

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE  
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
RIJKSWEG 35 (ZWOLLE-ALMELO) EN  
RIJKSWEG 36 (ALMELO-VRIEZENVEEN)

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het  
milieu-effectrapport Rijkswegen 35/36 / [Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-061-3

SISO 614.62 UDC [504.064.2:625.711.1](492)

Trefw.: milieu-effectrapportage ; rijkswegen ; Nederland /  
rijkswegen ; Nederland.



commissie voor de milieueffectrapportage

aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. de directeur-generaal van de  
Rijkswaterstaat en de directeur-  
generaal van het Vervoer  
Postbus 20.906  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

IWO 17137

onderwerp

advies voor richtlijnen  
MER rijkswegen 35/36

uw brief

210289 verz. 270289

ons kenmerk

U400-89/Od/127-39  
utrecht,

5 mei 1989

Met boven vermelde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER) inzake de tracévaststelling voor rijksweg 35 (Zwolle-Almelo) en een deel van rijksweg 36 (Almelo-Vriezenveen).

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 4ln, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Voor de inhoud verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting.

Graag vraag ik uw speciale aandacht voor de volgende punten:

1. Probleemstelling en doel

De startnotitie geeft aan, dat de rijkswegen 35 en 36 deel moeten uitmaken van het hoofdwegennet. Tevens blijkt echter, dat de bestaande wegverbindingen in hoofdzaak betekenis hebben voor interlokaal verkeer binnen de regio. De Commissie meent, dat het MER duidelijk dient te maken, of de nadruk ligt op het zoeken van tracé's voor auto(snel)wegen dan wel op het verbeteren van de bestaande verbindingen in relatie tot hun regionale functie. Het advies gaat hier nader op in. Deze keuze kan belangrijke consequenties hebben, zowel voor de uitvoeringswijze van de wegen (autosnelweg of anderszins) als voor de tracé's.

In beide gevallen zou, in aansluiting op de beleidsvoornemens in het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer[1] en op reacties op de startnotitie m.e.r.[2] een breed opgezette studie moeten worden opgezet, waarbij expliciet wordt nagegaan, welke rol het openbaar (weg- en rail-)vervoer kan

- 
- 1 Zie over 'Het verschijnsel projektnota': deel a van het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer, p. 199.
  - 2 Zie de reactie van de provincie Overijssel en van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

vervullen. Een vorm van samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen en met streekvervoersorganisaties lijkt de Commissie daarom gewenst.

## 2. Aansluitingen bij Almelo en bij Zwolle

De tracébundels, die de startnotitie aangeeft voor de A35 en de A36, wijken op twee punten aanzienlijk af van het tracé van de bestaande wegverbindingen, namelijk bij Zwolle (vanaf Wijthmen) en bij Almelo (vanaf Wierden, en bij de aansluiting van de A36 op de A35).

Uit de startnotitie leidt de Commissie af, dat er op deze nieuwe tracédelen geen bijzonder hoge verkeersintensiteiten worden verwacht. Tevens heeft de Commissie de indruk, dat tracékeuzen binnen de nu aangewezen bundel kunnen leiden tot milieu-effecten, die zouden kunnen worden vermeden, als de te kiezen tracé's op deze twee punten de tracé's zouden volgen van de bestaande wegverbindingen.

Zij geeft daarom als aanbeveling om, gezien de te verwachten verkeersintensiteiten, bij het zoeken naar een meest milieuvriendelijk alternatief een tracé voor de A35 te onderzoeken, dat ook bij Zwolle en bij Almelo globaal de bestaande wegverbindingen volgt. Een dergelijk alternatief kan eventueel worden gebruikt in een overgangsfase, waarbij de verbindingen nog niet direct aansluiten op (andere) autosnelwegen. Hierbij zouden de bestaande verkeerswegen binnen Zwolle en Almelo zodanig kunnen worden aangepast, dat zowel rekening wordt gehouden met de belangen van het plaatselijk verkeer als met de eisen, die worden gesteld in verband met de functie van de A35. Om realisering van dergelijke alternatieven niet bij voorbaat uit te sluiten dringt de Commissie er op aan om in het MER en de projectnota ook de mogelijkheden te betrekken

- ter weerszijden van de bestaande rijksweg 835 tussen Wijthmen en Zwolle;
- ten zuiden van rijksweg 835 tussen Wierden en Almelo.

## 3. Tracé-varianten bij Nijverdal en Raalte

Uit de startnotitie blijkt, dat een omlegging ten zuiden van *Nijverdal* uitgesloten wordt.

De Commissie verwacht, dat bij nadere studie zal blijken dat ook een omlegging ten noorden van Nijverdal grote milieubezwaren zal opleveren, vooral vanwege de geomorfologische, bodemkundige en ecologische effecten op de aanwezige stuwwal (Holterberg, Haarlerberg, Hellendoornse berg). In vroeger jaren is de stuwwal door de aanleg van de spoorbaan en de rijksweg 835 al doorsneden; nieuwe doorsnijdingen zullen het gebied verder versnipperen. Tevens zal het aanwezige ijssmeltwaterdal worden doorsneden. Dit smeltwaterdal is één van de laatste in Nederland dat nog niet door een weg is doorsneden. Ook zal de noord-zuid verbinding voor migrerende dieren door een extra doorkruising verder worden bemoeilijkt.

De Commissie meent, dat in verband met deze milieu-effecten van een noordelijk tracé bij het zoeken van een meest milieuvriendelijk alternatief ook tracé-varianten moeten worden onderzocht, die uitgaan van een bundeling van verkeersweg en spoorweg. Daarbij is niet alleen te denken aan een al dan niet verdiept gelegen tracé langs de spoorlijn; bundeling in het verticale vlak komt eveneens in aanmerking. Hierbij zou tevens kunnen worden overwogen de (bestaande) doorsnijding te overkluizen, zodat de ecologische barrièrewerking wordt gemitigeerd.

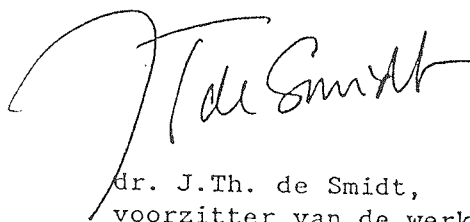
Ten oosten van *Raalte* zou de meest milieuvriendelijke tracering van de A35 wellicht ten zuiden van de bestaande spoorlijn gevonden kunnen worden. De Commissie vraagt in dit verband een alternatief uit te werken met ter plaatse een kleine verlegging van de spoorlijn in zuidelijke richting,

kenmerk : U400-89/0d/127-39

vervolgblad: 2

waardoor de A35 langs de noordzijde van de spoorlijn zou kunnen blijven zonder Mariënheem te doorsnijden en waardoor waarschijnlijk twee kruisingen van weg en spoorlijn worden voorkomen.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van het milieu-effectrapport en de besluitvorming over de rijkswegen 35 en 36. Ze zal te zijner tijd graag vernemen, hoe u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen voor de inhoud van het MER.



dr. J.Th. de Smidt,  
voorzitter van de werkgroep  
m.e.r. rijkswegen 35/36

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN  
VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
RIJKSWEG 35 (ZWOLLE-ALMELO) EN  
RIJKSWEG 36 (ALMELO-VRIEZENVEEN)

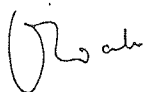
Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de tracévastsstelling van rijksweg 35 (Zwolle-Almelo) en een deel van rijksweg 36 (Almelo-Vriezenveen),

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat en de directeur-generaal van het Vervoer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

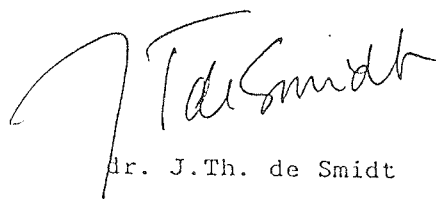
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 35 Zwolle-Almelo,

de secretaris,

de voorzitter,



drs. M. Odijk



dr. J.Th. de Smidt

Utrecht, 5 mei 1989

## INHOUDSOPGAVE

	<u>pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	5
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
5.1. Algemeen	8
5.2. Varianten en alternatieven	10
5.3. Milieubeschermdende maatregelen	13
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	14
7. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	16
7.1. Algemeen	16
7.2. Studiegebied	16
7.3. Te beschrijven milieu-aspecten	17
8. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	18
8.1. Algemeen	18
8.2. Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	19
8.2.1 Geomorfologie	19
8.2.2 Bodem en grondwater	20
8.2.3 Oppervlaktewater	21
8.3. Natuurlijke en cultureel-ruimtelijke aspecten	21
8.3.1 Flora en fauna	21
8.3.2 Cultuurhistorie en landschap	22
8.4. Geluid en trillingen	23
8.5. Luchtverontreiniging	24
8.6. Volksgezondheid en verkeersveiligheid	24
8.7. Synergetische effecten en effecten van volgactiviteiten	25
9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	25
10. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	26
11. SAMENVATTING VAN HET MER	26

## BIJLAGEN

1. Bekendmaking van de aanvraag van de m.e.r.-procedure in Staatscourant 42 d.d. 28 februari 1989
2. Brief van Rijkswaterstaat van 21 februari 1989 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage
4. Inspraakreacties en adviezen



## 1. INLEIDING

In het (eerste) *Structuurschema Verkeer en Vervoer* (SVV 1981) wordt een studie voorzien naar de noodzaak van de aanleg en naar de tracering van rijksweg 35 tussen Zwolle en Almelo en wordt een afhankelijkheid vastgesteld tussen de rijkswegen 35, 36 (Almelo-Witte Paal-rijksweg 48) en 48 (Deventer-Raalte-Hoogeveen). In de daaropvolgende *Verbindingenstudie Overijssel* (1986) werden structuurvarianten ontwikkeld voor de meest gewenste hoofdwegenstructuur in Midden-Overijssel en Zuid-Drenthe. Structuurvariant 2 [globaal het tracé van de huidige rijksweg 835 voor rijksweg 35 en het tracé Almelo-Witte Paal, (eventueel naar Hoogeveen), voor rijksweg 36] werden gekozen als uitgangspunt voor tracéstudies.

