

N377

Aanmeldingsnotitie ten behoeve
van een vormvrije m.e.r.-
beoordeling

Provincie Overijssel

oktober 2013
definitief

N377

Aanmeldingsnotitie ten behoeve van een vormvrije m.e.r.- beoordeling

dossier : BC1618
versie : definitief
classificatie : Openbaar

Provincie Overijssel

oktober 2013
definitief

INHOUD	BLAD	
1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel van deze notitie	3
1.2	Initiatiefnemer en het bevoegd gezag	5
1.3	Opbouw van deze notitie	5
2	M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	7
2.1	Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?	7
2.2	Zijn de beoogde wijzigingen aan en in de omgeving van de N377 m.e.r.-(beoordelings)plichtig?	8
2.3	Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling	11
3	DE KENMERKEN EN DE PLAATS VAN HET PROJECT	13
3.1	De kenmerken van het project	13
3.2	De locatie van de aanpassingen	14
4	KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN	15
4.1	Verkeer	15
4.2	Natuur	16
4.3	Water en bodem	17
4.4	Landschap en archeologie	18
4.5	Luchtkwaliteit	20
4.6	Geluid	20
4.7	Externe veiligheid	21
5	CONCLUSIE	23
6	COLOFON	25

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van deze notitie

De provincie Overijssel is voornemens de N377 en een aantal kruisende wegen te wijzigen tussen Lichtmis en Slagharen met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid op de weg. Het traject van de N377 waar de wijzigingen verspreid plaatsvinden is in totaal circa 18 kilometer lang en samen met de gemeentegrenzen aangegeven in Afbeelding 1.

Afbeelding 1 Traject N377 waar wijzigingen plaatsvinden.



In

Afbeelding 2 is de ligging van de aanpassingen weergegeven. De letters corresponderen met de beschrijving van de maatregelen in tabel 1.

Afbeelding 2 Voorziene maatregelen



Tabel 1 Aanpassingen N377 Lichtmis-Slagharen

Nr	Locatie	Aanpassing	Gemeente	Wijzigen of opstellen best.plan	Snelheid in km/h
A	Nieuwleusen	- Realisatie 2 VRI's met opstelstroken - Tussen Backxlaan en Evenboersweg uitbreiding wegprofiel van 2*1 naar 2*2 rijstroken	Dalfsen	Nee	50
B	Nieuwleusen	Verlegging fietspaden	Dalfsen	Nee	50
C	Nieuwleusen-Balkbrug	Realisatie VRI kruispunt Sluis 4.	Hardenberg	Ja	Nu 100 km/h, straks 300 m voor VRI 70 km/h, na VRI direct weer 100 km/h. Parallelwegen 60 km/h
D	Nieuwleusen-Balkbrug	Opheffen oversteken (Oosterhulst, De Vlijt, Nieuweweg, Zwolseweg)	Dalfsen, Hardenberg	Nee	100
E	Balkbrug	Realisatie onderdoorgang N377 t.h.v. kruispunt Meppelerweg/Ommerweg	Hardenberg	Nee	50
F	Katingerveld	Aanleg doorsteek voor bussen Katingerveld	Hardenberg	Ja	50
G	Katingerveld	Aansluiting van parallelweg op hoofdrijbaan N377	Hardenberg	Ja	80 hoofdrijbaan, parallelweg 60
H	Balkbrug-Dedemsvaart	- Verleggen zuidelijke op- en afrit naar/van N48 (tegen over elkaar leggen) - 2 kruispunten N377/N48 voorzien van verkeerslichten - Uitbreiding wegprofiel N377 van 2*1 naar 2*2 rijstroken	Hardenberg	Ja	N48 100 km/h N377: 80 km/h
I	Dedemsvaart	Kruispunt De Pol voorzien van verkeerslichten en extra opstelstroken	Hardenberg	Ja	80 km/h
J	Dedemsvaart	Aansluiting van parallelweg op rotonde Industrierweg	Hardenberg	Ja	Parallelweg 60km/h
K	Dedemsvaart	Aanleg vrijliggend fietspad langs Industrierweg	Hardenberg	Nee	60
L	Dedemsvaart-Drogreropslagen	Opheffen oversteken (Lange Jacht west en Lange Jacht Oost)	Hardenberg	Nee	100
M	Drogreropslagen	- Aanleg ongelijkvloerse kruising - Verlegging parallelweg Lange Jacht	Hardenberg, De Wolden	Ja	N377: 100 km/h

Voor diverse maatregelen zijn in een eerder stadium alternatieve oplossingen afgewogen op zowel milieu- als andere criteria. Om uiteenlopende redenen zijn deze oplossingen niet gekozen (o.a. visuele hinder, kosten, aanwezige gastransportleidingen). Deze alternatieven zijn afgewogen in het 'Plan in Hoofddlijnen'¹ zijn deze alternatieve maatregelen omschreven. Het ontwerp plan heeft eerder ter inzage gelegen voor het publiek (ontwerp d.d. september 2011).

Zoals in tabel 1 is aangegeven is voor 7 van de 13 aanpassingen een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.. Om de wijzigingen mogelijk te maken moeten bestemmingsplannen gewijzigd worden in de

¹ Royal Haskoning i.o.v. Provincie Overijssel (2012), *Plan in Hoofddlijnen N 377 Lichtmis – Slagharen*

gemeenten Hardenberg en De Wolden. De overige beoogde aanpassingen passen binnen de huidige bestemmingsplannen.

Voor de beoogde wijzigingen van de bestemmingsplannen kan een m.e.r.-(beoordelings)procedure nodig zijn. Het doel van voorliggende aanmeldingsnotitie is om te beschrijven wat de aard en omvang van de ingreep en de aard en omvang van de milieueffecten van deze ingreep zijn en of deze zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure (het opstellen van een MER) nodig is. Op basis hiervan kunnen de bevoegde gezagen (colleges van B&W van gemeenten Hardenberg en De Wolden) beoordelen of zij voor de benodigde bestemmingsplanwijzigingen een m.e.r.-procedure nodig achten.

1.2 Initiatiefnemer en het bevoegd gezag

Provincie Overijssel treedt op als initiatiefnemer van dit project.

