

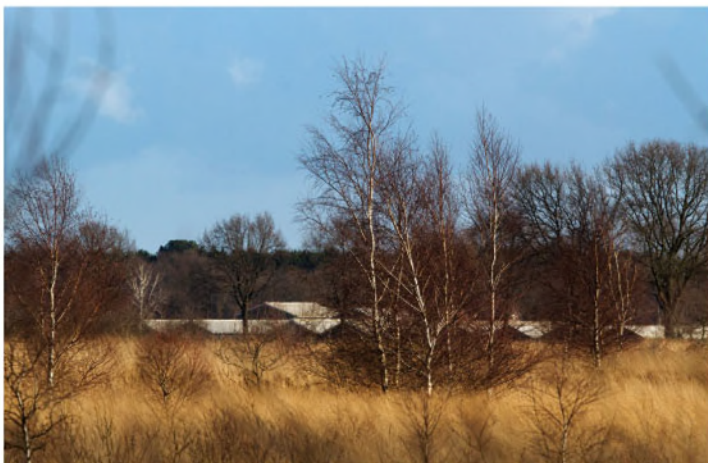


Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT verkenning N35 Wijthmen–Nijverdal

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

3 juli 2024 / projectnummer: 3817



1 Advies voor de inhoud van het MER

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Overijssel willen de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal aanpassen. Ze willen daarmee knelpunten in verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de weg oplossen. Daarom onderzoeken rijk en provincie in een MIRT-studie¹ welke maatregelen daarvoor nodig zijn. De gekozen maatregelen worden in een voorkeursbeslissing vastgelegd. Voordat de minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover een besluit neemt worden de milieugevolgen onderzocht in een milieueffectrapport (MER). De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

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 het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

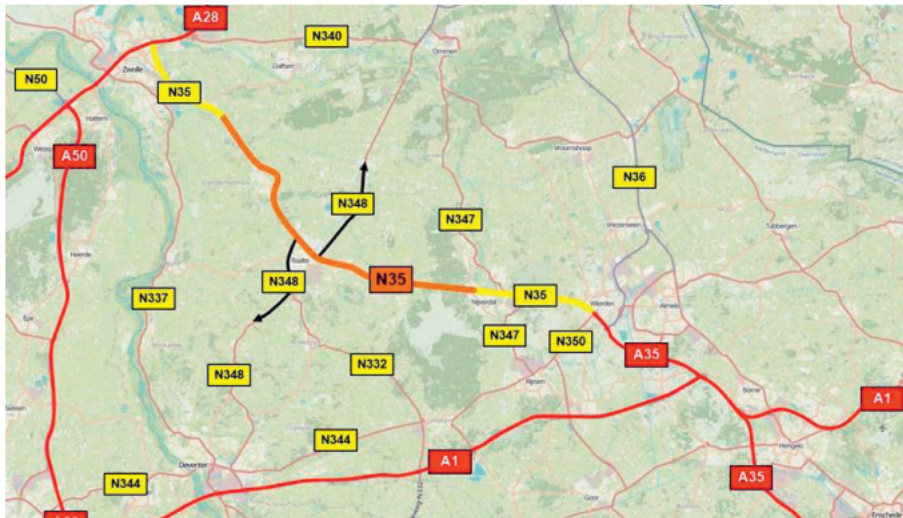
- **Opgaven en doelen:** werk de probleemstelling en doelstellingen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming concreet uit. Doe dit bij leefbaarheid behalve voor barrièrewerking ook voor ruimtelijke kwaliteit, landschap en gezondheid.
- **Alternatieven en varianten: de hoeken van het speelveld:** niet duidelijk is of met de alternatieven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)² wel het complete speelveld in beeld komt en of dit leidt tot de optimale aanpassing van de weg. De Commissie adviseert daarom de alternatieven systematischer uit te werken vanuit een breed sociaal en natuurlijk omgevingsperspectief. Werk de deelprojecten als bouwstenen uit, voeg daaraan ook nieuwe bouwstenen voor leefbaarheid toe. Optimaliseer daarmee het nulplusalternatief en alternatief 2, dat is gericht op doorstroming en veiligheid. Werk een derde alternatief uit met de focus op leefbaarheid. Stel op basis hiervan een zo goed mogelijk voorkeursalternatief samen.
- **Referentiesituatie:** beschrijf hiervoor de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen waarover formeel al is besloten.
- **Keuze voor verkeersmodel:** het voornemen is om het Nederlands Regionaal Model (NRM) en het Regionale VerkeersModel Overijssel (RVMO) te combineren. De Commissie geeft in overweging om alleen het RVMO te gebruiken. Het RVMO is gedetailleerder en kan de gevolgen van een aanpassing van de N35 op het lokale wegennet beter in beeld brengen dan het NRM. Ook andersom kunnen de gevolgen van een aanpassing op het onderliggend wegennet op de N35 door het RVMO beter in beeld gebracht worden.
- **Milieueffecten en maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of verminderen:** beschrijf de effecten voor gezondheid (inclusief lucht, geluid en gezondheid), externe veiligheid, water en bodem sturend, klimaatadaptatie, landschap en natuur (inclusief stikstofdepositie). Onderzoek mogelijke maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of verminderen. Ga ook in op hoe de effecten van het project worden gemonitord.

