.r.-plicht voor wegen is opgenomen in categorie 1 van bijlage C bij het Besluit m.e.r. Op grond van de bijlage bij het Besluit m.e.r. (onderdeel C, categorie 1.4) geldt de m.e.r.-plicht voor de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg tot een autoweg.

De opwaardering van de N34 van 80 km/uur weg naar een 100km/uur is een m.e.r.-plichtige activiteit omdat de N34 tussen Witte Paal en de J.C. Kellerlaan na herinrichting een autoweg is die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.

De m.e.r.-procedure voor de N34, deelplan B, is gekoppeld aan een bestemmingsplanprocedure. Het bestemmingsplan is het eerste ruimtelijke besluit dat in de mogelijke opwaardering van de N34 voorziet.

Per 1 juli 2010 zal het wetsvoorstel Modernisering m.e.r. van kracht worden. Als gevolg van het wetsvoorstel zullen de bestaande procedures vervangen worden door een beperkte- en een uitgebreide m.e.r.-procedure. De provincie Overijssel heeft als initiatiefnemer (IN) samen met de gemeente Hardenberg als bevoegd gezag (BG) besloten om de nieuwe uitgebreide procedure te doorlopen. Verplicht onderdeel van de uitgebreide m.e.r.-procedure is het onderdeel 'raadpleging en inspraak over reikwijdte en detailniveau'. Deze stap is vormvrij. De nieuwe wetgeving schrijft geen

<sup>2</sup> De afkorting m.e.r. betekent de procedure van milieueffectrapportage. MER staat voor milieueffectrapport: het feitelijke rapport.

procedure- en inhoudseisen voor. De provincie Overijssel heeft ervoor gekozen een startdocument op te stellen. In paragraaf 1.3 leest u meer over de inhoud en het doel van het startdocument.

### **1.3 Startdocument**

Het doel van het startdocument is het beschrijven van de beoogde insteek van de m.e.r.-procedure, om toegespitste inspraakreacties voor de inhoud van het MER te krijgen. In het startdocument wordt bondig ingegaan op zowel inhoudelijke als procesmatige aspecten van het MER, en vormt hiermee het kader voor de verdere m.e.r.-procedure.

Het voorliggend startdocument beschrijft wat het voornemen is en welke alternatieven en varianten worden onderzocht. Ook geeft het inzicht in de te onderzoeken milieueffecten en welke onderzoekscriteria worden gehanteerd. Daarnaast worden de belangrijkste kaders en randvoorwaarden van het project geschetst. Ook worden in dit document het plangebied (om welk deel van de weg gaat het) en het studiegebied (het gebied dat beïnvloed wordt door het initiatief) beschreven.

### **1.4 Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 beschrijft de probleem- en doelstelling, het voornemen, de voorgeschiedenis en de te beschouwen alternatieven en varianten. De wijze van milieubeoordeling komt in hoofdstuk 3 aan de orde. Hierbij wordt ingegaan op het beoordelingskader, het plan- en studiegebied en de wijze van beoordelen. Hoofdstuk 4 behandelt ten slotte de relevante beleidskaders en de uitgebreide m.e.r.-procedure.

## 2 *Voorgenomen activiteit*

### 2.1 *Inleiding*

Dit hoofdstuk gaat in op de probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit (paragrafen 2.2 en 2.3), de voorgeschiedenis (paragraaf 2.4), het voornemen zelf (paragraaf 2.5) en de in het MER te beschouwen alternatieven en varianten (paragraaf 2.6). Het hoofdstuk sluit af met een weergave van andere relevante plannen en ontwikkelingen die nabij de N34 zijn voorzien (paragraaf 2.7).

### 2.2 *Probleemstelling*

De provinciale weg N34 tussen Witte Paal (aansluiting N34/ N36) en de Drentse grens (Coevorden) is een belangrijke weg voor de ontsluiting van het noordoosten van de provincie Overijssel (Ommen, Hardenberg) en het zuidoosten van de provincie Drenthe (Coevorden, Emmen). De N34 wordt voor zowel recreatieve als zakelijke doeleinden gebruikt om vanuit de hierboven genoemde gebieden richting Zwolle (A28) of Emmen (A37) te gaan en verder. Daarnaast is de N34 een belangrijke verbindingen voor verplaatsingen van de bewoners in het Vechtdal zelf.

Op dit moment maken ca 13.500 voertuigen dagelijks gebruik van de N 34. Voor de toekomst (2020/2030) verwacht de provincie een verdere groei van het aantal voertuigen (jaarlijkse groei van circa 2%). Op de N34 gebeuren in de huidige situatie te veel ongelukken. Over de periode 2005 – 2009 zijn voor het wegvak Witte Paal J.C. Kellerlaan in totaal 92 ongevallen geregistreerd. Daarbij vielen 18 slachtoffers, waaronder 8 ziekenhuisgewonden en 1 dode.

