

M.E.R-BEOORDELING VERDUBBELING EN VERBREDING N366



Datum: Mei 2015
Auteur: Leo Kuipers
Versie: 2.0 DEFINITIEF

Inhoudsopgave

Inhoud

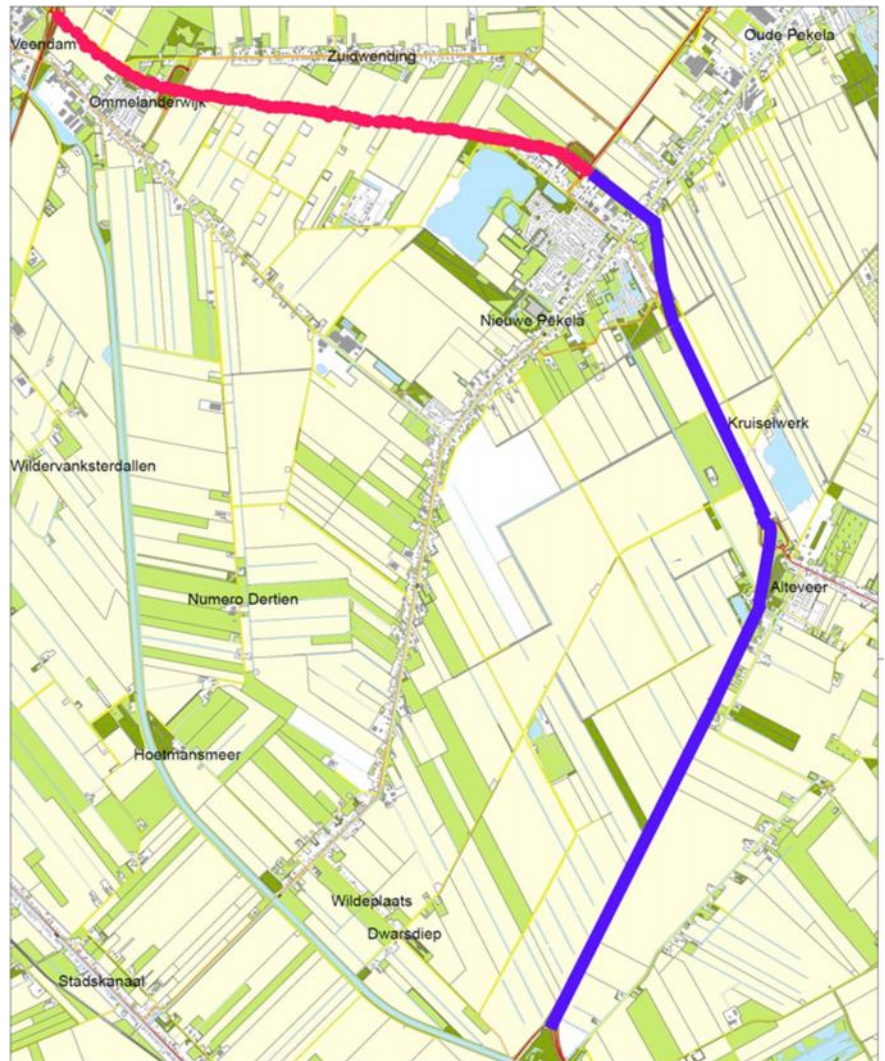
Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Achtergrond.....	3
1.3 Omschrijving werken	4
1.4 Wettelijk kader	5
2. Kenmerken van het project.....	6
2.1 Omvang van het project	6
2.2 Cumulatie met andere projecten	6
2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	6
2.4 Productie van afvalstoffen	6
2.5 Verontreiniging en hinder	6
2.6 Risico van ongevallen en veiligheid.....	6
3. Plaats van het project.....	7
3.1 Bestaand grondgebruik	7
3.2 Natura 2000/ Ecologische hoofdstructuur/ Natuurnetwerk Nederland.....	8
3.3 Voorziene ontwikkelingen	8
4. Kenmerken van potentiële effecten.....	9
4.1 Verkeer	9
4.2 Luchtkwaliteit	9
4.3 Geluid	10
4.4 Externe veiligheid	10
4.5 Bodem	10
4.6 Water.....	11
4.7 Archeologie.....	11
4.8 Ecologie/ Flora en Fauna	12
5. Conclusie	13

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 25 september 2013 hebben Provinciale Staten een realisatiebesluit genomen voor de verdubbeling van de N366 op het wegvak Veendam- Nieuwe Pekela (roze lijn op de afbeelding) en de realisatie van de reconstructie (verbreding) van de N366 op het wegvak Nieuwe Pekela – Stadskanaal (blauwe lijn op afbeelding). De werken kunnen niet binnen de vigerende planologische regelingen worden gerealiseerd.