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

² MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, provincie Overijssel.

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. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD³ aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.



Figuur 1: N35 in de corridor Zwolle – Enschede en het netwerk. In oranje het tracé Wijthmen – Nijverdal, in geel de overige delen van de N35 en autosnelwegen in rood. Bron: NRD.

Aanleiding MER

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden bereikbaarheidsopgaves, die door Rijk en regio samen onderkend zijn, uitgevoerd. Elk MIRT-project doorloopt na de startbeslissing een aantal stappen: verkenning, planuitwerking en realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit twee fases. In de analysefase zijn de kansrijke oplossingen gedefinieerd. In de beoordelingsfase worden deze oplossingen verder onderzocht, in de vorm van alternatieven. Dit leidt tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit MER wordt opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief (ook wel de voorkeursbeslissing genoemd).

Deze voorkeursbeslissing wordt in de plan- en studiefase verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in een Projectbesluit. Voor het Projectbesluit wordt een project-MER opgesteld.

Een MER is in dit geval nodig omdat enkele alternatieven maatregelen bevatten om een autoweg aan te leggen (Categorie J1 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit). Mogelijk moet ook een Passende beoordeling worden gemaakt, hetgeen verplicht tot het opstellen van een plan-MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, 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. Ze schrijft geen

³ MIRT verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal, Notitie Reikwijdte en Detailniveau, provincie Overijssel.

milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – neemt de voorkeursbeslissing voor N35 Wijnthmen – Nijverdal.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3817 op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Achtergronden en kaders

2.1 Knelpunten en opgaven

In de NRD staat dat er problemen zijn op de N35 voor:⁴

- **Doorstroming:** Het gaat om de doorstroming van het verkeer tussen de regio Zwolle en de regio Twente. Er is een aantal knelpunten bij grote kruispunten, waar het verkeer regelmatig vaststaat.
- **Verkeersveiligheid:** De verkeersintensiteit is hoog, waardoor er sluisverkeer ontstaat. Dit zorgt voor meer verkeersonveiligheid op de weg en in de omgeving op het onderliggend wegennet.
- **Leefbaarheid:** Vooral de barrièrewerking (oversteekbaarheid) van de weg vormt volgens de NRD een knelpunt.

De NRD⁵ werkt de probleemstelling voor doorstroming en verkeersveiligheid concreet uit. De Commissie constateert dat de probleemstelling voor leefbaarheid beperkt is uitgewerkt, door alleen barrièrewerking te onderzoeken. Omdat de weg door de aanpassing meer ruimte in zal nemen en voor alternatief 2 ook meer verkeer aan gaat trekken zullen er ook effecten zijn op de ruimtelijke kwaliteit en op de leefbaarheid (geluid en lucht) met mogelijke gevolgen voor de gezondheid.⁶ Maak leefbaarheid in deze brede betekenis onderdeel van de analyse.

2.2 Doel

In de NRD staat dat de knelpunten onderzocht zullen worden en waar mogelijk kwantitatief. Dit onderzoek mondt uit in gelijkwaardige doelstellingen voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. Werk deze concreet uit zodat het doelbereik getoetst kan worden. De Commissie adviseert bij het onderdeel leefbaarheid ook de aspecten gezondheid (inclusief luchtkwaliteit, geluid, trillingen, gevaarlijke stoffen en lichthinder), ruimtelijke kwaliteit en landschap als concrete en toetsbare doelstellingen zoveel mogelijk kwantitatief uit te werken. Geef per onderdeel aan hoe de doelen in het MER worden getoetst.

⁴ Zie paragraaf 2.1 van de NRD.

⁵ Bijlage 4: Notitie Kansrijke Alternatieven.

⁶ De NRD noemt dit niet.

2.3 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het nemen van het voorkeursbesluit en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Werk dit zo concreet mogelijk uit voor de N35. Ga daarbij in ieder geval in op:

- WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit en geluid.
- Europese regelgeving en veranderingen daarin.⁷
- Nationale Omgevingsvisie, de nationale belangen en de afwegingsprincipes daarin.
- De Omgevingswet en de ontwikkelingen daarin.⁸
- Natuurwetgeving en -beleid (Vogel- en Habitatrichtlijn en Wet Natuurbescherming) en de Natuurherstelverordening.
- Kaderrichtlijn Water (KRW) en de doelen en uitwerking hiervan.
- Nationaal klimaatbeleid en Regionale strategieën voor energie, klimaat en mobiliteitstransities.
- Beleid rond 'Water en bodem sturend'.
- Nationaal programma circulaire economie en Nationaal beleid voor duurzaamheid.
- De certificering in het kader van de CO₂-prestatieladder en de daaruit voortkomende initiatieven en kaders.
- Mobiliteitsvisie 2050, Hoofdlijnennotitie. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Omgevingsvisies provincies Overijssel en gemeenten waarbinnen het tracé van de N35 ligt.
- Provinciaal, gemeentelijk en regionaal mobiliteitsbeleid en omgevingskwaliteit.

Verder adviseert de Commissie de meest recente beleidsontwikkelingen (bijvoorbeeld voor stikstof en PFAS) scherp te volgen en de meest actuele situatie te beschrijven.

