

# Tracénota milieu-effectrapport "N48"

---

Deel 1  
Samenvatting Projectnota  
voor het Overijssels deel  
Deventer-Raalte

Deel 2  
Samenvatting inspraak en  
voorlopige besluitvorming

**Tracénota  
milieu-effectrapport  
"N48"**

**Deel 1  
Samenvatting Projectnota voor het  
Overijssels deel Deventer-Raalte**



## 1. INLEIDING

Het lange-termijnbeleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in een structuurschema. Het – nog – vigerende Structuurschema verkeer en vervoer (SVV) dateert uit de jaren zeventig en is vastgesteld in 1981. Daarin is de verbinding Zutphen-Deventer-Raalte, als onderdeel van rijksweg 48, opgenomen in het landelijk hoofdwegenet.

Het SVV geeft op indicatieve wijze aan, welke hoofdwegenstructuur op de lange termijn in Nederland aanwezig zou moeten zijn. Indicatief betekent, dat er geen verplichting tot aanleg bestaat en dat pas tot aanleg zal worden overgegaan, als de noodzaak daartoe is aangetoond.

Op grond van het SVV 1981 heeft de minister van verkeer en waterstaat aan Rijkswaterstaat gevraagd om de voorbereiding van de besluitvorming inzake een tracé voor de verbinding Zutphen-Deventer-Raalte ter hand te nemen. In maart 1988 is de Startnotitie rijksweg 48 opgesteld en ter inzage gelegd.

Omdat het een rijksweg betreft, moet ingevolge de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne ten behoeve van de besluitvorming een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Het MER dient te voldoen aan de door het bevoegd gezag, de minister van verkeer en waterstaat, in juli 1988 opgestelde richtlijnen. Tracénota en MER zijn in één rapport, de projectnota, geïntegreerd.

In november 1988, na het verschijnen van de startnotitie en kort voor aanvang van de tracéstudie/MER, publiceerde de regering deel a (beleidsvoornemen) van het Tweede structuurschema verkeer en vervoer (SVV-II).

In dit schema ligt het accent niet langer op het aanleggen van nieuwe verbindingen. Het gaat steeds meer om het verbeteren van bestaande verbindingen en een geavanceerde beheersing van het verkeer.

In december 1990 heeft de parlementaire behandeling van het SVV-II plaatsgevonden en verwacht wordt dat in de zomer van 1991 deel e (het vastgestelde SVV-II) uitkomt.

In dit structuurschema is rijksweg 48 geschrapt van het hoofdwegenet. De verbinding Zutphen-Deventer-Raalte heeft in de nieuwe visie van het rijk hoofdzakelijk een regionale functie.

De minister van verkeer en waterstaat heeft op deze beslissing geanticipeerd en de provincie reeds in oktober 1990 meegedeeld dat het rijk afziet van de verdere procedure (i.c. inspraak en besluitvorming).

In de projectnota is reeds zo goed als mogelijk met beide opties (landelijke hoofdverbinding of regionale verbinding) rekening gehouden.

Deze nota, opgesteld in opdracht van Rijkswaterstaat, is in verband hiermee in goed overleg met beide provincies opgesteld.

In maart 1991 heeft de minister van verkeer en waterstaat in een officiële bekendmaking laten weten dat het rijk de tracéstudie/MER voor de "N48" niet afrondt.

Inmiddels hadden gedeputeerde staten van Overijssel besloten om voor het Overijssels deel de studie van het rijk over te nemen. Gedeputeerde staten van Overijssel vormen voor het Overijssels deel het bevoegd gezag en zullen zowel de procedure van de projectnota als de milieu-effectrapportage afronden. Gedeputeerde staten onderschrijven daarmee de richtlijnen van de minister voor het MER, als uitgangspunt voor de studie.

De projectnota heeft tot doel om aan te geven of er nu of in de toekomst (het jaar 2000) sprake is van knelpunten voor of door het wegverkeer op de verbinding Zutphen-Deventer-Raalte. Indien zich knelpunten voordoen, met name op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu, en derhalve de noodzaak tot maatregelen aanwezig is, dan worden de tracerings- en uitvoeringsmogelijkheden van een nieuwe of verbeterde verbinding aangegeven. Van elke aangedragen oplossing worden de effecten op het milieu (natuur en landschap, woon- en leefmilieu) beschreven, opdat het bevoegd gezag een besluit kan nemen over de noodzaak, de tracering en de uitvoering van de wegverbinding op basis van een gedegen afweging van alle belangen.

Deze samenvatting uit de projectnota is beperkt tot het voor de provincie Overijssel relevante deel Deventer-Raalte.

## 2. PROBLEEMSTELLING

In Overijssel wordt de verbinding A1-Deventer-Raalte gevormd door het Hanzewegtracé door Deventer/Schalkhaar en door de provinciale weg S10 tussen Deventer en Raalte. De S10 doorsnijdt het lintdorp Wesepe.

Op de drukste gedeelten van het Hanzewegtracé in Deventer passeren per etmaal meer dan 30.000 motorvoertuigen. De S10 in Overijssel wordt belast met een etmaalintensiteit van 10.000 à 15.000 motorvoertuigen.

In de bestaande situatie heeft de verbinding een functie voor de ontsluiting van de aanliggende kernen en percelen, een functie voor de afwikkeling van het regionale verkeer en een relatief beperkte functie voor de afwikkeling van het doorgaand lange-afstandsverkeer. Er doen zich problemen voor op het gebied van:

### — Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Op het Hanzewegtracé ondervindt het regionale en lange-afstandsverkeer aanzienlijke vertraging. De bereikbaarheid van de kernen ten noorden van Deventer laat daardoor te wensen over. De economische ontwikkeling van het gebied ten oosten van de IJssel wordt hierdoor bedreigd.

### — Verkeersveiligheid

De slechte kwaliteit van het verkeersproces blijkt ook uit het relatief grote aantal verkeersongevallen dat zich op de bestaande verbinding voordoet (in 1986 tot en met 1988: 770 ongevallen, waarvan 115 met doden of gewonden). Vooral de komtraverse van Deventer en het gedeelte langs Raalte onderscheiden zich in negatieve zin.

### — Stedebouwkundige ontwikkelingen

De bestaande weg doorsnijdt de woonkern Wesepe en doet door zijn scheidende werking afbreuk aan de stedebouwkundige opbouw van deze kern.

### — Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu langs en in de directe omgeving van de weg wordt aangetast tengevolge van geluidhinder, luchtverontreiniging en barrièrewerking. Dit probleem is bijzonder ernstig in de bebouwde kommen.

Wat betreft de economische aspecten van de verbinding is het van belang te vermelden, dat blijkens onderzoek het vestigingsklimaat in het studiegebied niet zodanig slecht is, dat een injectie in de vorm van een grootschalige infrastructurele verbetering noodzakelijk is. Een verdere verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling vormt wel een bedreiging voor de regionaal-economische ontwikkeling.

Voor de toekomst is van belang, dat de reistijdzekerheid wordt gegarandeerd en de bereikbaarheid van met name de bedrijventerreinen wordt gewaarborgd. Dit lijkt heel goed mogelijk met plaatselijke aanpassingen in de bestaande weg.

Op grond van de huidige inzichten mag worden verwacht, dat de verkeersintensiteiten in de komende jaren nog aanzienlijk zullen toenemen. Tussen 1988 en 2000 wordt, bij autonome ontwikkeling, een groei verwacht in de orde van grootte van 30-50%. Het zal duidelijk zijn, dat de situatie hierdoor verder zal verslechteren.