De colleges van B&W van de gemeenten Hardenberg en De Wolden treden op als het bevoegde gezag om een besluit te nemen over de mogelijke m.e.r.-plicht voor elk van de benodigde bestemmingsplanwijzigingen voor de aanpassingen aan de N377 die in deze gemeenten beoogd zijn.

In gemeente Dalfsen is geen bestemmingsplanwijziging nodig om de daar voorziene maatregelen aan de N377 te realiseren.

1.3 Opbouw van deze notitie

In dit rapport komen achtereenvolgens aan de orde:

- De m.e.r.-(beoordelings)plicht en de inhoudelijke en procedurele vereisten (hoofdstuk 2);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken en de plaats van de activiteit (hoofdstuk 3);
- Beoordeling aan de hand van de kenmerken van de milieugevolgen (hoofdstuk 4);
- Conclusies (hoofdstuk 5).

2 M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT

2.1 Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

Het is niet nodig om voor alle nieuwe activiteiten een m.e.r.-procedure te volgen. De verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r., de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-*beoordelings*plichtig zijn op basis van het Besluit m.e.r. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden of belangrijke milieueffecten heeft, en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Daarbij concludeert het bevoegd gezag (op basis van een aanmeldingsnotitie) of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een of m.e.r.-procedure nodig.

Voor plannen geldt overigens een directe planm.e.r.-plicht wanneer het plan een kader vormt voor activiteiten uit bijlage D van besluit m.e.r. die de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag (bijv. op basis van een aanmeldingsnotitie) of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

In onderstaande figuur zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven:



Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, via: <http://www.infomil.nl>

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een plan m.e.r.-plicht kan gelden (ook indien het voornemen een besluit betreft in plaats van een plan). Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r..

2.2 Zijn de beoogde wijzigingen aan en in de omgeving van de N377 m.e.r.- (beoordelings)plichtig?

Het voornemen is om 13 wijzigingen aan en in de omgeving van de N377 te doen op het traject tussen Nieuw Leusen en Slagharen. Voor 7 van deze maatregelen is een bestemmingsplanwijziging nodig. Een bestemmingsplan is een plan zoals opgenomen in de C- en D-bijlage van het Besluit m.e.r. 1994 waarop een m.e.r.-(beoordelings)plicht van toepassing kan zijn.

Om te bepalen of voor de bestemmingsplanwijzigingen ook daadwerkelijk een m.e.r.-(beoordelings)procedure doorlopen moet worden, zijn de volgende vragen relevant:

Staan de activiteiten van het voornemen in de C- of D-bijlagen van het Besluit m.e.r. 1994?

Zo ja, overschrijden deze activiteiten de bijbehorende (indicatieve) drempelwaarden?

En daarnaast: zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uit te sluiten?

Onderdeel C Besluit m.e.r.

In de **C-lijst** staat onder 1.3 de volgende relevante activiteit vermeld:

“de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg” (een wijziging is hierin gedefinieerd als een reconstructie of verandering anderszins van aangelegde werken, ingerichte gebieden of bestaande inrichtingen).

De bijbehorende drempelwaarde: *“In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.”*

Op een klein deel van het traject is sprake van vier rijstroken. De voorgenomen maatregelen op deze delen van het traject hebben (gezamenlijk) een beduidend kortere lengte dan de gestelde 10 kilometer (alle maatregelen bij elkaar hebben een kortere lengte). Bovendien is niet voor al deze maatregelen een bestemmingsplanwijziging nodig. De maatregelen zijn niet direct MER-plichtig zijn.

Onderdeel D Besluit m.e.r.

Op de **D-lijst** staan de volgende relevante activiteiten vermeld:

Onder 1.1: *“de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.”*

Bijbehorende drempelwaarde: *“In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.”*

Onder 1.2: *“de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.”*

Bijbehorende drempelwaarde: *“In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.”*

De voorgenomen maatregelen betreffen onder andere maatregelen aan een autoweg en/of een weg met vier rijstroken die voldoen aan de hiervoor omschreven activiteiten onder 1.1. en 1.2 van Onderdeel D van Besluit m.e.r.. Specifiek gaat het om de volgende maatregelen:

- Verlegging zuidelijke toe- en afrit van de N48 (maatregel H in Afbeelding 2 en Tabel 1);
- Aanleg ongelijkvloerse kruising ter plaatse van Drogtropslagen (maatregel M in Afbeelding 2 en Tabel 1).

Deze maatregelen hebben gezamenlijk een lengte van circa 2 kilometer. Dit is minder dan de als drempelwaarde gestelde 5 kilometer. De maatregelen zijn dus niet direct m.e.r.-beoordelingsplichtig.