2.4 Te nemen besluit(en)

Het MER wordt opgesteld voor de voorkeursbeslissing waarin de minister van Infrastructuur en Waterstaat uit de verschillende alternatieven een voorkeursalternatief kiest. Daarvoor wordt in een vervolgstap een project-MER opgesteld waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt. Daarnaast zullen mogelijk andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef in het MER de vervolgstappen aan met bijbehorende onderzoeken. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

⁷ Denk hierbij bijvoorbeeld aan het EU-voornemen om de grenswaarden uit de Richtlijn Luchtkwaliteit aan te scherpen.

⁸ De provincie dient voor 2026 geluidproductieplafonds (GPP's) vast te stellen.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Oplossingen die zijn afgevallen

De NRD geeft aan dat in het MIRT-onderzoek, voorafgaande aan deze mer-procedure een aantal oplossingen zijn afgevallen:

- Een substantiële verlegging van het tracé van de N35 zonder gebruik te maken van de huidige wegligging, anders dan bij de rondweg Mariënheem.
- Een 2x2 stroomweg over het hele traject tussen Wijthmen en Nijverdal.
- Een 2x2 stroomweg op de trajecten die in het BO MIRT alternatief als 2x1 stroomweg (toekomstvast) zijn opgenomen.
- Een 2x1 stroomweg (toekomstvast) op de trajecten die niet als zodanig opgenomen zijn in het BO MIRT alternatief.
- Maatregelen in de Salland-Twente tunnel.

Geef een toelichting waarom deze oplossingen zijn afgevallen en welke rol milieu-overwegingen hierbij hebben gespeeld.⁹ Verder geeft de NRD ook aan dat de 2x2 stroomweg op de lange termijn wel een doel blijft (in paragraaf 3.3 gaat de Commissie hierop verder in).

Ook staat in de NRD de conclusie dat de afname van het verkeer als gevolg van mobiliteitsmanagement (onder andere Smart Mobility) en andere vormen van mobiliteit (openbaar vervoer en fiets) onvoldoende is om de knelpunten op te lossen. Dit is gebaseerd op een verkeerskundig onderzoek uit 2020. De update van het verkeerskundig onderzoek (bijlage 3 van de NRD) gaat niet meer in op deze conclusie, zodat onduidelijk blijft of deze nog steeds actueel is. De Commissie adviseert dan ook om na te gaan of dit het geval is, waarbij ook rekening wordt gehouden met actuele (autonome) ontwikkelingen en vastgesteld beleid. Denk hierbij aan de ontwikkelingen rondom snelfietsroutes (onder andere de F35), maar bijvoorbeeld ook de omgevingsvisies van de provincie Overijssel en de betrokken gemeenten.

3.2 Samenhang met andere projecten

Ga de relatie met andere projecten na voor wegen, water (aanpak bestrijding van verdroging), spoor (aanpassing spoorlijn Zwolle – Enschede), woningbouw, natuur(ontwikkeling), fietsinfrastructuur (F35) en bedrijventerreinen. Beschrijf hoe deze projecten dit project beïnvloeden. Geef aan hoe hiermee rekening wordt gehouden in bijvoorbeeld de keuzes voor de uit te werken alternatieven en varianten. Daarnaast zijn er onzekerheden in de maatschappelijke ontwikkelingen. Breng ook deze in kaart, aan de hand van de WLO-scenario's (opgesteld door PBL). Geef aan hoe het project hiermee rekening houdt.

⁹ Besteed hierbij ook aandacht aan gemaakte afwegingen over varianten met en zonder verdiepte ligging.

3.3 Alternatieven en varianten

Alternatieven

De NRD geeft aan dat het MER twee alternatieven zal onderzoeken: een nulplusalternatief (alternatief 1) en een opwaardering van de N35 (alternatief 2). De Commissie vindt niet duidelijk uit de NRD naar voren komen hoe de gestelde doelen voor doorstroming, veiligheid en leefbaarheid de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald. Ook constateerde ze al in paragraaf 2.1 dat het begrip leefbaarheid te beperkt is opgevat door dit alleen toe te spitsen op barrièrewerking. Het is daarmee niet duidelijk of met de beide alternatieven wel het complete speelveld in beeld komt en of dit leidt tot de optimale aanpassing van de weg.¹⁰ Daarom adviseert de Commissie de alternatieven systematischer en vanuit een breed sociaal en natuurlijk omgevingsperspectief op te bouwen.¹¹ Doe dit vanuit de drie hoofddoelstellingen en hanteer daarvoor de volgende stappen.

Zet eerst de bouwstenen voor de alternatieven op een rij

Alternatieven 1 en 2 bevatten een aantal deelprojecten, hierna te noemen de 'bouwstenen'. Zet deze op een rij en ga na of dit overzicht compleet is. Werk vervolgens ook 'bouwstenen' voor het thema leefbaarheid uit. Richt deze op

- Gezondheid: lucht, fijn stof, trillingen, geluid en externe veiligheid (zie paragraaf 4.4).
- Ruimtelijke kwaliteit en landschap: de aanleg van de weg heeft lokaal mogelijk grote effecten op het landschap en beleving.