Ook bij een aangescherpt beleid ter geleiding van de automobiliteit, zoals wordt voorgestaan in het Nationaal milieubeleidsplan-plus en het SVV-II, dient nog met groei ten opzichte van de bestaande situatie rekening te worden gehouden. Er zijn verkennende berekeningen verricht naar de effecten van een sterke stijging van de variabele autokosten door een maatregel als rekeningrijden, aangevuld met verbeteringen in het openbaar vervoer. Een dergelijke maatregel leidt in de spitsuren weliswaar tot 20-25% minder autoverkeer ten opzichte van de autonome ontwikkeling, doch op etmaalbasis is het effect naar verwachting aanzienlijk minder groot (10-15%).

In de startnotitie die ten behoeve van het MER is opgesteld wordt het doel van de activiteit – aanleg van een nieuwe hoofdverbinding Zutphen-Deventer-Raalte – als volgt omschreven:

"Het oplossen van knelpunten die zich thans en in de toekomst (zullen) voordoen met betrekking tot de onderlinge bereikbaarheid van plaatsen in het gebied Zutphen-Deventer-Raalte en met betrekking tot de hoofdverbindingenstructuur in en door dit gebied, een en ander voor zover deze knelpunten samenhangen met de thans bestaande hoofdverbindingen in dit gebied, en wel op een zodanige wijze dat:

- door vermindering van de verkeersdruk in de kernen Zutphen, Eefde, Deventer, Schalkhaar en Wesepe en andere kernen in het studiegebied, het leefmilieu aldaar wordt verbeterd, en dat voorts
- de nadelige effecten voor natuur en landschap van de bestaande situatie en van de te nemen maatregelen zoveel mogelijk worden beperkt en eventuele mogelijkheden om (door of in samenhang met de te treffen voorzieningen) een positieve bijdrage te leveren aan de landschapsopbouw, worden aangegrepen."

Als referentie voor het beschrijven van de effecten van mogelijke oplossingen geldt de situatie in het jaar 2000 bij autonome ontwikkeling (het nul-alternatief). Tot de autonome ontwikkeling wordt de aanleg van het eerste deel van de Oosttangent Deventer (tussen rijksweg 1 en rijksweg 844) gerekend. Over dit weggedeelte is reeds bestuurlijke overeenstemming bereikt.

### 3. DE ALTERNATIEVEN EN HUN EFFECTEN

In de volgende paragraaf worden de voor uitvoering in aanmerking komende alternatieven beschreven. Dit zijn de alternatieven die zijn overgebleven na een eerste schifting.

Er zijn meer alternatieven bestudeerd dan in deze samenvatting zijn behandeld. Om verschillende redenen zijn er echter alternatieven afgevalen. Sommige alternatieven bleken niet voldoende probleemoplossend te zijn en konden alleen op grond daarvan al worden geschrapt.

Er zijn ook alternatieven die wat betreft verkeerskundige aspecten weliswaar gelijkwaardig zijn aan andere, doch die bij een eerste, globale beoordeling dermate negatieve milieu-effecten te zien gaven, dat zij om die reden niet verder zijn meegenomen.

Er is een nulplus-alternatief, een openbaar-vervoer-alternatief en er zijn drie tracé-alternatieven.

Het nulplus-alternatief (zie tekening) gaat uit van een zo groot mogelijk gebruik van de bestaande verbinding, met plaatselijke reconstructies of omleidingen om bebouwde kommen. In het nulplus-alternatief wordt de verbinding in beginsel uitgevoerd als een weg waarvan de hoofdrijbaan niet toegankelijk is voor langzaam verkeer (weg met geslotenverklaring, toegestane snelheid buiten de bebouwde kom 80 km/uur). Fiets-, bromfiets- en ander langzaam verkeer (zoals landbouwvoertuigen) maakt gebruik van parallelwegen. Langs grote delen van de bestaande verbinding ontbreken parallelwegen en zijn slechts vrijliggende fietspaden aanwezig.

Landbouwvoertuigen rijden nu bijna overal op de hoofdrijbaan.

De tracé-alternatieven (zie tekening) bestaan geheel of grotendeels uit nieuw aan te leggen infrastructuur. Een tracé-alternatief wordt in beginsel uitgevoerd als autoweg (toegestane snelheid buiten de bebouwde kom 100 km/uur).

Indien rijksweg 48 in het landelijk hoofdwegennet zou worden gchandhaafd, dan ligt keuze voor een tracé-alternatief meer voor de hand dan keuze voor het nulplus-alternatief. Een landelijke hoofdverbinding wordt in de regel uitgevoerd als autosnelweg of autoweg. De nulplus-oplossing voldoet derhalve niet aan de eisen die aan een landelijke hoofdverbinding worden gesteld. Nu rijksweg 48 daarentegen een meer regionale functie is toegedacht, is zowel een nulplus- als een tracé-alternatief denkbaar. Een geheel nieuw tracé is dan niet direct noodzakelijk. Voor de regionaal-economische ontwikkeling is van belang dat de knelpunten in de bestaande verbinding worden opgelost ("als het maar rijdt").

Ten slotte is er het openbaar-vervoer-alternatief. Dit alternatief geeft aan in welke mate verbetering van het openbaar vervoer, zo nodig gecombineerd met maatregelen in de nulplus-sfeer en/of flankerende maatregelen ter beperking van het autogebruik, een bijdrage kan leveren aan de oplossing van de problemen.

Bij elk alternatief is gekeken naar maatregelen die kunnen worden genomen om negatieve milieueffecten geheel of gedeeltelijk te compenseren en is gezocht naar maatregelen die juist een positieve bijdrage aan het milieu kunnen leveren. De effecten die ontstaan na toepassing van deze maatregelen hebben als basis gediend voor de vergelijking van de alternatieven en voor het definiëren van het "meest milieuvriendelijke alternatief" (paragraaf 5).

## Nulplus

Het nulplus-alternatief volgt vanaf rijksweg 1 de Oosttangent Deventer, wordt onder de spoorlijn Deventer-Almelo doorgeleid en buigt daarna af naar het kanaal Deventer-Raalte.

Het gedeelte tussen rijksweg 1 en rijksweg 844 dient uit capaciteitsoverwegingen te worden uitgevoerd als 2x2-strooksweg. In de planontwikkeling van de wijk Colmschate is hiermee rekening gehouden.

Tot de Baarlerhoek ligt de weg parallel aan het kanaal. Daarna buigt de weg af naar het westen en sluit bij Abdij Sion aan op de bestaande provinciale weg S10 naar Raalte. Het kanaal Deventer-Raalte wordt door middel van een lage vaste brug gekruist.

Bij het lintdorp Wesepe wordt een omleiding aangelegd. Deze kan zowel ten westen van het lintdorp als tussen het lintdorp en de hoofdkern Wesepe worden gesitueerd. Het gedeelte van de S10 tussen de aansluitingen van de S14 (Heeten) en de Westdorplaan (Raalte) moet (bij autonome ontwikkeling van de automobiliteit) worden verdubbeld tot 2x2 rijstroken.