De weg is tot 2007 eigendom geweest van Rijkswaterstaat. Op 1 december 2006 hebben het Rijk en de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel overeenkomst NN-5136 ondertekend. Met ingang van 1 januari 2007 is het beheer en onderhoud overgedragen aan de provincies, het eigendom is later bekrachtigd bij koninklijk besluit. In deze overeenkomst is de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van de weg N34 (Witte Paal – de Punt) en de N46 (Groningen – Eemshaven) van het Rijk naar de 3 provincies geregeld. De provincie Overijssel heeft het eigendom, beheer en onderhoud van het wegvak N34 Witte Paal –Drentse grens (km. 27,865 – km. 43,915) over gedragen gekregen. In de overeenkomst is de verplichting opgenomen om dit wegvak in te richten als een regionale stroomweg 100 km/uur, conform Duurzaam Veilig en EHK (essentiële herkenbaarheidskenmerken). Aangezien dit nog niet het geval is voor deelplan B wil de provincie Overijssel de weg graag opnieuw inrichten tot een regionale stroomweg, waar veilig met 100 km/uur over gereden kan worden. Een belangrijke reden hiervoor is de vergroting van de verkeersveiligheid.

### 2.3 *Doelstelling*

*Het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid door het realiseren van een duurzaam veilige inrichting van de N34, gedeelte Witte Paal – grens Drenthe, als onderdeel van een integraal plan waarin duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit en het aansluiten bij en rekening houden met ontwikkelingen en kansen langs de N34, zoals deze voortvloeien uit de Omgevingsvisie 2009, centraal staan.*



Een verbeterde verkeerssituatie is noodzakelijk om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op de N34 te verbeteren en te kunnen garanderen. Met de opwaardering van de N34 naar een regionale stroomweg 100 km/uur wordt gestreefd naar een bijdrage aan de bereikbaarheid van het noordoosten van de provincie Overijssel (Ommen, Hardenberg) en het zuidoosten van de provincie Drenthe (Coevorden, Emmen), rekening houdend met de (leef)omgeving.

In de omgevingsvisie van de provincie Overijssel<sup>3</sup> wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van regionale stroomwegen tussen stedelijke centra en streekcentra, waaronder de N34.

Kernwoorden hierbij zijn: bereikbaarheid, verkeersveiligheid (toevoegen van de essentiële herkenbaarheidskenmerken), leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

In de Omgevingsvisie is de N34 aangewezen als hoofdinfrastructuur. Voor de hoofdinfrastructuur geldt de volgende bereikbaarheidskwaliteit:

- opheffen van knelpunten en creëren van inhaal mogelijkheden en extra capaciteit (waar nodig);
- beperken en verbeteren doorstroming en veiligheid van aansluitingen (ongelijkvloers), leidend tot de volgende bereikbaarheidskwaliteit:
  - (Inter)nationale autosnelwegen (120 km/uur);
  - Autowegen tussen stedelijke centra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteits-/capaciteitsverhouding van 0,8 in de spits;
  - Autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitverhouding van 0,85 in de spits.

## **2.4 Voorgeschiedenis**

In mei 2008 heeft de provincie Overijssel een verkenningnota opgesteld met de titel "N34, stroomweg Witte Paal – grens Drenthe". In deze nota wordt een schets gegeven van de huidige situatie, de verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, verkeersongevallen en ongevalrisico's) en de relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het tracé. Daarnaast wordt in de nota een visie geschetst van het gewenste eindbeeld. Om dit eindbeeld te bereiken zijn een aantal oplossingsrichtingen gedefinieerd. Ten slotte wordt kort stilgestaan bij de financiële aspecten welke samenhangen met de wens om het eindbeeld te realiseren.

In juni 2009 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel een nota (kenmerk: 2009/0094915) vastgesteld waarin op de verdere aanpak van de N34 wordt ingegaan. Het in de verkenningnota geschetste eindbeeld is op onderdelen gewijzigd, maar de essentie blijft behouden. De N34 wordt ingericht als stroomweg met een snelheidsregime van 100 km/uur, waarmee de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeteren. De Gedeputeerde Staten hebben in 2009 opdracht gegeven om een planstudie te doorlopen voor een samengesteld maatregelenpakket. Die planstudie moet de strategische keuzes op netwerkniveau verder detailleren op wegvak en kruispuntniveau. Bij het vaststellen van dit maatregelenpakket is rekening gehouden met de relevante milieuaspecten (water, natuur, landschap, etc.) en de functies in de omgeving.

## **2.5 Het voornemen**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de aard van de werkzaamheden. Op hoofdlijnen betreffen de maatregelen het ongelijkvloers maken van kruisingen en het inrichten van de weg tot een regionale stroomweg met een snelheidsregime van 100 km/uur.

De N34 zal worden verbreed van circa 7,20m (de breedte varieert licht over het totale wegvak) naar 8,50m. Aan weerszijden komt een obstakelvrije zone van 8 meter. In gevallen wordt volstaan met een minimale obstakelvrije zone van 6 meter in het geval van latsig te saneren obstakels. In het eindbeeld kent de N34 tussen Witte Paal en de J.C. Kellerlaan slechts een beperkt aantal ongelijkvloerse aansluitingen. Alle gelijkvloerse aansluitingen en oversteken komen te vervallen. De zoekgebieden waar binnen deelplan B ongelijkvloerse aansluitingen moeten komen zijn:

- J.C. Kellerlaan
- Larixweg / Willemsdijk

<sup>3</sup> Omgevingsvisie Overijssel, Visie en uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel

- De Boshhoek

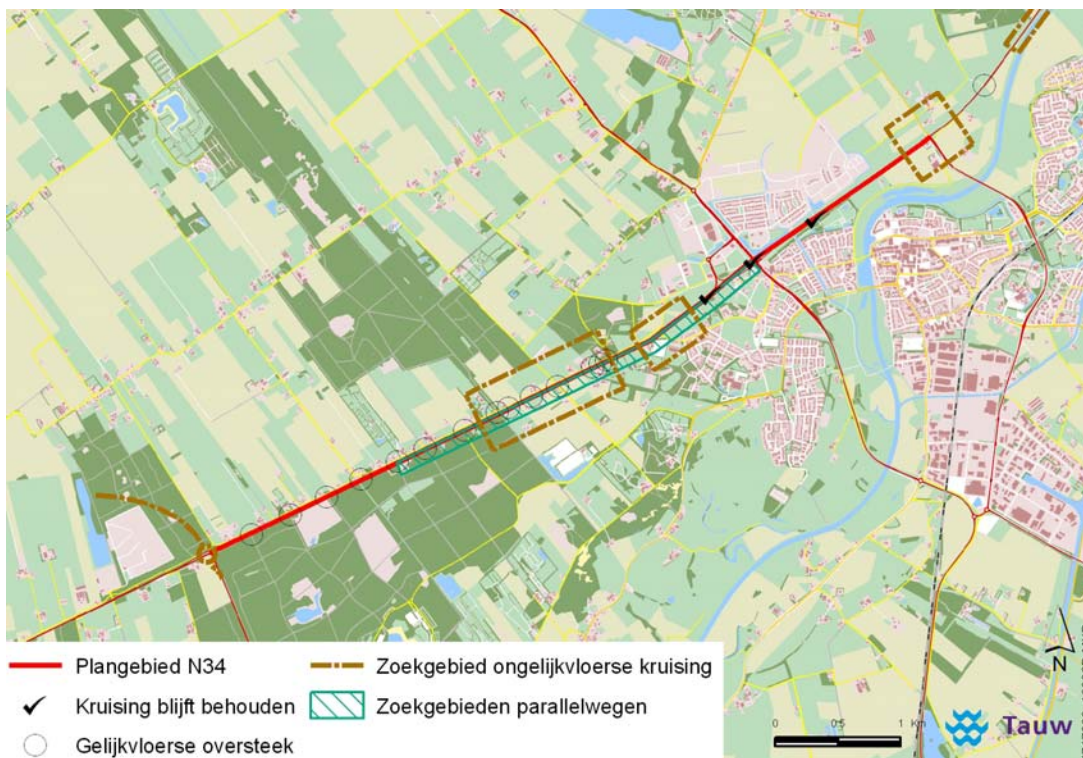
Concreet betekent dit dat de huidige aansluitingen van de Lentersdijk en de Hessenweg (beide erftoegangswegen) op de N34 komen te vervallen. Daarnaast worden de koude oversteken van de zijwegen gesaneerd. Erfaansluitingen direct op de hoofdrijbaan worden eveneens verwijderd. Met betrekking tot de woningen en werkplaats van Staatsbosbeheer worden enkele opties onderzocht op kosten en haalbaarheid: handhaven, amoveren en verplaatsen.



**Figuur 2.2 Wegen en plaatsnamen Deelplan B**

Tussen Witte Paal en Hardenberg is voor het ontsluiten van de zijwegen en voor de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde van de N34 over enkele kilometers een parallelweg nodig. De ontsluiting van de woningen langs de N34 naast het sportpark vormt daarbij een aandachtspunt. Omdat de Hessenweg en Afterkampweg van de N34 worden afgesloten, moet de noordelijke parallelweg een betere aansluiting krijgen via het bedrijventerrein op de N343. Om dit te bereiken ligt het opwaarderen van de Afterkampweg het meest voor de hand.

De voorgenomen aanpassingen aan de N34 (voor wat betreft deelplan B) worden middels figuur 2.3 geïllustreerd. Hierin zijn ook de 3 zoekgebieden onderscheiden.



Figuur 2.3 Voorgenomen aanpassingen in deelplan B van de N34

## 2.6 Welke alternatieven worden onderzocht?

### 2.6.1 Geen tracéalternatieven

Uitgangspunt van het MER is de N34 in de huidige vorm. Om het gewenste resultaat te bereiken is het niet nodig de N34 te verleggen of om een nieuwe weg aan te leggen op een ander tracé. Er is ter plaatse van de huidige ligging voldoende ruimte om een ombouw van de weg mogelijk te maken. Het bestaande tracé van de N34 moet worden verbeterd om van de weg een veilige stroomweg te maken. Hierdoor zal er geen sprake zijn van tracéalternatieven.

### 2.6.2 Te onderzoeken alternatieven en varianten

In het MER worden de volgende alternatieven uitgewerkt en onderzocht:

- Referentiealternatief
- Inrichtingsvarianten N34

In het onderstaande gedeelte volgt een korte toelichting op deze verschillende alternatieven.