Deze keuze is bevestigd in deel a van het tweede SVV[1], waarin de wegverbinding Zwolle-Almelo is opgenomen als in het hoofdwegenet op te nemen en tot autosnelweg (RW A35) om te bouwen wegverbinding.

Op 1 maart 1989 startte de Minister van Verkeer en Waterstaat de procedure ten behoeve van de besluitvorming over de tracévaststelling van rijksweg 35 en het deel Almelo-Vriezenveen van rijksweg 36. Daarin is een gecombineerde procedure voorzien van milieu-effectrapportage (m.e.r.) en tracévaststelling, dus één m.e.r./Raad van de Waterstaat-procedure. De bekendmaking van de start van de m.e.r. vond plaats op 28 februari 1989 in de Staatscourant (zie bijlage 1).

Per brief van 21 februari 1989, verzonden 27 februari 1989 (bijlage 2) stelde de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) in de gelegenheid te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

In deze procedure is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd gezag[2], terwijl de directie Overijssel van Rijkswaterstaat als initiatiefnemer optreedt.

Dit richtlijnenadvies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is vermeld in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie nam kennis van de startnotitie voor de m.e.r. en vergaderde op 21 maart, 30 maart, 10 april en 25 april.

Op 30 maart 1989 bracht de Commissie een bezoek aan het studiegebied en kreeg van de initiatiefnemer een toelichting op het voornemen en de procedure. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 25 april 1989 van gedachten naar aanleiding van het concept-advies van de Commissie.

---

1 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel a: beleidsvoornemen. Tweede Kamer, vergaderjaar 1988 - 1989, 20922, nrs. 1-2.

2 In de praktijk wordt deze functie vervuld door tussenkomst van de Directeur-generaal van Rijkswaterstaat en de Directeur-generaal van het Vervoer.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de verschillende alternatieven bij dit voornemen af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de schriftelijke, via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen in beschouwing genomen (zie bijlage 4).

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen die een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41j van de Wabm. Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van de belangrijkste punten in dit advies.

Een strikte scheiding tussen de informatie die in een projectnota en die in een MER thuishoort is in de praktijk niet altijd duidelijk te maken. De Commissie neemt aan, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure een geïntegreerde projectnota zal worden opgesteld, zoals die is beschreven in deel a van het tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). Het advies van de Commissie bepaalt zich in hoofdzaak tot het MER(-deel). Daar, waar een onderscheid tussen MER(-deel) en projectnota(-deel) niet of nauwelijks mogelijk bleek, wordt gerefereerd aan projectnota/MER. De Commissie gaat ervan uit, dat de alternatieven, die bij het opstellen van de projectnota aan de orde komen, ook in het MER(-deel) zullen worden beschouwd en dat de keuze van de alternatieven zorgvuldig zal worden gemotiveerd<sup>[3]</sup>.

---

3 Zie het advies van de directie LNO (bijlage 4).

## 2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

### Vorm en presentatie van het MER (hoofdstuk 3)

Als het MER wordt opgenomen als deel van de projectnota, moeten de onderdelen, die tot het MER behoren, duidelijk herkenbaar zijn.

### Probleemstelling en doel (hoofdstuk 4)

Het MER zal duidelijk moeten maken, of de aanwijzing van RW 35 tot verbinding in het hoofdwegennet inhoudt, dat er in elk geval een autosnelweg dient te worden aangelegd, dan wel, dat per bestaand weggedeelte wordt bezien, in hoeverre dit voldoet aan eisen van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, die behoren bij een verbinding met primair regionale betekenis. Voor RW 36 moet op eenzelfde wijze een doelstelling worden geformuleerd. De probleemstelling dient te worden gebaseerd op een analyse van de bestaande en een prognose van de te verwachten verkeersintensiteiten en op een duidelijke formulering van de criteria voor verbindingen in het hoofdwegennet. Hierin dient de relatie met de bestaande en uit te bouwen spoorverbinding te worden betrokken.

### Voorgenomen activiteit en alternatieven (hoofdstuk 5)

Bij de voorgenomen activiteit en alternatieven kunnen deelactiviteiten worden onderscheiden. Het MER moet voor elke deelactiviteit aangeven, welke *varianten* van een deelactiviteit in aanmerking komen voor realisatie en welke *fasering* kan worden gebruikt. Bruikbare varianten van deelactiviteiten kunnen worden gekoppeld tot alternatieven. Ten minste moeten volwaardig worden uitgewerkt:

- \* het nulplusalternatief (verkeerstechnische aanpassing van de bestaande infrastructuur)
- \* *tracé-alternatieven* voor (gedeeltelijk of geheel) nieuwe wegverbindingen.
- \* het zogeheten *meest milieuvriendelijke alternatief*. Wat dit precies kan inhouden moet worden bepaald door integrale beschouwing van verschillende milieuvriendelijke varianten van deelactiviteiten, eventueel in combinatie met verdere milieubeschermdende maatregelen.

Bij de formulering van alternatieven dienen milieubeschermdende maatregelen in aanmerking te worden genomen, waaronder expliciet beperkingen van het autoverkeer en stimulering van het openbaar vervoer).

Duidelijk moet worden, of het zg. *nulalternatief* (geen maatregelen om verkeersproblemen op te lossen) redelijkerwijs in de besluitvorming kan worden betrokken en zo nee, waarom niet.

### Genomen en te nemen besluiten (hoofdstuk 6)

Duidelijk moet worden aangegeven

- het besluit, waarvoor het document wordt opgesteld, te zamen met eventuele vervolgbesluiten
- welke besluiten en voornemens uit openbare beleidsdocumenten op welke manier beperkingen kunnen opleggen aan uitvoerings- of locatie-alternatieven.

#### Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling (hoofdstuk 7)

De bestaande toestand van het milieu moet zo kwantitatief mogelijk worden beschreven. Als studiegebied moet worden uitgegaan van het gebied, waarbinnen waarneembare milieuveranderingen ten gevolge van de alternatieven kunnen optreden. Aan geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewaterhuishouding, flora en fauna, landschapsbeleving, cultuurhistorie, geluid en trilling, luchtverontreiniging en volksgezondheid moet aandacht worden besteed. Naast een kwantitatieve beschrijving kan een waarderende beschrijving in het MER worden opgenomen. De beschrijving van de zg. *autonome ontwikkeling* (= milieuveranderingen die optreden, als tot het nulalternatief zou worden besloten) moet rekening houden met een mee- en een tegenvallende effectiviteit van anti-verzuringmaatregelen.

#### Gevolgen voor het milieu (hoofdstuk 8)

Bij de bepaling en beschrijving van de milieu-effecten van de verschillende alternatieven moet duidelijk zijn:

- welke invoergegevens zijn gebruikt bij de effect-voorspelling (o.a. welke prognoses voor de verkeersontwikkeling zijn gebruikt)
- of de effecten tijdelijk of permanent zijn, omkeerbaar of niet
- of ze optreden bij de aanleg van (spoor-)wegen of bij gebruik ervan
- met welke voorspellingsmethoden is gewerkt en wat de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de voorspelde milieu-effecten is.

Als studiegebied geldt hetzelfde gebied als in hoofdstuk 7 is aangegeven; de te beschrijven milieu-aspecten omvatten ook dezelfde categorieën. Extra aandacht verdienen effecten van secundaire activiteiten (activiteiten die niet tot het eigenlijke voornemen of de alternatieven behoren, maar daar wel door worden gestimuleerd) en synergetische effecten (effecten die optreden ten gevolge van meerdere activiteiten in hetzelfde gebied).

#### Vergelijking van alternatieven (hoofdstuk 9)

De voorspelde milieu-effecten van de verschillende alternatieven moeten worden vergeleken met:

- de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling
- normen en (grens-, richt-, streef-)waarden van het milieubeleid.

