



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ombouw N34 Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar regionale stroom- weg

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

29 september 2010 / rapportnummer 2464-31





# 1. Hoofdpunten van het MER

De provincie Overijssel heeft het voornemen om, ter verbetering van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, de provinciale weg N34 van de Witte Paal<sup>1</sup> 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 wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeente Hardenberg is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r.<sup>2</sup> (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een analyse van de verkeersgerelateerde problemen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking, lucht en geluid) en een onderbouwing van de doelen van het voornemen in samenhang met het regionale netwerk;
- een vergelijking van de alternatieven op doelbereik en milieueffecten;
- een zelfstandig leesbare samenvatting (met duidelijk kaartmateriaal), die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

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

## 2. Achtergrond, probleemstelling, doel en beleid

### 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

In de Omgevingsvisie Overijssel (2009) is de N34 aangewezen als hoofdinfrastructuur. Beschrijf hoe de voorgenomen ombouw van dit tracédeel van de N34 past binnen plannen<sup>3</sup> om de bereikbaarheid van het noordoosten van de provincie Overijssel (Ommen, Hardenberg) en het zuidoosten van de provincie Drenthe (Coevorden, Emmen) te verbeteren.

Beschrijf de omvang en locaties van de huidige en toekomstige verkeersproblemen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid en barrièrewerking, zie paragraaf 4.2) en leefbaarheidsproblemen

---

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

<sup>2</sup> 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](http://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'.

<sup>3</sup> De Omgevingsvisie Overijssel (2009) en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Overijssel (2005).

(luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en gezondheid zie paragraaf 4.3). Beschrijf daarbij ook problemen die ontstaan bij piekbelasting door bijvoorbeeld campingbezoekers in de vakantie periode of verkeer in het weekend van en naar sportpark 'de Boshoeck'. Beschrijf deze problemen zo veel mogelijk kwantitatief. Geef aan of er in de huidige situatie en toekomstige situatie, waarin het voornemen niet zou worden gerealiseerd, normen (luchtkwaliteit en geluid) overschreden worden.

Ga bij de beschrijving van de verkeersveiligheidsproblematiek in op de aard van de ongevallen en de samenhang met de vormgeving van de infrastructuur.

Beschrijf hoe de problematiek op dit tracédeel van de N34 samenhangt met verkeersgerelateerde problemen in de regio, zoals die op de N340 (Zwolle-Ommen), de verlengde N36/N34 (Omleiding Ommen) en de N34 Coevorden richting Emmen-Eelde (aansluiting A28).

In het startdocument wordt de doelstelling met betrekking tot de bereikbaarheid en verkeersveiligheid beschreven. Deze doelen kunnen in het MER verder worden geconcretiseerd door aan te geven hoe deze doelen volgen uit de probleemanalyse (verkeersveiligheid) of uit ambities uit de provinciale omgevingsvisie (bereikbaarheid). Beschrijf welke criteria aan de doelen gekoppeld worden.

## 2.2 Beleidskader

In het startdocument worden de relevante beleidskaders voor de in het MER te onderzoeken milieuaspecten beschreven. Geef daarnaast een korte beschrijving van de provinciale en gemeentelijke ambities ten aanzien van duurzaamheid, woningbouw, bedrijventerreinen, ruimtelijke kwaliteit (ontwikkelingen in het buitengebied), gezondheid en verkeer en vervoer (functies van wegen, acceptabele intensiteiten, etc.).

Geef in aanvulling op het beleidskader aan welke beleidsambities er in relatie tot de ombouw van dit tracédeel van de N34 zijn opgenomen in het Provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP) en de Omgevingsvisie Overijssel, in relatie tot de ombouw van dit tracédeel van de N34.

# 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

## 3.1 Referentie

Het startdocument geeft een goede aanzet voor de beschrijving van de referentiesituatie. Onderbouw in het MER welke ontwikkelingen in het studiegebied worden meegenomen als autonome ontwikkelingen en welke niet. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in Hardenberg en de regio zullen worden uitgevoerd. Geef aan welke invloed deze plannen en projecten zullen hebben op

het verkeer (intensiteit, doorstroming, veiligheid) op dit deeltracé van de N34 en onderliggende wegen.