#### **Nulalternatief / referentiesituatie**

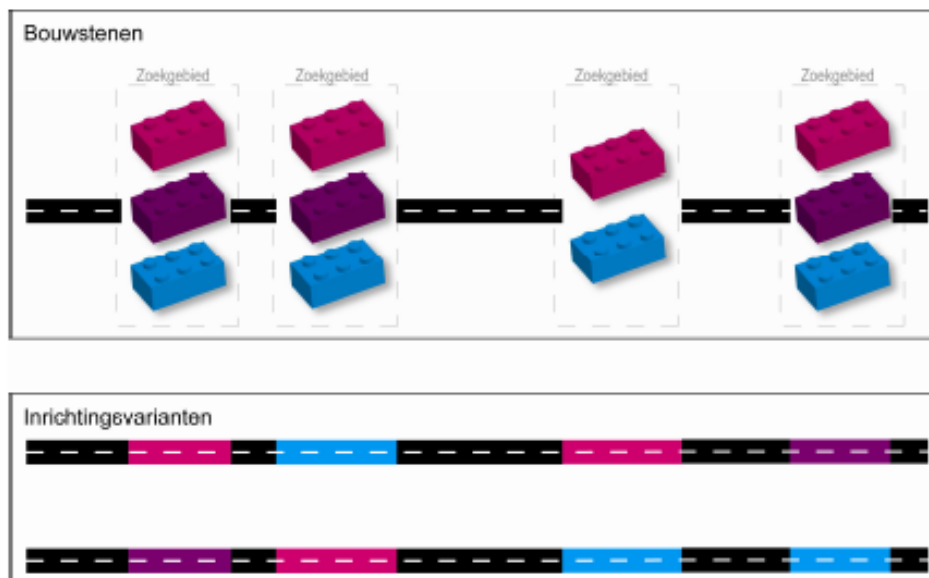
In sommige gevallen kan de doelstelling die is geformuleerd ook worden bereikt als de voorgenomen activiteit (herinrichting tot een stroomweg) niet wordt uitgevoerd. In een dergelijk geval wordt gesproken over het 'nulalternatief'. In dit MER is het nulalternatief geen reëel alternatief, omdat niet voldaan wordt aan de doelstelling (verbeteren doorstroming, opheffen ongelijkvloerse kruisingen, verbeteren verkeersveiligheid). De beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen dienen in het MER als referentiesituatie voor de inrichtingsvarianten die wel aan het gestelde doel voldoet. De milieugevolgen van de inrichtingsvarianten worden daarom afgezet tegen de referentiesituatie.

### ***Inrichtingsvarianten***

Op hoofdlijnen bestaan de inrichtingsvarianten uit het vervangen van gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse aansluitingen. Binnen deelplan B zijn er een aantal zoekgebieden waar ongelijkvloerse aansluitingen moeten worden gerealiseerd. Voor elk zoekgebied zijn er een aantal mogelijke oplossingen om de ongelijkvloerse aansluiting te realiseren. Deze mogelijke oplossingen worden 'bouwstenen' genoemd. Voor elk van de drie zoekgebieden bestaan er dus een aantal bouwstenen. Potentiële bouwstenen zijn:

- De N34 gaat over de kruisende weg heen
- De N34 gaat onder de kruisende weg door
- De N34 passeert de kruisende weg middels een halfverdiepte ligging
- Parallelwegen lang/kort
- Opheffen gelijkvloerse aansluitingen/kruisingen en omleiden wegen via alternatieve of parallelle route
- Opheffen perceels-, erfaansluitingen en doorsteken en aanleggen parallelvoorziening

Het combineren van bouwstenen voor de drie zoekgebieden resulteert in een inrichtingsvariant. Doordat er voor elk zoekgebied sprake is van meerdere bouwstenen zullen er ook meerdere inrichtingsvarianten ontstaan. Het principe van zoekgebieden, bouwstenen en inrichtingsvarianten wordt geïllustreerd in figuur 2.4.



**Figuur 2.1 De combinatie van bouwstenen levert een inrichtingsvariant op**

### ***Milieuoptimalisaties***

Het uitwerken van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief is geen verplichting meer. Om zicht te krijgen in de extra milieuwinst die er te behalen is voor dit voornemen worden aanvullend op de inrichtingsvarianten optimalisatiemaatregelen voorgesteld.

### 2.6.3 In het MER te beschouwen inrichtingsvarianten

Op het moment van schrijven, is de exacte invulling van de inrichtingsvarianten in het MER nog niet bekend. Voor de samengestelde inrichtingsvarianten zullen de milieueffecten worden bepaald, waarmee de provincie Overijssel in staat wordt gesteld een onderbouwde keuze te kunnen maken voor een van de inrichtingsvarianten. Het is hierbij mogelijk dat de provincie, op basis van de milieueffecten, kiest voor een inrichtingsvariant welke niet is onderzocht, maar waarvoor wel inzicht is in de milieueffecten van de afzonderlijke bouwstenen.

## 2.7 Relatie MER met andere plannen

In deze paragraaf worden de relevante ontwikkeling in en om het tracé van de N34 behandeld. Deze ontwikkelingen hebben allen een relatie met de aan te passen N34.

