



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verdubbeling N34 Emmen – De Punt en reconstructie verkeersplein Gieten

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

7 mei 2020 / projectnummer: 3436



1 Advies voor de inhoud van het milieueffectrapport

De provincie Drenthe wil de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer op de N34 tussen Emmen en De Punt verbeteren. Hiervoor stelt ze voor om de N34 Emmen–de Punt gedeeltelijk te verdubbelen en knooppunt Gieten aan te passen. Het besluit hierover wordt in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit vastgesteld. De provincie heeft een Notitie reikwijdte en detailniveau¹ (NRD) opgesteld, hierin staat waar het milieueffectrapport (MER) over moet gaan. De provincie Drenthe heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen rapport.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **Integrale analyse.** Geef een analyse van het gebied waarin leefbaarheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit direct aan de orde komen. Dit voorkomt dat ze alleen als verzachtende maatregel achteraf een rol spelen.
- **Meetbare doelstelling.** Maak de doelstellingen toetsbaar en onderzoek in hoeverre de alternatieven aan de doelstellingen voldoen.
- **Bandbreedte van mogelijke oplossingen.** Geef inzicht in de ‘minimale’ en ‘maximale’ alternatieven om doelen te bereiken.
- **Context binnen het (cultuur)landschap.** Ontwikkel een toetsingskader om de effecten van de verkeerskundige veranderingen in het waardevolle landschap te tonen.
- **Beschermde natuur.** Beschrijf de effecten van de aanpassing aan de N34 Emmen–de Punt op nabijgelegen beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om effecten te verzachten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD ‘Gedeeltelijke verdubbeling N34’ van 25 februari 2020. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

Achtergrond

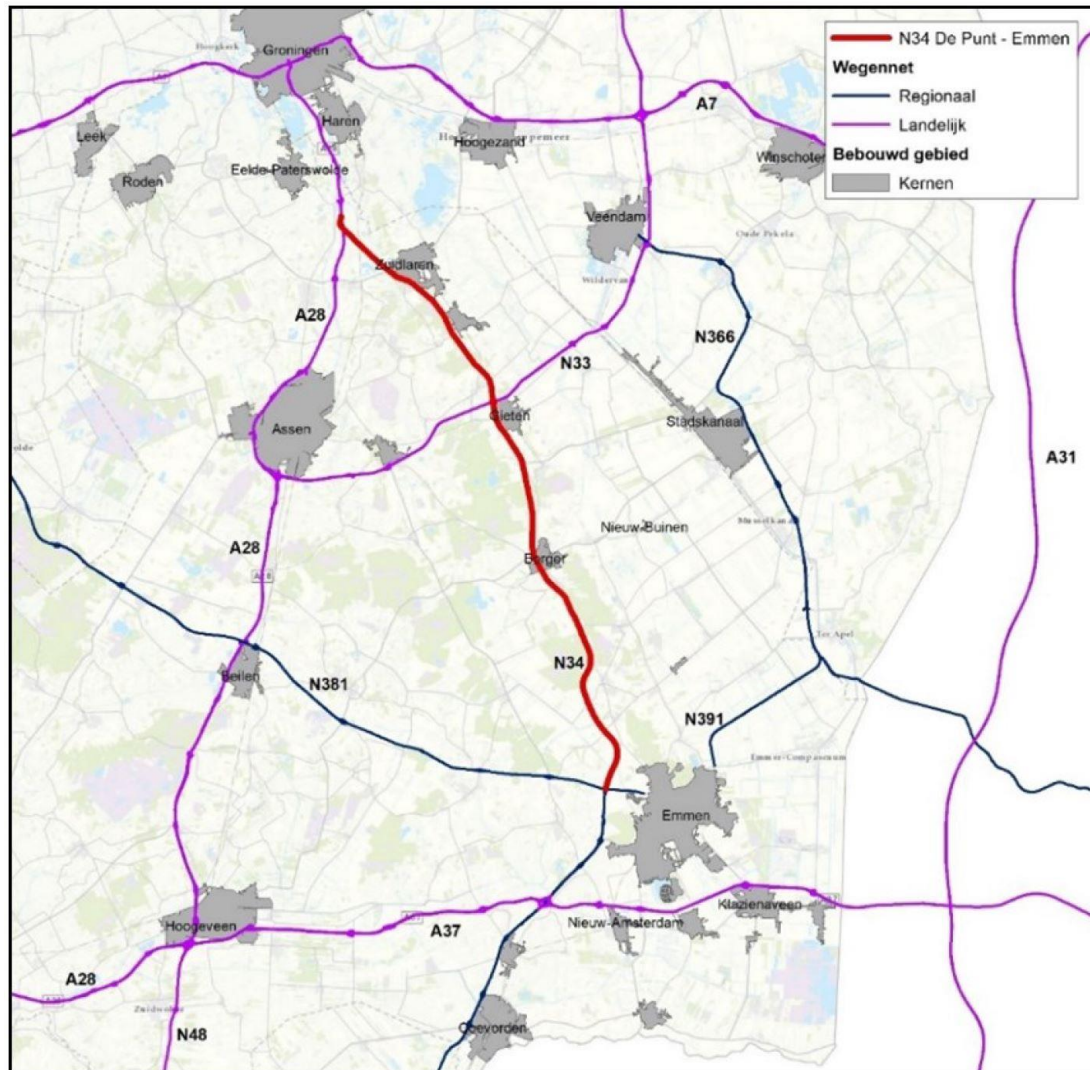
De provincie wil voor de aanpassingen aan de N34 Emmen–de Punt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit vaststellen. In 2018 hebben Provinciale Staten van Drenthe een startnotitie vastgesteld. Omdat voor het PIP aanpassingen aan de provinciale weg worden onderzocht over een lengte van meer dan tien kilometer, moet daarvoor een MER worden opgesteld. Omdat het PIP mogelijk effecten heeft op beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, wordt ook een Passende beoordeling opgesteld. Daarom is ook een plan-MER nodig.