Gelet op het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de N366, het maatschappelijke belang dat met de weg annex is en de landschappelijke inpassing die de provincie wenselijk acht, hebben Gedeputeerde Staten vervolgens besloten om een provinciaal inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening op te gaan stellen, waardoor in samenspraak met de drie betrokken gemeenten een integrale aanpak van de aanpak van de weg mogelijk blijft.

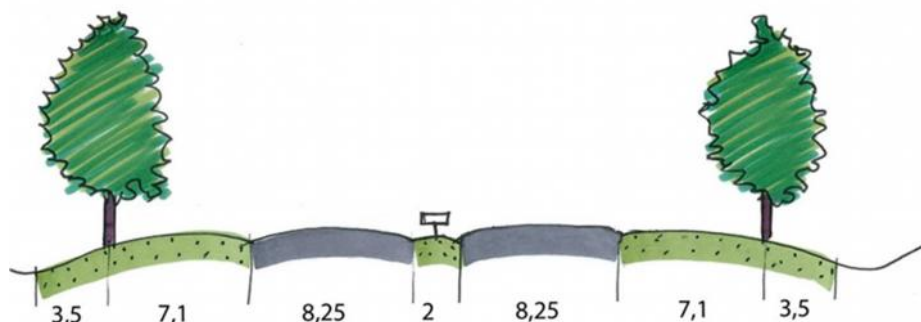


1.2 Achtergrond

De provinciale weg N366 verbindt samen met de N391 de kernen Veendam-Stadskanaal -Emmen. De weg is daarmee een belangrijke noord-zuidroute in Noordoost-Nederland. In 2004 is een studie verricht naar het gewenste eindbeeld van de gehele N366. Er was geconcludeerd dat de weginrichting niet eenduidig was, bijvoorbeeld door de combinatie van gelijkvloerse en ongelijkvloerse aansluitingen. Het gewenste eindbeeld gaat uit van een stroomweg, een verhardingsbreedte van 8,60 meter, ongelijkvloerse aansluitingen en een maximum snelheid van 100 kilometer per uur. De gewenste situatie is conform het eindbeeld inmiddels op een groot deel van de N366 gerealiseerd. De verdubbeling en verbreding van de N366 zijn de laatste twee projecten die moeten worden uitgevoerd.

1.3 Omschrijving werken

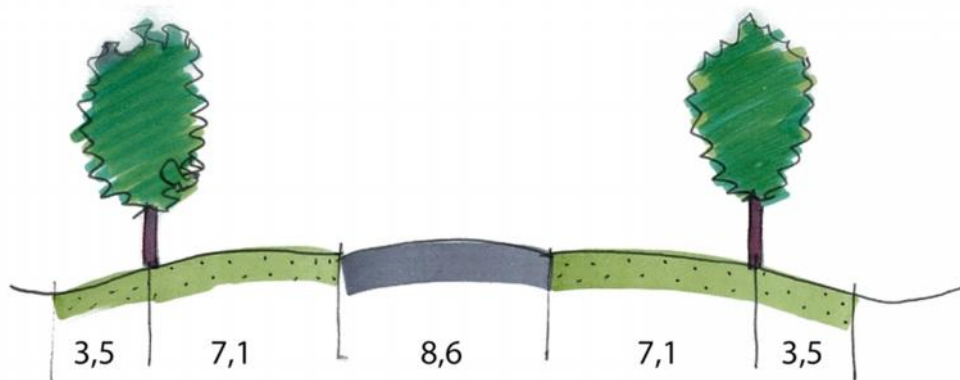
Het plangebied waarvoor het provinciaal inpassingsplan wordt opgesteld, betreft de N366 over een lengte van ca. 13,5 kilometer tussen Veendam en Stadskanaal. Het plangebied is gelegen in de gemeenten Veendam, Pekela en een klein deel van Stadskanaal. Het traject begint bij de (recent aangelegde) rotonde met de N33 ten oosten van Veendam en loopt richting het oosten naar Nieuwe Pekela. Vervolgens buigt de weg af richting het zuidoosten naar Alteveer. Vanaf Alteveer loopt de weg richting het zuidwesten naar Stadskanaal. Het traject eindigt vlak voor het A.G. Wildervanckkanaal bij de splitsing met de provinciale weg N387 (Van Boekerenweg). De N366 loopt grotendeels door landbouwgebied en langs de twee dorpen Nieuwe Pekela en Alteveer.