Daar waar geen zekerheid bestaat over de uitvoering van ruimtelijke plannen en projecten kan gewerkt worden met scenario's. Dit geldt specifiek voor plannen en projecten die wel een grote invloed hebben op het verkeersaanbod of de capaciteitsvraag, maar waarvoor nog niet de besluitvorming is doorlopen.

## 3.2 Inrichtingsvarianten

Beschrijf in het MER welke alternatieven of inrichtingsvarianten in voorgaande studies onderzocht zijn. Onderbouw voor die alternatieven die in het MER niet verder onderzocht zullen worden, waarom deze afgefallen zijn.

Het startdocument geeft een goede aanzet voor de ontwikkeling van inrichtingsvarianten. Onderzoek naast de genoemde bouwstenen ook maatregelen om de verkeersveiligheid op de voorgenomen parallelwegen te verbeteren en/of barrièrewerking te verminderen zoals:

- Aanvullende aansluitingen (bijv. i.p.v. kruising Larixlaan/Willemsweg);
- Aanvullende ongelijkvloerse kruisingen (evt. alleen voor fietsverkeer=fietsbrug of –tunnel);
- Aanpassing dwarsprofiel parallelweg (ETW met fietsstroken);
- Snelheidsremmende maatregelen op parallelwegen;
- Een wildtunnel of wilddetectie om het aantal ongevallen met wild te reduceren.

## 4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de referentiesituatie, de milieueffecten van de alternatieven en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd. Het studiegebied is het gebied waar milieugevolgen verwacht kunnen worden.

### 4.2 Verkeer

#### **Model**

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in het MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;

- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen en hoe deze ruimtelijke ontwikkelingen ieder voor zich doorwerken op de verkeersintensiteiten;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario voor mobiliteit en het scenario voor economische groei. Geef aan hoe deze beleidsscenario's doorwerken in de verkeersintensiteiten;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vrachtverkeer en personenverkeer zoals auto, openbaar vervoer en fiets);
- wat de bandbreedte, scenario's en onzekerheidsmarges zijn.

### Analyse en effecten

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer. Ga daarbij ook in op het aandeel vrachtverkeer dat door Hardenberg over de N34 rijdt;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagemaal-intensiteiten<sup>4</sup>. Geef aan wat de maatgevende afwikkelingscapaciteiten van de wegvakken en kruispunten zijn en bepaal hiermee de intensiteit/capaciteit (I/C)-verhoudingen op deze wegvakken en kruispunten in het studiegebied;
- de effecten op de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden in de regio;
- de effecten op de betrouwbaarheid van de reistijden in en buiten de spits;
- de verkeersveiligheid op de wegen in het studiegebied. Ga hierbij meer gedetailleerd in op de verkeersveiligheid op de N34 zelf en op de parallelwegen waarbij de relatie met de vormgeving van de infrastructuur wordt toegelicht;
- de barrièrewerking voor langzaam verkeer dat de N34 kruist. Geef ook aan in welke mate omrijdafstanden voor overstekend verkeer ontstaan als gevolg van het afsluiten van bestaande verbindingen. Baseer deze gegevens op onderzoek naar de herkomsten en bestemmingen van het huidige langzaam verkeer dat de N34 kruist. Bepaal op basis van de herkomsten en bestemming van dit verkeer:
  - voor welke relaties de inrichtingsvarianten gevolgen hebben;
  - wat de mogelijke veranderingen in routekeuze zijn;
  - wat de omrijdafstanden zijn.

Breng hierbij het recreatieve verkeer in de zomerperiode afzonderlijk in beeld.

Besteed bij de analyses ook aandacht aan het voorkomen van sluipverkeer ten gevolge van het opheffen van aansluitingen en kruising. Geef aan waar sluipverkeer kan ontstaan en welke maatregelen genomen kunnen worden om het sluipverkeer te beperken.

Tevens dient afzonderlijk aandacht te worden gegeven aan de ontsluiting van het bedrijventerrein bij afsluiting van de aansluiting van de Afterkampweg. Beschrijf de effecten van deze afsluiting en een eventuele opwaardering van de Afterkampweg op de bereikbaarheid van het industriegebied en de verkeersveiligheid.