Het nulplus-alternatief heeft een positief effect op de afwikkeling van het regionale en lange-afstandsverkeer, omdat een alternatief wordt geboden voor het Hanzewegtracé. De Oosttangent Deventer krijgt verschillende functies: ontsluiting Colmschate, ontsluiting industriegebied Kloosterlanden, afwikkeling noord-zuid-verkeer. Het traject langs Colmschate bevat vijf met verkeerslichten geregelde kruispunten. Een hoogwaardige afwikkelingskwaliteit voor doorgaand verkeer is op dat weggedeelte niet te realiseren, doch de verbetering ten opzichte van het nul-alternatief is evident.

Tussen Deventer en Raalte maakt regionaal verkeer en lange-afstandsverkeer grotendeels gebruik van dezelfde weg. De afwikkelingskwaliteit is echter ruimschoots voldoende. Vergeleken met het nul-alternatief wordt Kloosterlanden beter bereikbaar uit noordelijke richting. Raalte krijgt een betere verbinding met rijksweg 1.

Door het goeddeels opheffen van het knelpunt Deventer trekt nulplus mogelijk verkeer aan van andere routes. Het gaat voor een belangrijk deel om verkeer met een bestemming in de richting Ommen-Hoogeveen. Dit verkeer maakt in het nul-alternatief gebruik van de route over de rijkswegen 50 en 28. Voorts ontstaat mogelijk sluipverkeer door de kern Heeten, omdat de route Oosttangent-Spanjaardsdijk-Heeten-rijksweg 835 naar Nijverdal/Hellendoorn relatief aantrekkelijk wordt. Dergelijke effecten op het omliggende wegennet moeten als ongewenst worden beschouwd.

Qua verkeersveiligheid scoort nulplus niet beter dan het nul-alternatief. De reductie van het aantal ongevallen in Deventer wordt gecompenseerd door de ongevallen die mogen worden verwacht op de omleiding om Deventer en Schalkhaar. Het Hanzewegtracé wordt ontlast, doch blijft een zware verkeersader binnen het hoofdwegennet van Deventer. Het lintdorp Wesepe wordt verlost van doorgaand verkeer.

Dit alternatief heeft met betrekking tot de aspecten barrièrewerking, geluidhinder en calamiteuze verontreiniging in de bebouwde kommen belangrijke voordelen ten opzichte van het nul-alternatief. De bebouwde kommen van Deventer en Wesepe worden door de weg ontzien. In het buitengebied zijn de effecten wat deze aspecten betreft echter negatief.

Er treden geen belangrijke effecten op voor geomorfologie, bodem en water en archeologie.

Door het toenemende aantal voertuigkilometers neemt de luchtverontreiniging enigszins toe ten opzichte van het nul-alternatief.

De koppeling van de nieuwe weg met het kanaal Deventer-Raalte en de tracering in het gebied ten noorden van Schalkhaar en Deventer levert voor vegetatie en flora, fauna, cultuurhistorie, landbouw, recreatie, ecologische structuur en visueel-ruimtelijke structuur een aantal knelpunten op. Gezien de geringe lengte van de nieuwe doorsnijding zijn de negatieve effecten over het algemeen kleiner dan bij de tracé-alternatieven.

De varianten van het nulplus-alternatief met een westelijke en oostelijke omleiding bij Wesepe zijn vrijwel gelijkwaardig. De westelijke omleiding is voor fauna en landbouw iets gunstiger, de oostelijke omleiding voor cultuurhistorie, visueel-ruimtelijke structuur en geluidhinder.

### Tracé Ov2

Tracé Ov2 volgt de Oosttangent Deventer en vervolgens het kanaal Deventer-Raalte tot aan de Baarlerhoek (zie nulplus). Het gehele traject langs Colmschate dient te worden uitgevoerd als 2x2-strooksweg (bij autonome ontwikkeling automobilititeit). Bij de Baarlerhoek kruist het tracé het kanaal en buigt het af in noordelijke richting. De weg loopt tussen de kernen Wesepe en Heeten door en sluit bij Westbroek aan op de bestaande provinciale weg S10. De S10 dient – bij ongewijzigd beleid – tussen de aansluitingen van de S14 (Heeten) en de Westdorplaan (Raalte) te worden verdubbeld.

Tracé Ov2 biedt een vlotte verbinding tussen rijksweg 1 en rijksweg 835 bij Raalte. Alleen bij Deventer (Oosttangent) en Raalte maken lokaal/regionaal en lange-afstandsverkeer gebruik van dezelfde weg. Het effect op de verkeersveiligheid is positief. Het lintdorp Wesepe wordt ontlast van doorgaand verkeer. Evenals bij nulplus het geval is, heeft tracé Ov2 mogelijk negatieve effecten op het omliggende wegennet.

Dit alternatief heeft wat betreft de aspecten barrièrewerking, geluidhinder en kans op calamiteuze verontreiniging belangrijke voordelen ten opzichte van het nul-alternatief. De weg ontziet de bebouwde kom van Deventer en blijft een aantal kilometers ten oosten van Wesepe. Daartegenover staat dat het tracé voor een groot deel uit nieuw aan te leggen weggedeelten bestaat en hierdoor in het buitengebied op veel plaatsen zorgt voor een toename van de hinder.

De totale emissie van luchtverontreinigende stoffen is door het toenemende aantal voertuigkilometers aanzienlijk groter dan in het nul- en nulplus-alternatief.

De koppeling met het kanaal Deventer-Raalte en de lange doorsnijding van het landelijk gebied veroorzaakt belangrijke knelpunten met betrekking tot de vegetatie en flora, fauna, landbouw, recreatie, ecologische structuur en visueel-ruimtelijke structuur. Van alle alternatieven in Overijssel is Ov2 het minst gunstig voor het milieu.

### Tracé Ov3

Tracé Ov3 is tot Averlo-Alfrinkshoek gelijk aan tracé Ov2. Daarna buigt tracé Ov3 af naar het westen, gaat tussen de hoofdkern Wesepe en het lintdorp door en sluit ten noorden van Wesepe aan op de S10. Een variant met een westelijke omleiding langs het lintdorp is mogelijk. De S10 dient tussen de S14 en de Westdorplaan te worden verdubbeld (bij autonome ontwikkeling automobilititeit).

Qua verkeerskundige effecten vertoont tracé Ov3 grote overeenkomsten met tracé Ov2. Tracé Ov3 heeft een wat minder gestrekt verloop en regionaal en lange-afstandsverkeer moeten over wat grotere lengte van dezelfde weg gebruik maken.

Wat het milieu betreft is Ov3 in grote lijnen vergelijkbaar met Ov2. Omdat het alternatief wat dichter langs Wesepe loopt is de geluidhinder voor de woonomgeving groter dan bij Ov2. De totale emissie van luchtverontreinigende stoffen is door het toenemende aantal voertuigkilometers aanzienlijk groter dan in het nul- en nulplus-alternatief.

Vooraf door de kleinere lengte van de nieuwe weggedeelten zijn de effecten op vegetatie en flora, fauna, ecologische structuur en landbouw wat minder negatief dan bij Ov2.

De milieu-effecten van Ov3 met een westelijke en Ov3 met een oostelijke omleiding bij Wesepe zijn vrijwel gelijk. Voor de cultuurhistorie, de ecologische structuur en luchtverontreiniging is een westelijke omleiding ongunstiger. Een oostelijke omleiding heeft voor de landbouw iets meer nadelen.

### Tracé Ov4

Het tracé Ov4 is gelijk aan dat van het nulplus-alternatief. De uitvoering is echter anders. Het nulplus-alternatief wordt uitgevoerd als een weg met geslotenverklaring voor langzaam verkeer (80 km/uur), tracé Ov4 als autoweg (100 km/uur). Een autowegverbinding biedt een hogere afwikkelingskwaliteit. De verkeerskundige effecten van tracé Ov4 vallen daardoor iets positiever uit dan die van nulplus. Zij zijn vergelijkbaar met die van tracé Ov3.