¹ Notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 (Provincie Drenthe, 25 februari 2020).

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval Provinciale Staten van Drenthe – besluit over de aanpassingen aan de N34 Emmen–de Punt.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3436 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Ligging van de N34 Emmen–de Punt in het gebied (bron: NRD gedeeltelijke verdubbeling N34).

2 Achtergrond, probleemstelling en doelstellingen

2.1 Probleemstelling en doelstelling

Onderzoek breder insteken

Problemen met verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de N34 Emmen–de Punt zijn volgens de NRD aanleiding geweest voor het plan. Gelet hierop stelt de NRD voor om de doelen op basis van een verkeerskundige analyse te formuleren en pas bij de inpassing zoveel mogelijk rekening te houden met de kenmerken van het gebied en meekoppelkansen te verzilveren.

De Commissie verwacht echter dat aanpassingen aan de N34 Emmen–de Punt een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van andere knelpunten in het gebied. De N34 Emmen–de Punt ligt in een waardevol (cultuur)landschap en vormt een barrière tussen waardevolle natuurgebieden die ecologische relaties met elkaar (kunnen) hebben. De Commissie adviseert daarom om eerder in het proces een bredere blik te hanteren en de probleemanalyse uit te breiden. Dit is van belang om tijdig te kunnen beoordelen in hoeverre de aanpak van bovengenoemde problemen en kansen kunnen worden meegenomen in het plan. De Commissie adviseert daarom de (bestaande) analyses over leefomgeving, natuur en ruimtelijke kwaliteit in een vroegtijdig stadium te betrekken. Gebruik deze analyses vervolgens om de verkeerskundige doelen waar zinvol aan te vullen met nevensdoelen en waar nodig de alternatieven te verrijken.

Verkeerskundige doelstellingen

De NRD beschrijft de verkeerskundige projectdoelstellingen als volgt:

- verbeteren van de verkeersveiligheid op de N34 ;
- verbeteren van de bereikbaarheid via de N34;
- verbeteren van het openbaar vervoer over de N34.

Uit de NRD blijkt dat op de N34 Emmen–de Punt veiligheid het grootste knelpunt is en voor knooppunt Gieten doorstroming, terwijl de doelstellingen generiek geformuleerd zijn. De Commissie geeft in overweging om de doelen per onderdeel een andere weging te geven en in het MER inzichtelijk te maken hoe de doelen zich tot elkaar verhouden. Dit is van belang omdat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid andere alternatieven in beeld kunnen komen voor de N34 Emmen–de Punt², met mogelijk minder ruimtebeslag en minder effecten zoals verkeersveiligheid en stikstof.

