748-46
(2e)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

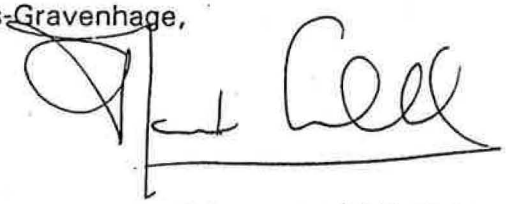
Richtlijnen ten behoeve van de Trajectnota N34/N36, omleiding Ommen

P 748- 46

RICHTLIJNEN
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTNOTA
N34/N36, OMLEIDING OMMEN

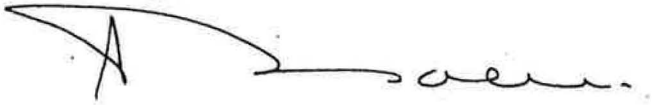
Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,



Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,



Richtlijnen voor de Trajectnota N34/N36, Omleiding Ommen
conform artikel 7.15 van de Wet milieubeheer

Vastgesteld
. door de Minister van Verkeer en Waterstaat
. door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, 28 juni 1996

INHOUDSOPGAVE

1. **INLEIDING** 1

2. **PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING** 2
   2.1 Probleemstelling 2
   2.2 Doel van het voornemen 3
   2.3 Kader voor het zoeken naar en het afwegen van alternatieven 4
   2.4 Besluiten 4

3 **VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN** 6
   3.1 Algemeen 6
   3.2 Alternatieven 6
   3.3 Nulalternatief 9
   3.4 Nulplusalternatief 9
   3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) 10

4. **BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN** 12
   4.1 Algemeen 12
   4.2 Landschap en levende natuur 14
   4.3 Bodem en Water 16
   4.4 Geluid en trillingen 17
   4.5 Lucht 18
   4.6 Externe veiligheid 19
   4.7 Woon- en leefmilieu 20
   4.8 Secundaire effecten 21

5. **VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN** 22

6. **LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF** 23

7. **VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER** 24

8. **SAMENVATTING VAN HET MER** 25

BIJLAGEN

1. Lijst van insprekers

2. Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

3. Verkeersintensiteiten

1. INLEIDING

In de besluitvorming over de N34/N36 Omleiding Ommen, worden de regels toegepast met betrekking tot de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Milieubeheer (Wm).
Daarin treedt de hoofddirectie van Rijkswaterstaat namens de Minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag en de regionale directie Oost-Nederland als initiatiefnemer. Zoals gebruikelijk bij wegenprojecten vormt de m.e.r.-procedure onderdeel van de Tracéwet-procedure. Het Milieu-effectrapport (MER) vormt daarom een onderdeel van de Trajectnota.

De richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn opgesteld op basis van het adviezen van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage alsmede de in het kader van de terinzageligging van de startnotitie ontvangen reacties.

Een overzicht van de insprekers is in bijlage 1 opgenomen. De adviezen en reacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

2.1 Probleemstelling

Uit de startnotitie blijkt dat:
- tracéring van de N34 door de kern van Ommen leidt tot beperking van de verkeersafwikkeling;
- bij de Vechtovergang Hessel Mulertbrug filevorming optreedt;
- de verkeersveiligheid onder druk staat;
- het sluipverkeer in het buitengebied en in de bebouwde kom van Ommen leidt tot verhoogde belasting van het woon- en leefmilieu.

Het MER moet in een uitgewerkte probleemstelling beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden. Daarbij dienen verschillende schaalniveaus te worden beschouwd: het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug, de lokale schaal, de regionale schaal, interregionaal[1]. De formulering in de startnotitie kan hiervoor een basis vormen.
Een goede (nadere) analyse van de verkeersstromen is daarbij noodzakelijk. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan (huidige/toekomstige) intensiteiten[2] op de verschillende verbindingen (ook: sluipverkeer[3]), aan de verschillende vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, auto), aan de verplaatsingsmotieven (woon-werkverkeer, vrachttransport[4], toeristisch verkeer[5] en dergelijke) en de herkomst/bestemmingspatronen (ook: aandeel lange-afstandsverkeer). Belangrijk is een onderscheid te maken tussen het verkeer dat de verbinding voor oost-west-verplaatsingen gebruikt en het verkeer dat de verbinding voor noord-zuid-verplaatsingen gebruikt[6].