Indien maatregelen voor gezondheid conflicteren met maatregelen voor ruimtelijke kwaliteit, laat dit dan duidelijk zien. Werk dan voor beide aspecten bouwstenen uit, zodat verschillen van consequenties van keuzes in beeld komen.

Bouw vervolgens met deze bouwstenen de alternatieven op.

Nulplusalternatief

In dit alternatief zijn er kleinere aanpassingen in het tracé. Geef expliciet aan in hoeverre de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming hiermee verbeteren. Geef aan welke verdere optimalisatie van het nulplusalternatief met de bouwstenen mogelijk is.

Alternatief 2: doorstroming en veiligheid

Gebruik de bouwstenen om in dit alternatief doorstroming en veiligheid centraal te zetten. Dit kan leiden tot het oorspronkelijke alternatief 2 met aanpassingen. Onderzoek welke optimalisatie hier mogelijk is.

Alternatief 3: leefbaarheid

Werk dit alternatief uit met de bouwstenen voor gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en landschap. Landschap overstijgt het niveau van deelprojecten. Daarom adviseert de Commissie niet alleen naar de bouwstenen afzonderlijk te kijken, maar ook het alternatief als geheel te optimaliseren.

Variant Rondweg Mariënheem

De aanleg van de rondweg aan de zuidkant van Mariënheem heeft ingrijpende landschappelijke gevolgen, meer dan de voorziene maatregelen in de andere delen van het traject. Daarnaast verandert door de aanleg ook de functie en het karakter van de bestaande weg door het dorp. Als gevolg van het wegvallen van de barrièrewerking, ontstaan er nieuwe

¹⁰ Met een goede inpassing in het landschap en zo min mogelijk milieuhinder.

¹¹ Redeneer bij het ontwerpen vanuit de omgeving naar de weg toe in plaats van andersom.

ruimtelijke mogelijkheden voor het gebied tussen de oude en de nieuwe weg en spoorlijn. Werk deze variant uit vanuit het principe 'bodem en water sturend'.¹² Zie verder paragraaf 4.5 tot en met 4.8 voor verschillende landschappelijke aspecten.

De Commissie adviseert deze variant voor alle alternatieven waar relevant af te wegen.

Algemene aandachtspunten voor de uitwerking van alle alternatieven

- **Detailniveau:** werk de alternatieven, de onderdelen daarvan en de varianten op strategisch niveau uit, passend bij het karakter van het plan-MER. Ga bij de effectbeoordeling in op thema's die onderscheidend zijn tussen de alternatieven om de keuze voor het voorkeursalternatief te ondersteunen. Ga na of de (onderdelen van de) alternatieven uitvoerbaar zijn. Het later op te stellen project-MER vraagt om een grotere mate van detail.
- **Energie, CO₂-reductie, duurzaamheid en circulair werken:** geef aan hoe doelstellingen voor energie, CO₂-reductie en duurzaamheid doorwerken in dit project. Maak daarbij onderscheid tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het zowel om de energie-inhoud van grondstoffen als om het energiegebruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het vooral om het energiegebruik van het wegverkeer en de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie en om de uitstoot van CO₂ door het wegverkeer. Geef aan welke doelstellingen en uitgangspunten voor circulariteit gelden. Beschrijf wat dat betekent voor de hoeveelheid afval uit beheer, onderhoud en vernieuwing van onderdelen. Geef aan hoe dit zal worden vormgegeven.

Meekoppelkansen

Een van de hoofddoelen is het verbeteren van de doorstroming tussen de regio's Zwolle en Twente. De NRD beschrijft zes meekoppelkansen. Hiervan zijn vier kansen infrastructurele maatregelen. De Commissie adviseert in het MER ook de volgende meekoppelkansen uit te werken:

- Aanpak van bestaande versnippering door de N35 van natuurgebieden, leefgebieden voor diersoorten en natte en aquatische verbindingzones door aanleg van ecologische verbindingen langs de kruisende waterwegen en onder de weg door.
- Versterking van de weg als ecologische verbindingzone zelf (denk aan vogels en vleermuizen, et cetera).

Doorkijk naar 2x2 rijstroken

Een van de toetsingscriteria is de toekomstvastheid. Dit houdt onder meer in dat de uitbreiding van de weg naar 2x2 rijstroken mogelijk is. Werk dit criterium in ieder geval op hoofdlijnen uit voor ruimtebeslag van de weg, inclusief op- en afritten. Geef een beschouwing over de verkeer aantrekkende werking van de 2x2 weg. Geef dit op kaart aan en beschrijf welke beperkingen hieruit voor de N35 naar voren komen. Doe dit voor de twee tracés: met en zonder rondweg rondom Mariënheem.

¹² Klik [hier](#) voor de beleidsbrief hierover.

3.4 Voorkeursalternatief

Stel op basis van de hierboven voorgestelde aanpak het Voorkeursalternatief (VKA) samen, waarover besloten zal worden. Geef concreet aan wat de milieueffecten zijn. Motiveer de keuzes die hierin gemaakt worden. De Commissie heeft begrepen dat het VKA in een project-MER zal worden uitgewerkt.

