

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 milieu-effectrapportage

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 milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (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 41n, 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)

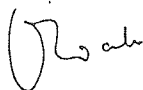
Advies op grond van artikel 41 n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de tracévastsstelling van rijksweg 35 (Zwolle-Almelo)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

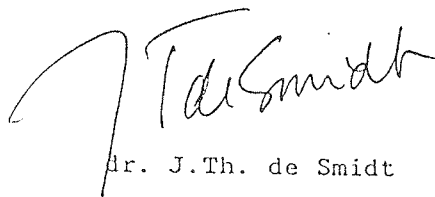
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 35 Zwolle-Almelo,

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 Structuurschema 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^[3].

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 jl.
- 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 tracébundel (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^[19].

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

19 Zie ook inspraakreactie 5 (bijlage 4).