Tracé Ov4 is wat de milieu-effecten betreft vrijwel gelijkwaardig aan het nulplus-alternatief. Door de wat hogere verkeersintensiteit en het bredere wegprofiel zullen de negatieve effecten over het algemeen iets groter zijn. Het gaat hier met name om barrièrewerking, geluidhinder, luchtverontreiniging en de



effecten op vegetatie en flora, fauna, landbouw, ecologische structuur en visueel-ruimtelijke structuur. De Ov4-varianten met een westelijke en oostelijke omleiding bij Wesepe zijn vrijwel gelijkwaardig. De westelijke omleiding is voor fauna en landbouw gunstiger. De oostelijke omleiding is gunstiger voor cultuurhistorie en visueel-ruimtelijke structuur en veroorzaakt minder luchtverontreiniging en geluidhinder.

### **Openbaar-vervoer-alternatief**

Het openbaar-vervoer-alternatief omvat verbeteringen in zowel trein- als busvervoer.

Wat betreft het treinvervoer is uitgegaan van het NS-beleidsplan Rail '21, aangevuld met een aantal regionale verbeteringen in het spoorwegnet.

De belangrijkste verbeteringen in Overijssel zijn:

- spoorverdubbeling tussen Deventer en Olst;
- nieuwe stations in Deventer-Noord, Zwolle-Ittersum en Bathmen;
- betere aansluiting van lijnen en snelheidsverhoging.

De verbeteringen in het streekvervoer in Overijssel betreffen:

- een spitsbus op de relatie Holten-Raalte-Wijhe;
- een spitsbus op de relatie Apeldoorn-Twello-Deventer-Wesepe-Raalte;
- betere afstemming van de doorgaande busrelaties met overstap in Deventer;
- op alle bestaande streekvervoerlijnen in de regio een frequentieverhoging tot minimaal 4 bussen per uur.

Het openbaar-vervoer-alternatief leidt slechts tot een geringe reductie van de hoeveelheid autoverkeer op de verbinding Deventer-Raalte (ca. 9% in de spitsuren). Combinatie met het nulplus-alternatief is noodzakelijk. Wat betreft de effecten op verkeer en milieu kan daarom worden verwezen naar het nulplus-alternatief.

Een verkennend onderzoek naar de gevolgen van een nieuw verkeers- en vervoersscenario, gebaseerd op het Nationaal milieubeleidsplan (onder andere verlaging kosten openbaar vervoer en verhoging variabele autokosten in de spitsuren), in combinatie met de aangegeven regionale verbeteringen in het openbaar vervoer, maakt duidelijk, dat ook in dat geval infrastructurele maatregelen in de nulplus-sfeer noodzakelijk blijven om de knelpunten op te lossen. Met name wordt hier gedoeld op de omleidingen om de bebouwde kommen bij Deventer/Schalkhaar en Wesepe. Wel is het zo, dat dan plaatselijk met minder infrastructuur kan worden volstaan (bijvoorbeeld minder rijstroken op de S10 en S14 in Raalte).

## **4. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN**

In paragraaf 3 zijn de verschillende alternatieven en hun effecten beschreven. Hierna worden de alternatieven onderling vergeleken. Dit gebeurt op kwalitatieve wijze, door bij elk alternatief per aspect aan te geven of het effect ten opzichte van het nul-alternatief positief en negatief is. Er is gekozen voor een kwalitatieve benadering, omdat de aspecten niet vergelijkbaar zijn en hun effecten niet kunnen worden "opgeteld".

De volgende codering is aangehouden:

- +++ zeer positief effect
- ++ positief effect
- + licht positief effect
- o neutraal effect
- licht negatief effect
- negatief effect
- zeer negatief effect

Het nul-alternatief scoort telkens neutraal.

De projectnota beperkt zich tot het presenteren van de alternatieven met hun positieve en negatieve effecten. Er wordt geen keuze gemaakt.

Onderstaande tabel toont de vergelijking voor de Overijsselse alternatieven.

### Vergelijking alternatieven Overijssel

	Nul-alternatief	Nul-plus Wesepe		Ov2	Ov3 Wesepe		Ov4 Wesepe		Openb. vervoer Wesepe	
		west	oost		west	oost	west	oost	west	oost
<b>verkeerskundige aspecten</b>										
— afwikk. noord-zuidverkeer	o	+		+++	++		++			+
— afwikk. regionaal verkeer	o	+		++	+		+			+
— omliggende wegennet	o	-		-	-		-			-
— verkeersveiligheid	o	o		++	++		++			o
<b>stedebouwkundige aspecten</b>										
— ontlasting Hanzewegtracé	o	+		+	+		+			+
— ontlasting Wesepe	o	+++		+++	+++		+++			+++
<b>economische aspecten</b>										
— verbinding rijksw. 1-De Zegge	o	+		+++	++		++			+
— verbinding Kloosterl.-rijksw. 835	o	+		+++	++		++			+
<b>milieu-aspecten</b>										
— geomorfologie	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
— bodem en water	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
— vegetatie en flora	o	-	-	---	--	--	-	-	-	-
— fauna	o	-	--	---	--	--	-	--	-	--
— ecologische structuur	o	--	--	---	--	-	--	--	--	--
— function.-ruimt. structuur	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+
— visueel-ruimt. structuur	o	--	-	---	---	---	--	--	--	-
— geluidhinder	o	+	++	++	+	+	+	+	+	++
— luchtverontreiniging	o	-	-	--	---	---	--	--	-	-
— calamiteuze verontreiniging	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+
<b>overige aspecten</b>										
— archeologie	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o
— cultuurhistorie	o	--	-	-	--	-	--	-	--	-
— landbouw	o	-	--	---	---	---	-	--	-	--
— recreatie	o	-	-	--	--	--	-	-	-	-
<b>kosten (milj. guldens)</b>										
— infrastructuur		50	51	62	62	61	57	56	50*	51*
— milieubesch. maatregelen		4	4	5	5	5	6	6	4	4

\* Openbaar-vervoer-alternatief: kosten extra lijnen en frequentieverhoging: ca. f. 4 miljoen per jaar.

### 5. HET MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF

Op basis van de tabel uit paragraaf 4 is per aspect aan te geven welke alternatieven de minste nadelen of de meeste voordelen hebben voor het milieu. Het is niet mogelijk om de plussen en minnen uit de tabel zonder meer op te tellen, omdat de aspecten ongelijkwaardig zijn.

Om toch een uitspraak te kunnen doen over het alternatief dat over het geheel gesproken het "meest milieuvriendelijke" is, is hieronder aangegeven welk van de alternatieven voor de meeste aspecten het beste scoort. Dit zegt uiteraard nog niets over de waardering van de aspecten onderling.

De beide varianten van nulplus (Wesepe-West en Wesepe-Oost) en de beide varianten van tracé Ov4 ontlopen elkaar niet veel. De Ov4-varianten kennen echter een grotere verkeersintensiteit en beslaan een grotere oppervlakte en zijn daarom iets ongunstiger voor het milieu.

Er zijn 8 aspecten die een verslechtering voor het milieu te zien geven ten opzichte van het nul-alternatief. De beide varianten van nulplus blijken bij 5 van deze aspecten de minste nadelen te hebben of te behoren bij de alternatieven die de minste nadelen hebben. De andere alternatieven scoren minder goed.