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ook gaat het dan om ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied, en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Betrek bij de autonome ontwikkelingen zowel lokale, regionale als landelijke besluiten. Ontwikkelingen waar nog niet formeel over is besloten behoren niet tot de autonome ontwikkeling. Geef hiervan wel een overzicht en wat deze betekenen voor de activiteit.¹³

4.2 Effectbeschrijving en –vergelijking

Uitgangspunten

Onderbouw de gehanteerde uitgangspunten voor het bepalen van de milieugevolgen van het plan. Geef aan welke onzekerheden hierin zitten. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens¹⁴ enerzijds en in de gebruikte rekenregels en –modellen¹⁵ anderzijds. Geef aan –als dit relevant en mogelijk is– in hoeverre dit tot een bandbreedte voor de genoemde gevolgen leidt en vervolgens wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

Zorg voor een goede motivering van de begrenzing van het studiegebied. Dit is vooral van belang om te bepalen welke milieueffecten de veranderende verkeersstromen hebben.

Beoordeling

Onderbouw in het MER per milieuthema wat de criteria zijn om de beoordelingen, zoals sterk positief, positief, neutraal, negatief of sterk negatief toe te kennen. Maak zoveel mogelijk

¹³ Er liggen bijvoorbeeld woningbouwplannen voor de aanleg van 3.000 woningen in Raalte. Niet duidelijk is of hierover al formele besluitvorming heeft plaatsgevonden. Andere voorbeelden zijn Betalen naar Gebruik, vrachtwagenheffing en aanpassing van de maximumsnelheid naar 130 km op A-wegen.

¹⁴ Bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke.

¹⁵ Afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke.

gebruik van kwantitatieve criteria. Maak onderscheid, waar relevant, in deelgebieden en geef dan in de toetsingstabel de negatieve en positieve effecten apart per gebied weer. Zo wordt voorkomen dat negatieve en positieve effecten onterecht tegen elkaar wegvallen. Geef vervolgens ook de beoordeling voor de effecten van de weg als geheel. Zo wordt voorkomen dat effecten die per deelgebied niet zo groot zijn, opgeteld voor de hele weg wel significant zijn. Voorkom daarmee dat effecten worden onderschat.

De milieueffecten van de alternatieven en varianten moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken.

Doel van de vergelijking is om te laten zien in hoeverre de alternatieven andere omgevingseffecten 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 en varianten aan in welke mate de gestelde doelen realiseerbaar zijn. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria. Motiveer ook in welke gevallen gebruik wordt gemaakt van expert-judgement, berekeningen of juist van metingen.

4.3 Mobiliteit: verkeersmodellering en kwantificering effecten verkeer

Verkeersmodellering

De initiatiefnemer heeft tijdens het locatiebezoek toegelicht dat bij het beoordelen van de milieueffecten twee verkeersmodellen worden toegepast: het Nederlands Regionaal Model 2023 (NRM2023) voor het hoofdwegennet (N35) en het Regionale VerkeersModel Overijssel (RVMO) voor het onderliggend wegennet. Daarmee worden de verkeersintensiteiten uit twee verkeersmodellen gecombineerd. Dat is volgens de protocollen van Rijkswaterstaat een gebruikelijke methode.

Deze methode heeft volgens de Commissie ook nadelen voor de verkenning N35. Het is een complexe (en vaak onnavolgbare) rekenopgave om de verkeersintensiteiten uit twee verkeersmodellen te combineren. Het is bijvoorbeeld niet mogelijk om met het NRM2023 het effect van het verwijderen of aanpassen van een verkeersregelininstallatie op de N35 en het onderliggend wegennet op lokaal niveau goed in beeld te brengen. Juist deze interactie van het verkeer tussen het hoofdwegennet (N35) en het onderliggend wegennet op lokaal niveau is in deze verkenning wel van belang. Daarmee kan bijvoorbeeld bepaald worden hoe het sluipverkeer op het onderliggend wegennet kan worden verminderd. De Commissie adviseert dan ook om de voorgestelde methode (NRM 2023 voor het hoofdwegennet en RVMO voor het onderliggend wegennet) te heroverwegen. Beoordeel of ook voor het hoofdwegennet (N35) niet beter gebruik kan worden gemaakt van het Regionale VerkeersModel Overijssel (RVMO) in plaats van het NRM 2023.

Maak bij het onderzoek een helder onderscheid in de verkeersstromen: regionaal, lokaal of doorgaand verkeer. Geef duidelijk de veranderingen op deze verkeersstromen in het studiegebied aan als gevolg van de maatregelen die in de alternatieven worden genomen.

Kwantificering effecten verkeer

Volgens de NRD zal het MER de doorstroming en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet en de robuustheid en betrouwbaarheid van het netwerk kwalitatief onderzoeken. Dit is echter heel goed kwantitatief te doen. Reistijd is bijvoorbeeld een indicator van betrouwbaarheid en het effect van maatregelen op de reistijd is inzichtelijk te maken met het verkeersmodel (afhankelijk van het detailniveau van het verkeersmodel). De Commissie adviseert dan ook dit te kwantificeren.

4.4 Gezondheid

Geluid

Bereken de wijzigingen in het aantal geluidbelaste woningen en ernstig geluidgehinderden, ingedeeld in geluidklassen. Het MER dient ook de geluidbelasting inzichtelijk te maken lager dan de standaardwaarde. Ga hierbij uit van een studiegebied gelijk aan het gebied waar een geluidbelasting van de weg en gecumuleerd van 40 dB wordt berekend. Gebruik voor het bepalen van het percentage (ernstig) gehinderden de dosis-effectrelaties, die in de Regeling geluid milieubeheer worden gegeven.