Voor ieder van de drie projectdoelstellingen zijn afgeleide doelen³ benoemd. Voor bereikbaarheid zijn dit bijvoorbeeld: reistijd, robuustheid en comfort. De doelen zijn beschreven in termen als ‘verbeteren’, ‘beperken’ en zo ‘optimaal mogelijk [...] zijn’. Dit is onvoldoende concreet om het doelbereik te bepalen.

De Commissie adviseert om de projectdoelstellingen en afgeleide doelstellingen meetbaar te maken. Dit is van belang omdat dan kan worden gekeken of de alternatieven aan de doelen voldoen en daarmee een oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen. Voor eventuele nevensdoelen geldt hetzelfde.

² In de zienswijzen wordt een snelheidsverlaging voorgesteld.

³ Figuur 5.1, pagina 27.

Bandbreedte in beeld brengen

De Commissie adviseert om de volledige bandbreedte van problemen en alternatieven in beeld te brengen. Ga daarvoor in op minimale alternatieven (bijvoorbeeld alleen knooppunt Gieten) en op het 'eindbeeld'.⁴ Dit is van belang omdat hieruit blijkt in hoeverre de verschillende alternatieven de doelen realiseren. Ga in het MER ook in op de relatie tussen doelbereik en effecten. Dit zorgt ervoor dat het voor belanghebbenden en besluitvormers duidelijk is welke opties er zijn.

De provincie wijst in de NRD op het belang van 'no-regret maatregelen' en uit de wens om uiteindelijk de N34 Emmen–de Punt volledig te verdubbelen. Uit de NRD blijkt echter dat niet het eindbeeld onderzocht gaat worden, maar maatregelen tot het nu beschikbare bedrag.⁵ De voorgestelde aanpak strookt niet met de wens om 'no-regret' maatregelen te nemen. Of maatregelen passen bij het eindbeeld kan alleen blijken als duidelijk is welke maatregelen voor de gehele verdubbeling nodig zouden zijn. De Commissie adviseert daarom om inzicht te geven in dit eindbeeld⁶ en de alternatieven hiervan af te leiden (zie verder paragraaf 3.1 van dit advies). Zo kan eventueel op basis daarvan besloten worden welke maatregelen als eerste uitgevoerd worden en nu in het voorkeursalternatief (VKA) horen.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de provinciale inpassingsplannen en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- De Nationale Omgevingsvisie (NOVI);
- De Wet Natuurbescherming;
- Actuele wet- en regelgeving ten aanzien van stikstof;
- Beleid ten aanzien van PFAS⁷;
- Gemeentelijke vervoersplannen.

De Omgevingswet treedt mogelijk gedurende de looptijd van het project in werking. Daarom adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de randvoorwaarden die uit de Omgevingswet en het bijbehorende overgangsrecht voortkomen.

2.3 Besluitvorming

Paragraaf 1.6 van de NRD beschrijft de besluitvorming voorafgaand aan de opstelling van de NRD. Ga in het MER in op de milieuafwegingen die gemaakt zijn.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het provinciale inpassingsplan (of eventueel projectbesluit wanneer de Omgevingswet van kracht is). Daarnaast zullen andere besluiten nodig zijn. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

⁴ "De provincie wil geen maatregelen nemen die niet bij het eindbeeld van een – op termijn – volledige verdubbeling van de N34 passen. Om later extra kosten te voorkomen, moeten de oplossingen uitgaan van het eindbeeld of passen bij dit eindbeeld." (p31)

⁵ Uit de NRD blijkt dat nu 90 miljoen beschikbaar is voor maatregelen aan knooppunt Gieten en de N34. Kosten mogen een rol spelen in het bepalen van de alternatieven, maar mogen er niet toe leiden dat het uiteindelijke plan buiten beschouwing wordt gelaten.

⁶ Overigens is in de NRD en achtergrondrapporten al veel informatie beschikbaar over dit eindbeeld.

⁷ Poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS).

Fasering

De NRD is tweeslachtig als het gaat om een fasering aan te brengen in de rapportage van het MER. De Commissie adviseert om dat niet te doen, en om in één MER zowel het proces om te komen tot een VKA (en op basis daarvan een PIP/projectbesluit) te verantwoorden als om de effecten van voornemen en alternatieven te beschrijven.