---

<sup>4</sup> Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn met name de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid en luchtkwaliteit de jaargemiddelde weekdagintensiteiten.

## 4.3 Woon- en leefmilieu

### 4.3.1 Geluid

Beschrijf kwantitatief de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van het om te bouwen deel van de N34 voor het bepalende jaar (tien jaar na realisatie c.q. aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen (bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Geef in het MER aan of de artikel 110g aftrek<sup>5</sup> is toegepast en of de aftrek voor de huidige en de toekomstige situatie gelijk is uitgevoerd.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer of waar door een hoger aandeel zwaar verkeer een toename met meer dan 1 dB te verwachten is.<sup>6</sup> Schenk speciaal aandacht aan de geluidbelasting ten gevolge van de parallelwegen langs de N34. De verkeersintensiteit op deze parallelwegen zal naar verwachting relevant toenemen als gevolg van de reductie van het aantal aansluiting op de N34.

Breng voor elk van de alternatieven zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon- en natuur-) omgeving<sup>7</sup> in beeld, als ook het aantal geluidgehinderden in het studiegebied. Gebruik hierbij de dosis-effect relatie die in de Europese geluidrichtlijn (EU/2002/49) gegeven worden.

Geef aan welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen of geluidreducerende wegdekken) moeten worden getroffen in het kader van de wettelijke eisen bij geluidgevoelige bestemmingen en ook kunnen worden getroffen in het kader van maximale hinderbeperking.

### 4.3.2 Luchtkwaliteit

Om de inrichtingsvarianten onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>8</sup>) en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden<sup>9</sup>. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Presenteer de

---

<sup>5</sup> De Wet Geluidhinder maakt het mogelijk rekening te houden met het stiller worden van wegvoertuigen in de toekomst. Daarom kan maximaal 2 dB worden afgetrokken van het berekende geluidsniveau voor verkeer buiten de stad en maximaal 5dB voor verkeer binnen de stad (rijsnelheid tot 70 km/uur).

<sup>6</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een significant effect voor de beleving van geluid door een populatie.

<sup>7</sup> Voor woongebieden de geluidcontouren vanaf 48 dB L<sub>den</sub> in stapgrootte van 5 dB. Voor natuurgebieden de geluidcontour van 42 dB(A) L<sub>Aeq,24uur</sub>.

<sup>8</sup> Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM<sub>2,5</sub> nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het plan-MER niet beschikbaar beredeneer of bereken de concentraties PM<sub>2,5</sub> dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

<sup>9</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten<sup>10</sup> en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.<sup>11</sup>

## 4.4 Natuur

Schets in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op natuur in het studiegebied. Geef op kaart de ligging van beschermde gebieden en de status ervan, waaronder nabijgelegen Natura 2000 en Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gebieden, en (andere) ecologische waarden binnen het studiegebied aan. Ga, waar relevant, in op de ecologische functies en relaties van deelgebieden (zoals foerageer- en rustgebieden, migratieroutes). Beschrijf met behulp van ingreep-effectrelaties de mogelijke tijdelijke en permanente gevolgen op natuurwaarden van het voornemen.<sup>12</sup>

### Gebiedsbescherming

Bepaal ook voor activiteiten die niet in of direct naast een beschermd gebied liggen, in hoeverre het voornemen invloed kan hebben voor de ecologische hoofdstructuur en het Natura 2000-gebied 'Vecht- en Beneden-Reggegebied', al dan niet in cumulatie met andere activiteiten of handelingen (externe werking). Geef per gebied de begrenzings van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied.

### *Ecologische hoofdstructuur*

Geef aan in hoeverre de voor de ecologische hoofdstructuur 'wezenlijke kenmerken en waarden' worden aangetast en of het voornemen past binnen het hiervoor geldende toetsingskader<sup>13</sup>. Beschrijf daarbij ook de functies van de EHS ter plaatse. Geef tevens op hoofdlijnen aan welke mitigerende maatregelen beschikbaar zijn en op welke wijze eventueel vereiste natuurcompensatie wordt ingevuld. Beschrijf welke eventuele maatregelen worden getroffen om de ecologische verbindingzone in stand te houden.