Geef absolute aantallen woningen, het aantal woningen per geluidbelastingsklasse en het aantal woningen met maatgevende veranderingen in de geluidbelasting en slaapverstoring (met en zonder toepassing van maatregelen) door de N35. Geef ook de contouren voor het door geluid belast oppervlak lager dan 50 dB (en hoger dan 40 dB) aan bij de bewoonde gebieden en omliggende natuur en eventueel ook recreatiegebieden. Beschrijf verder de cumulatieve geluidbelasting met het onderliggend wegennet en de autonome ontwikkelingen daarin.

Werk per alternatief de invloed van bronmaatregelen uit (zoals verlaging rijnsnelheid, geluidarm asfalt en de invloed van EU-breed bronbeleid op lange en middellange termijn). Beschouw hierbij ook toepassing van overdrachtsbeperkende maatregelen (zoals geluidschermen aan de zijden en/of in de middenberm) en eventueel benodigde verhoogde geluidwering van gevels van woningen.

Beschrijf welke (aanvullende) maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting na aanpassing van de N35 gelijk te houden met de huidige situatie (stand-still) dan wel te verminderen.

Trillingen

Onderzoek of er in de huidige situatie sprake is van verhoogde trillingniveaus bij het passeren van zwaar verkeer ter hoogte van omliggende woningen of andere gevoelige objecten. Zo ja, breng deze trillingniveaus kwantitatief in beeld en vergelijk deze met de streefwaarden uit SBR-richtlijn B voor bestaande situaties. Betrek hierbij dat door alleen het afstandscriterium van 50 meter vanaf de weg te hanteren de werkelijke trillinghinder niet in beeld wordt gebracht. Trillingen in woningen kunnen niet alleen binnen een afstand van 50 meter tot de weg voelbaar zijn. Trillingen worden namelijk door vele factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijnsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen en de weg, afmetingen en type vloeren. Geef aan wat de invloed van de alternatieven en eventuele maatregelen is op de trillinghinder.

Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Geef hierbij expliciet aan met welke ontwikkelingen in voertuigemissies (elektrificatie) en overige verduurzaming van wegtransport wordt gerekend. Kijk hierbij ook naar vrachtverkeer. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Geef aan bij hoeveel woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert of verbetert) en hoe groot de verandering is. Geef ook aan hoe zich dit verhoudt tot de wettelijke normen en tot de WHO-advieswaarden en/of de concept grenswaarden per januari 2030 uit de EU Richtlijn luchtkwaliteit.

Licht

Beschrijf in het MER de wijzigingen door de wegaanpassing in de hoeveelheid lichtemissie en lichtintensiteit in de omgeving. Geef aan wat hiervan de gevolgen zijn voor de omgevingsbeleving (lichthinder) en voor de natuur. Geef aan welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn.

Gezondheid

Ga in het MER in op de gezondheidseffecten. Betrek hierbij niet alleen geluid en lucht, maar ook effecten zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking (gezondheidsbevordering). Breng daarnaast de eventuele cumulatieve (gezondheids-)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen in beeld.

Externe veiligheid

De N35 is een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Beschrijf de risico's hiervan voor omwonenden en de gevolgen voor het milieu bij vrijkomen van gevaarlijke stoffen. Bespreek maatregelen die deze risico's beperken. Voeg een kaart toe die inzicht biedt in de geplande en aanwezige bebouwing en de aantallen personen die in de omgeving aanwezig zijn.

4.5 Klimaatadaptatie, bodem en water

Beschrijf in het MER de bodemopbouw ter plaatse van de alternatieven en varianten. Geef aan of er sprake is van bodemverontreiniging. Beschrijf de invloed van de alternatieven op het regionale en lokale oppervlaktewater- en het grondwatersysteem en op de KRW-waterlichamen. Ga ook zorgvuldig in op de effecten van de klimaatverandering. Beschrijf de effecten van wateroverlast en watertekorten. Betrek hierbij de voorgenomen grondwaterstandsverhoging van de zandgronden. Het gaat hierbij om mogelijke compensatie van veranderingen in verhard oppervlak, mogelijke veranderingen in draagkracht van de bodem, in patronen van grondwaterstroming en mogelijke wateroverlast op de weg.

Beschrijf de adaptatiemaatregelen die worden genomen om de negatieve gevolgen van het voornemen te verminderen. Onderzoek welke kansen deze maatregelen bieden voor meer ruimte voor water en natte natuur.

Beschrijf de gevolgen van aanleg en gebruik van de weg op de waterkwaliteit. Neem daarbij ook de water- en bodemkwaliteit van de bermen mee in de beschrijving en de mitigatiemaatregelen. Beschrijf de mogelijke geohydrologische gevolgen van grondverzet tijdens en na de uitvoering van het project. Denk hierbij specifiek aan kunstwerken die nodig zijn.