De overzichtelijkheid kan o.a. worden bevorderd door de effectiviteit ten aanzien van de doelstellingen en een voorkeursvolgorde aan te geven.

#### Overzicht van leemten in kennis (hoofdstuk 10)

Aangegeven moet worden welke voor het besluit relevante informatie ontbreekt of onzeker is, waarom dat het geval is en welke consequentie dat kan hebben. Het MER kan al een aanzet bevatten tot evaluatieprogramma; het bevoegd gezag dient in een later stadium een definitieve versie hiervan op te stellen.

#### Samenvatting van het MER (hoofdstuk 11)

De projectnota/het MER zal tenslotte kort en overzichtelijk de kern van alle hoofdonderdelen van het MER moeten samenvatten. Grafische presentatietechnieken kunnen hierbij behulpzaam zijn.

### 3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschouwde alternatieven duidelijk en objectief behandelen. Dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten bereikbaar en begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Het MER kan worden opgesteld als een op zichzelf staand document. Het kan ook worden gepresenteerd als onderdeel van de projectnota. In het laatste geval zullen de onderdelen, die tot het MER behoren wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn (bijv. hoofdstuksgewijs).

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht.
- Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, luchtfoto's, figuren, diagrammen) waarbij op consistentie in lay-out en schaalgrootte dient te worden gelet.
- De samenvatting dient goed te zijn afgestemd op de inhoud van het MER of van het MER-gedeelte van de projectnota.
- Achtergrondinformatie kan in bijlagen bij het MER worden opgenomen.
- Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.
- Het is raadzaam een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen. In ieder geval moeten de begrippen hoofdwegennet, autoweg, autosnelweg e.d. worden toegelicht.

### 4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Het doel van het project moet helder en zo concreet mogelijk worden beschreven in de vorm van een kwantitatief en kwalitatief uitgewerkte probleemstelling, mede tegen de achtergrond van het maatschappelijk belang en de maatschappelijke behoefte. Dit is nodig voor een juiste afbakening en formulering van alternatieven en om de alternatieven te kunnen vergelijken.

Bij de beschrijving van het doel moet duidelijk worden, of het oplossen van milieuproblemen onderdeel uitmaakt van de doelstelling, dan

wel of slechts milieucriteria zullen worden gebruikt om alternatieve oplossingen aan te toetsen[4].

Aangegeven moet worden, welke consequenties de aanwijzing als deel van het hoofdwegennet heeft voor de eisen, die aan betreffende wegverbindingen worden gesteld op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling[5]. Met name moet duidelijk worden gemaakt of ingevolge

- de aanwijzing van de Minister d.d. 2 mei 1988 van de wegverbinding Zwolle-Almelo tot 'verbinding in het hoofdwegennet'
- de herhaling van deze aanwijzing in het ontwerp Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) van 30 november j.l.
- de indicatie 'ombouw tot autosnelweg' voor deze wegverbinding in het ontwerp SVV2

de nadruk ligt op het zoeken van een tracé voor een autosnelweg tussen genoemde steden, dan wel of zij behelst een zodanige verbetering van de bestaande weg, dat deze zal voldoen aan criteria inzake veiligheid en verkeersafwikkeling in relatie tot de overwegend regionale betekenis van de verbinding[6], dan wel op tussenvormen.

Ook voor het deel Almelo-Vriezenveen van de te realiseren rijksweg 36 dient de doelstelling zo helder mogelijk te worden geformuleerd, in relatie tot de aanwijzing van deze wegverbinding als 'verbinding in het hoofdwegennet' en de indicatie 'ombouw tot autoweg' in het SVV2.

Belangrijk is, dat de probleemstelling zodanig wordt geformuleerd, dat maatregelen in de sfeer van het openbaar vervoer onderdeel kunnen vormen van de oplossing. In het bijzonder dient te worden ingegaan op de rol van de spoorverbinding Almelo-Zwolle[7].

Beschreven dient te worden, waar en in welke mate de bestaande wegverbindingen Zwolle-Almelo en Almelo-Vriezenveen niet voldoen of zullen voldoen. Criteria voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid dienen te zijn gestoeld op de beleidsuitgangspunten van het Rijk, de provincie Overijssel en de betrokken gemeenten[8].

Aangegeven moet worden

- in hoeverre bij achterwege blijven van de activiteit (= het zogeheten nulalternatief) plaatselijke, regionale en/of nationale belangen worden geschaad
- in welke mate deze belangen met de aanleg van het hier bestudeerde onderdeel van een herziene wegenstructuur zullen worden gediend.

---

4 Zie het advies van de regionale inspectie milieuhygiëne (bijlage 4).

5 Zie ook inspraakreactie 8 (bijlage 4).

6 Zie ook inspraakreactie 20 (bijlage 4).

7 Zie ook inspraakreacties 19, 21 en 22 (bijlage 4).

8 Hierbij kan onder andere gebruik worden gemaakt van het eerste en tweede SVV, het Meerjarenprogramma Personenvervoer, de Verbindingenstudie Overijssel 1986, de nota Verkeer en Milieu en de betreffende streekplannen.

Om de vervoerseconomische, verkeersveiligheids- en milieuproblemen van de huidige situatie zichtbaar te maken, dienen in de analyse de verschillende *personenvervoersstromen* in het studiegebied per tracégedeelte te worden onderscheiden naar:

- verplaatsingsmotief (bijvoorbeeld woon-werk, zakelijk en overig)
- herkomst en bestemming
- vervoerswijze
- verdeling over de tijd.

De verhouding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer kan belangrijke consequenties hebben voor de tracékeuze en het aantal en de plaats van de aansluitingen.

Bij de *goederenvervoersstromen* moeten per tracégedeelte worden onderscheiden:

- herkomst en bestemming
- vervoerswijze (spoor en vrachtauto)
- verdeling over de tijd.

Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan het (brom)fiets- en landbouw-verkeer en de wenselijkheid van scheiding van verkeerssoorten.

Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de (interim)resultaten van de nu lopende studies naar de rol van het openbaar vervoer binnen de provincie en van het Bereikbaarheidsplan Overijssel, waarover nu overleg plaatsvindt.

Naast een analyse van de *bestaande* verkeersintensiteiten en -capaciteiten van de wegvakken en kruispunten moet het MER prognoses bevatten van *te verwachten* intensiteiten, mede op basis van de te verwachten sociaal-economische ontwikkeling in het gebied. Hierbij dient te worden aangegeven, in hoeverre met de voorgenomen activiteit ook stimulering van de regionale economische structuur wordt beoogd[9]. Bij de prognoses dienen zowel de beleidsvoornemens die in het SVV2 zijn opgenomen als een mogelijk beleid met sterker ontmoediging van de automobiliteit te worden uitgewerkt[10].

Zowel de huidige wegverbinding Zwolle-Almelo als de overige belangrijke wegverbindingen binnen en buiten de bebouwde kom in het studiegebied dienen in deze analyses te worden betrokken[11]. Aandacht moet worden besteed aan het effect dat nieuwe wegverbindingen op het ver-

---

9 Zie startnotitie, p. 21 en 22.

10 Zie ook inspraakreacties 8, 17 en 19 (bijlage 4).

De Commissie denkt hierbij met name aan de voornemens in het Nationaal Milieubeleidsplan.

11 Gezien de knelpunten bij een landschappelijke inpassing van een nieuwe wegverbinding bij Nijverdal meent de Commissie, dat ook de resultaten van de zogeheten Verfijningsstudie Nijverdal zullen moeten worden gepresenteerd in het MER en/of de projectnota.

keersbeeld zouden kunnen hebben[12]. Ook dient de relatie te worden aangegeven met plannen ter verbetering van de spoorverbinding Zwolle-Almelo en de mogelijkheden om deze spoorlijn intensiever te gebruiken[13], ook voor goederenvervoer.

De tracébundels, die de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven, volgen grotendeels de bestaande N35 (rijksweg 835) en de verbinding Almelo-Vriezenveen, maar wijken daar duidelijk van af bij Zwolle en bij Almelo. Het MER dient bij de beschrijving van de doelstelling aan te geven, of wordt uitgegaan van de aangewezen tracébundel, dan wel of ook tracé's in beschouwing worden genomen, die daarbuiten liggen.

De gegevens over de intensiteit en capaciteit moeten een duidelijk onderscheid maken tussen de verbinding Zwolle-Almelo en de verbinding Almelo-Vriezenveen.

Tevens dient te worden onderbouwd, waarom de onderlinge samenhang van de verbindingen Zwolle-Almelo en Almelo-Vriezenveen een gecombineerde besluitvorming nodig maakt.

Beschreven moet worden, welke waarnemings- en berekeningsmethoden zijn gebruikt om tot de bestaande en te verwachten vervoer- en verkeersintensiteiten te komen[14].

Rekening moet worden gehouden met eventuele plaatselijke mobiliteitsgeleidende maatregelen, zoals P+R faciliteiten, restrictief parkeerbeleid in bepaalde gebieden en verbetering van het openbaar (weg- en rail-)vervoer.