- Deelplan A: Zoals gesteld in hoofdstuk 2 heeft de provincie de aanpassing van de N34 tot een veilige, regionale stroomweg opgedeeld in deelplan A en deelplan B. Voor deelplan B wordt een MER opgesteld en heeft dit startdocument betrekking. Deelplan A betreft het wegvak van de J.C. Kellerlaan (km. 34,485) tot en met Coevorden (c.q. de provinciegrens tussen Overijssel en Drenthe, km. 43,915). Op dit wegvak is in de huidige situatie al sprake van een snelheidsregime van 100 km/uur. Om het eindbeeld van een veilige stroomweg te bereiken dienen op het genoemde wegvak enkele maatregelen te worden genomen. Het betreffen het verbreden van de weg, het ongelijkvloers maken van kruisingen, het opheffen van aansluitingen en oversteken en het aanbrengen van nieuwe markering. Deze maatregelen moeten in 2012 worden uitgevoerd.
- N34 Drenthe: De provincie Drenthe voert de komende jaren diverse werkzaamheden, waaronder de opwaardering naar een stroomweg, uit aan de N34 tussen De Punt en de grens met de provincie Overijssel. De wegaanpassingen moeten de veiligheid van de weg en de bereikbaarheid van omliggende dorpen verbeteren.
- Omleiding Ommen, verlenging N36: Rijkswaterstaat realiseert een verbinding vanaf de N36 bij Witte Paal aan de noordzijde van Ommen naar de N48. De aansluiting bij de Witte Paal (en die op de N48) zal worden uitgevoerd als meerstrookse rotonde met bypasses. De omleiding zelf kent geen gelijkvloerse aansluitingen, wel ongelijkvloerse aansluitingen. De weg wordt uitgevoerd als 1x2 met een wegbreedte van 8,10m en met toepassing van de EHK: dubbele, doorgetrokken asmarkering (inhalen dus niet toegestaan) met een groene strook daartussen. De breedte van de obstakelvrije zone bedraagt 6,00m. De omleiding zal volgens planning eind 2010 gereed zijn. De parallelweg aan de noordzijde van de N34 wordt ter hoogte van Witte Paal via een tunnel onder de omleiding Ommen gevoerd. De tunnel krijgt een beperkte breedte, waarbij het verkeer met verkeerslichten zal worden geregeld.
- Marslanden: De uitbreiding van Hardenberg ten noorden van N34 met woningbouwlocatie de Marslanden. Marslanden I heeft een omvang van ongeveer 1250 woningen en is op dit moment in ontwikkeling (zie figuur 2.5). Met Marslanden II, te realiseren aan de noordoostzijde van Marslanden I, zal de wijk in de visie van de gemeente kunnen doorgroeien tot 3.000 en eventueel 3.200 woningen. Voor de ontsluiting van het gemotoriseerde verkeer is direct naast de Eugenboersdijk (gelegen aan de noordzijde van de N34 tegenover de J.C. Kellerlaan) een nieuwe weg voorzien, die aansluit op de N34 ter hoogte van de J.C. Kellerlaan. De planning is dat in 2011/2012 wordt gestart met de realisatie van Marslanden II. Op dat moment zou ook de nieuwe ontsluitingsweg beschikbaar moeten zijn, ter vervanging van de Eugenboersdijk.
- Ruimte voor de Vecht: De gemeente Hardenberg en het Waterschap Velt en Vecht hebben in het kader van Ruimte voor de Vecht in 2010 een structuurvisie voor het Vechtpark Hardenberg opgesteld (aan de westkant van de J.C.Kellerlaan tussen N34 en 't Holt). In de plannen is onder andere voorzien in het verplaatsen van de waterkering (de dijk) richting de N34 om zo het zicht op de Vecht te verbeteren en een overstromingsgebied te creëren. Ten behoeve van recreatie is voorzien in een overgang van de N34 voor fietser en voetgangers gescheiden van een oversteek van auto's bij de JC Kellerlaan.



Figuur 2.6.3.1 De nieuwe woningbouwlocatie Marslanden I

## 3 Aanpak milieubeoordeling

### 3.1 Het beoordelingskader

In deze paragraaf wordt ingegaan op de voor elke inrichtingsvariant te onderzoeken aspecten, de beoordelingscriteria van deze aspecten en het detailniveau van het onderzoek. De beoordelingscriteria die voor de milieubeoordeling worden gebruikt, zijn afgeleid uit de kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken uit relevant milieubeleid en -regelgeving. Daarnaast zijn beoordelingscriteria opgesteld ten behoeve van de toetsing aan het doelbereik. In tabel 3.1 het beoordelingskader weergegeven.

Thema	Aspect	Beoordelingscriteria	Detailniveau
Verkeer	Verkeer (doelbereik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed op de doorstroming op netwerkniveau en op inrichtingsniveau</li> </ul>	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verwachte toe en/of afname van ongevallen</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Wegkenmerken (inrichting van de weg)</li> </ul>	
Woon- en leefmilieu	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal woningen binnen verschillende geluidscontouren</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Omvang geluidsbeperkende maatregelen</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Akoestisch ruimtebeslag</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Geluidbelast PEHS</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanwezigheid overige geluidsgevoelige bestemmingen</li> </ul>	
Ondergrond	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emissie wegverkeer</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Gevoelige bestemmingen gelegen binnen overschrijdingsgebied grenswaarde</li> </ul>	Kwantitatief
	Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oppervlakte (ha) groter dan de grenswaarde</li> </ul>	Kwantitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Plaatsgebonden risico vervoer gevaarlijke stoffen</li> <li>Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen</li> </ul>	Kwantitatief
	Bodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantasting bodemkwaliteit</li> </ul>	Kwalitatief
	Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwantiteit</li> </ul>	Kwalitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit</li> </ul>	Kwalitatief
	Landschap en Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantasting landschappelijke structuur</li> </ul>	Kwalitatief
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantasting bijzondere landschapselementen</li> </ul>	Kwalitatief
	Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantasting cultuurhistorische elementen / gebieden</li> </ul>	Kwalitatief
<ul style="list-style-type: none"> <li>Invloed op bekende archeologische waarden</li> </ul>		Kwalitatief	