Geef aan hoe de wateropgave een plaats krijgt bij de ontwikkeling en duurzame inrichting van het plan- en studiegebied. Beschrijf de effecten voor de waterkwaliteit en -kwantiteit en toets deze aan de KRW-doelen voor de regionale watersystemen

Ga bij de beschrijving van de milieugevolgen uit van de bandbreedte aan mogelijke effecten van klimaatverandering, vastgesteld op basis van de hoge CO₂-uitstootscenario's (in combinatie met de scenario's voor verdrogend en natter wordend klimaat) van het KNMI 2023.

De rondweg Mariënheem is een nieuw tracé en leidt mogelijk tot aanpassing van het studiegebied. In paragraaf 3.3. adviseerde de Commissie het tracé vanuit het principe bodem en water sturend te ontwerpen.

4.6 Landschap en cultuurhistorie

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke, geomorfologische, cultuurhistorische en archeologische waarden. Maak daarbij een duidelijk onderscheid tussen visueel-landschappelijke en historisch-geografische waarden. De beschrijvingen in de NRD (paragraaf 4.1) van de huidige situatie van het landschap, de landschapstypen en daarbij behorende kenmerken zijn al een eerste aanzet. Breid deze beschrijving en karakterisering verder uit als basis voor de effectbeschrijving. Betrek hierin ook het grondwatersysteem en de aanwezige waterlopen.

Maak duidelijk welke waarden door het voornemen worden beïnvloed. Beschrijf in hoeverre het plan ingrijpt in het landschap. Beschrijf ook hoe de beleving van het landschap verandert als gevolg van de aanpassing van de N35. Geef in het MER aan welke effecten de verschillende varianten hebben op de ruimtelijke kwaliteit. Vermijd daarbij een overlap met de effectbeoordeling voor landschap.

Maak visualisaties voor zowel de zomer- als wintersituatie. Geef ook weer hoe bewoners en gebruikers op maaiveldniveau vanuit verschillende richtingen het gebied zullen zien. Doe dit om te bepalen welke (mitigerende) maatregelen moeten worden genomen om de weg zo goed mogelijk landschappelijk in te passen en visuele hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Geef aan hoe de landschappelijke inpassing afgestemd wordt op de verschillende landschapstypen.

Aanleg van de rondweg aan de zuidkant van Mariënheem heeft ingrijpende landschappelijke gevolgen, meer dan de voorziene maatregelen in de andere delen van het traject. Het gaat om effecten in een landschap waar nu nog geen autoweg ligt. Het is nodig het studiegebied hierop af te stemmen.

Door de aanleg veranderen ook de functie en het karakter van het huidige wegdeel bij het dorp. Als gevolg van het wegvallen van de barrièrewerking, ontstaan er nieuwe ruimtelijke mogelijkheden voor het gebied tussen de oude en de nieuwe weg/spoorlijn. Geef aan wat de mogelijk effecten zijn, eventueel aan de hand van scenario's.

4.7 Natuur

Inzicht in de natuurwaarden

Voor een goed overzicht van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER, is een globale omgevingsanalyse van de systeemonderdelen van het studiegebied belangrijk. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter zoals de beekdalen, de stuwwal van de Sallandse Heuvelrug en het dekzandlandschap met de Natura 2000-gebieden ertussen. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren, planten, habitats en doelen aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard daarvan is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Onderzoek daarvoor watergangen, wegbermen en andersoortige verbindingzones. Deze zones zijn door de versnippering voor veel diersoorten van groot belang.

Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Omgevingswet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime van toepassing is. Ga in op de mogelijke gevolgen van het plan voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Maak aannemelijk dat de uitvoering van het project zich houdt aan de natuurwetgeving.

In de NRD staat dat gebruik zal worden gemaakt van gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). Dit is een pragmatische aanpak. De Commissie wijst er wel op dat de gegevens in de NDFF niet compleet en vaak gefragmenteerd zijn. Zo ontbreken vrijwel altijd bruikbare vleermuisgegevens. De Commissie beveelt daarom aan om daarnaast gebruik te maken van ecologisch expert-judgement of eventueel aanvullende waarnemingen. Beschrijf in dat geval wel goed de betrouwbaarheid van de waarnemingen en beoordeling.

De weg doorsnijdt nu al verschillende waardevolle gebieden, zoals landgoed Het Reelaer en het gebied van de Heinosche vloedgraven. In dat gebied is nu één ecologische verbinding (Twilhaar). Geef aan of dit voldoende is of dat (aanvullende) mitigerende maatregelen aan de orde zijn. Beschrijf dan de relevante mitigerende en/of compenserende maatregelen zoals ecologische verbindingsmogelijkheden en in het uiterste geval inrichten van nieuw leefgebied, die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

De weg zelf vormt ook een ecologische verbinding voor bijvoorbeeld vleermuizen en vogels. Beschrijf voor welke soorten dit geldt. Tegelijk staat de ligging van de weg ook gedeeltelijk

haaks op de landschappelijke situatie. Geef ook aan voor welke soorten dit geldt en hoe de aanpassing van de weg dit beïnvloedt.

Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van de aanpassing van de N35 op beschermde natuurgebieden, zoals de Natura 2000-gebieden Sallandse Heuvelrug, Boetelerveld, Wierdense Veld, Veluwe en, op wat ruimere afstand, Vecht- en Beneden-Reggegebied en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).¹⁶ Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (externe werking) die in het MER moeten worden beschreven.