## 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 5.1. Deelactiviteiten

In het beleidsvoornemen voor het SVV2 wordt gesteld, dat voor de tracé-/m.e.r.-procedure projectstudies moeten worden uitgevoerd, waarin wordt getoetst aan het (mobiliteits-)geleidingsinstrumentarium en aan milieukwaliteitseisen en waarin de voor- en nadelen van wegprojecten en openbaar-vervoerprojecten afgewogen worden.

De startnotitie noemt twee oplossingsrichtingen:

\* verbetering van de bestaande weg (nulplusalternatief)

---

12 Zie ook de opmerkingen over een voltooiing van, dan wel aanvulling op het plaatselijk hoofdwegennet in Zwolle in het advies van de directeur LNO (zie bijlage 4).

13 Zie het advies van de regionale inspectie milieuhygiëne (bijlage 4).

14 Zie ook inspraakreactie 23 (bijlage 4).



\* aanleg van een (geheel of gedeeltelijk) nieuwe weg binnen de eerder geselecteerde tracé-bundel (tracé-alternatieven).

Om een samenhangend beleid bij de aanleg van infrastructuur - zoals wordt voorgestaan in deel a van het SVV2 - gestalte te geven, dient bij beide oplossingsrichtingen uitdrukkelijk te worden gezien, welke rol rail- en busvervoer kunnen spelen ter vermindering van het personen- en vrachtautoverkeer op de onderhavige wegverbindingen en welke rol organisaties van het openbaar vervoer vervullen in deze tracé/m.e.r.-procedure[15].

In het algemeen kunnen bij de voorgenomen activiteit of alternatieven onder andere de volgende deelactiviteiten worden onderscheiden:

- amovering van woningen of andere gebouwen
- verwijdering van vegetatie
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen (spoor-)weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater
- vergraving, eventueel zandwinning en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal  
Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten[16] aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen.
- aanbrenge van het wegdek  
De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur) dienen te worden beschreven.
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten  
Bij aantal en ligging van aansluitpunten dient rekening te worden gehouden met de functie, die de wegverbindingen vervullen voor het intraregionale verkeer.
- gebruik en beheer van de bermen
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting
- bouw/aanleg van servicevoorzieningen, zoals praatpalen en benzine-stations en parkeerplaatsen
- onderhoud van tot stand gebrachte wegen met hun bebakening, markering en servicevoorzieningen
- gebruik van de wegverbindingen
- verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer[17]
- maatregelen ter geleiding van de mobiliteit[18]

---

15 Zie ook inspraakreacties 19 en 20 (bijlage 4).

16 Zie hoofdstuk 8 van dit advies.

17 Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen, beschreven in spoor 2 en 3 van deel a van het SVV2.

18 Hierbij kan worden gedacht aan maatregelen, beschreven in spoor 9 van deel a van het SVV2.

- afsluiten en/of verwijderen van weggedeelten, waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen
- eventueel natuurbouw.

## 5.2. Varianten en alternatieven

Per deelactiviteit moet globaal worden aangegeven, welke mogelijkheden redelijkerwijs bestaan en welke hiervan de voorkeur hebben van de initiatiefnemer. Hierbij dient tevens te worden aangegeven, welke *fasering* kan worden aangebracht in de oplossing van bepaalde knelpunten, en in hoeverre, na uitvoering van bepaalde maatregelen, nog keuzevrijheid bestaat voor nieuw te treffen maatregelen. Ook dient aandacht te worden besteed aan de noodzaak en de mogelijkheid van op- en afritten op verschillende plaatsen, mede in relatie tot de functie die de huidige wegverbindingen vervullen in het interlokaal verkeer binnen de regio<sup>[19]</sup>.

De combinatie van mogelijkheden, die het *voorkeursalternatief* (= de voorgenomen activiteit) vormt, moet gedetailleerd worden beschreven. Ook moet worden aangegeven, welke andere combinaties van mogelijkheden redelijkerwijs als alternatief voor de voorgenomen activiteit kunnen worden beschouwd. Zo goed mogelijk dient te worden aangegeven, waarom bepaalde combinaties van mogelijkheden wel, en andere combinaties van mogelijkheden redelijkerwijs niet als alternatief voor het voornemen worden beschouwd.

Het voorkeursalternatief en andere alternatieven moeten met dezelfde mate van detaillering en diepgang worden beschreven.

De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen.

Expliciet dient aandacht te worden besteed aan het mogelijk optreden van zg. *volgactiviteiten*: dit zijn activiteiten die niet tot het voornemen (of tot één der alternatieven) behoren, maar daar wel door worden gestimuleerd. Hiertoe kunnen grotere economische, toeristische en (woning)bouwactiviteiten behoren.

Ten minste de volgende alternatieven en milieubescherpende maatregelen dienen te worden behandeld in het MER.

### \* Nulalternatief

Het nulalternatief gaat er van uit, dat er geen maatregelen worden genomen om de verkeerssituatie te verbeteren en dat de verkeersintensiteiten (inclusief het openbaar vervoer) op de weg- en railverbindingen zich "autonoom" ontwikkelen. Hierbij kan worden uitgegaan van een groeiremming van de automobiliteit van 10%, zoals in het beleidsvoornemen voor het SVV2 is aangegeven, dan wel van een sterker

---

<sup>19</sup> Zie ook inspraakreactie 5 (bijlage 4).

remming van de automobiliteit, voorzover deze is verwoord in openbare beleidsvoornemens van overheden.

Het MER dient beargumenteerd aan te geven, of het nulalternatief als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de projectnota/het MER in het licht van de probleemstelling. Indien dit niet het geval is, dient het nulalternatief als referentiekader voor de andere alternatieven te worden beschreven[20].

\* Nulplusalternatief

Bij dit alternatief wordt geprobeerd door verbetering van de huidige infrastructuur de knelpunten op te lossen, waarbij naast de bestaande wegverbinding ook de trein en het openbare wegvervoer dient te worden betrokken[21].

Met betrekking tot de *bestaande wegverbinding* zouden de oplossingen vooral moeten worden gericht op die tracégedeelten, waar de problemen optreden die volgens hoofdstuk 4 van dit advies in het MER moeten worden beschreven. Hierbij kan onder meer worden overwogen om de parallelwegen langs de rijkswegen te completeren en de verkeerssoorten te scheiden. Aangegeven moet worden welke veranderingen in de verkeersintensiteiten op het bestaand wegen- en spoorwegennet zijn te verwachten.

Met betrekking tot het *spoorverkeer* dient te worden aangegeven, in hoeverre de verplaatsingsbehoefte op de verbinding Almelo-Zwolle kan worden opgevangen door uitbouw van de bestaande spoorverbinding tot een volwaardige tweesporige, geëlektrificeerde lijn. Hierbij dient in het bijzonder de mogelijkheid te worden behandeld om zoveel mogelijk zwaar vrachtverkeer van de weg naar het spoor te verplaatsen.

Met betrekking tot het *openbare wegvervoer* dienen oplossingen te worden aangegeven ter bevordering en intensivering van het busverkeer.

\* Tracé-alternatieven

Op grond van te verwachten milieu-effecten beveelt de Commissie aan, dat de Minister bij vaststelling van de richtlijnen voor het MER aangeeft, dat bij het zoeken van de meest milieuvriendelijke (wellicht tijdelijke) tracé's voor rijksweg 35 en 36 bij Zwolle/Wijthmen[22] en bij Almelo tracering buiten de tracébundels, te weten op of langs de tracé's van de huidige wegverbindingen, niet bij voorbaat is uitgesloten[23].

---

20 Zie ook inspraakreactie 23 (bijlage 4).

21 Zie ook inspraakreacties 17 en 23 (bijlage 4).

22 Zie ook inspraakreactie 17 (bijlage 4).

23 Zie ook inspraakreactie 23 (bijlage 4).

Verder dient het MER duidelijk te maken, of de initiatiefnemer tracé's uitsluit vanwege de verwachte aantasting van bepaalde landschapselementen (bijvoorbeeld spoorwegen, landgoederen, recreatie- en industrieterreinen, woonbebouwing) en zo ja, waarom.

Als een tracé-alternatief bestaat uit het slechts gedeeltelijk aanleggen van een nieuw tracé, dan dient het verschil met het nulplus-alternatief helder te worden aangegeven.

Naar de mening van de Commissie dient speciale aandacht te worden gewijd aan de tracering van de wegverbinding bij punten, waar de landschappelijke inpassing tot problemen kan leiden, vooral bij Nijverdal[24] en Raalte.

• Nijverdal:

De Commissie meent dat hier in ieder geval een tracé beschouwd zou moeten worden, waarbij de wegverbinding de bestaande spoorlijn volgt[25], en waarbij de huidige doorsnijding van de Holterberg en de Haarlerberg als ecologische barrière wordt gemitigeerd, bijvoorbeeld door bundeling van beide infrastructurele elementen in het verticale vlak en/of door het overkluizen van de weg.