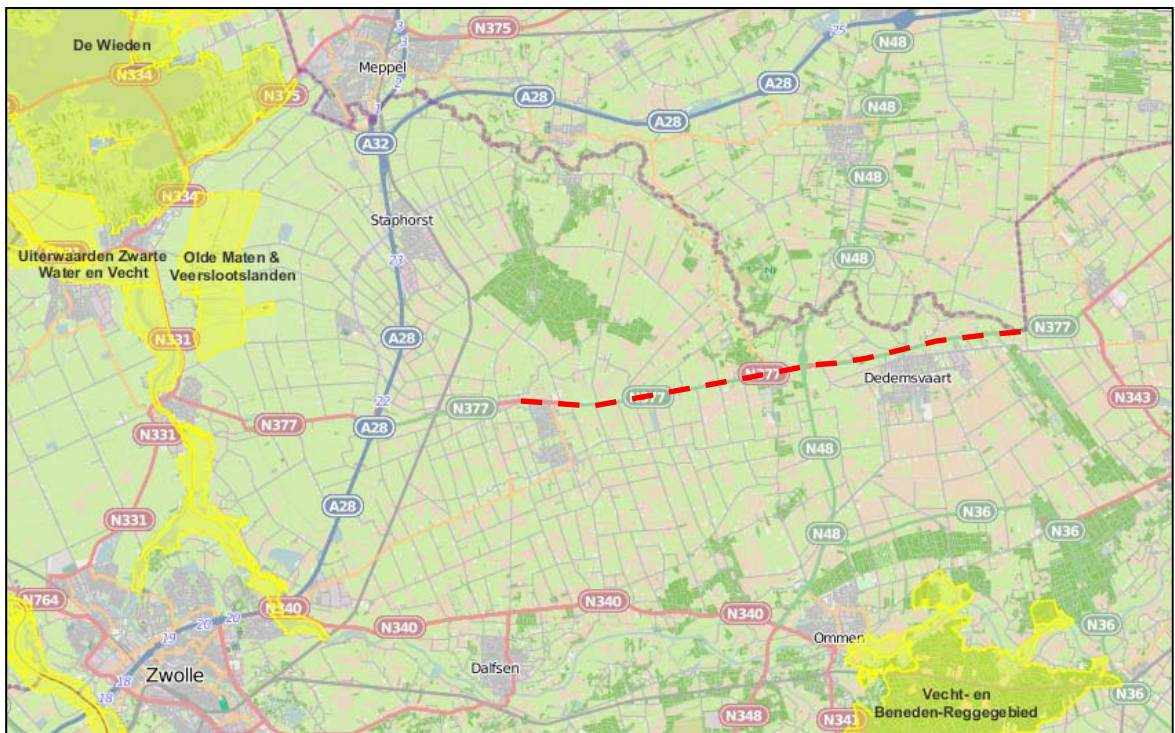
Natura 2000-gebieden

Zoals aangegeven is een planm.e.r. verplicht wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand niet zijn uit te sluiten. Deze gebieden zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 aangewezen. De wet is primair gericht op het behoud van habitattypen en leefgebieden (gebiedbescherming) door de Natura 2000-gebieden en in een gunstige staat van instandhouding te brengen of te houden. In de omgeving van het plangebied liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

- Vecht- en Beneden-Reggegebied (ruim 7 km afstand)
- Olde Maten & Veerslootslanden (ca 8 km afstand)
- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht (ca 9,5 km afstand)
- De Wieden (ca 12 km afstand)

In Afbeelding 3 zijn deze gebieden weergegeven, samen met het traject van de N377 waarop aanpassingen plaatsvinden.

Afbeelding 3 Natura 2000-gebieden



Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>

Het verst reikende mogelijke effect van de voorgenomen wijzigingen aan en rond de N377, is het effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (vermesting/verzuring) door uitstoot van stikstofoxiden (NOx) door verkeer. De komende 10 jaar wordt geen significante toename (of afname) in verkeersintensiteit op de N377 verwacht. De maatregelen zijn er op gericht de functie van de N377 in het regionale verkeersnetwerk gelijk te houden in de toekomst en deze vooral veiliger te maken. Er is voor gekozen de nabijgelegen N340 op te waarderen. Voor de aanpassing van de N340 is een separate procedure doorlopen. Uit de verkeersmodelberekeningen die ten grondslag liggen aan de studie naar de

N377 blijkt dat (o.a. door aanpassing N340) niet of nauwelijks sprake is van een verkeerstoename op de N377 in de komende 10 jaar.

Afgezien van de niet te verwachten toename van verkeerintensiteiten, is de reikwijdte van het eventuele effect ook niet groot genoeg om te zorgen voor een noemenswaardige toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De reikwijdte hangt af van de bron van de stikstofemissie. Volgens onderzoek van KEMA² reikt het effect van stikstofemissies van verkeer redelijkerwijs niet verder dan 3 kilometer. Uiteraard is voorzichtigheid geboden, maar aangezien de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden op een dermate grote afstand liggen, kunnen (relevante) effecten door extra stikstofdepositie worden uitgesloten.

Significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden kunnen op basis van voorgaande worden uitgesloten. Een planm.e.r.-plicht vanwege de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

Conclusie

De beoogde maatregelen leiden niet tot een directe m.e.r.(beoordelings)plicht. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 bestaat voor activiteiten die in de D-lijst van Besluit m.e.r. staan en onder de drempelwaarde blijven nog wel een verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor de voorgenomen activiteit is dus een vormvrije m.e.r.-beoordeling benodigd.

Specifiek gaat het in dit geval om maatregelen waarbij voor de wijziging van een (stukje) autoweg (volgens Europese overeenkomst kan dat ook een voorrangsweg zijn met een geslotenverklaring voor landbouwverkeer) een bestemmingsplanwijziging nodig is. Dit zijn de volgende maatregelen:

Verlegging zuidelijke toe- en afrit van de N48 (maatregel H in

Afbeelding 2 en Tabel 1);

Aanleg ongelijkvloerse kruising ter plaatse van Drogtersluis (maatregel M in

Afbeelding 2 en Tabel 1).

Deze maatregelen worden in drie separate bestemmingsplannen mogelijk gemaakt. Maatregel M ligt deels in gemeente Hardenberg en deels in gemeente de Wolden. Maatregel H in ligt in gemeente Hardenberg. Voor de overige maatregelen is geen bestemmingsplanwijziging nodig en/of is geen sprake van een activiteit die voorkomt in de D-lijst van Besluit m.e.r..

De twee wijzigingen waarvoor de vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is zijn onderdeel van één samenhangend project. Het is gebruikelijk om de effecten van het hele plan/project in beeld te brengen en niet alleen de effecten van de onderdelen waarvoor de plicht tot (vormvrije) m.e.r.(-beoordeling) geldt.

Voorliggende aanmeldingsnotitie gaat dan ook in op de samenhangende effecten van de in tabel 1 genoemde maatregelen in het project als geheel. Indien gewenst kan de notitie ook als bijlage bij de bestemmingsplannen worden gevoegd waarvoor geen vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is.

De inhoudelijke beoordeling van het plan op milieueffecten wordt gegeven in hoofdstuk 3 en 4. Deze beoordeling geeft antwoord op de vraag of voor de voorgenomen activiteit wel of geen (volledige) m.e.r.(-beoordeling) nodig is.

² KEMA heeft, in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, geconcludeerd dat voor wegbreedingsprojecten de stikstofdepositiebijdrage op 3 km afstand tot de weg verwaarloosbaar is (Erbrink et al., 2009).