Ruimtegebruik		• Invloed op potentiële archeologische waarden	Kwalitatief	
		• Te amoveren woningen/bedrijven	Kwantitatief	
		• Beïnvloeding uitbreidingsmogelijkheden woongebieden en bedrijventerreinen	Kwalitatief	
		• Aantasting / doorsnijding recreatieve gebieden en routes	Kwalitatief	
		• Verlies landbouwgrond	Kwantitatief	
		• Versnippering percelen landbouwgrond	Kwalitatief	
		• Bereikbaarheid recreatie- en landbouwgebieden	Kwalitatief	
		Natuur	• Aantasting leefgebied flora en fauna	Kwalitatief
			• Aantasting/doorsnijding EHS/verbindingzones	Kwantitatief
			• Aantasting leefgebied door geluid en emissies wegverkeer	Kwantitatief
• Verwachte toe- of afname van aanrijdingen (mens – dier)	Kwalitatief			
Duurzaamheid	Ruimtelijke kwaliteit (input Kansen in Beeld) Duurzaamheid	• Gebruikswaarde	Kwalitatief	
		• Toekomstwaarde	Kwalitatief	
		• Belevingswaarde	Kwalitatief	
		• Duurzaamheidskompas	Kwantitatief	

### ***Het meten van duurzaamheid***

Als integraal onderdeel van de effectbeoordeling worden de inrichtingsvarianten ook beoordeeld op duurzaamheid. Met behulp van het duurzaamheidskompas worden bekeken hoe de verschillende inrichtingsvarianten scoren in zowel de ontwerpfase, de realisatiefase en de beheer- en onderhoudsfase. Daarbij vormt het bovenstaande beoordelingskader aangevuld met aspecten zoals energie en risico's de input. Door te meten op verschillende momenten in het planproces kan inzichtelijk gemaakt worden wat het huidige duurzaamheidsniveau is en op welke aspecten nog verbeteringen door te voeren zijn.

## **3.2 Plan- en studiegebied**

Het plangebied is het gebied waarbinnen de herinrichting van de N34 plaatsvindt. Dit is het gebied dat wordt begrensd door de aansluiting met de N36 bij Witte Paal en de huidige oversteek Hofsteeweg. Het studiegebied is het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (de aanpassingen van de N34) kunnen optreden. Het betreft het plangebied én de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van het MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een de herinrichting zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen.

## **3.3 Wijze van beoordelen**

De effecten worden afgezet tegen de referentiesituatie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de effecten die kunnen optreden tijdens de aanlegfase en tijdens de gebruiks- / beheersfase. De effecten worden in een samenvattende tabel gepresenteerd (vijfpuntenschaal). Per thema wordt door ons aangegeven welke optimalisatiemogelijkheden (compenserende of mitigerende maatregelen) er zijn om eventuele negatieve milieueffecten te beperken.

Waardering effecten	Omschrijving
++	Zeer positief effect
+	Positief effect
0	Niet of nauwelijks effect
-	Negatief effect
--	Zeer negatief effect



## 4 *Beleidskaders en procedures*

### 4.1 *Relevante beleidskaders*

In deze paragraaf wordt kort beschreven welke beleidskaders relevant zijn voor de opwaardering van de N34 (deelplan B).

Schaalniveau	Beleidsdocument Besluit	Relevantie algemeen beleidsaspect	Relevantie voor aanpassing N34
Europees	Verdrag van Malta	Instandhouding en bescherming archeologische waarden door behoud/ conservering van archeologisch erfgoed in de bodem ter plekke.	Ontzien archeologische waarden door inpassing infrastructuur.
Nationaal	Nota Belvédère	Bescherming cultuurhistorisch waardevolle gebieden en steden.	N34 doorsnijdt Belvédère gebied Vecht en Regge.
	Ecologische Hoofdstructuur	Bescherming natuurgebieden	Ten zuiden van de N34 tussen Witte Paal en Hardenberg komt een groot gebied dat is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) voor. Nader onderzoek moet uitwijzen of de aanpassing van de N34 effect heeft op dit gebied.
	Flora en faunawet  Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte, Natuur voor mensen, mensen voor natuur	Beschermingsstatus plant- en diersoorten. Handhaving en zo mogelijk versterken van bestaande natuurwaarden (EHS, natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden. Tegengaan barrièrewerking infrastructuur. Aantasting landbouw en recreatie voorkomen/beperken	Mogelijke aanwezigheid plant- en diersoorten. Compensatie van natuurwaarden indien waarden door aanpassing/ omlegging weg verloren gaan.
	Nota Ruimte	Inrichtingsvraagstukken tussen nu en 2020, met doorkijk naar 2030. De nota heeft 4 algemene doelen: versterken economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.	N34 is aangewezen als hoofdweg. Om toekomstige verbredingen en/of bundeling van hoofdinfrastructuur fysiek en financieel niet te belemmeren, moet langs de