Zij oppert deze tracévariant vanwege de te verwachten milieu-effecten van een autoweg of autosnelweg, die (zoals de startnotitie als mogelijkheid aangeeft) een noordelijk tracé bij Nijverdal volgt[26].

• Raalte:

De Commissie meent, eveneens op grond van te verwachten milieu-effecten[27], dat hier een kleine verlegging van de spoorlijn in zuidelijke richting overwogen kan worden.

\* Meest milieuvriendelijke alternatief

In principe kan dit alternatief worden beschouwd als een combinatie van een zo milieuvriendelijk mogelijke keuze op elk van de genoemde deelactiviteiten, in combinatie met nadere milieubeschermdende maatregelen en eventueel natuurbouw. Het zou bijvoorbeeld - indien het nulalternatief niet tot de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven behoort - kunnen bestaan uit het nulplusalternatief of in een combinatie van een tracé-keuze met milieubeschermdende (waaronder mobiliteitgeleidende) maatregelen. Er moet op worden gelet, dat de combinatie van die varianten per deelactiviteit, die te zamen het meest milieuvriendelijk alternatief vormen, niet per saldo een effect veroorzaakt, dat toch nog (te voorkomen) schade toebrengt aan het milieu.

Het formuleren van dit alternatief zal tijdens het opstellen van het

---

24 Zie ook inspraakreactie 5 (bijlage 4).

25 Zie ook inspraakreacties 14 en 23 (bijlage 4).

26 Zie paragraaf 8.1 van dit advies.

27 Zie paragraaf 8.1 van dit advies.

MER meer gestalte dienen te krijgen, als ook duidelijk is, welke milieueffecten de verschillende varianten van deelactiviteiten kunnen veroorzaken.

### 5.3. Milieubeschermdende maatregelen

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieueffecten tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieuaspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermdende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

Het MER moet duidelijk maken, hoe de nieuwe weg (-gedeelten) kan/kunnen worden ingepast in het bestaande landschap. In elk geval dient de huidige visueel-ruimtelijke structuur van het landschap zo min mogelijk te worden aangetast.

Het MER zal moeten aangeven, in welke mate *mobiliteitsgeleidende maatregelen* kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer (per spoor of bus) en het (brom)fietsverkeer
- bevordering van het goederenvervoer per spoor
- beperking van maximumsnelheden
- carpooling
- parkeerbeleid binnen de bebouwde kom
- ruimtelijk beleid (ruimtelijke spreiding van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken)
- verkeersbeheersingssystemen; verkeerssignaleringsystemen en/of netwerkregulering.

Als milieubeschermdende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan bijvoorbeeld:

- geluidafschermende maatregelen, zoals tunnels, ingravingen, schermen en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet
- geluidemissie-beperkende maatregelen, zoals geluidarme wegdekken[28]
- bundeling van het tracé of van tracé-gedeelten met bestaande verbindingen, in het bijzonder met de aanwezige spoorlijn tussen Zwolle en Almelo[29]

---

28 Zie ook projekt 102 uit deel a van SVV2.

29 Zie ook projekt 112 uit deel a van SVV2.

- aanplant van groenstroken en bossen (ter beperking van de verspreiding van emissies)
- inpassing van de wegverbinding in het landschap  
Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de weg(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) typische landschapsvormen zo min mogelijk wordt verstoord.
- zodanige verdeling van de verschillende werkzaamheden over de seizoenen, dat rekening wordt gehouden met de verstoringgevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.
- maatregelen ter behandeling van hemelwater, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s)
- onderdoorgangen of overbruggingen voor verbinding tussen de zomer- en winterbiotopen van amfibieën en voor trekroutes van zoogdieren
- maatregelen om de bestaande ecotypen te behouden en misschien zelfs te versterken, zoals hydrologische isolatie van veengebieden
- peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater.

## 6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

Duidelijk moet worden aangegeven:

- ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER wordt opgesteld
- wat de status is van dat besluit/die besluiten
- welke besluitvormingsprocedure wordt gevolgd en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel zijn/worden betrokken
- wat de tijdplanning is.

Tevens dient te worden aangegeven, welke ter zake doende overheidsbesluiten en openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen opleggen aan het besluit, waarvoor het MER wordt opgesteld (dit onder vermelding van de status van deze besluiten en voornemens). Naast de relevante wetten kunnen hierbij ook voornemens uit onder meer de volgende (concept-)beleidsdocumenten een rol spelen:

- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud
- Structuurschema Landinrichting en de documenten ter voorbereiding of uitvoering van ruilverkavelings- of landinrichtingsprojecten
- Structuurschema Drink- en Industriewatervoorziening
- Structuurschema Openluchtrecreatie (1984)
- Relatienota (voorstellen tot aanwijzing van relatienotagebieden)

- Vierde Nota Ruimtelijke Ordening[30]
- Eerste en Tweede SVV
- Meerjarenprogramma Personenvervoer 1988-1992, of (eventueel een concept van het) Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
- Nota Verkeer en Milieu
- Nationaal Milieubeleidsplan 1989
- Nationaal Natuurbeleidsplan 1989
- Derde Nota Waterhuishouding
- Streekplan Twente (1985)
- Streekplan IJsselvallei (1986)
- Verbindingenstudie Overijssel (1986)
- bestemmingsplannen en structuurplannen van de betrokken gemeenten; hierbij kan o.a. worden gedacht aan de situering van de wijk Het Raan ten noorden van Raalte[31] en aan het structuurplan Zwolle[32]
- waterkwaliteits- en -beheersplannen van het waterschap Regge en Dinkel en het Zuiveringsschap Westelijk Overijssel
- grondwaterbeschermingsplan en verordening bescherming waterwinning Overijssel[33]
- milieukwaliteitsplan Overijssel
- provinciaal verkeer- en vervoersplan Overijssel (1987)
- besluit over de scheepvaart door het kanaal Deventer-Raalte
- notitie Spoorverbindingen Overijssel en Rail 21
- IMP Water
- IMP Milieubeheer
- MUG (1989-1993)
- aanwijzing van het Vecht- en Reggegebied als grote landschapseenheid (GLE)
- plannen tot aanwijzing van een Nationaal Park Haarle-Holterberg
- aanwijzing van het Wierdense veld als grote eenheid natuurgebied (GEN)
- besluiten over en plannen voor de ligging van waterwingebieden en over te onttrekken hoeveelheden water[34]
- besluiten over de afvalverwerkingslocatie De Marsen[35].

Voorzover milieukwaliteitsnormen, streef- en richtwaarden een rol kunnen spelen bij de besluitvorming, dienen zij te worden betrokken bij de vergelijking van alternatieven (zie hoofdstuk 9 van dit advies).

---

30 Hierbij dient o.a. aandacht te worden besteed aan de consequenties van de aanwijzingen tot stedelijk knooppunt.

31 Zie het advies van de directie LNO Overijssel (bijlage 4).

32 Zie ook inspraakreactie 17 (bijlage 4).

33 Zie ook inspraakreactie 18 (bijlage 4).

34 Zie ook inspraakreactie 18 (bijlage 4).

35 Zie ook inspraakreacties 19 en 22 (bijlage 4).

## 7. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

### 7.1. Algemeen

De bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen daarin, indien de activiteit niet wordt ondernomen (nulaalternatief), moeten worden beschreven. Aandacht moet worden besteed aan de milieu-effecten van de (verwachte toename van de) verkeersintensiteiten op de diverse wegen binnen het studiegebied[36].

Tot deze milieuveranderingen behoren ook de effecten van voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals aanleg van andere wegverbindingen[37], uitbreiding van industriële of woonbebouwing, wijziging van grondwaterwinning, landinrichting, bosaanleg en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen[38], die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het gebied. Voor de autonome ontwikkeling van de vegetatie dienen, naast de meest waarschijnlijke ontwikkeling, prognoses te worden opgenomen, die zijn gebaseerd op zowel een optimistische als op een pessimistische schatting van de effectiviteit van maatregelen ter beperking van verzurende emissies.

Rekening dient te worden gehouden met potentiële gebruiksmogelijkheden en functies op de langere termijn (reserveringen).

Deze beschrijving dient zich toe te spitsen op die milieu-aspecten, waarop verschillen worden verwacht met en/of tussen de milieu-effecten van de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven. Primair dient de beschrijving van de bestaande milieutoestand zo kwantitatief en objectief mogelijk te zijn. Naast een kwantitatieve zou ook een meer waarderende beschrijving van het studiegebied kunnen worden gegeven.

### 7.2. Studiegebied

Als studiegebied moet worden beschouwd het gebied dat door de activiteit of door de alternatieven daarvoor kan worden beïnvloed. Per milieu-aspect kan de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen en beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare positieve of negatieve veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van alternatieve oplossingen[39]. Waar gebieden in belangrijke (zoals waterhuishoudkundige en ecologische) relaties staan met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties, zouden deze gebieden ook tot het studiegebied moeten behoren.