2.3 Procedure en inhoudelijke criteria m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kent weinig procedurevereisten. De m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit dat genomen dient te worden. In dit geval betreft het besluit de vaststelling van drie bestemmingsplannen. De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van de ontwerp bestemmingsplannen.

Op basis van voorliggende aanmeldingsnotitie kan het bevoegd gezag (Gemeenten Hardenberg en De Wolden) beoordelen of er sprake is van een m.e.r.-plicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in de ontwerp bestemmingsplannen en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd.

In gemeente Dalfsen is geen bestemmingsplanwijziging nodig om de daar voorziene maatregelen aan de N377 te realiseren.

Voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt, evenals voor de 'gewone' m.e.r.-beoordeling, dat deze inhoudelijk in moet gaan op de criteria zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG):

de kenmerken van het project: omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (m.n. door gebruikte stoffen of technologieën);

de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu): bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);

de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project: het bereik/grootte van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

De kenmerken van het project en de plaats van het project (criteria 1 en 2) worden in hoofdstuk 3 beschreven. De (kenmerken van de) potentiële effecten worden in hoofdstuk 4 beschreven. Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen uit zijn te sluiten.

3 DE KENMERKEN EN DE PLAATS VAN HET PROJECT

3.1 De kenmerken van het project

Tabel 1 en

Afbeelding 2 geven een beeld van het project. Het gaat om 13 aanpassingen in totaal, waarbij voor 7 aanpassingen een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is. Met de maatregelen wil de provincie de N377 duurzaam veiliger maken en verkeersgevaarlijke punten zoveel mogelijk opheffen. Samenvattend gaat het van west naar oost om:

Overwegend betreft het kleine aanpassingen. De meest ingrijpende zijn de aanpassingen waarbij relatief veel nieuw ruimtebeslag optreedt en/of een nieuw kunstwerk benodigd is. Dit zijn de volgende (nummers corresponderen met afbeelding 2):

Nr.	Locatie	Aanpassing	Gemeente
E	Balkbrug	Realisatie onderdoorgang N377 t.h.v. kruispunt Meppelerweg/Ommerweg	Hardenberg
H	Balkbrug- Dedemsvaart	- Verleggen zuidelijke op- en afrit naar/van N48 - 2 kruispunten N377/N48 voorzien van verkeerslichten - Uitbreiding wegprofiel N377 van 2*1 naar 2*2 rijstroken	Hardenberg
J	Dedemsvaart	Aansluiting van parallelweg op rotonde Industrieweg	Hardenberg
M	Drogteropslagen	- Aanleg ongelijkvloerse kruising - Verlegging parallelweg Lange Jacht	Hardenberg, De Wolden

Voor de aanpassingen waarvoor een bestemmingsplanwijziging nodig is, worden gedetailleerde tekeningen opgenomen bij deze bestemmingsplannen. Het Plan in Hoofdlijnen (ontwerp d.d. september 2011 en definitief d.d. mei 2012) heeft eerder ter inzage gelegen en bevat tekeningen en beschrijvingen van alle voorziene maatregelen, omgeacht of er een bestemmingsplanwijziging nodig is.

Cumulatie met andere projecten

Zoals aangegeven worden de aanpassingen aan de N377 als geheel beschouwd in voorliggende notitie. Op deze wijze wordt de cumulatie van effecten van deze losse ingrepen inzichtelijk gemaakt. Daarnaast kan sprake zijn van cumulatie met effecten van de aanpassingen aan de N48 en N340 in de omgeving van het project. In de onderzoeken waarvan de resultaten zijn verwerkt in deze notitie (hoofdstuk 4) is rekening gehouden met deze gezamenlijke effecten indien van toepassing.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag direct naast de huidige N377. De huidige productie-/natuurwaarde van deze oppervlakte zal verdwijnen.

Voor de aanleg van een aantal van de maatregelen is grondverzet nodig. Dit is vooral het geval bij de aanleg van de benodigde kunstwerken. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit, water en mogelijk gas nodig zijn.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanlegfase en gebruiksfase vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende (afval)stoffen.

Bij zowel de aanleg als bij de ingebruikname van de aangepaste weg, zijn ten aanzien van verontreiniging/hinder voornamelijk de aspecten geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden nader beschreven in hoofdstuk 4 (kenmerken van de potentiële effecten).

Verontreiniging en hinder

Bij zowel de aanleg als bij de ingebruikname van de aangepaste weg zijn de voornamelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden in hoofdstuk 4 nader beschreven.

Risico van ongevallen en veiligheid

De beoogde aanpassingen aan en rond de N377 zorgen niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. De verkeersveiligheid wordt juist verbeterd door de beoogde aanpassingen.

3.2 De locatie van de aanpassingen

Het plangebied beslaat een traject van circa 18 kilometer van de N377 en zijn directe omgeving (zie afbeelding 1), waarbij verspreid over het gehele traject werkzaamheden gaan plaatsvinden (zie afbeelding 2). De 13 beoogde wijzigingen zijn voorzien in de gemeenten Dalfsen, Hardenberg (Overijssel) en De Wolden (Drenthe).

Tussen Nieuwleusen en Dedemsvaart bestaat het plangebied met name uit verharding, grasbermen en een middenberm met bomen. Tussen Dedemsvaart en Slagharen wijkt het plangebied af. Hier zijn lokaal watergangen en her en der ook rijen bomen en singels aanwezig.

Een aantal aanpassingen vindt plaats in of nabij een bebouwde kom. Een ander relevant kenmerk is dat de directe omgeving van de aansluiting van de N377 op de N48 is aangewezen als ecologische hoofdstructuur.

4 KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN

In het navolgende worden de potentiële effecten van het project aangegeven voor de milieuaspecten waarvoor mogelijk relevante milieueffecten optreden. Per aspect wordt in samenhang met de kenmerken en de locatie van het project bezien of zich bijzondere omstandigheden voordoen met betrekking tot potentiële milieueffecten.