De provinciale weg wordt van Veendam tot Nieuwe Pekela wordt verdubbeld. De uitbreiding vindt aan de zuidzijde van de N366 plaats, dus aan de zijde van Ommelandersdijk. Het principeprofiel dat hiervoor is opgesteld is in figuur 2 weergegeven. De huidige bomenrij aan de noordzijde

blijft bestaan. Daarnaast wordt een berm gerealiseerd van ca. 7 meter breed, waarnaast de 2x2 rijstroken worden aangelegd. Vervolgens wordt opnieuw een berm van ca. 7 meter gecreëerd met daarnaast een bomenrij. Het is de bedoeling dat zoveel als mogelijk de bestaande bomenrij die nu aan de zuidzijde van de huidige weg staan wordt verplaatst en herplant op ca. 7 meter uit de kant van de nieuwe weg.

Tussen Veendam en Nieuwe Pekela varieert de hoogte van het maaiveld gemiddeld tussen 1,2 tot 2,0 m +NAP (Normaal Amsterdams Peil). Bij Alteveer komt het maaiveld geleidelijk wat hoger te liggen op ca. 2,0 – 2,6 m +NAP. Ten zuiden van Alteveer richting Stadskanaal ligt het maaiveld op gemiddeld 3,0 – 3,5 m +NAP. Tussen Veendam en Nieuwe Pekela (tot aan het Pekelderhoofddeep) zal de weg worden verdubbeld. Voor deze werkzaamheden zal nieuw asfalt worden gelegd, maar zullen ook nieuwe bermten worden ingericht waarop bomen worden geplaatst/ herplant. Ook zullen sloten en bijhorende maaipaden worden verlegd, bermten worden opgehoogd en indien nodig bosschage verwijderd.



Het gedeelte van het wegvak tussen Nieuwe Pekela (vanaf het Pekelderhoofddeep) tot de Van Boekerenweg (N378) te Stadskanaal zal worden verbreed. De bestaande bomenrij aan de oostzijde blijft (deels) staan, waarna ook hier een berm wordt gerealiseerd van ca. 7 meter breed. Dit resulteert in het westwaarts schuiven van het

profiel. De weg wordt verbreed naar 8,60 meter, dan volgt opnieuw een obstakel vrije berm van ca. 7 meter waarnaast bomen worden geplaatst. Op figuur 3 is daarvoor het principeprofiel opgenomen. Ten zuiden van Nieuwe Pekela (afslag Pekela-Zuid) zal ter hoogte van de Onstwedderweg aan de

oostzijde een op- en afrit worden gerealiseerd. Daar zal ter plaatse van de splitsing van de Onstwedderweg en de Ommelandersweg een rotonde worden aangelegd.

Daar waar een nieuwe weg wordt aangelegd bij de verdubbeling zal ca. 1,0 m grond beneden de bovenkant van het nieuw te realiseren wegdek worden verwijderd. Daar waar de bestaande wegconstructie op dezelfde locatie ligt als de nieuwe wegconstructie zal deze zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. De tussenlaag zal (gedeeltelijk) worden vervangen. De deklaag wordt in één keer aangebracht. De bodem van de nieuwe sloten zal tussen 1,5 – 2,2 m beneden maaiveld liggen.

Op het gedeelte waar de verdubbeling plaats vindt worden bomen indien mogelijk verplant. Voor het graven van de plantgaten wordt uitgegaan van 1,0 m ten opzichte van het nieuwe maaiveld. Het is nog niet precies bekend hoe de bomen verwijderd gaan worden. Een gedeelte zal worden verplant door middel van vrijgraven, een gedeelte zal met behulp van een verplantschap worden verplaatst. Daarnaast zullen er ook bomen worden omgezaagd en de wortels gefreesd of gerooid worden.