---

36 Zie ook inspraakreactie 8 (bijlage 4).

37 Het betreft o.a. de omleiding van de S16 bij Nijverdal en de realisatie van rijksweg 15 (Varsseveld-Enschede).

Zie ook inspraakreacties 19 en 20 (bijlage 4).

38 O.a. in het Leemslagengebied: zie ook inspraakreactie 15 (bijlage 4).

39 Zie ook inspraakreactie 22 (bijlage 4).



Het studiegebied is in de startnotitie en de daarbij gevoegde kaarten globaal aangegeven. Het is van belang de inventarisatie van het studiegebied en het verdere studiemateriaal langs de mogelijke tracé's op een meer gedetailleerde schaal (bijvoorbeeld 1: 10.000) te presenteren.

### 7.3. Te beschrijven milieu-aspecten

Het MER moet aandacht besteden aan de volgende abiotische variabelen:

\* geomorfologie:

- een algemene beschrijving van de geomorfologische gesteldheid van het gebied, waarbinnen de tracé bundel is gesitueerd in een ruimere context (globaal: het gebied tussen Gelderland en Zuid-Drenthe)
- aanwezigheid van vormen en bedekte vormen in de directe omgeving van de weg met hun regionale en/of landelijke zeldzaamheid

\* bodem:

- beschrijving van de bodemsoorten volgens de indeling van de StiBo-Ka, mede in relatie tot de geomorfologische gesteldheid
- aanduiding van de aanwezigheid van bijzondere of kenmerkende bodemtypen, voorzover deze niet zijn verstoord in hun profielopbouw

\* grond- en oppervlaktewaterhuishouding:

- hydrografie van het gebied: beeklopen, kanalen, vennen<sup>[40]</sup>
- ligging van afvoerregulerende artefacten (stuwen, duikers, gemalen) en peilbeheer
- kwaliteit van het oppervlaktewater, minstens per oppervlaktewatertype (beken, sloten e.d.)
- watersystemen: grondwaterpeilverloop (isohypsen van minstens de eerste drie watervoerende pakketten) en grondwaterstromingen; ligging van en samenhang tussen infiltratie- en kwelgebieden; op alle voor de wegtracé(s) relevante schaalniveaus (lokaal en langs de gehele weg)
- ligging van waterwingebieden (puttenvelden, intrekzones)
- kwaliteit van het grondwater, minstens met gemiddelde kwaliteit inclusief spreiding

Deze abiotische variabelen moeten in ieder geval in overzichtskaarten worden gepresenteerd, zodat de ligging duidelijk wordt, mede in relatie tot de wegen of wegvakken.

Tevens moet het MER aandacht besteden aan de volgende aspecten:

- \* flora en fauna; vegetaties, biotopen en (indien te achterhalen) sleutelfactoren voor de aanwezigheid van bepaalde organismen en ecosystemen; aanwezigheid van natuurgebieden; ecologische infrastructuur

Bij deze beschrijvingen dient minstens de schaal van de ecotopenkartering van de provinciale milieu-inventarisatie te worden gevolgd.

---

40 Als studiegebied moet hierbij worden beschouwd het gehele stroomgebied of de volledige stroomgebieden waar de wegverbindingen in liggen.

Bij de zoogdierfauna dient o.a. aandacht te zijn voor reeën, hazen en vleermuizen; bij de avifauna dient o.a. aandacht te zijn voor weide- en roofvogels, voor korhoenders en patrijzen[41].

- \* landschapsbeleving (o.a. in verband met openluchtrecreatie)
- \* cultuurhistorie
- \* geluidhinder

Voor een voldoende aantal voor de geluidbelasting representatieve punten moet kwantitatieve informatie worden gegeven over:

- de huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan
- de L<sub>Aeq</sub>-waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen.

De kwantitatieve waarden van de geluidniveaus dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsniveau.

- \* trillingen in de grond
- \* luchtverontreiniging
- \* volksgezondheid
- \* woon- en leefklimaat

## 8. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

### 8.1. Algemeen

Om duidelijk te maken, op welke gegevens de voorspellingen van milieueffecten berusten, dient het MER prognoses te bevatten van de veranderingen in de verkeersstromen op de bestaande wegen en straten en op de nieuwe of vernieuwde wegverbindingen, die zullen optreden door het tot stand komen elk van de alternatieven. Hiertoe kunnen behoren effecten, die optreden door ontlasting van wegen en straten die thans als sluiproute worden gebruikt.

Mede in verband met de vergelijking van de milieueffecten van het voornemen en de alternatieven zullen de verwachte veranderingen volgens een vaste systematiek moeten worden aangegeven.

Er moet rekening mee worden gehouden, dat milieueffecten tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, evenals de eventuele afbraak daarvan (bijvoorbeeld van werkwegen, gronddepots, bemalingen, asfalt- of betonmenginstallaties) en tijdens het gebruik van de weg.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven. De te verwachten gevolgen voor het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. De gevolgen moeten bij voorkeur in absolute zin worden beschreven, met een aanduiding van

---

41 Zie ook inspraakreacties 6 en 21 (bijlage 4).

de voor de milieu-effecten gehanteerde prioriteiten. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven.

Bij de beschrijving van de milieu-effecten moet ook worden aangegeven, welke effecten onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn en wat het oorzakelijk verband precies is.

De positieve en negatieve milieu-effecten moeten worden voorspeld met behulp van de meest geschikte voorspellingsmethoden. Bij de resultaten van deze methoden moet de mate van nauwkeurigheid en betrouwbaarheid worden vermeld. Tevens zal een indicatie behoren te worden gegeven van de variatie in de voorspellingsresultaten die kan worden verwacht als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden, modellen en invoergegevens. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven [42].

Belangrijke verschillen tussen de alternatieven moeten duidelijk worden aangegeven.

Voor alternatieven met verschillende tracering dient bij de beschrijving van de effecten dient in ieder geval te worden ingegaan op de effecten van tracé-varianten bij Nijverdal op:

- het gebied op de overgang van stuwwal, Reggedal en het aansluitende deels verstoven dekzandlandschap
- de landgoederen Duivecate en Eversberg
- het natte veengebied Wierdenseveld (natuurreservaat).

Bij de beschrijving van de milieu-effecten van tracé-varianten bij Raalte/Mariënheem moet worden ingegaan op de effecten op:

- de natte heidevegetatie van het Boetelerveld
- de geomorfologie van het gebied ten noordoosten van Raalte.

## 8.2. Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

### 8.2.1 Geomorfologie

Het MER dient aan te geven, welke terreinvormen[43] worden aangetast, welke waarde aan deze terreinvormen kan worden toegekend en in hoeverre daardoor de herkenbaarheid van die terreinvormen worden beïnvloed.

---

42 Bij de motivering van de keuze van voorspellingsmethoden en bij de beschrijving van de eigenschappen van deze methoden moet gebruik worden gemaakt van wat hierover is bijeengebracht en gepubliceerd (onder meer in de serie over voorspellingsmethoden gepubliceerd in de m.e.r.-reeks van de Ministeries van VROM en van Landbouw en Visserij).

43 Als terreinvormen kunnen onder andere worden onderscheiden: stuwwallen, dekzandgebieden, dekzandruggen, dekzandvlakten, stuifzanden, duinen, pingo's, smeltwaterdalen, puinwaaiers van smeltwaterdalen, beekdalen en veengebieden.

### 8.2.2 Bodem en grondwater

Beschreven moet worden, welke ontgrondingen elders nodig zijn voor het verkrijgen van bijvoorbeeld ophoogzand en wat de gevolgen daarvan voor de daar aanwezige geomorfologie, bodemstructuur en (grond)waterhuishouding zijn.

Als andere materialen kunnen worden toegepast ter vervanging van plaatselijk te winnen ophoogzand, moet hier rekening mee worden gehouden bij de voorspelling van milieu-effecten.

Ook moet duidelijk worden, welke ruimtelijke relaties via grondwaterstroming zullen worden beïnvloed en in hoeverre bepaalde kwelgebieden hiervan gevolgen kunnen ondervinden, zowel tijdens de uitvoering van de activiteit als na ingebruikneming.

De effecten op de grondwaterkwaliteit in infiltrerende gebieden van watersystemen (inclusief gevoelige kwelmilieus en waterwinningen[44]) moeten worden beschreven.

Welke gevolgen kunnen grondverzet, (bron)bemaling en/of drainage hebben voor de waterhuishouding en de grondwaterstijghoogte? Zal door een eventuele tijdelijke of blijvende wijziging ook schade kunnen optreden door zetting van terreinen, wegen, dijken, funderingen, pijpleidingen en dergelijke? Welke gevolgen kan wijziging van de grondwaterstroming hebben voor de grondwaterkwaliteit?

Welke mate van bodem- en grondwaterverontreiniging zal optreden door:

- aanbrengen en (door gebruik) slijten van wegconstructiematerialen
- gladheidsbestrijding
- effecten van luchtverontreiniging (via uitlaatgassen)
- lekkage van vloeistoffen uit personen- of vrachtauto's?

Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de risico's van verontreiniging van bodem en grondwater bij verkeerscalamiteiten. Welke voorzieningen kunnen hiertegen worden genomen?

Zijn er langs of in de nabijheid van het tracé gevallen bekend of vermoedens inzake bodem- en/of grondwaterverontreiniging? Zo ja, welke maatregelen zijn dan nodig om verspreiding te voorkomen en mogelijkheden om (toekomstige) sanering open te houden?

Inzicht dient te worden verschaft in de plaats en de lengte van doorsnijding van intrekgebieden bij drinkwaterwinning en in de effecten (ook op langere termijn) op de mogelijkheden tot drinkwaterwinning. Hierbij dient niet alleen te worden uitgegaan van het juridisch beschermde gebied rond drinkwaterwinningen. Ook dient te worden aangege-

---

44 Zie ook inspraakreactie 18.

ven, of - in verband met de juridische beschermingszone - een eventueel uitbreiding van de grondwateronttrekking in de toekomst (zo nodig) mogelijk blijft.

### 8.2.3 Oppervlaktewater

Het MER moet duidelijk maken, welke veranderingen er ten gevolge van de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen optreden in het waterpeil in natte gebieden; welke voorjaars- en zomerpeilen daar kunnen worden verwacht in een droog, in een gemiddeld en in een nat jaar. Wat zullen de gevolgen hiervan zijn voor het jaarlijks grondwaterpeilverloop in nabij gelegen gevoelige gebieden? Grondwatermodellering zal hiervoor noodzakelijk zijn.

Welke invloed zullen emissies ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de weg hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater in het studiegebied? Zijn er maatregelen mogelijk die deze invloed terugdringen?

Zal de aanleg van de weg tot gevolg hebben dat bepaalde (karakteristieke) waterlopen zullen worden veranderd? Hebben veranderingen in de oppervlaktewaterhuishouding consequenties voor het grondwaterregime?

### 8.3. Natuurlijke en cultureel-ruimtelijke aspecten

#### 8.3.1 Flora en fauna

Aangegeven moet worden, welke gebieden door de aanleg van nieuwe weggedeelten zullen worden doorsneden en wat hiervan de gevolgen zijn voor de populaties van diverse plant- en diersoorten en (levens-)gemeenschappen[45]. Daarbij dienen niet alleen aanwezige populaties te worden beschouwd[46], maar dient ook rekening te worden gehouden met ecologische ontwikkelingspotenties.

Bijzondere aandacht hierbij verdienen die gebieden, die aangemerkt zijn of mogelijk anderszins aangemerkt worden als stiltegebied, nationaal park of relatienotagebied.

Ecologische relaties, die worden verstoord door het aanleggen van nieuwe weggedeelten en/of door verkeersstromen, dienen te worden genoemd. Gevolgen van de verstoring van deze relaties moeten worden aangegeven.

Hierbij moet onder andere worden gedacht aan verstoring van migratieroutes bij amfibieën en zoogdieren en aan veranderingen in grondwaterafhankelijke vegetaties ten gevolge van abiotische effecten.

---

45 Zie ook projekt 110 van deel a van het SVV2.

46 Zie paragraaf 7.2 van dit advies.

Beschreven moet worden, in welke mate vegetatie en (avi-)fauna in de omgeving van de activiteit (of een alternatief) zullen worden beïnvloed door emissie van stoffen en energie (geluid, verlichting, trillingen) bij aanleg en gebruik van de wegverbindingen. Als bronnen van zulke emissies dienen in ieder geval te worden beschouwd:

- het verkeer zelf
- voorzieningen ten behoeve van het verkeer
- daarmee samenhangende activiteiten, zoals gladheidsbestrijding
- mogelijke calamiteiten.

Voor het aangeven van deze effecten is inzicht in de verspreiding van de diverse emissies van belang. Bijzondere aandacht is vereist voor de invloed van verkeer(s-emissies) op:

- de dichtheid van broedvogels in bossen en open gebieden[47]
- het vóórkomen van concentraties van niet-broedvogels in open gebieden
- de fauna en vegetatie van waterlopen.

Ook positieve effecten voor de natuur als gevolg van de aanleg van nieuwe weggedeelten, bijvoorbeeld door de toepassing van natuurbouw of herstel van verbroken ecologische relaties, moeten worden beschreven. Indien mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dient te worden nagegaan, in hoeverre deze effectief zullen zijn.

De effecten dienen in elk geval voor bedreigde, zeldzame en karakteristieke soorten of (levens)gemeenschappen zoveel mogelijk kwantitatief te worden beschreven.

### 8.3.2 Cultuurhistorie en landschap

Aangegeven moet worden

- welke landgoederen, oude wegen, natuur- en bos- en weidegebieden, terpen en andere cultuurhistorische elementen zullen verdwijnen en van welke cultuurhistorische elementen de verschijningsvorm of samenhang met de omgeving zal veranderen
- welke maatregelen kunnen worden genomen om de samenhang tussen (door hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis of grondgebruik) typische landschapsvormen zo min mogelijk te verbreken, dan wel te herstellen, en om de afname van karakteristieke landschapselementen zo veel mogelijk te beperken.

Het MER dient te beschrijven, in hoeverre de voorgenomen activiteit of de alternatieven de beeld- en belevingswaarde van het landschap verminderen. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de waarde

---

47 Voor bosvogels geldt dat de dosis kan worden gelijkgesteld met het geluidniveau in dB(A); voor weidevogels geldt, dat de dosis kan worden gelijkgesteld met de afstand in relatie tot verkeersintensiteit.

voor omwonenden en recreanten[48]. Indien mitigerende maatregelen (kunnen) worden genomen, dan dient duidelijk te zijn, tot in welke mate deze effectief zullen zijn. Een en ander dient te worden verduidelijkt door tekeningen en/of fotomontages.

Eveneens dient te worden aangegeven, of bepaalde verbindingen voor (brom-)fietsers en/of voetgangers worden verbroken en/of verdwijnen. In dit verband kunnen maatregelen worden besproken om de bereikbaarheid van recreatief aantrekkelijke gebieden te verbeteren.

Het MER dient aan te geven, in hoeverre de fysieke of visuele samenhang tussen woongebieden onderling en tussen woongebieden en andere landschapsdelen zal afnemen, en welke maatregelen zijn te treffen om dergelijke afname te voorkomen, te verminderen of te compenseren.

De mogelijkheden moeten worden beschreven om door de aanleg van de nieuwe weg (-gedeelten) de visueel-ruimtelijke structuur van het landschap te versterken, waardoor van de aanleg van de weg(gedeelten) een positieve werking op de landschapsbeleving zou kunnen uitgaan.

Het MER dient aan te geven, in hoeverre de aanleg van de weg (-gedeelten) tot gevolg kan/kunnen hebben, dat recreatieve of toeristische voorzieningen moeten verdwijnen, dan wel in hun functioneren worden belemmerd. Betekent de aanleg van de weg (-gedeelten) een vermindering van de aantrekkelijkheid van landschappen met een duidelijk recreatieve en/of toeristische betekenis (wandelen- en fietsgebied, recreatieve vaarwegen)?

#### 8.4. Geluid en trillingen

Voor aangegeven alternatieven zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te worden gebaseerd op de prognoses van intensiteiten van personenauto- en vrachtautoverkeer én openbaar vervoer (bus en trein); het onderzoek zal moeten geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen op grond van de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Bij de rekenresultaten dient de voorgeschreven aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder te worden toegepast.

Het MER zal niet alleen moeten aangeven, hoe aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de in de wet genoemde 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en hoe deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige woon- en bedrijfsbebouwing en gevoelige objecten.

---

48 Zie ook inspraakreactie 22 (bijlage 4).

Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm, bijvoorbeeld met behulp van geluidcontourlijnen. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan, of en zo ja, in welke mate de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen.

Duidelijk moet worden, of het gebruik van de nieuwe of verbeterde wegverbinding tot gevolg zal hebben, dat huizen of andere gebouwen moeten worden geïsoleerd.

Er moet worden aangegeven of er aanwijzingen bestaan, dat de verdeling van het verkeer naar voertuigcategorieën (met name het aandeel vrachtverkeer) en naar bijbehorende snelheden afwijkt van de gebruikelijke situatie op vergelijkbare wegen. Als dat het geval zou zijn, dan zal dat in het MER moeten worden verwerkt in de aanduiding van de te verwachten geluidbelasting.

De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoeren werkwegen dient ook te worden behandeld.

Duidelijk dient te worden, of trillinghinder een effect van betekenis zal zijn, en in hoeverre het risico van gebouwenschade door grondtrillingen als gevolg van zwaar verkeer wordt verhoogd of verlaagd.