4.1 Verkeer

Verkeersveiligheid

Het project omvat diverse maatregelen die als doel de verbetering van de verkeersveiligheid hebben:

- Het plaatsen van diverse nieuwe verkeerslichten (VRI's) bij kruispunten en ook bij de aansluitingen met de N48 zorgt voor een veiliger situatie.
- Door de op- en afritten van de aansluiting van de N48 op de N377 recht tegenover elkaar te positioneren worden de vier T-kruisingen teruggebracht tot twee kruispunten. De overzichtelijkheid van deze verkeerssituatie wordt verbeterd en de aandacht van de weggebruikers wordt geconcentreerd op twee in plaats van vier punten.
- De aanleg van een ongelijkvloerse kruising op het kruispunt Drogteropslagen zorgt voor een verlaging van het aantal potentiële conflictpunten.
- De realisatie van vrijliggende fietspaden beschermd fietsers tegen gemotoriseerd verkeer.
- De maximumsnelheid in bebouwde kommen wordt verlaagd van 70 naar 50 km/h (duurzaam veilig ontwerprichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom). Op dit criterium scoren beide alternatieven dan ook sterk positief.
- Een aantal als onveilig beschouwde wordt opgeheven oversteekplaatsen (o.a. gebruikt door voor landbouwverkeer en fietsers). De bereikbaarheid van de aanliggende percelen wordt gewaarborgd door extra aansluitingen op de parallelwegen (o.a. bij de rotonde N 377 – Industrierweg. Fiets- en voetgangers kunnen de N377 ongelijkvloers kruisen bij Dedemsvaart-centrum (nabij de kalkovens) en bij een nieuw te realiseren ongelijkvloerse kruising nabij Drogteropslagen (maatregel M). Hierdoor wordt de (om)rijdafstanden voor een beperkt aantal fietsers vergroot. Hiertegenover staat een sterke verbetering van de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid en kwaliteit

Zoals hiervoor aangegeven wordt een aantal oversteekplaatsen opgeheven. Dit zorgt er voor dat voor twee woningen de omrijdafstand toeneemt met meer dan 500 meter. De bereikbaarheid van aangrenzende percelen voor landbouwverkeer wordt gewaarborgd. Eén bushalte wordt opgeheven (bij Dedemsvaartweg)

De wijzigingen hebben verder nagenoeg geen invloed op de reistijden over het traject als geheel en leveren verder geen omrijdafstanden op. Door de plaatsing van nieuwe verkeerslichten nemen de wachttijden op de op- en afritten van de N48 en De Pol af. Er vindt geen aantasting van het recreatieve fiets- en wandelnetwerk plaats. Door te kiezen voor een viaduct in de N377 ter hoogte van de Drogteropslagen hoeven fietsers op Drogteropslagen de minste inspanning te leveren (blijft op maaiveld liggen).

Als geheel zorgen de maatregelen er voor dat de doorstroming op peil blijft en dat de kwaliteit van de verbinding omhoog gaat (hoger 'comfort').

Conclusie

Het effect van het project op het aspect verkeer is vooral positief ten aanzien van verkeersveiligheid. De bereikbaarheid wordt nauwelijks beïnvloed.

4.2 Natuur

Effecten van het project op natuur zijn onderzocht door Ecogroen Advies³. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de effecten op natuur wordt verwezen naar dit onderzoeksrapport dat is bijgevoegd bij de bestemmingsplantoelichtingen.

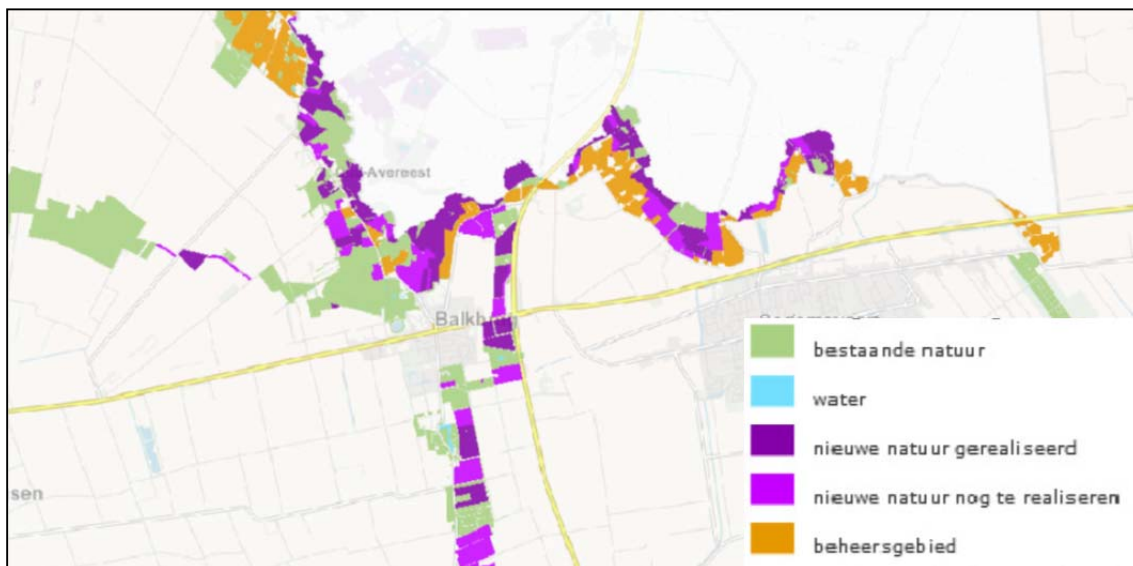
Natura 2000

In paragraaf 2.2 is onderbouwd waarom er geen (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn te verwachten.

Ecologische hoofdstructuur

De voorgenomen verlegging van de zuidelijke toerit van de N48 valt binnen een gebied dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Dit zorgt voor areaalverlies. Hiervoor wordt een compensatieplan opgesteld dat binnen het kader van dit project valt. Zie Afbeelding 4 voor de ligging van de EHS. De maatregel bij Drogrteropslagen raakt aan de EHS (oranje beheersgebied in het oosten van de afbeelding).