Van de 3 aspecten die een verbetering vertonen ten opzichte van het nul-alternatief blijkt nulplus met een oostelijke omleiding bij Wesepe in alle gevallen bij de alternatieven te zitten met de meeste voordelen.

Nulplus met een westelijke omleiding verschilt hiervan maar weinig, maar scoort wat geluidhinder betreft minder positief.

Het nulplus-alternatief met een oostelijke omleiding bij Wesepe is derhalve het minst schadelijk voor het milieu, direct gevolgd door de westelijke variant. Gecombineerd met een verbeterd openbaar vervoer kan een nog iets gunstiger beeld worden gecreëerd, doch het mééffect is marginaal.

Het openbaar-vervoer-alternatief, gecombineerd met nulplus met een oostelijke omleiding bij Wesepe, kan derhalve worden bestempeld als het meest milieuvriendelijke alternatief voor Overijssel.

**Tracénota  
milieu-effectrapport  
"N48"**

**Deel 2  
Samenvatting inspraak en  
voorlopige besluitvorming**



## 1. INLEIDING

Voor de begeleiding van de besluitvormingsprocedure, de fase na afronding van de projectnota, is een bestuurlijk overleg geformeerd waarin de volgende partijen participeren:

- provincie Overijssel;
- Rijkswaterstaat, directie Overijssel;
- de gemeenten Deventer, Diepenveen, Olst en Raalte;
- gewest Midden IJssel.

In het bestuurlijk overleg is o.a. besloten dat het gewenst is om de inspraak-procedure in te gaan met een voorkeursvariant. Unaniem is het nulplus-alternatief daarvoor aangewezen.

Naar aanleiding van de inspraakresultaten heeft de provincie besloten om een verkennend onderzoek te doen naar lokale tracé-alternatieven te Deventer, als aanvullende tracé-variant voor de N 48.

In dit deel van de samenvatting wordt achtereenvolgens ingegaan op de inspraak (2), de verkenning van lokale tracé-alternatieven (3), het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en van de wettelijke adviseurs (4) en wordt een verantwoording gegeven bij het voorlopig tracébesluit (5).

## 2. INSPRAAK

Van 17 mei 1991 tot 15 juli 1991 heeft inspraak plaatsgevonden over de tracénota MER/N48 en heeft de projectnota met bijbehorende stukken ter inzage gelegen.

In het kader van de inspraakprocedure zijn in de betrokken regio 2 informatie-kranten huis aan huis verspreid. Een samenvatting van de projectnota kon worden meegenomen van de desbetreffende gemeentehuizen en openbare bibliotheken. De projectnota zelf lag op deze plaatsen ter inzage en was bovendien in beperkte mate tegen gereduceerde prijs beschikbaar.

Op 12 en 13 juni 1991 zijn 2 inspraakavonden gehouden respectievelijk in Wesepe en Schalkhaar. De belangstelling voor deze avonden was groot. De resultaten van beide avonden zijn vastgelegd in een verslag. Tot 15 juli 1991 kon schriftelijk gereageerd worden.

In totaal zijn 75 inspraakreacties ontvangen van particulieren, belangengroeperingen, instanties en overheden. 21 reacties komen uit Deventer(-Colmschate), eveneens 21 uit (het buitengebied van) Schalkhaar, 22 uit Wesepe en 11 overig.

De verslagen van de inspraakavonden en de schriftelijk binnengekomen inspraakreacties zijn in afschrift verzonden naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage in Utrecht en naar de beide wettelijke adviseurs voor deze studie, te weten de regionale inspectie van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne in Overijssel en de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie van het ministerie van landbouw, natuurbeheer en visserij in Overijssel.

De toonzetting van de meeste reacties is (zeer) kritisch, met name waar het gaat om het oplossend vermogen van de verschillende tracé-alternatieven voor de problemen in Deventer. Daarnaast wordt veelvuldig opgemerkt dat aanleg van de N48 voor de Deventer situatie betekent dat de problemen slechts worden verplaatst.

Voor Wesepe wordt door de meeste sprekers aangegeven dat een oplossing voor de gesignaleerde problemen gevonden moet worden binnen de huidige verkeersruimte op de traverse, dan wel dat voor een omlegging dient te worden gekozen die op zeer ruime afstand van de kern ligt. Tegen de gepresenteerde tracé-alternatieven met een westelijke of oostelijke omlegging bestaat weerstand.

In veel reacties wordt er ook op gewezen dat aanleg van de N48 zal leiden tot een ernstige verstoring van de recreatieve, natuur- en landschappelijke waarden.

Alle aan de orde gestelde onderwerpen zijn ingedeeld bij een van de volgende 20 thema's:

1. Organisatie inspraakprocedure.

De thema's 2 tot en met 6 betreffen de situatie in Deventer.

2. Leefbaarheid en barrièrewerking N48.
3. Stank- en geluidhinder N48.

4. Verkeersafwikkeling in relatie tot de N48.
5. Nul-alternatief.
6. Lokale tracé-alternatieven.

De thema's 7 tot en met 10 betreffen de situatie in en rond Wesepe.

7. Huidige verbinding door Wesepe en in buitengebied.
8. Westelijke omlegging Wesepe.
9. Oostelijke omlegging Wesepe.
10. Ov2-alternatief en kanaaltracé.

Overige thema's.

11. Het Overijssels Kanaal.
12. Douwelerkolk.
13. Landelijk gebied tussen Schalkhaar en Wesepe.
14. Functieverandering N48.
15. Vermindering autogebruik. Plannen N48 strijdig met rijksbeleid.
16. Onderbouwing van de plannen.
17. Verkeersveiligheid.
18. Landbouwbelangen.
19. Grondwaterbeschermingsgebied Schalkhaar.
20. Diversen.

### 3. VERKENNING LOKALE TRACE-ALTERNATIEVEN

Nu de N 48 is afgevoerd van het rijkswegennet en de verbinding een andere functie heeft gekregen, is een groot aantal insprekers van mening dat onderzocht moet worden in hoeverre lokale tracé-alternatieven een oplossing bieden voor de problematiek in Deventer. Ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft gepleit voor een dergelijk onderzoek.

Het provinciaal bestuur is aan deze verzoeken tegemoet gekomen door het bureau DHV milieu & infrastructuur BV opdracht te verlenen om een verkennende studie uit te voeren. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkennende studie zou al of niet een gedetailleerde studie plaatsvinden.

In de verkennende studie zijn twee alternatieven onderzocht, te weten:

- verbeterd Hanzewegtracé;
- tracé via de Rielerenk, parallel aan de spoorlijn, danwel langs de noordkant van Brinkgreven.

Ten aanzien van een **verbeterd Hanzewegtracé** wordt geconcludeerd dat het de problemen op de bestaande noord-zuid route door Deventer kan verlichten. Er zal echter geen sprake kunnen zijn van een vlotte verkeersafwikkeling (meerdere gelijkvloerse kruispunten met verkeerslichten, beweegbare brug, kruising industriespoor). Deze variant vergt bovendien aanzienlijke infrastructurele ingrepen, waarvoor o.a. een aantal bedrijfspanden moet worden verplaatst.