De Commissie verwacht namelijk dat voor het plan-MER al gedetailleerde informatie nodig is om tot een VKA te komen.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

Ontwikkel ten behoeve van de bandbreedte van oplossingsmogelijkheden alternatieven (zie ook hoofdstuk 2). Betrek hierbij de brede probleemanalyse, verkeerskundige doelen en eventuele nevendoelen. Zorg dat tenminste één alternatief dat het eindbeeld realiseert. Geef de bijdrage aan de doelen en de milieueffecten (hoofdstuk 4) van de verschillende elementen apart weer en ga in op de relatie daartussen.

Onderbouw, wanneer alternatieven vroegtijdig afvallen, welke (milieu)overwegingen hierbij een rol hebben gespeeld (zoals het 2X1 profiel waarbij een middenberm geplaatst wordt, maar de weg niet verdubbeld wordt).

Voorkeursalternatief en vergelijking alternatieven

Stel op basis van de afzonderlijke elementen van de alternatieven vervolgens een VKA samen. Maak inzichtelijk welke elementen worden gekozen, en betrek hierbij de bijdrage aan de doelstelling en de milieueffecten van de elementen.

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd, maak hierbij ook de koppeling met het beleid en de bepalingen uit de Omgevingsvisie en -verordening van Drenthe. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

3.2 Referentie

De NRD (paragraaf 6.4) beschrijft de huidige milieusituatie in het plangebied. Werk de huidige milieusituatie in het plangebied in het MER verder uit. Ga daarvoor in op de situatie voor de milieuthema's zoals natuur, geluid en trillingen en gezondheid. Beschrijf in het MER daarnaast de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Ga ook in op de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkelingen, als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder 'autonome ontwikkelingen' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

4 Milieugevolgen en effectbepaling

4.1 Effectbepaling

Maak bij de beoordeling van de alternatieven/varianten onderscheid tussen doelrealisatie (oplossend vermogen van de alternatieven/varianten) en milieueffecten (effecten van de alternatieven/varianten op de omgeving). Vergelijk daartoe de milieueffecten van varianten onderling, en met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van het VKA en eventueel varianten en daaruit af te leiden conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van doelbereik of het kunnen voldoen aan (wettelijke) eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd.

Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke mitigerende maatregelen en de effecten daarvan.

Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waar van tevoren van uitgegaan is.

Omdat de effecten van de aanlegfase en de gebruiksfase verschillend kunnen zijn adviseert de Commissie om bij de effectenbeschrijving onderscheid te maken tussen beide fasen.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

In de NRD is de wijze van het beschrijven van de verkeerseffecten uitvoerig behandeld. Aanvullend hierop adviseert de Commissie om op het aspect verkeersveiligheid aandacht te besteden aan gedrag van de weggebruiker. Probeer hierbij zoveel mogelijk bestaande literatuur te raadplegen aangaande psychologische effecten van het wegontwerp. Denk hierbij aan de het samenvoegen aan het eind van de 2x2 en de mogelijkheid op de rest van het tracé om nog steeds in te halen. Ga in het MER in op de mogelijke mitigerende maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren.

Verder adviseert de Commissie om zoveel als mogelijk kwantitatief inzicht te geven in het doelbereik. Gebruik hier de autonome ontwikkeling en het gewenste eindbeeld als beide uitersten.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Lucht

Vergelijking van alternatieven

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}^1$) en NO_2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden⁸. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen⁴.

4.3.2 Geluid

Vergelijk de geluidseffecten van alternatieven en/of varianten op hoofdlijnen op kaart. Vermeld hierop ook de ligging van woningen en andere gevoelige objecten. Hiermee worden de voor de volksgezondheid relevante verschillen zichtbaar. Geef op kaart niet alleen de contouren tot aan de maximale waarde(n) weer, maar ook onder de voorkeurswaarden van 50 dB (weg) in L_{den} en waar relevant L_{night} . L_{night} is nodig om in specifieke situaties het aantal slaapverstoringen te kunnen bepalen. Het geluidregister biedt de basisinformatie om deze kaart te maken, vul dit aan met vuistregels en/of expert judgement. Breng ook de effecten onder de wettelijke normen in beeld.