1.4 Wettelijk kader

De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

Uit het Besluit m.e.r. vloeit voort dat de wijziging of uitbreiding van een autoweg, met een tracé langer dan 5 kilometer, moet worden beoordeeld of sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zodat daarvoor een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Deze zogenaamde m.e.r.-beoordeling dient in het geval van een inpassingsplan door de provincie te worden uitgevoerd. Activiteiten met een m.e.r.-beoordeling zijn activiteiten die voorkomen op de zogenaamde D-lijst van het Besluit m.e.r. De wijziging of uitbreiding van een autoweg valt onder categorie D 1.1 van het Besluit m.e.r. Het inpassingsplan wordt in dit verband gezien als een besluit als bedoeld in kolom 4, nu het direct de aanleg van de werken mogelijk maakt.

Onderzocht moet worden welke effecten de voorgenomen activiteit heeft op het milieu. Op basis hiervan dienen Gedeputeerde Staten een besluit te nemen of in dit specifieke geval er sprake is van dusdanige nadelige effecten op het milieu dat een milieueffectrapport (MER) opgesteld moet worden. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen MER hoeft te worden opgesteld, tenzij een project dusdanige kenmerken heeft (omvang, ligging, cumulatie), waardoor het zou kunnen leiden tot dusdanige effecten op het milieu dat een MER noodzakelijk wordt geacht. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit dient voorafgaand aan de besluitvorming over het inpassingsplan genomen te zijn.

2. Kenmerken van het project

2.1 Omvang van het project

De autoweg N366 tussen Veendam en Stadskanaal wordt over een lengte van ongeveer 13,5 kilometer gewijzigd. Met de wijziging wil de provincie de weg duurzaam veiliger maken, de doorstroming bevorderen en verkeersgevaarlijke punten zoveel mogelijk opheffen.

2.2 Cumulatie met andere projecten

Zoals aangegeven wordt de gehele N366 opgewaardeerd. Alle aansluitingen en kruisingen worden ongelijkvloers gemaakt of worden opgeheven. Er zijn totaal 15 deelprojecten, waarvan de meeste inmiddels zijn afgerond. De aansluitingen zijn aangepakt en gereconstrueerd. De aansluiting met de Westerstraat te Ter Apel, de verdubbeling tussen Veendam en Nieuwe Pekela en de verbreding tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal zijn de laatste drie projecten die nog moeten worden uitgevoerd. Het gedeelte van de N33 tussen Assen en Zuidbroek is verdubbeld; dit heeft een verkeersaantrekkende werking op de N366. In de onderzoeken waarvan de resultaten zijn verwerkt in deze notitie, zoals met verkeersintensiteiten, wordt gerekend met de gezamenlijke effecten indien van toepassing.

2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een beperkt ruimtebeslag naast de huidige N366. De huidige, voornamelijk agrarische, productie-/ natuurwaarde zal verdwijnen. Voor de aanleg van de rijbanen/ verbreding van de rijbaan en het graven van de sloten is grondverzet nodig. Waar mogelijk wordt vrijkomende grond hergebruikt of toegepast elders op het werk.

2.4 Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanleg of bij het gebruik van de weg vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

2.5 Verontreiniging en hinder

Bij de aanleg en gebruik van de weg zijn voornamelijk de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden in hoofdstuk 3 nader beschreven.

2.6 Risico van ongevallen en veiligheid

De beoogde aanpassingen aan en rond de N366 zorgen niet voor een toename van de risico's voor de omgeving. De verkeersveiligheid is juist de voornaamste reden tot uitvoering van de projecten. Door de aanleg van een bredere rijbaan, extra rijbanen, ongelijkvloerse aansluitingen en bredere bermen zal de verkeersveiligheid toenemen.

3. Plaats van het project

3.1 Bestaand grondgebruik

De plannen voor de verdubbeling en verbreding van de N366 zijn gelegen in een grootschalig landbouwgebied.