De kosten van het verbeterd Hanzewegtracé zullen daarom veel hoger zijn dan die van de in de projectnota A/N48 uitgewerkte variant nulplus-1

(waarschijnlijk meer dan een factor 2 hoger). Deze oplossing hoeft de plan-ontwikkeling voor de gebieden Rielerenk en Colmschate-Noord in directe zin niet in de weg te staan. Colmschate-Noord wordt wel minder aantrekkelijk als vestigingsplaats voor een nieuw aan te leggen bedrijventerrein.

Ten opzichte van variant nulplus-1 heeft het verbeterd Hanzewegtracé als groot voordeel, dat het gebied Frieswijk-Averlo niet wordt aangetast. De overlast voor de woongebieden langs de weg blijft echter groot.

Ten aanzien van het **Rielerenktracé langs de spoorlijn** worden in het rapport 2 overwegingen genoemd op grond waarvan dit alternatief niet voor de hand ligt.

1. Het tracé doet ernstig afbreuk aan de leefbaarheid in de woonbuurt die wordt begrensd door de Rielersweg, de Rielerkolk, de spoorlijn en de H. Dunantlaan. Tussen de spoorlijn en de woningen moet ruimte worden gecreëerd voor een trottoir, een parallelweg, een geluidwerende voorziening

en de nieuwe verbinding. De ruimte lijkt onvoldoende om een voor de buurt acceptabele oplossing te kunnen creëren.

2. De aansluiting op de H. Dunantlaan wordt bijzonder complex, omdat de H. Dunantlaan ter plaatse een aantal meters onder het maaiveld ligt (tunnel onder spoorlijn). Een ongelijkvloerse aansluiting is noodzakelijk, omdat een gelijkvloerse oplossing in een hellend weggedeelte bij een tunnelingang uit veiligheidsoverwegingen niet acceptabel is (zo de ruimte daartoe al aanwezig is). De noodzakelijke verbindingslussen vergen dermate veel ruimte, dat deze oplossing niet als realistisch moet worden gezien.

Het **Rielerentracé langs de noordkant van Brinkgreven** kan verkeerskundig gezien een alternatief zijn voor de in de projectnota A/N48 uitgewerkte variant nulplus-1 en heeft verder als voordeel, dat het gebied Frieswijk-Averlo onaangetast blijft. Technisch gezien stuit deze oplossing niet op grote problemen. De uitvoeringskosten liggen in de orde van grootte van die van variant nulplus-1 of zijn wellicht zelf iets lager.

In het gebied Rielerenk-Douwelerkolk worden echter wel belangrijke landschappelijke- en natuurwaarden aangetast. Voorts leidt uitwerking van dit tracé tot bestuurlijke en procedurele complicaties met betrekking tot de planontwikkeling voor het gebied Rielerenk. De start van de bouw van een nieuw ziekenhuis op die lokatie is gepland in 1994. Vertraging in de besluitvorming leidt mogelijk tot afstel van de bouw. Het woon- en leefmilieu langs het bestaande Hanzewegtracé wordt iets minder zwaar belast.

Ten aanzien van de kwaliteit van Colmschate-Noord als lokatie voor een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein geldt hetzelfde bezwaar als bij het verbeterd Hanzewegtracé.

Het provinciaal bestuur deelt de conclusie uit de verkennende studie dat een **Rielerentracé langs de spoorlijn** niet realistisch is en wijst daarom dit alternatief af.

Ten aanzien van een verbeterd **Hanzewegtracé** heeft het provinciaal bestuur op grond van de uitkomsten van de verkennende studie overwogen dat met behulp van forse maatregelen het technisch gezien weliswaar mogelijk is om de weg te verbreden tot 2x2 rijstroken, maar dat desondanks de verkeersafwikkeling problematisch zal blijven. Er wordt geen adequate oplossing geboden voor het doorgaand verkeer door Deventer en door de menging van lokaal en regionaal verkeer zal het Hanzewegtracé niet de functie van stedelijke verdeelweg kunnen vervullen.

Voorts zal de weg een ernstige barrière gaan vormen voor het kruisend oost-west verkeer en zal de milieu-hygiënische situatie langs de traverse verslechteren. Bij voortgaande groei van het wegverkeer zal binnen afzienbare termijn alsnog naar andere varianten omgezien moeten worden. Daarnaast speelt het kostenaspect ook een rol.

Ook dit alternatief komt daarmee niet in aanmerking voor gedetailleerd onderzoek in een volgende studiefase.

Ten aanzien van het **Rielerentracé langs de noordkant van Brinkgreven** dient bij de afweging onderscheid te worden gemaakt tussen de (verkeerskundige) uitkomsten van de studie en de planologische aspecten van de aanleg van een dergelijke verbinding.

Gebleden is dat een Rielerentracé verkeerskundig gezien een verbetering van de huidige verkeerssituatie kan betekenen. De gevolgen van deze variant voor het milieu worden ongeveer gelijk geoordeeld met de nulplus-1-variant. Hoewel voor het **Rielerentracé langs de noordkant van Brinkgreven** aanzienlijk minder lengte aan nieuwe weggedeelten aangelegd hoeft te worden dan voor het nulplus-alternatief, zijn voor beide oplossingen dezelfde kunstwerken nodig (bijvoorbeeld een tunnelbak voor de kruising van de N48 met de spoorlijn). Daar deze kunstwerken ongeveer driekwart van de totale kosten uitmaken, verschillen de geschatte aanlegkosten maar weinig.

Er spelen echter problemen rond deze variant ten aanzien van de planvorming van de Rielerenk. Zij betreffen de bouw van het fusieziekenhuis, de samenwerkings-relatie van dit nieuwe ziekenhuis met Brinkgreven, de bouw van het radio-therapeutisch instituut en de overlast en barrièrewerking van het Rielerenk-tracé voor de ziekenhuizen.

Op grond van deze planologische belemmeringen heeft het provinciaal bestuur de conclusie moeten trekken dat een Rielerentracé geen realistische variant is. Zij is van mening dat de planontwikkeling voor de wegverbinding onaanvaardbare risico's zou inhouden voor de realisering van de ziekenhuisplannen.



Ook deze variant komt daarmee niet in aanmerking voor gedetailleerd onderzoek in een volgende studiefase.

Het afwijzen van de lokale tracévarianten betekent impliciet dat het afronden van de m.e.r.-procedure en de definitieve keuze voor een tracé zullen plaatsvinden op basis van de tracé-alternatieven uit de projectnota. In hoofdstuk 5 van deze samenvatting wordt daarop ingegaan.

#### **4. ADVIEZEN COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE EN DE WETTELIJKE ADVISEURS**

Parallel aan de inspraak is aan de wettelijke adviseurs verzocht advies uit te brengen over de Tracénota/MER N48. Van de twee wettelijke adviseurs heeft alleen de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie (LNO) een advies uitgebracht. De regionale inspectie voor de milieu-hygiëne heeft niet gereageerd.

De directeur LNO plaatst de volgende kanttekeningen bij het MER.

1. Op het wegvak van de provinciale weg S10 tussen Deventer en Averlo dienen milieumaatregelen te worden genomen ter compensatie van de nadelige effecten van de aanleg van nieuwe weggedeelten.
2. Voor zover het N48-tracé parallel aan het Overijssels Kanaal komt te liggen, dient deze koppeling te worden benut om de betekenis van het kanaal als ecologische verbindingroute te versterken.
3. De verwachte milieugevolgen voor de Douwelerkolk dienen zichtbaar te worden gemaakt.
4. Lokatie en dimensionering van de kruising van het geprojecteerde tracé met het Overijssels Kanaal verdienen nadere aandacht vanwege de grote invloed op waarden van landschap en natuur.
5. Ten behoeve van een adequate besluitvorming dient in het MER – vollediger dan nu is gebeurd – te worden aangegeven waar het leef- en zwerfgebied van dassen voorkomt en waar de zeldzame flora voorkomt.