### *Natura 2000 gebieden*

Onderzoek of er gevolgen voor het Natura 2000-gebied 'Vecht- en Beneden-Reggegebied' zijn. Een voorbeeld hiervan is een mogelijke effect van een toename van stikstofdepositie op de meest gevoelige habitattypen in dit gebied ( met name zure vennen en stuifzanden) als gevolg van extra verkeer dat door de ombouw van de N34 wordt aangetrokken. Ga in het MER in op de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) waaraan momenteel wordt gewerkt. De afspraken uit de PAS worden per Natura 2000-gebied uitgewerkt in de beheerplannen. Geef aan of de ontwikkelingen rondom het PAS voor het onderhavige voornemen relevant zijn.

---

<sup>10</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>11</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

<sup>12</sup> Denk hierbij aan o.a. de vernietiging en vermindering van habitats en leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, versnippering en barrièrevorming, verstoring door bijvoorbeeld licht, geluid en beweging, en vermessing en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

<sup>13</sup> Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.



Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de Natura 2000-gebieden, geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.<sup>14</sup>

Onderzoek, indien van toepassing, in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.<sup>15</sup> Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>16</sup> met succes wordt doorlopen.<sup>17</sup>

### **Bijzondere soorten**

In het plangebied voor de ombouw van de N34 zijn mogelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren<sup>18</sup>. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen<sup>19</sup> mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die effecten kunnen beperken of voorkomen dan wel kansen bieden om bestaande knelpunten op te lossen.

## **4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Geef in het MER een overzicht van de landschappelijke kenmerken en de bekende en verwachte cultuurhistorische en archeologische waarden in het plangebied. Besteed hierbij aandacht aan:

- archeologie;
- gebouwd erfgoed;
- cultuurlandschap.

Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden. Beschrijf de effecten van alternatieven/varianten op de ruimtelijke kwaliteit. Beschrijf ook in welke mate effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden verzacht kunnen worden binnen de alternatieven/varianten. Laat middels foto impressies of visualisaties zien hoe de verschillende alternatieven worden ingepast in het landschap en

<sup>14</sup> Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>15</sup> Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

<sup>16</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

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

<sup>17</sup> Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrictlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

<sup>18</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

<sup>19</sup> art. 8 (planten) en 9 – 12 (dieren) van de Flora en faunawet.

welke veranderingen dat oplevert in het landschapsbeeld vanuit het perspectief van weggebruikers en omwonenden. Uit het MER moet in ieder geval blijken in hoeverre de alternatieven/varianten verschillen ten aanzien van effecten op waarden van landschap, cultuurhistorie en archeologie.

#### **4.6 Overige milieuaspecten**

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (bodem en water, externe veiligheid, ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit) de in de startnotitie genoemde werkwijze of beoordelingscriteria.

### **5. Leemten in milieu-informatie**

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Beschrijf welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is. In het MER moet duidelijk worden gemaakt welke consequenties de kennisleemten en onzekerheden hebben voor het besluit. Geef een indicatie in hoeverre op korte termijn de informatie beschikbaar zou kunnen komen.

### **6. Evaluatieprogramma**

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet geeft tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband legt met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

### **7. Vorm en presentatie**

Neem in het MER ten minste een recente kaart op waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.

## **8. 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.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van de gemeente Hardenberg

**Besluit:** aanpassing van het bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** C01.4

**Activiteit:** het ombouwen van de provinciale weg N34 van de Witte Paal tot de grens van de gemeente Coevorden tot een veilige 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

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij dit 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 advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de hierna genoemde informatie die van het bevoegde gezag is ontvangen, als uitgangspunt.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Reikwijdte en detailniveau MER in het kader van de planstudie ombouw provinciale weg N34 deelplan B wegvak Wittepaal - J.C. Kellerlaan naar een veilige regionale stroomweg 100 km/uur, juni 2010

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







## Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Ombouw N34 Witte Paal – J.C. Kellerlaan naar regionale stroomweg

De provincie Overijssel wil de provinciale weg N34 van de Witte Paal tot de grens van de gemeente Coevorden om bouwen tot een veilige regionale stroomweg met een snelheidsregime van maximaal 100 km/uur. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeente Hardenberg is bevoegd gezag.



ISBN: 978-90-421-3155-2

Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