Afbeelding 4 Ecologische hoofdstructuur



Bron: Atlas van Overijssel (via www.overijssel.nl)

Flora en fauna

Ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten is alleen schade te verwachten op leefgebieden/verblijfplaatsen van de beschermde Kleine modderkruiper (t.h.v. Dedemsvaart in Ommerkanaal en daarmee in verbinding staande sloten), Buizerd (net buiten het plangebied is één Buizerdhorst aanwezig

³ Ecogroen Advies (2013), Quickscan natuurtoets herinrichting N377: Inventarisatie en beoordeling in het kader van natuurwetgeving en -beleid

tussen Balkbrug en Dedemsvaart) en overige broedvogels (Huismussen, Gierzwaluwen en diverse algemeen voorkomende broedvogelsoorten).

Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet te verwachten in het plangebied en er worden geen essentiële vliegroutes en foerageergebieden geschaad. Groeiplaatsen/ verblijfplaatsen van zwaar beschermde flora, amfibieën, vissen, libellen, dagvlinders en andere ongewervelden zijn niet aangetroffen en worden op basis van biotoopkenmerken en bekende verspreidingsgegevens ook niet in het plangebied verwacht.

In deze situatie is het niet nodig om ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen, mits gewerkt wordt volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode voor Provinciale Infrastructuur (BTL Planburo BV 2006). De Flora- en faunawet stelt met name randvoorwaarden aan de periode van uitvoering. Daarnaast kan het voor bepaalde soorten noodzakelijk zijn om dieren/ planten te verplaatsen.

Conclusie

Effecten op Natura 2000-gebieden kunnen op voorhand uitgesloten worden. Voor het areaalverlies aan EHS wordt een compensatieplan opgesteld. Om negatieve effecten op beschermde diersoorten te voorkomen moet gewerkt worden volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode voor Provinciale Infrastructuur.

4.3 Water en bodem

Waterkwantiteit

De voorgenoemde maatregelen zorgen in totaal voor een toename van verharding (lokaal neemt het verharde oppervlak af; bijv. bij verwijderen van oversteken) en daarmee tot een afname van infiltratiemogelijkheden van hemelwater naar het grondwater. Het betreffen kleine effecten waarmee rekening wordt gehouden bij de uitwerking en realisatie van de maatregelen. Rond de N377, welke grotendeels door landelijk gebied loopt, is genoeg ruimte om te borgen dat er genoeg infiltratie van hemelwater plaats kan vinden. Dit kan bijvoorbeeld met berm passages of een infiltratiesloot. Alle te dempen watergangen worden teruggebracht. De effecten op grond- en oppervlaktewaterkwantiteit zijn dan te verwaarlozen.

In het kader van de bestemmingsplannen wordt een watertoets uitgevoerd, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd de bij de wegaanpassingen.

Bodem- en grondwaterkwaliteit

Voor de beoogde maatregelen hoeft over het algemeen niet veel vergraven te worden. Het gaat vooral om het vergraven van de top laag van de huidige wegbermen. De bovengrond ter plaatse van provinciale en gemeentelijke wegbermen worden qua functie- en kwaliteitsklasse beoordeeld als de klasse 'Industrie', omdat mogelijke verontreinigingen hier in ieder geval in oorsprong afwijken van de omliggende zone (Royal HaskoningDHV, 2013⁴). Deze grond kan onder andere worden toegepast op gemeentelijke wegbermen in de regio (m.u.v. Raalte), provinciale wegbermen en (conform Besluit bodemkwaliteit) in grootschalige bodemtoepassingen. De kans op verspreiding van of in contact komen met een bodemverontreiniging als gevolg van het vergraven van wegbermen is klein.

Het dichtstbijzijnde grondwaterbeschermingsgebied ligt op ruim twee kilometer ten zuiden van de N377, ter hoogte van Balkbrug.

Door Royal HaskoningDHV is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd naar locaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van de geplande ongelijkvloerse kruising bij Balkbrug. Hier vindt namelijk

⁴ Royal HaskoningDHV (2013), Historisch onderzoek N377 Onderdoorgang Balkbrug

wel veel grondverzet plaats. In de directe omgeving van de maatregel (voorzijde van perceel Zwolseweg 10) is een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten in de grond en het grondwater aanwezig. De sanering hiervan is niet spoedeisend. De kans is echter groot dat de verontreiniging 'geraakt' of deels "gesaneerd wordt tijdens de graafwerkzaamheden of dat de grondwaterverontreiniging verplaatst wordt door bemaling.

Er moet een melding (saneringsplan) gedaan worden in het kader van de Wet bodembescherming. Dit geldt ook wanneer er voor wordt gekozen om de verontreiniging niet te saneren. In dat geval moet de verontreiniging op zijn plaats moeten worden gehouden door middel van (dure) tegenmaatregelen.

Naar huidig inzicht wordt er voor gekozen om de aanwezige verontreiniging te saneren. Voorafgaand aan de sanering dient het saneringsplan goedgekeurd te worden door het bevoegd gezag Wet bodembescherming (provincie Overijssel).

Ter plaatse van of in de directe omgeving van de ongelijkvloerse kruising zijn verder geen bekende gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Wel worden enkele percelen verdacht met betrekking tot mogelijke aanwezigheid van bodemverontreinigingen.

Aanbevolen wordt om te bepalen of deze locaties een belemmering kunnen vormen voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising voordat met de aanleg wordt gestart. Dit kan door te achterhalen of er ooit bodemonderzoeken en/of saneringen hebben plaatsgevonden ter plaatse van deze locaties en zo nee, een verkennend bodemonderzoek uit te voeren.

Tijdens (graaf)werkzaamheden dient men te allen tijde alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en dient bij het vermoeden van bodemverontreiniging het bevoegd gezag Wet bodembescherming (zijn de provincie Overijssel) geïnformeerd te worden alvorens de werkzaamheden voortgezet kunnen worden. Indien, in afwijking van de verwachting, tijdens de ontgraving van de grond bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.

Conclusie

Ten aanzien van waterkwantiteit worden geen belangrijke effecten verwacht. Bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij Balkbrug is bodemkwaliteit een sterk aandachtspunt in verband met een zekere bodemverontreiniging en diverse verdachte locaties. Wanneer de hiervoor beschreven werkwijze wordt gevolgd, vormt dit geen belemmering voor de vaststelling van de bestemmingsplannen en de latere realisatie van de aanpassingen aan de N377.