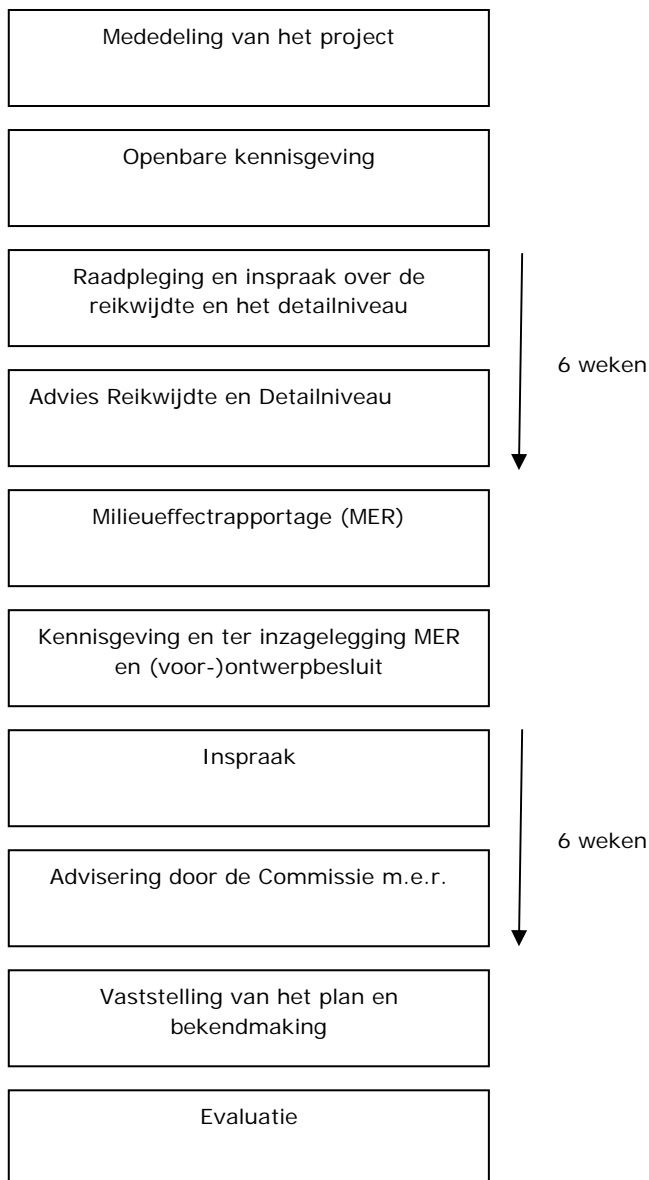
Schaalniveau	Beleidsdocument Besluit	Relevantie algemeen beleidsaspect	Relevantie voor aanpassing N34
Provinciaal	Nota Mobiliteit	Beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer.	hoofdinfrastructuur uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. Betere bereikbaarheid N34
	Provinciaal verkeer- en vervoerplan	Aanpakken knelpunten op het gebied van doorstroming en leefbaarheid.	De N34 kent in de huidige situatie een knelpunt op het gebied van leefbaarheid
Gemeentelijk beleid	Omgevingsvisie Overijssel	Realiseren van meer natuur, binnen nationale kader van Nota Ruimte. Verbeteren kwaliteit van regionale stroomwegen	Realisatie EHS in 2018. Verbeteren kwaliteit N34.
	Netwerkanalyse Noord-Overijssel	Samenhang in het totale wegennetwerk en bereikbaarheidskwaliteit	Doorstromingsproblemen in 2020 met grote kans op file
	Structuurvisie Marslanden	De geplande ruimtelijke ontwikkelingen langs de N34	Er is sprake van een wisselwerking tussen de ruimtelijke inpassingen van de N34 enerzijds en de nieuwe wijk Marslanden anderszijds.
Gemeente / Waterschap	Structuurvisie Vechtpark	Verbinden Hardenberg en de Vecht door realisatie van Vechtpark	Rekening houden met fysiek ruimtebeslag van het Vechtpark

## 4.2 *De uitgebreide m.e.r.-procedure*

Per 1 juli 2010 zal het wetsvoorstel Modernisering m.e.r. van kracht worden. Als gevolg van het wetsvoorstel zullen de bestaande procedures vervangen worden door een beperkte- en een uitgebreide m.e.r.-procedure. De provincie Overijssel heeft als initiatiefnemer (IN) samen met de gemeente Hardenberg als bevoegd gezag (BG) besloten om de nieuwe uitgebreide procedure te doorlopen.

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de procedurestappen van de uitgebreide m.e.r.-procedure. Figuur 4.1 illustreert de te volgen procedure.

De uitgebreide m.e.r.-procedure start met een schriftelijke mededeling van de initiatiefnemer (de provincie Overijssel) aan het bevoegd gezag (gemeente Hardenberg) dat hij een activiteit wil ondernemen (aanpassen N34) waarvoor de uitgebreide m.e.r.-plicht geldt. Vervolgens zal het bevoegd gezag kennis geven dat het een bestemmingsplan aan het voorbereiden is, waarvoor de uitgebreide besluit-m.e.r.-procedure geldt.