Verder is van belang om vroeg in het proces meekoppelkansen ten aanzien van de verbetering van de leefkwaliteit, de recreatieve waarde en de natuurkwaliteit te identificeren zoals het toepassen van een geluidreducerende deklaag of afschermdende maatregelen. In de zienswijzen wordt bijvoorbeeld een variant genoemd van de fly-over bij knooppunt Gieten waarbij bovenwettelijke geluidreducerende maatregelen zorgen voor een prettiger leefomgeving en minder ruimtebeslag. Door in het MER de effecten op de omgeving in beeld te brengen is het voor besluitvormers en belanghebbenden duidelijk welke keuzes voorliggen om de huidige kwaliteit van de leefbaarheid te behouden of te verbeteren.

4.4 Bodem en water

De NRD geeft aan dat in het MER de effecten op bodemkwaliteit als gevolg van het vrijkomen van verontreinigingen zullen worden beschreven. De N34 Emmen-de Punt loopt door een geomorfologisch en geologisch bijzonder gebied. De Commissie adviseert daarom om hiervoor in het MER de volgende aspecten in beeld te brengen:

- de geomorfologische situatie en de effecten daarop;
- de af te graven hoeveelheden grond en de kwaliteit ervan (fysisch en chemisch);
- de hergebruiksmogelijkheden van grond.

Effecten van de aanleg en gebruik van de weg op het grond- en oppervlaktesysteem kunnen toenemen omdat de omvang van het verhard oppervlak toeneemt, taluds van de weg worden aangepast en berm sloten worden verlegd. Daarnaast kunnen bij aanleg en gebruik van de

⁸ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

weg gevolgen voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater optreden. De NRD geeft aan dat deze effecten kwalitatief in beeld worden gebracht.

Mede omdat zoals de NRD ook aangeeft verdrogingsgevoelige natuur in het studiegebied voorkomt zullen deze effecten, waar dergelijke waarden kunnen worden beïnvloed, kwantitatief moeten worden onderbouwd met hydrologische berekeningen en eventueel een grondwatermodel. Geef in dat geval voor het te gebruiken modelconcept een indicatie van de nauwkeurigheid (bandbreedte) van de modelresultaten met name wat betreft de veranderingen in grondwaterstanden en kwel/ infiltratie. Ga daarbij in op de onzekerheden in de modelinvoer en de beperkingen van het modelconcept, bijvoorbeeld de wijze waarop de koppeling met het oppervlaktewater is geschematiseerd. Geef inzicht in de onzekerheden door gevoeligheidsanalyses uit te voeren voor de meest bepalende modelparameters. Geef aan wat dit betekent voor de bepaling van de afgeleide milieueffecten en voor de vergelijking van alternatieven.

4.5 Ecologie

Het voornemen kan in de aanlegfase en de gebruiksfase gevolgen hebben voor natuurwaarden, bijvoorbeeld door ruimtebeslag, versterking van de barrièrewerking, verstoring, stikstofdepositie en (al dan niet tijdelijke) veranderingen in de waterhuishouding. Breng eerst op hoofdlijnen de actuele en potentiële natuurwaarden en reikwijdte van de potentiële effecten in beeld en motiveer op grond daarvan de begrenzing van het studiegebied.

Geef in het MER aan – op basis van de meest recente gegevens en onderzoeken – welke kenmerkende biotopen en soorten aanwezig zijn in het plan- en studiegebied, wat de huidige staat is van deze biotopen en soorten, en welke factoren daarbij van belang zijn (bv. abiotische eigenschappen, voedselrijkdom). Ga in het bijzonder in op biotopen en soorten van door grond- en oppervlaktewater beïnvloede standplaatsen en op soorten die gevoelig zijn voor verstoring door geluid. Betrek daarbij niet alleen beschermde soorten maar ook andere soorten die van ecologisch belang zijn. Beschrijf welke activiteiten kunnen zorgen voor cumulatieve effecten. Ga vervolgens in op ingreep-effect relaties die in deze situatie relevant zijn, en mitigerende maatregelen om eventuele effecten te voorkomen of te beperken.