#### 8.5. Luchtverontreiniging

Het MER moet aangeven, welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de luchtverontreiniging in het studiegebied. Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt naar emissies van benzinemotoren en dieselmotoren. De geëmitteerde stoffen moeten zoveel mogelijk worden gespecificeerd; in ieder geval dient het MER aan te geven, welke concentraties zullen ontstaan van koolmonoxide, koolwaterstoffen (waaronder benzeen), stikstofdioxide ( $\text{NO}_x$ ,  $\text{NO}_2$ ), ozon,  $\text{SO}_2$ , lood, stof en zwarte rook. Aangegeven moet worden, of er geurhinder kan optreden en hoeveel mensen welke mate van hinder zullen ondervinden. Rekening moet worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen in de uitlaatgasemissies van voertuigen en in de normstelling (grens- en streefwaarden) voor luchtkwaliteit.

#### 8.6. Volksgezondheid en verkeersveiligheid

Invloeden van betekenis op de volksgezondheid als gevolg van de verschillende emissies (geluid, stoffen) moeten zo goed mogelijk worden beschreven. Over welk gebied strekt het zich uit? Om welke aantallen mensen gaat het? In welke mate ondervinden deze hinder? Zijn daarbij groepen die een groter risico lopen?

Het MER moet duidelijk maken, hoe bij de verschillende alternatieven de leefbaarheid van de aanliggende woonkernen wordt beïnvloed door onder andere de barrièrewerking.



Op basis van een beschrijving van een catastrofaal, maar niet ondenkbaar verkeersongeval moet het MER per wegvak de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg aangeven. Hierbij kan worden gedacht aan het verongelukken of ontploffen van een tankauto, waarbij vluchtige en vloeibare toxische stoffen vrijkomen[49].

In projectnota/MER zal tevens de algemene verkeersveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van traceringen, kruisingen, type wegdek enzovoort).

#### 8.7. Synergetische effecten en effecten van volgactiviteiten

Kunnen er milieu-effecten optreden, die worden veroorzaakt doordat naast de voorgenomen activiteit (of een der alternatieven) ook andere activiteiten in het gebied plaatsvinden, bijvoorbeeld ruilverkavelingen of landinrichtingen dan wel grondwaterwinning?

In hoeverre is te verwachten, dat de nieuwe wegen/wegdelen aanleiding geven tot bijvoorbeeld aanpassingsinrichtingen[50] of nieuwe bedrijfsvestigingen in de regio, die op hun beurt milieu-effecten zullen veroorzaken?

#### 9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieu-effecten van de alternatieven moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Hierbij dienen ook de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd. Een aggregatie van met elkaar in verband staande effecten kan ten behoeve van de overzichtelijkheid gewenst zijn. De basisgegevens van zo'n aggregatie moeten echter ook worden gepresenteerd.

Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het MER kunnen zijn:

- de mate waarin de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven denkt zijn doelstelling te kunnen en zullen verwezenlijken
- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-compartment, waarbij in principe echter afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden
- een 'vertaling' van de milieu-effecten van ieder alternatief voor de gebruiksmogelijkheden van het studiegebied
- een globale kostenvergelijking van de alternatieven (niet verplicht in het kader van m.e.r.).

---

49 Zie ook inspraakreactie 16 (bijlage 4).

50 Zie ook inspraakreactie 9 (bijlage 4).

## 10. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF

Het MER moet een overzicht bevatten van de leemten in informatie die na de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot onvolledigheid leiden. Ook moet worden vermeld, waarom deze leemten zijn blijven bestaan. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen)
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieu-gevolgen op korte en langere termijn
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Eventueel moet hiervoor worden uitgegaan van een 'worst case' benadering.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij moeten in een later stadium door bevoegd gezag worden betrokken bij het opstellen van een evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r., kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. Elementen voor dit evaluatieprogramma kunnen al in het MER worden aangeduid, onder andere in relatie tot geconstateerde leemten in kennis. Ook kan het MER al een idee geven, welke maatregelen zouden kunnen worden getroffen als bepaalde grenswaarden zouden worden overschreden.

## 11. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting van het MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

Verder dienen de volgende elementen in ieder geval duidelijk herkenbaar te zijn in de samenvatting:

- het doel van het voornemen

- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven
- de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

B I J L A G E N

behorende bij het

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN  
VOOR DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
RIJKSWEG 35 (ZWOLLE-ALMELO) EN  
RIJKSWEG 36 (ALMELO-VRIEZENVEEN)

(Bijlage 1 t/m 4)

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

## Bekendmaking

Milieu-effectrapportage, onderdeel van besluitvorming en project-studie over rijksweg 35, gedeelte Zwolle-Almelo en rijksweg 36 tussen Almelo en Vriezenveen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt, gelet op de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) bekend dat, ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van de aanleg van genoemd gedeelte van rijksweg 35 en 36 een project-studie zal worden uitgevoerd, waarbij tevens milieu-effectrapportage zal worden toegepast.

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de gewenste inhoud van de project-studie en het daarin op te nemen milieu-effectrapport, kan deze vóór 8 april 1989 schriftelijk indienen bij de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

De (informatieve) startnotitie over de problematiek, mogelijke alternatieven en de procedure van de project-studie en van het milieu-effectrapport ligt vanaf 1 maart tot 1 april 1989 ter inzage in:

- de bibliotheek van het Provinciehuis van Overijssel, Luttenbergstraat 2, Zwolle;
- de gemeentehuizen van de volgende gemeenten:
  - Zwolle, Grote kerkplein 15
  - Dalfsen, Burgemeester v. Bruggenplein 1
  - Heino, Marktplein 10
  - Raalte, Zwolsestraat 16
  - Hellendoorn, W. Alexanderstraat 7
  - Wierden, Plantsoenlaan 1
  - Almelo, Stadhuisplein 1
  - Vriezenveen, Manitobaplein 1
  - Borne, Grotestraat 167
- het kantoor van de Rijkswaterstaat, directie Overijssel, Zwartewaterallee 7, Zwolle;
- de bibliotheek van het kantoor van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4, Den Haag.

De notitie is in te zien tijdens kantooruren.

Degenen voor wie de aangegeven ter inzagelegging niet voldoende mogelijkheden biedt om de startnotitie in te zien, kunnen dit kenbaar maken aan de directie Overijssel van de Rijkswaterstaat (telefoon 038-273201), opdat daartoe alsnog de mogelijkheid wordt geboden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
voor deze,  
de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat,  
ir. G. Blom

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN  
DE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die dit advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport rijksweg 35 en 36 heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. J.Th. de Smidt.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- W.A.S. van Meel te Zwolle
- Dr.ing. A. von Meier te Nieuw Vennep
- Prof.ir. J. Volmuller te Driebergen
- Drs. W. Bleuten te Schalkwijk

Drs. M. Odijk treedt als secretaris van de werkgroep op.

BIJLAGE 4

LIJST VAN INSPIRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

nr.	datum	Persoon of instantie	Datum van ontvangst Ministerie	Datum van ontvangst Commissie m.e.r
1.	23-03-1989	Directie LNO Overijssel	?	03-04-1989
2.	14-03-1989	Waterleiding Maatschappij Overijssel	17-02-1989	30-03-1989
3.	14-03-1989	Burgemeester en Wethouders v. Raalte	18-03-1989	30-03-1989
4.	06-04-1989	Inspectie milieuhygiëne Overijssel/ Flevoland		10-04-1989
5.	08-04-1989	J. Broeze, Hellendoorn, namens bewoners		12-04-1989
6.	? -04-1989	H. en B. Smoes e.a., Wierden	07-04-1989	19-04-1989
7.	04-04-1989	Gemeente Wierden	07-04-1989	19-04-1989
8.	06-04-1989	Stichting Natuur en Milieuzorg/Wierden	11-04-1989	19-04-1989
9.	07-04-1989	Landbouwschap, gewestelijke raad voor Overijssel	10-04-1989	19-04-1989
10.	06-04-1989	Bestuur afd. Herfte-Wijthmen A.B.T.B.	11-04-1989	19-04-1989
11.	06-04-1989	Oonk beheer B.V. Wierden (Holland)	07-04-1989	19-04-1989
12.	07-04-1989	Stichting Evenementen Nijverdal	11-04-1989	19-04-1989
13.	05-04-1989	J. Vreeman, Wierden	11-04-1989	19-04-1989
14.	06-04-1989	Hellendoornse ondernemers vereniging	10-04-1989	19-04-1989
15.	12-04-1989	Gemeente Almelo	13-04-1989	19-04-1989
16.	07-04-1989	Vereniging Handelsbelangen	10-04-1989	19-04-1989
17.	07-04-1989	Gemeente Zwolle	10-04-1989	19-04-1989
18.	06-04-1989	Gemeentelijk Waterleidingbedrijf Almelo	10-04-1989	19-04-1989
19.	04-04-1989	Provincie Overijssel	10-04-1989	19-04-1989
20.	07-04-1989	Nederlandse Spoorwegen	10-04-1989	19-04-1989
21.	05-04-1989	Wildbeheereenheid "West-Twente"	07-04-1989	19-04-1989
22.	10-04-1989	Regio IJssel Vecht	11-04-1989	19-04-1989
23.	18-04-1989	Natuur en milieu federatie Overijssel	19-04-1989	26-04-1989