Tussen Veendam en de afslag Ommelanderwijk/ Zuidwending is de verdubbeling gepland op gronden die zijn gelegen tussen zowel de N33 en de genoemde dorpen. Het betreft een gebied waar zowel veehouderij- als akkerbouwbedrijven zijn gevestigd. Door de verdubbeling van de N33 wijzigt er veel in deze omgeving. Hiernaast zijn de gronden gelegen in een zone waarin windpark N33 mogelijk wordt ontwikkeld. De plannen voor de verdubbeling hebben geen invloed op het windpark en vice versa.

Het gebied tussen Ommelanderwijk/ Zuidwending en de Pekela's, aan de zuidzijde van de N366 betreft een grootschalig akkerbouwgebied. De afgelopen jaren is het gebied ingrijpend gewijzigd en heeft het een bijna industrieel karakter gekregen. Zowel Gasunie als Nuon realiseren hier elk een eigen aardgasopslag in een ondergrondse zoutlaag. De Gasunie heeft al vier cavernes operationeel en is momenteel de vijfde aan het bouwen. Nuon bouwt momenteel twee cavernes. Naast de opslag is AkzoNobel bezig met de zoutwinning door het uitlogen van de holtes. Op de hiernaast geprojecteerde figuur is het gebied te zien (met rechts de N366 en Zuidwending en linksboven Ommelanderwijk). In het akkerbouwgebied zijn (tijdelijke) wegen aangelegd tussen de cavernes en putten. Op sommige percelen is sprake van concessies waar in de toekomst nog het een en ander kan gebeuren. Daarnaast zijn er op enkele van de percelen optierechten gevestigd door de Gasunie en Nuon.



Hoewel de verdubbeling hoofdzakelijk aan de aan de zijde van Ommelanderwijk plaatsvindt, wordt een deel van de plannen uitgevoerd aan de zijde van Zuidwending. Dit komt voort uit het landschappelijke plan dat is opgesteld. Nabij het tankstation en de aansluitingen met de N367 wordt een rij bomen aangeplant in de bermen van de N366.

Bij Nieuwe Pekela wijzigt er in beginsel weinig aan het ruimtebeslag. Bij de afslag Pekela-Zuid wordt de huidige aansluiting ongelijkvloers gemaakt, waardoor ter hoogte van de Onstwedderweg een rotonde wordt aangelegd.

Tussen Nieuwe Pekela en Alteveer wordt de N366 verbreed aan weerszijden van de huidige weg. Dit resulteert er in dat aan beide zijden gronden moeten worden verworven. Dit gebied is hoofdzakelijk bij landbouwers in gebruik. Nabij Alteveer bevindt zich zandwinning Van der Velde. In de

milieuvergunning is reeds rekening gehouden met de plannen voor verbreding van de weg, zodat hier geen nadelige gevolgen te verwachten zijn. Tussen Alteveer en Stadskanaal wordt de weg verbreed aan de zijde van Nieuwe Pekela. De uitbreiding vindt plaats op gronden die in gebruik zijn bij akkerbouwers en veehouders.

3.2 Natura 2000/ Ecologische hoofdstructuur/ Natuurnetwerk Nederland

In de provincie Groningen zijn een aantal Natura 2000 gebieden aangewezen. Ook in de naburige provincie Drenthe. De afstand tot deze gebieden is groot. Hoewel er in deelonderzoeken zal worden gekeken naar emissies, is er op voorhand geen aanleiding om te veronderstellen dat de voorgenomen verdubbeling en verbreding significante nadelige effecten hebben op Natura-2000 gebieden. De meest dichtbij gelegen Natura 2000 gebieden zijn Lieftingsbroek bij Vlagtwedde (ca. 8,8 kilometer vanaf de N366) en het Zuidlaardermeer bij Zuidlaren (ca. 13 kilometer vanaf de N366).

3.3 Voorziene ontwikkelingen

Er zijn geen relevante voorziene ontwikkelingen bekend die van betekenis zijn bij het beoordelen van mogelijke effecten van de verdubbeling en verbreding van de N366.

4. Kenmerken van potentiële effecten

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

4.1 Verkeer

De projecten omvatten diverse maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals aangegeven gaat het eindbeeld voor de N366 uit van een hoogwaardige stroomweg waarbij de aansluitingen van de N366 met het onderliggende wegennet ongelijkvloers zijn uitgevoerd, de weg is verbreed naar 8,60 meter en het weggedeelte Veendam-Pekela is verdubbeld.