4.5.1 Natura 2000-gebieden

In de NRD (paragraaf 7.2.4) wordt aangegeven dat in het MER wordt onderzocht of er effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden in de omgeving. Beschrijf en onderzoek de voorgenomen activiteiten, en beoordeel of deze, eventueel in combinatie met andere plannen en projecten, kunnen leiden tot significante aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in de omgeving, zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand, Zuidlaardermeergebied en Elperstroom. Betrek daarbij in ieder geval de effecten van ruimtebeslag, verstoring, hydrologische veranderingen en stikstof.

Als op grond van het onderzoek niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor omringende Natura 2000-gebieden, moet een Passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden.

Onderzoek in deze Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Beoordeel hierbij ook of eventuele stikstofeffecten kunnen worden voorkomen door emissiebeperkende maatregelen aan de bron, interne saldering of externe saldering (in overeenstemming met de beleidsregels van de provincie Drenthe).

Beschrijf daarom in het MER ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zoveel als mogelijk kan worden voorkomen. Wanneer significante aantasting van de natuurlijke kenmerken niet met zekerheid kan worden voorkomen, dient een ADC-toets te worden doorlopen.

Stikstofdepositie

De NRD geeft aan dat toename van het verkeer naar verwachting zal leiden tot mogelijk meer stikstofdepositie in (onder andere) de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom.

Breng met een daarvoor geschikt programma in beeld wat de stikstofeffecten zijn van het project in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit betekent dat voor dit project mogelijk een eigen Passende beoordeling moet worden opgesteld.

4.5.2 Natuurnetwerk Drenthe en overige natuur

De traject van de N34 Emmen-de Punt loopt langs en dwars door natuurgebieden, waarvan vele deel uitmaken van het Natuurnetwerk Drenthe (NND), en vormt daardoor een barrière voor dieren die aan weerszijden van de weg leven. In de weg zijn verschillende faunapassages aangebracht die deze barrièrewerking helpen verminderen. In de gebiedsanalyse wordt daarop ingegaan.

In de gebiedsanalyse mist echter een analyse van de vraag of, en zo ja in welke mate de N34 Emmen-de Punt problemen oplevert voor de populaties van dieren aan weerszijden van de weg, en daarmee voor de kwaliteit van de omliggende natuurgebieden.

De commissie adviseert daarom een dergelijke analyse in het kader van het MER uit te voeren, en de effecten van de verbreding van de weg als ecologische barrière daaruit te destilleren. Daarnaast kan deze analyse ook bijdragen aan het benutten van eventuele meekoppelkansen bij de uitvoering van de verbreding, die ecologische verbindingen zowel dwars op de weg als langs de weg kunnen verbeteren.

Geef daarnaast in het MER ook aan welke effecten op andere natuurwaarden op kunnen treden, waarvoor geen directe bescherming vanuit de wet of het provinciale beleid is. De commissie denkt daarbij in ieder geval aan het Gietserveentje, dat direct grenst aan het verkeersplein bij Gieten, en door de aanpassing daarvan aangetast zou kunnen worden.

4.6 Ruimtelijke kwaliteit: landschap, cultuurhistorie en archeologie

De N34 Emmen–de Punt ligt over vrijwel de hele lengte in een gebied met grote kwaliteiten voor wat betreft landschap, cultuurhistorie en archeologie.⁹ Deze kwaliteiten zijn als zodanig erkend en beschreven in de provinciale Omgevingsvisie. Vanwege deze kwaliteiten is het hele plangebied enerzijds kwetsbaar voor veranderingen aan het wegprofiel. Anderzijds kan het voornemen ook leiden tot het ontstaan en benutten van kansen om de weg beter in het omliggende landschap in te passen.