Gedeputeerde staten stellen vast dat de door de directeur LNO geplaatste kanttekeningen geen consequenties hebben voor de tracékeuze, maar met name ingaan op de inpassing van de tracés.

Naast de wettelijke adviseurs brengt ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage een advies uit, waarin het MER wordt getoetst op:

- onjuistheden;
- het niet voldoen aan wettelijke vereisten;
- het niet in acht genomen hebben van de richtlijnen.

Als onafhankelijke commissie voert de Commissie voor de milieu-effectrapportage deze toetsing uit op basis van haar deskundigheid. Daarbij betreft zij de opmerkingen uit de inspraak en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

Het toetsingsrapport van de Commissie voor de milieu-effectrapportage bevat na de inleiding een hoofdstuk "Toetsing op hoofdlijnen" en een hoofdstuk "Toetsing op onderdelen".

De tekst van het hoofdstuk "Toetsing op hoofdlijnen" is onderstaand in zijn geheel overgenomen.

"De commissie is van mening, dat het MER een goed beeld geeft van de verschillende in beschouwing genomen alternatieven en de milieu-effecten daarvan. De uitwerking van meer lokaal gerichte alternatieven voor het knelpunt Deventer werd echter gemist, terwijl deze informatie van belang kan zijn voor de voorliggende besluitvorming. Met de verkenning heeft de provincie getracht in deze lacune te voorzien. De commissie meent, dat de informatie uit de verkenning een relevante functie in de besluitvorming kan spelen.

De belangrijkste opmerkingen van de commissie betreffen verder.

#### **Probleemstelling en alternatieven**

De probleemstelling is goed omschreven, zij het dat aanvankelijk aandacht voor lokale oplossingen in en rond Deventer werd gemist.

De in de richtlijnen gevraagde doorkijk naar te verwachten verkeers-intensiteiten ná 2000, bijvoorbeeld in het jaar 2010, ontbreekt in het MER.

## Milieu

De beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu van de alternatieven zijn toereikend. Daarbij moet worden opgemerkt, dat ten aanzien van de fauna gedetailleerde gegevens ontbreken, waardoor een nauwkeurige analyse van de effecten van aanleg en gebruik van de tracés moeilijk is.

Het was mogelijk geweest om de totale uitstoot (emissie) in het studie-gebied te vergelijken met de streefwaarden. Dan zou duidelijk zijn geworden, dat bij alle alternatieven de streefwaarden uit het NMP-plus voor stikstofdioxide en kooldioxide fors worden overschreden.

De beschrijving van de mogelijk optredende geluidhinder is gebaseerd op een globale berekeningsmethode, waardoor vooral op grotere afstanden onzekerheden ontstaan. Een kwantitatieve aanduiding van deze onzekerheden had beter inzicht kunnen geven in de omvang van het akoestisch ruimte-beslag per alternatief. De geluidhinder lijkt overigens eerder over- dan onderschat."

Na de toetsing op hoofdlijnen volgt een toetsing op onderdelen, waarin 9 onderwerpen aan de orde komen. Dit zijn de volgende onderwerpen: vorm en presentatie, besluiten en procedures, probleemstelling, bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling, activiteit en alternatieven, gevolgen voor het milieu, vergelijking van alternatieven, leemten in kennis en de samenvatting. Bij al deze onderwerpen stelt de Commissie voor de milieu-effectrapportage dat het MER goed dan wel toereikend is. Wel worden bij het merendeel van de onderwerpen enkele (licht) kritische opmerkingen geplaatst.

In reactie op de "toetsing op hoofdlijnen" stellen gedeputeerde staten vast dat de gevraagde doorkijk naar de verwachte intensiteiten in 2010 aan geeft dat tussen 2000 en 2010 nog slechts een mobiliteitsgroei van 3,8% wordt verwacht. Er is dan ook geen reden om te veronderstellen dat de voor 2000 nodig geachte infrastructuur in 2010 niet zal voldoen. Terecht constateert de Commissie voor de milieu-effectrapportage dat de gegevens met betrekking tot geluid, fauna en uitstoot gebreken vertonen. Geluidhinderberekening en emissieberekeningen echter maken geen onderscheid tussen de alternatieven. Ten aanzien van het aspect fauna blijkt bij een globale gevoeligheidsanalyse dat een wijziging van de rangorde op het aspect fauna niet leidt tot wijziging van de voorkeursvolgorde van de alternatieven.

## 5. VOORLOPIGE BESLUITVORMING

Uit de inspraak en de adviezen komt het volgende beeld naar voren:

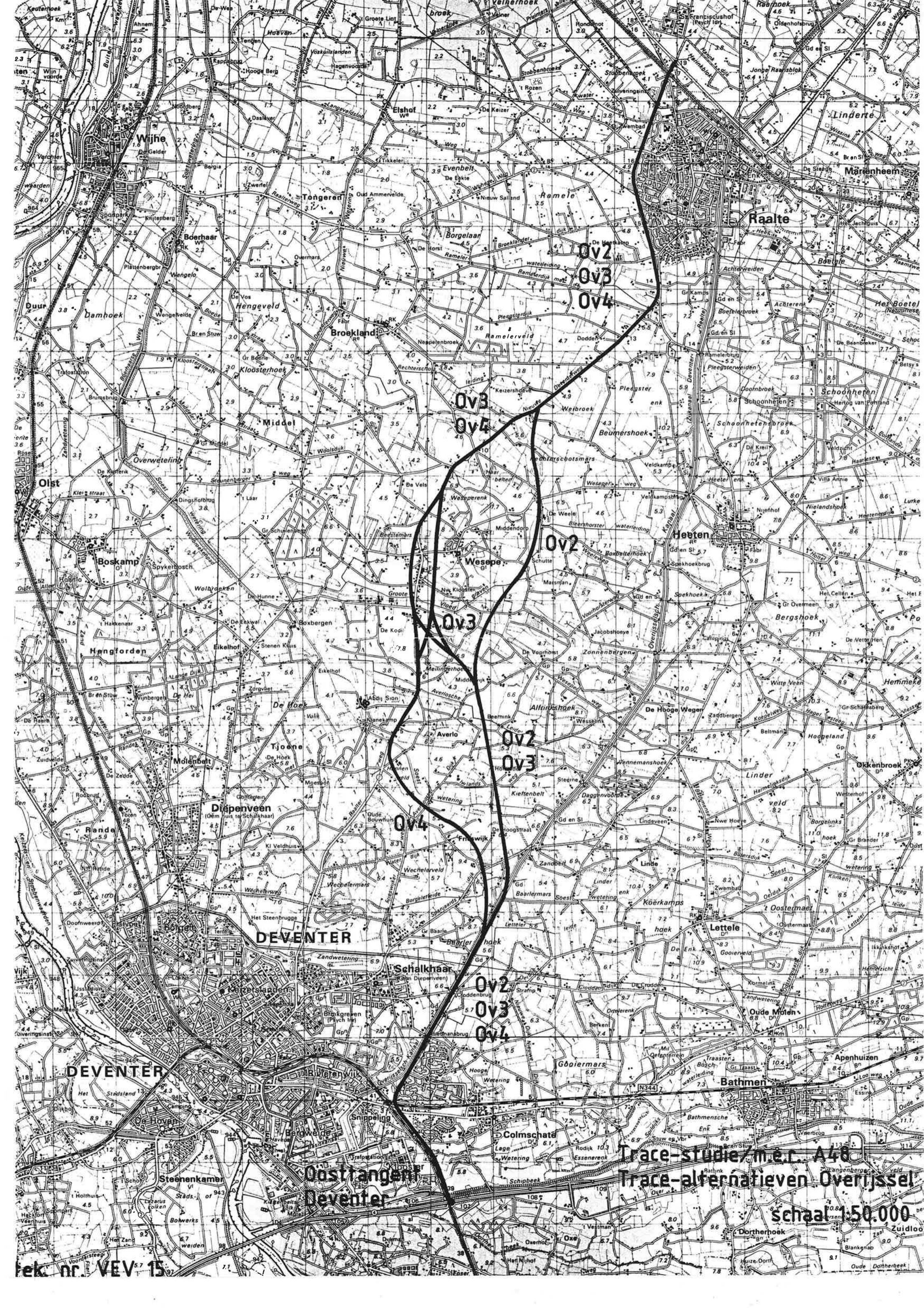
- a. Veel insprekers menen dat de oplossing van het probleem in Deventer gezocht moet worden. Een verkennende studie heeft echter uitgewezen dat er geen realistische oplossingen in Deventer voorhanden zijn.
- b. Veel insprekers trekken de noodzaak van een omlegging te Wesepe in twijfel. De oostelijke omlegging scheidt het kerkdorp van het lintdorp, de westelijke omlegging leidt tot problemen met de bestaande bebouwing. In de projectnota wordt een lichte voorkeur voor een oostelijke omlegging uitgesproken. Gelet echter op de inspraakreacties neigt het college van gedeputeerde staten tot een zorgvuldig ingepaste westelijke omlegging.
- c. Voor het overige zijn er uit de inspraak geen doorslaggevende argumenten tegen het provinciale voorkeurstracé naar voren gekomen.
- d. Ook de adviezen van de wettelijke adviseurs geven geen aanleiding om voor een ander voorkeurstracé te kiezen.