4.4 Landschap en archeologie

Landschap

Het plangebied ligt niet i of nabij een Nationaal landschap. Voor de gehele N377 wordt vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit het principe gehanteerd om in de bebouwde kommen de groenvoorzieningen in het midden van de weg te plaatsen of te behouden en buiten de bebouwde kommen de groene aanplant aan de buitenkant te plaatsen of te behouden. Op diverse plaatsen is gekozen voor verbetering van de verkeerssituatie door het plaatsen van verkeerslichten. Dit doet recht aan het hiervoor genoemde plaatsingsprincipe van beplanting. Een kruispunt met VRI vormt namelijk een slanke oplossing waarbij er aan weerszijden van de weg de mogelijkheid bestaat om beplanting aan te brengen. Deze aanpassingen passen dan ook binnen de landschappelijke structuur, maar er is niet duidelijk sprake van een versterking van deze structuur. Door de aanleg van de VRI's worden wel enkele landschapselementen (vooral bomen) aangetast.

In principe leiden alle aan te leggen kunstwerken tot aantasting van het landschap. Met name de het verhogen van de N377 door middel van een viaduct in de N 377 bij Drogtropslagen heeft een sterke invloed op het landschap. De N377 wordt hier een dominant onderdeel van het landschappelijke beeld en de openheid wordt aangetast. Ook de asverschuiving van de N377 en Drogtropslagen op deze locatie hebben invloed op het landschap. De rechtlijnigheid van het landschap wordt aangetast en beplanting moet worden verwijderd.

Vanuit een ander oogpunt bekeken kan een viaduct wel kansen bieden om als 'eyecatcher' te fungeren en het eentonige wegbeeld op deze locatie te onderbreken.

Archeologie

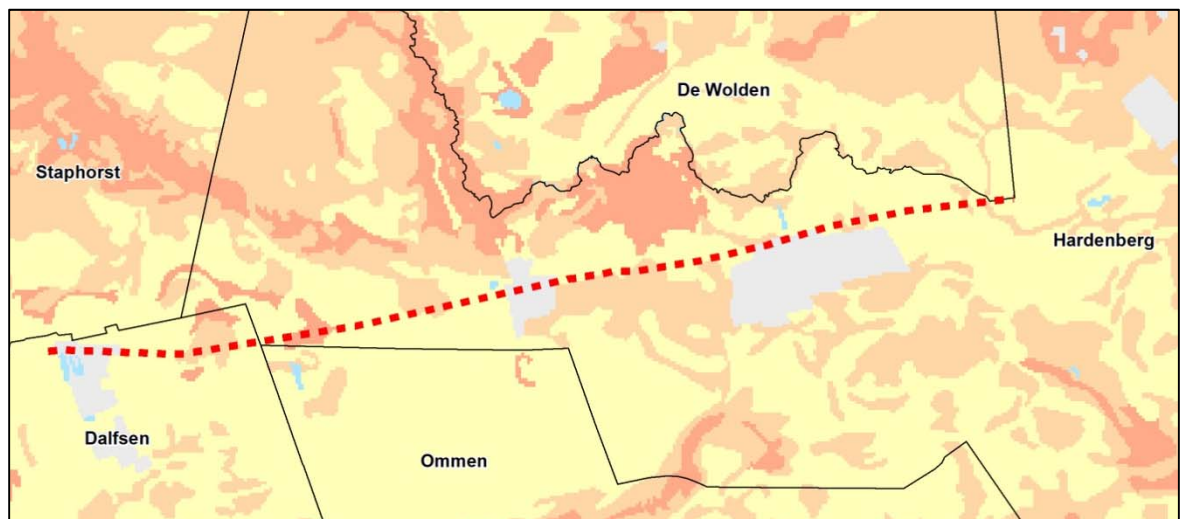
Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

In Afbeelding 5 zijn de archeologische verwachtingswaarden aangegeven (IKAW). Het grootste deel van het de aanpassingen vindt plaats in gebied met een lage verwachtingswaarde gevolgd door gebied met een middelhoge verwachtingswaarde. De enige maatregel in/nabij een gebied met hoge verwachtingswaarde (rode kleur in de afbeelding) betreft de plaatsing van verkeerslichten bij kruising "Sluis 4" in het westen van gemeente Hardenberg (maatregel C). Dit betreft een zeer beperkte bodemingreep waarbij de kans op beschadiging van archeologische waarden klein is.

In het algemeen geldt dat de bovenste laag in wegbermen vaak al verstoord is. Bij ondiep grondverzet is de kans op verstoring van archeologische waarden klein. Bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising in Balkbrug is een diepere vergraving nodig. Daar is de kans op verstoring groter.

In alle gevallen waarbij archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dienen deze gemeld e worden bij de betreffende gemeente, conform Monumentenwet.

Afbeelding 5 Archeologische verwachtingswaarde (IKAW)



Conclusie

De invloed op het landschap is al met al niet groot, maar behoeft op enkele plaatsen aandacht, met name het nieuwe viaduct waarbij de N377 over Drogtropslagen loopt en de daarbij horende asverschuivingen.

Het nieuwe viaduct kan overigens ook positief uitgelegd worden. Het verbeteren van de verkeerssituatie door het plaatsen van verkeerslichten gaat goed samen met het beoogde plaatsingsprincipe van beplanting langs en in de middenberm van de N377. Op enkele plaatsen zal beplanting verwijderd moeten worden.

Ten aanzien van archeologie moet per maatregel worden afgewogen of er voorafgaand aan de ingreep een archeologisch onderzoek nodig is. Dit is vooral relevant in de aanwezige gebieden met een (middel)hoge verwachtingswaarde en bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising in Balkbrug.