De ‘Gebiedsanalyse N34’ bevat naar de mening van de Commissie veel informatie om de inbreng van landschap, cultuurhistorie en archeologie in het planproces concreet te maken. De Commissie adviseert om deze informatie vroegtijdig in het proces te betrekken (zie ook 2.1). Daarnaast adviseert de Commissie om een toetsingskader te ontwikkelen waaraan verkeerskundige veranderingen in het wegprofiel dienen te voldoen, willen ze inpasbaar kunnen zijn in het landschap. Een visie vooraf op de landschappelijke inbedding van de ‘Hunebed Highway’ als geheel kan daarbij behulpzaam zijn. Maak in dit toetsingskader herkenbaar onderscheid tussen de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Breng de effecten van de alternatieven en van het VKA voor afzonderlijk landschap, cultuurhistorie en archeologie in beeld. Toets daarbij aan de toegekende waarden, aan de ambities die er vanuit verschillende beleidskaders (met name de Omgevingsvisie Drenthe) bestaan voor deze aspecten en indien aan de orde aan de visie op de landschappelijke inbedding van de Hunebed Highway. Geef aan, welke concrete kansen er liggen om – eventueel met (financiële) ondersteuning van andere partijen – mogelijkheden tot meekoppeling met de wegaanpassing te verzilveren (denk bijvoorbeeld aan ontsnipperingsmaatregelen of kortsluiting van recreatieve routes aan weerskanten van de weg). Geef tenslotte aan wat dit betekent voor het vervolgtraject richting uitvoering. Geef aan, met welke maatregelen de effecten van de wegaanpassing op landschap, cultuurhistorie en archeologie kunnen worden verzacht.

4.7 Klimaat en duurzaamheid

De NRD geeft aan (in paragraaf 1.9) dat er voor duurzaamheid gekeken zal worden naar energie en grondstoffengebruik en materialen. De Commissie adviseert om in het MER na te gaan in hoeverre maatregelen genomen kunnen worden bij circulaire toepassingen van materiaal- en materieelgebruik ten gunste van een kleinere footprint. Beschrijf hoe dit initiatief zich verhoudt tot nationaal beleid met betrekking tot de circulariteit¹⁰ en/of de doelen voor de GWW-sector¹¹. Geef aan hoe uw initiatief past in de verschillende voorkeursconcepten voor de circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder¹². Ga in het (project-)MER in op:

- het (her)gebruik van grondstoffen (bijvoorbeeld asfalt of geluidschermen), energie, materialen en afvalstoffen. Neem een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op;
- hoe dit gebruik kan worden voorkomen, welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terug het terugwinnen

⁹ Een groot aantal zienswijzen gaat ook in op het bijzondere karakter van het gebied.

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/09/14/bijlage-1-nederland-circulair-in-2050>

¹¹ <https://www.greendeals.nl/sites/default/files/downloads/GD209-dealtekst-Duurzaam-GWW-2.0.pdf>

¹² Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam: Amsterdam University Press

- of en zo ja op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd¹³;
- maak daarbij onderscheid tussen de aanleg- en gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het bijvoorbeeld om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en - informatie.

Ga daarnaast in CO₂-reductie voor grondverzet¹⁴, asfalt, beton (bij kunstwerken).

5 Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Er zijn meerdere onzekere ontwikkelingen die mogelijk invloed hebben op de aanpassingen aan de N34 Emmen-de Punt en knooppunt Gieten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de energietransitie, duurzaamheid, wet- en regelgeving rondom stikstof¹⁵, elektrificatie van het wagenpark en andere technische ontwikkelingen. Ga hier in het MER op in en geef aan hoe met deze onzekerheden om wordt gegaan.

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, dat wil zeggen het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven (van belang voor onderlinge vergelijking van alternatieven);
- hoe en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevtoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden (betreft onzekerheden van het VKA en is ook van belang voor monitoring).

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;

¹³ Belangrijk onderdeel in de GWW-sector is het registreren van gebruikte grondstoffen en materialen. Deze materialen kunnen worden hergebruikt in een volgende fase. Dit kan bijvoorbeeld met het gebruik van een grondstoffenpaspoort.

¹⁴ Rijkswaterstaat heeft ervaring met het verminderen van stikstofuitstoot bij grondverzet.

¹⁵ Verschillende zienswijzen uiten zorgen over stikstof.

- visualisaties die de alternatieven tonen, gebruik hiervoor zowel het perspectief van een weggebruiker als het perspectief op de weg vanuit het landschap;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda (zoals in de NRD).

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het VKA.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Jan Bakker

drs. Reinoud Kleijberg

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

Marja van der Tas (voorzitter)

Ir. Ruud Westerhof

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit in het kader van de Omgevingswet.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.3 “De [...] verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg” over meer dan tien kilometer of D1.2 , “De verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg” over meer dan 5 kilometer. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand uit te sluiten zijn, deze effecten moeten in een Passende beoordeling worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale staten van Drenthe.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde staten van Drenthe.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 21 april 2002 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3436](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