Voorlopig handhaaft het provinciale bestuur derhalve voor het nulplus-1 alternatief met een westelijke omleiding Wesepe als provinciaal voorkeurstracé.

Op basis van de reactienota en het voorlopige tracébesluit is de PPC en de statenadviescommissies voor ruimtelijke ordening, bestuurlijke organisatie en voorlichting en voor water en verkeer, energie en personeel gevraagd een advies uit te brengen.

Na een afweging van alle belangen en adviezen neemt het college van gedeputeerde staten dan een definitief tracébesluit. Alle betrokkenen zullen van dit besluit persoonlijk op de hoogte worden gebracht. Dit tracébesluit zal een vervolg krijgen met een uitwerkingsplan. Dit plan vormt de grondslag voor de RO-procedures, waarin de gemeenten het voortouw hebben. Na opname in de bestemmingsplannen kan dan tot aanleg worden overgegaan.





Ov2  
Ov3  
Ov4

Ov3  
Ov4

Ov2

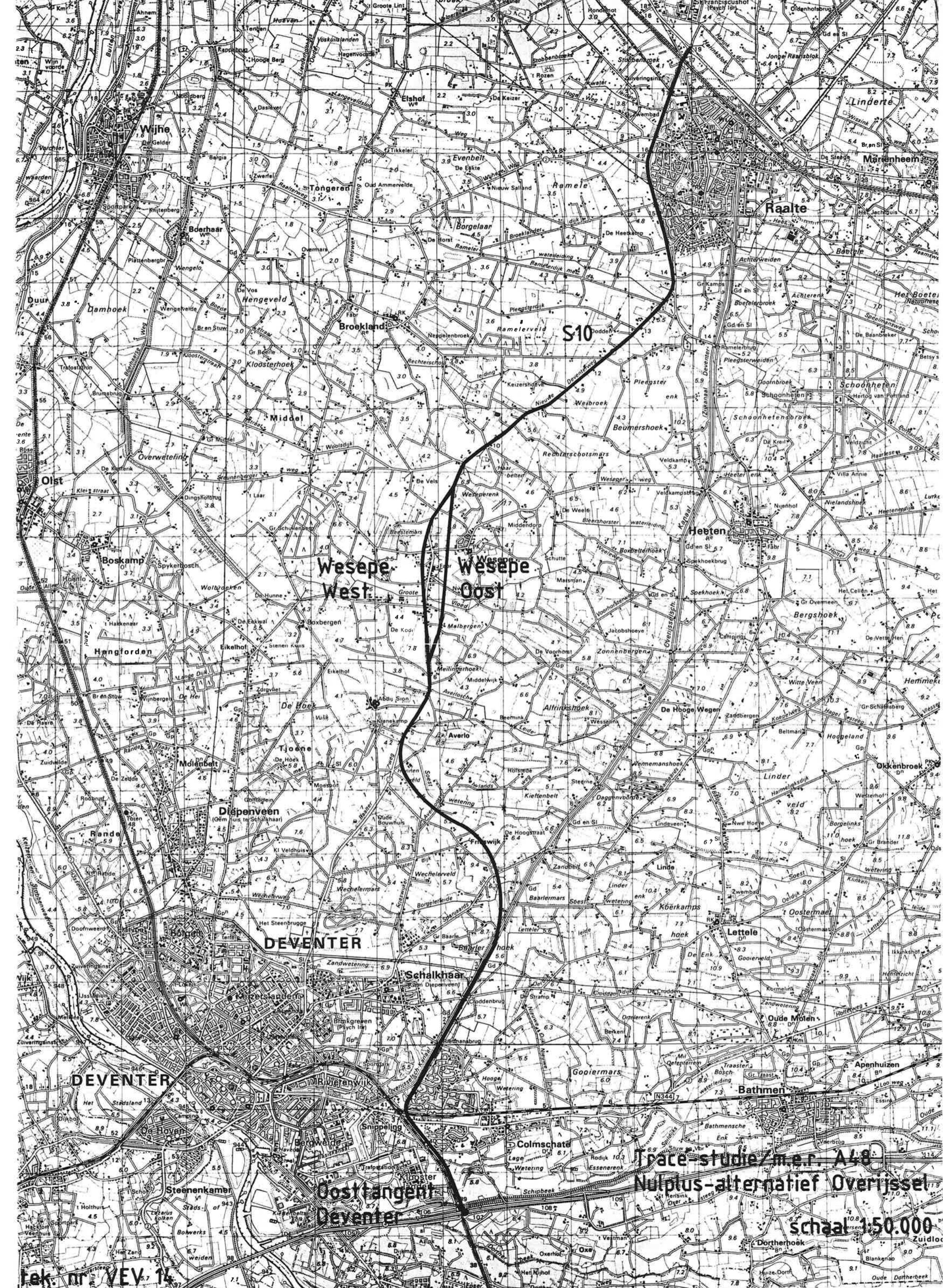
Ov3

Ov2  
Ov3

Ov4

Ov2  
Ov3  
Ov4

Trace-studie/m.e.r. A48  
Trace-alternatieven Overijssel  
schaal 1:50.000



S10

Weseppe West  
Weseppe Oost

Trace-studie m.e.r. A48  
Nulplus-alternatief Overijssel  
schaal 1:50.000

tek. nr. VEV. 14