Zeker in het geval van de tracéverlegging vanaf Raalte zuidelijk om Mariënheem komt de beoogde route op minder dan 1 km van het Natura 2000-gebied het Boetelerveld te liggen. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden (volgens de NRD). Maak in de Passende beoordeling voor de verkenningsfase *aannemelijk* dat aantasting van Natura 2000-gebieden te voorkomen is. In de planuitwerkingsfase moet dit definitief *aangetoond* worden voor het voorkeursalternatief. Houd hierbij rekening met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.

Gebruik voor deze verkenningsfase bijvoorbeeld het stoplichtmodel. Groen licht betekent dat geen effecten verwacht worden. Bij oranje licht kunnen negatieve effecten optreden, maar is er zicht op effectieve maatregelen waardoor het stoplicht op groen kan komen, in de planuitwerkingsfase. Rood licht betekent dan dat aantasting niet is uitgesloten, en dat geen maatregelen beschikbaar zijn om dit te voorkomen. Bij rood licht kan het project uiteindelijk niet worden gerealiseerd, tenzij de ADC-toets¹⁸ met succes wordt doorlopen. Het is nuttig om in dat geval ook alvast in deze fase de haalbaarheid van de ADC-toets te verkennen, zodat alle risico's en kansen voor de uitvoerbaarheid in beeld komen. De Commissie adviseert om de Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan bij elkaar staat.

Voor de locatie van het nieuwe tracé zelf dient een inventarisatie van de bestaande landschappelijke en natuurwaarden te worden uitgevoerd. Daarmee kan de mitigatie en eventueel compensatie van verbindingen die hier verloren gaan en van natuurwaarden die onder het nieuwe tracé komen te liggen worden bepaald.

Stikstofdepositie

Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak van de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden.

Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities in de Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden. Beschrijf voor deze gebieden de achtergronddeposities van stikstof en potentieel-zuur, de voor vermesting en verzuring gevoelige habitattypen en

¹⁶ Zie voor meer informatie over deze gebieden ook de adviezen van de Ecologische Autoriteit over de Natuurdoelanalyses (NDA) en de NDA's zelf. Zie www.ecologischeautoriteit.nl: Sallandse Heuvelrug (project 5071), Boetelerveld (project 5009), Wierdenseveld (project 5074), Vecht- en Beneden-Reggegebied (project 5070) en Veluwe (project 5023).

leefgebieden en de kritische depositiewaarden. Verricht voor deze habitattypen en leefgebieden stikstofdepositieberekeningen met AERIUS en presenteer:

- de bijdragen van het voornemen aan de stikstofdepositie;
- de totale stikstofdepositie inclusief de gevolgen van het voornemen en de cumulatie met andere plannen en projecten;
- de mogelijke (verdere) overschrijdingen van de kritische depositiewaarden.

Onderzoek de stikstofdepositie niet alleen voor de gebruiksfase, maar ook voor de aanlegfase. Bepaal dan of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurgebieden kan optreden als gevolg van de aanpassing van de weg.

De Commissie adviseert ook na te gaan of in de variant Mariënheem het opheffen van bestaande (agrarische) emissies gebruikt kan worden voor de interne saldering van stikstof.¹⁷ De hoeveelheid stikstofdepositie in Natura-2000 gebieden en in gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN) kan immers essentieel blijken voor het wel of niet kunnen realiseren van de plannen.

4.8 Duurzaamheid en circulariteit

Geef aan wat de verandering van uitstoot van CO₂ door het voornemen is en wat de veranderingen daarin zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Ga in op de aanleg- en gebruiksfase. Geef aan hoe dit wordt beoordeeld.

Neem in het MER een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. 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 onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie en om de uitstoot van CO₂ door het wegverkeer. Ga in op de toekomstbestendigheid van de weg.

4.9 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Geef waar relevant een aanzet tot een monitoring- en evaluatieprogramma. Het MER moet daarin duidelijk maken voor welke milieuaspecten de effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Voorbeelden zijn de onzekerheden in de uitgangspunten van de gehanteerde verkeersmodellen (zie ook paragraaf 4.3 van dit advies). Spits de bespreking toe op milieuaspecten die:

- in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen;
- van belang zijn voor de omgeving en/of negatief uit kunnen pakken.

¹⁷ De aanleg van de rondweg gaat door landbouwgebied. Dit betekent dat agrarische grond uit bedrijf wordt genomen.

Hiermee kunnen de consequenties van het tekort worden beoordeeld. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

4.10 Vorm en presentatie

Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijke hoofdtekst van het MER, 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;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda. De Commissie geeft in overweging een digitaal MER op te stellen en/of een toegankelijke webpagina in te richten waarbij omwonenden de effecten goed kunnen nagaan.

4.11 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 aanpassing van de N35 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 voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. 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:

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

drs. Marinus Kooiman

ing. Wim van der Maarl

Margo Meeuwissen MSc

dr. Peter van der Molen

Marja van der Tas (voorzitter)

drs. ing. Arjan van de Werken

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Voorkeursbeslissing.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om Categorie J1 van bijlage V. Mogelijk moet ook een Passende beoordeling worden gemaakt, omdat effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Provincie Overijssel en de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3817](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