**Figuur 2.6.3.2 Uitgebreide m.e.r.-procedure**

De volgende stap in de procedure voorziet in een raadpleging en inspraak op de reikwijdte en het detailniveau van het op stellen MER. Het is aan een ieder om zienswijzen in te dienen conform de Awb. De gemeente Hardenberg raadpleegt de betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Daarnaast wordt op vrijwillige basis de Commissie voor de milieueffectrapportage als onafhankelijk adviesorgaan gevraagd te adviseren over de te hanteren reikwijdte en detailniveau. Voor de periode van zienswijzen en advies geldt een termijn van 6 weken.

De gemeente Hardenberg geeft als bevoegd gezag advies over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Zij maakt hierbij gebruik van de binnengekomen zienswijzen en het advies van de cie. m.e.r. Vervolgens stelt de provincie Overijssel als initiatiefnemer het MER op. Hieraan zit geen termijn gebonden.

Als het MER opgesteld is, geeft de gemeente Hardenberg het MER en het door de gemeente op te stellen (voor-)ontwerpbestemmingsplan vrij voor de inspraak (ter inzage legging).

Het is aan een ieder om vervolgens gedurende een termijn van 6 weken zienswijzen in te dienen op het MER en het (voor-)ontwerpbestemmingsplan. De commissie m.e.r. brengt ook binnen dezelfde termijn advies uit over het MER.

Met de volgende stap stelt de gemeente Hardenberg het (voor-)ontwerpbestemmingsplan vast. Daarbij geeft ze aan hoe rekening is gehouden met milieugevolgen, inspraakreacties, en adviezen. Het plan wordt vervolgens bekendgemaakt. De procedure sluit af met een evaluatie van de daadwerkelijk optredende milieugevolgen. Als blijkt dat deze in negatieve zin afwijken van hetgeen de verwachting is, kan het bevoegd gezag besluiten hierop maatregelen te treffen.

### **4.3 Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure**

In deze paragraaf worden de partijen belicht welke bij de m.e.r.-procedure zijn en/of worden betrokken.

#### ***Initiatiefnemer***

Gedeputeerde Staten, Provincie Overijssel

#### ***Bevoegd gezag***

Gemeenteraad Gemeente Hardenberg

#### ***Commissie voor de milieueffectrapportage***

De Commissie voor de m.e.r. bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Commissie m.e.r. wordt op twee momenten betrokken bij het proces:

- Naar aanleiding van dit Startdocument wordt de Commissie in de gelegenheid gesteld in te spreken en aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het milieu volwaardig in het planproces te kunnen betrekken.
- De Cie m.e.r. toetst het opgestelde MER op juistheid en volledigheid en publiceert haar bevindingen in een toetsingsadvies.

#### ***Wettelijke adviseurs***

Het Bevoegd Gezag vraagt advies aan de wettelijke adviseurs. Het betreffen daarmee de regionale inspecteur van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV en de ter plaatse bevoegde inspecteur van het staatstoezicht op de volksgezondheid, door Onze Minister aangewezen (art. 7.1 lid 2 sub b jo 1.1 Wm).

#### ***Insprekers***

Een ieder (bijvoorbeeld bewoners en organisaties) kan twee keer inspreken tijdens deze m.e.r.-procedure. De eerste keer is na het verschijnen van het Startdocument. De tweede keer is na de het verschijnen van het MER.

## 5 *Bijlage 1 Gehanteerde begrippen en afkortingen*

### **Autonome ontwikkeling**

Op zichzelf staande ontwikkeling, die ook plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd.

### **Barrièrewerking**

Belemmerende werking van wegen en andere infrastructurele voorzieningen voor dieren of mensen om zich van de ene naar de andere plaats te begeven.

### **Besluit m.e.r.**

In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast.

### **Bevoegd Gezag**

De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet, de Spoedwet en de Wet milieubeheer.

### **Compenserende maatregelen**

Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

### **Ecologische Hoofdstructuur (EHS)**

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

### **Externe veiligheid**

Het risico dat mensen in de directe omgeving van de weg lopen bij transport van gevaarlijke stoffen, waarbij de mogelijkheid bestaat dat bij een ongeval gevaarlijke lading kan vrijkomen.

### **Geluidscontour**

Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is wat op deze lijn de geluidsbelasting.

### **Grenswaarde**

Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

### **Groepsgebonden risico (GR)**

Kans per jaar dat een groep van tenminste een bepaald aantal personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

### **m.e.r.**

Milieueffectrapportage. Met kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid.

### **MER**

Milieueffectrapport. Met de hoofdletters MER wordt het document aangeduid waarin de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit systematisch en objectief staan beschreven.

### **Mitigerende maatregelen**

Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt.

**Plaatsgebonden risico (PR)**

Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

**Referentiesituatie**

De situatie waarin de we blijft zoals hij is en er niets extra's gebeurt.

**Rijbaan**

Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en bestemd is voor rijdend verkeer. De begrenzing is een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

**Rijstrook**

Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het berijden daarvan door autoverkeer.

**Versnippering**

Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.

**Verstoring**

Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.

**Wet Milieubeheer**

Belangrijkste milieuwet die bepaalt welk wettelijk gereedschap ingezet kan worden om het milieu te beschermen.

## 6 *Bijlage 2 Toponiemenkaart*