Obstakelvrije bermen

De ontwerprichtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting van stroomwegen als de N366 geven aan dat de breedte voor de obstakelvrije berm tussen de 7 meter en 9 meter dient te liggen. Hierbij dienen alle vaste voorwerpen buiten deze obstakelvrije bermen te worden aangebracht. Dit houdt in dat de bestaande bomen langs de route moeten worden verwijderd of verplaatst. Vanuit verkeersveiligheid wordt gekozen voor een 7 meter brede obstakelvrije berm.

Verkeersintensiteiten

De verdubbeling van de N33 heeft gezorgd/ zal zorgen voor een groei van het aantal motorvoertuigen dat gebruik maakt van de N366. Uit de verkeersgegevens blijkt dat wordt gerekend met een effect op de N33 door de verdubbeling met 9%. Het ligt in de lijn der verwachting dat een deel van dit groeiend aantal weggebruikers ook gebruik maakt van de N366. Dit effect is becijferd op 5%. De verdubbeling van de N366 zal ook zorgen voor een verkeersaantrekkende werking. Naar verwachting zal de verdubbeling van de N366 een stijging opleveren van 5%. Naar verwachting zal de verdubbeling van de N366 slechts in beperkte mate zorgen voor een groei van de N366 tussen Nieuwe Pekela en Stadskanaal. Het effect is hiervoor becijferd op 1%.

Samenvattend: het veiliger maken van de N366 tussen Veendam en Nieuwe Pekela zal zorgen voor een groei van het aantal motorvoertuigen. Het effect van de verdubbeling is, waar nodig, gebruikt bij het bepalen van emissies.

4.2 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is afhankelijk van de mate van verontreiniging door diverse luchtverontreinigende stoffen, waarbij de een belangrijke bron van luchtverontreiniging het wegverkeer is. De invloed van de plannen op de luchtkwaliteit is door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV te Assen beoordeeld (luchtkwaliteitsonderzoek van 24 november 2014).

De Wet luchtkwaliteit geeft aan dat de invloed van de verdubbeling en verbreding op de luchtkwaliteit moet worden beoordeeld. Er zijn luchtkwaliteitseisen vastgesteld zoals grenswaarden, richtwaarden en drempels. Langs wegen in niet specifiek stedelijke of industriële situaties bestaat uitsluitend de kans op overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof (afgekort PM_{10}) en stikstofdioxide (afgekort NO_2). Voor deze stoffen zijn grenswaarden vastgesteld die niet mogen worden overschreden. Aan de hand van een rekenmodel is een onderzoek verricht.

Uit het onderzoek blijkt dat in de beschouwde zichtjaren de grenswaarden niet worden overschreden. Verder blijkt dat na uitvoering van de werkzaamheden de concentraties van de stoffen PM_{10} en NO_2 afnemen door het schoner worden van het wagonpark.

Samenvattend kan worden gesteld dat de verdubbeling en verbreding van de N366 kan worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit.

4.3 Geluid

Bij de wijziging van een bestaande weg dient op grond van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Het Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV te Assen heeft hiernaar eveneens een onderzoek verricht (rapportage van 17 december 2014). In dit onderzoek is een inventarisatie gemaakt van het wegverkeerslawaaï in de toekomstige situatie. Voor woningen en scholen is de geluidsbelasting op de gevels berekend.

De provincie heeft in het verleden het Actieplan verkeerslawaaï 1^e en 2^e tranche vastgesteld. Hieruit volgt dat op bepaalde gedeelten van de N366 een geluidsreducerend asfaltmengsel wordt toegepast. In het onderzoek is bij het bepalen van het wegverkeerslawaaï in de toekomstige situatie rekening gehouden met deze maatregelen.

Uit het onderzoek blijkt dat, met uitzondering van een aantal woningen op het bedrijventerrein Holland Marsh te Nieuwe Pekela, voor de N366 geen sprake is van een reconstructie voor de Wet geluidhinder. Bij het bedrijventerrein gaat het om ca. negen bedrijfswoningen waarbij zonder het nemen van maatregelen sprake is van reconstructie. Dit kan teniet worden gedaan door over een groter deel van de N366 extra geluidsreducerend asfalt aan te leggen. Dit zal worden gedaan.