4.5 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen waarbij de voornaamste bronnen van luchtverontreiniging het wegverkeer, industriële bedrijven en de landbouw zijn. De invloed op de luchtkwaliteit is beoordeeld in een luchtkwaliteitsonderzoek (Royal Haskoning, 2013)⁵. Daarin zijn de effecten van de aanpassingen op de lokale concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) bekeken. Voor een nadere beschrijving van de effecten op luchtkwaliteit wordt verwezen naar dit onderzoek. Voor de maatregelen is beoordeeld of wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Zowel de aanpassingen aan de N377 waarvoor een bestemmingsplan gewijzigd of opgesteld moet worden als de aanpassingen waarvoor dat niet hoeft, dragen in 2015 niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Overschrijding van grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen uit de Wm langs de N377 is in 2015 en in latere jaren redelijkerwijs uitgesloten.

De betreffende bestemmingsplannen (en de overige aanpassingen) voldoen dus aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. Dit is ook logisch aangezien er geen (significante) toename in verkeersintensiteit op de N377 verwacht wordt als gevolg van de beoogde maatregelen.

4.6 Geluid

Aangezien er geen (significante) toename in verkeersintensiteit op de N377 verwacht wordt als gevolg van de beoogde maatregelen, zal de geluidsemissie van de N377 als gevolg van deze maatregelen ook niet toenemen. Echter, doordat op diverse plaatsen rijstroken dichter bij woningen komen te liggen neemt de geluidsbelasting op diverse woningen wel toe.

Voor de aanpassingen is een geluidsonderzoek uitgevoerd⁶. Voor een meer uitgebreide beschrijving van de effecten op de geluidsintensiteit wordt verwezen naar dit onderzoek. In het onderzoek is bepaald of sprake is van reconstructie volgens de Wet geluidhinder (N377) en/of overschrijding van de geluidproductieplafonds (N48). Dit is voor diverse woningen het geval:

- Ter hoogte van Sluis IV moeten voor maximaal 2 woningen, afhankelijk van eventueel toe te passen stil wegdek, hogere waarden aangevraagd worden (Zwolseweg 176 en 227).
- Voor twee woningen in kern Balkbrug (De Pol 5 en 6) is sprake van reconstructie vanwege de N377. Aanbeveling is voor deze twee woningen een hogere waarde vast te stellen (respectievelijk 62 dB en 64 dB). Voor De Pol 6 is dit eveneens in verband met de aansluiting N48. Het treffen van geluidreducerende maatregelen stuit op bezwaren van verkeerskundige aard. Met het vaststellen van een hogere waarde dient nader onderzoek te worden verricht naar de gevelwering van deze woningen om de binnenwaarde te waarborgen.

⁵ Royal Haskoning (2013), Aanpassingen N377 Lichtmis – Slagharen: Beoordeling en toetsing luchtkwaliteit

⁶ Royal Haskoning (2013), Reconstructie N377 Lichtmis-Slagharen: Akoestisch onderzoek

- Voor acht woningen t.h.v. het nieuw aan te leggen viaduct Drogteropslagen-N377 is sprake van reconstructie vanwege de N377. Aanbevolen wordt een geluidreducerende wegdekverharding toe te passen over een lengte van circa 1000 meter met een geluidreductie van minimaal 3 dB. Voor twee woningen (Drogteropslag 74 en 78) dient nog een hogere waarde te worden vastgesteld van respectievelijk 49 dB en 57 dB. Wanneer een geluidreducerende wegdekverharding niet kan (bijv. door stedenbouwkundige of verkeerskundig bezwaren), moet voor acht woningen een hogere waarde te worden vastgesteld.
- Voor één woning t.h.v. de aansluiting N48 is sprake van een overschrijding de grenswaarde van het geluidproductieplafond van de N48 (De Pol 1). Rijkswaterstaat zal een procedure tot wijziging van de geluidproductieplafonds moeten volgen voor de N48. Het bestemmingsplan mag niet in strijd zijn met de wettelijke verplichting tot naleving van geluidproductieplafonds.

Om de voorziene maatregelen te kunnen realiseren zijn er dus diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden (N377) of wijzigingen van geluidproductieplafonds (N48) nodig.

4.7 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI), geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Over de N377 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Echter, het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde maatregelen neemt niet toe ten opzichte van de referentiesituatie waarin de maatregelen niet worden getroffen. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid verbeterd door de beoogde maatregelen. Hierdoor wordt het risico op een ongeval lager. Er treden geen relevante negatieve veranderingen op ten aanzien van externe veiligheid.

5 CONCLUSIE

Deze notitie gaat in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn vanwege de aard van het voornemen (diverse aanpassingen aan en nabij de N377), de kenmerken van de omgeving of de impact van het voornemen op de omgeving, die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor de nieuwe bestemmingsplannen.

Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu gering te noemen.

De aangegeven mogelijke negatieve effecten zijn allemaal te mitigeren, compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is echter zeker aandacht nodig om de beoogde aanpassingen op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren.

Het gaat in ieder geval om effecten op:

- EHS: compensatie voor areaalverlies bij aansluiting N48.
- Flora en fauna: beschermde soorten niet aantasten door te werken volgens de randvoorwaarden uit de Gedragscode voor Provinciale Infrastructuur (BTL Planburo BV 2006).
- Bodemkwaliteit: realisatie onderdoorgang Balkbrug nabij bekende (ernstige) verontreiniging.
- Landschap: m.n. inpassing viaduct Droghteropslagen.
- Archeologie: per maatregel afwegen of er een archeologisch onderzoek nodig is. Vooral relevant in de gebieden met een (middel)hoge verwachtingswaarde en bij de aanleg van de onderdoorgang in Balkbrug.
- Geluid: diverse maatregelen, danwel vaststellingen van hogere waarden (N377) of wijziging van geluidproductieplafonds (N48) benodigd om de voorziene aanpassingen te kunnen realiseren.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu en met het treffen van passende maatregelen (o.a. al in het kader van de bestemmingsplannen), is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Overijssel
Project	: N377
Dossier	: BC1618
Omvang rapport	: 25 pagina's
Auteur	: Stef Kampkuiper
Bijdrage	:
Interne controle	: Marinette Mul en Jorrit Stegeman
Projectleider	: Jorrit Stegeman
Projectmanager	: Rob Huisman
Datum	: 9 oktober 2013
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Planning & Strategy

Verlengde Kazernestraat 7

7417 ZA Deventer

Postbus 927

7400 AX Deventer

T (088) 348 63 00

F (088) 348 63 01

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