Samenvattend kan worden gesteld dat door de verdubbeling en verbreding van de N366 geen negatieve belemmeringen optreden ten aanzien van het aspect geluid.

4.4 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. In casu gaat het om een transportroute. De N366 is niet aan te merken als een kwetsbaar object maar in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen een risicobron. Het steunpunt Externe Veiligheid Groningen heeft op 9 april 2015 gerapporteerd over de bevindingen naar aanleiding van een uitgevoerd onderzoek.

Per 1 april 2015 is de regelgeving veranderd. Op basis van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het basisnet is dat door het vastleggen van veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Provincies kunnen een eigen basisnet vastleggen; dat is ook binnen de provincie Groningen het geval.

Uit het onderzoek blijkt dat de verdubbeling van de N366 niet leidt tot een significante verhoging van het groepsrisico.

Samenvattend kan worden gesteld dat er geen relevante negatieve veranderingen optreden ten aanzien van externe veiligheid.

4.5 Bodem

Door Van Lotringen Milieu Advies is een historisch onderzoek uitgevoerd naar locaties met mogelijke bodemverontreiniging ter plaatse van de geplande verdubbeling en verbreding van de N366.

Uit historisch onderzoek zijn circa 20 locaties in het onderzoeksgebied naar voren gekomen waar sprake is van (een verdenking van) bodemverontreiniging waarbij de concentraties van verontreinigende stoffen in het werkgebied de tussenwaarden (kunnen) overschrijden. Een gedeelte van de locaties betreft gedempte wijken die door Stichting Landinrichting en Bodemverontreiniging (SBL) zijn onderzocht en gedeeltelijk in het onderzoeksgebied liggen. Daarnaast zijn buiten het onderzoeksgebied twee locaties geïdentificeerd van waaruit de grondwaterkwaliteit in het werkgebied negatief beïnvloed kan worden. Het betreft een vermelding van een voormalige brandstoffenhandel en een vermelding van een sterke zinkverontreiniging in grondwater. Buiten deze verdachte locaties worden op basis van de beschikbare informatie geen verontreinigingen van betekenis, dat wil zeggen boven de tussenwaarde, verwacht binnen het werkgebied van de N366.

Aan de hand van de uitkomsten van het historisch onderzoek zullen conform de daartoe opgestelde richtlijnen (verkennende) bodemonderzoeken worden uitgevoerd op het gehele tracé. Indien blijkt dat (tijdens de uitvoering) maatregelen getroffen dienen te worden zal hiertoe in overleg met het bevoegde gezag worden overgegaan.

Samenvattend: het historisch onderzoek geeft geen aanleiding om aan te nemen dat er belemmeringen aanwezig zijn die vaststelling van het inpassingsplan of uitvoering van de werkzaamheden aan de verdubbeling en verbreding belemmeren.

4.6 Water

De voorgenomen verdubbeling van de N366 zorgt voor een toename van het verhard oppervlak. Hierdoor vermindert de mogelijkheid voor regenwater om te infiltreren in het grondwater. Dit betreffen echter kleine effecten waarmee bij de nadere uitwerking van de technische details rekening wordt gehouden, waardoor er geen sprake is van nadelige effecten.

Hiernaast wordt in het kader van de watertoets gekeken naar de eventueel uit te voeren watercompensatie die verplicht is door een toename van het verhard oppervlak. In overleg met het waterschap zijn inmiddels afspraken gemaakt over compensatiemaatregelen, zoals verbreden van watergangen, waardoor de waterhuishoudkundige doelstellingen geborgd zijn.

Samenvattend kan worden gesteld dat ten aanzien van de waterkwantiteit geen nadelige effecten worden verwacht.

4.7 Archeologie

Door de graafwerkzaamheden die nodig zijn voor de feitelijke werkzaamheden aan de verdubbeling en verbreding van de weg kunnen eventueel in de ondergrond aanwezige archeologische resten verloren gaan. Archeodienst BV te Zevenaar (rapportage van 23 februari 2015) heeft derhalve het tracé onderzocht op verwachtingen van landschappelijke en/ of archeologische waarden.

Uit het bureauonderzoek volgt dat de kans op verstoringen van archeologische waarden klein is op die plaatsen waar weinig hoeft te worden ontgraven. Op die plaatsen is naar alle waarschijnlijkheid de bodem al verstoord bij de aanleg van de weg. Op de plaats waar de extra rijstroken, bermen en sloten wordt aangelegd bij de verdubbeling, alsmede de plaatsen waar de ontgravingen plaats vinden ten behoeve van de verbreding van de N366 wordt kan mogelijk sprake zijn van locaties met een hoge verwachtingswaarde. Hiernaar zal nader onderzoek moeten worden verricht. In gevallen waarin archeologische materialen of sporen worden aangetroffen zal conform de Monumentenwet moeten worden gehandeld. Het nadere onderzoek zal in de loop van dit jaar worden uitgevoerd.

Samenvattend: de ingreep heeft mogelijk gevolgen in de aanwezige gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde.

4.8 Ecologie/ Flora en Fauna

Door Altenburg en Wymenga Ecologisch Onderzoek bv uit Feanwalden, is op 16 mei 2013 een onderzoek verricht naar de effecten van de verdubbeling en verbreding op de natuur. Hieruit volgt dat er geen nadelige effecten of conflicten optreden ten aanzien van de Natuurbeschermingswet. Ook worden geen conflicten veroorzaakt met de wet- en regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Ten aanzien van beschermde dier- en plantensoorten was mogelijk sprake van nadelige effecten ten aanzien van de beschermde Steenanker en Rietorchis, jaarrond beschermde broedplaatsen van vogels en verblijfsplaatsen en vliegroutes van vleermuizen. Naar deze drie elementen is door Altenburg en Wymenga aanvullend onderzoek gedaan (rapportage van 12 augustus 2014). Er zijn geen middelzwaar of zwaar beschermde plantsoorten aangetroffen die voorkomen op de Rode lijst. Er zijn wel een tweetal lichtbeschermde plantensoorten aangetroffen, echter is in de Flora en Faunawet daarover bepaald dat in het kader van de uitvoering van ruimtelijke projecten een vrijstelling geldt van enkele verbodsbepalingen. Eveneens is uit het aanvullende onderzoek gebleken dat de verdubbeling en verbreding geen conflicten opleveren met de Flora en faunawet voor wat betreft verblijfsplaatsen en vliegroutes van vleermuizen.

Op een aantal locaties zijn jaarrond beschermde nesten van Buizerd en Sperwer aangetroffen. Bij uitvoering van de plannen gaat een deel van deze nesten verloren. In dat geval is er een knelpunt met de Flora- en faunawet en dient een ontheffing volgens de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Uit overleg met het bevoegde gezag blijkt dat deze ontheffing zal kunnen worden verleend, aangezien er in de omgeving voldoende alternatieve nestgelegenheden en territoria voorhanden zijn en de meeste nesten zijn gesitueerd in die bosschages die wel deel uitmaken van het werkgebied, maar waar feitelijk weinig werk wordt verricht, niets hoeft te worden gekapt etcetera.

Samenvattend kan worden gesteld dat met een ontheffing van de Flora en faunawet er geen negatieve effecten optreden op de natuur/ Flora en Fauna.

5. Conclusie

Na toetsing van drie criteria uit bijlage III van de m.e.r.-richtlijn wordt voor de verdubbeling en de verbreding van de N366 tussen Veendam en Stadskanaal het volgende geconcludeerd.

De kenmerken van de verdubbeling en verbreding in relatie tot het plangebied leiden niet tot belangrijke nadelen voor het milieu. De invloed van de plannen is gering te noemen. Het project heeft geen effecten van betekenis ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid, bodem, water, archeologie of natuur. De aangegeven mogelijk negatieve effecten zijn te mitigeren, compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is bij feitelijke uitvoering van de werkzaamheden aandacht nodig om de verdubbeling en verbreding op een voor de ruimtelijke ordening en milieu verantwoorde manier uit te voeren. Bij de aanbesteding van het werk of werken (afhankelijk van de wens om in delen op te knippen) zal bovendien extra aandacht worden gevraagd voor de minst bezwarende uitvoeringswijze.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu en het treffen van passende maatregelen is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een m.e.r., niet nodig is.