---

1 Zie ook reacties 8 en 30 (bijlage 2).

2 Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanzuigende werking die eventuele nieuwe infrastructuur zal hebben (zie ook reactie 8.2, bijlage 2).

3 Zie ook reacties 14, 17, 30 en 37 (bijlage 2).

4 Zie ook reactie 30 (bijlage 2).

5 Het verdient aanbeveling hierbij ondermeer de rol van toeristische attractiepunten in de omgeving te analyseren.

6 Zie ook reacties 14, 36 en 37 (bijlage 2).

Tevens kan worden aangegeven, of ook andere knelpunten een rol spelen bij de overwegingen om de N34 uit de kern van Ommen te weren, bijvoorbeeld de luchtkwaliteit[7], de verstoring van de functioneel-ruimtelijke en visuele relatie tussen de kern van Ommen en de Vecht, het economisch verlies of de geluidhinder van de weg door Ommen in relatie tot verkeer en vervoer.

Voor zover het de bedoeling is om *toekomstige* knelpunten te voorkomen zal het MER een zo goed mogelijk beeld van toekomstige verkeersstromen moeten schetsen, en daarbij veranderingen aan andere wegverbindingen in de regio mede in beschouwing moeten nemen[8].

2.2 Doel van het voornemen

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten. Om goed richting te geven aan de afbakening van te beschouwen en de beoordeling van beschouwde alternatieven en varianten zou het zinvol zijn om de doelstelling aan de hand van operationele criteria verder uit te werken. Het is zinvol daarbij onderscheid te maken in de verschillende gebruiksgroepen[9] van de wegverbinding(en).
Ook moet duidelijk worden, hoe de projectspecifieke doelstellingen zich verhouden tot de doelstellingen (en luiken en sporen) van het SVV2.

Uit de startnotitie is af te leiden, dat het toeristisch verkeer[10] een belangrijke factor vormt bij het ontstaan van de bereikbaarheidsproblemen. Het kan dan van belang zijn om de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied op te nemen als een van de weegfactoren voor de alternatieve oplossingen.

De startnotitie geeft aan, dat de trajectnota/MER niet alleen zal moeten ingaan op de wijze van uitvoering, maar ook op de wenselijkheid van infrastructurele maatregelen. Het is belangrijk dat het MER daarbij lokale omstandigheden toetst aan expliciete beleidscriteria.

---

[7] Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de verkeersmilieukaartenmethode.

[8] Zo'n schets is niets anders dan een beschrijving van het nulalternatief (zie § 3.4 van deze richtlijnen).

[9] Gekoppeld aan economische functies, dat wil zeggen woon-werkverkeer, goederentransport, toeristisch/recreatief verkeer en dergelijke.

[10] Zie ook reactie 37 (bijlage 2).

Met behulp van een robuustheidscontrole[11] kan worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen (bijvoorbeeld over de ontwikkeling van het wegverkeer) tegen- of meevallen.

2.3 Kader voor het zoeken naar en het afwegen van alternatieven

Voor de trajectstudie/MER vindt overleg plaats tussen overheden en particuliere instanties, zodat ook de probleemoplossende mogelijkheden van flankerend beleid (meer openbaar of ander collectief vervoer, verplaatsing van winkels, andere route-aanwijzingen[12], wijziging van het parkeerbeleid en dergelijke)[13] ten volle kunnen worden overwogen bij het zoeken naar alternatieve oplossingen. Uitgangspunt daarbij is dat het MER, mede in het kader van de studie naar de wenselijkheid[14] van een besluit ingevolge de Tracéwet, voldoende informatie zal verschaffen over het probleemoplossend vermogen van flankerende maatregelen – ervan uitgaande, dat door de samenwerkingsvorm voldoende commitment bij andere betrokken partijen zal bestaan om te werken aan realisering van zulke maatregelen.

2.4 Besluiten

Overheidsbesluiten, zoals vastgelegd in beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, die het kader aangeven voor de besluitvorming over de voorgenomen activiteit (d.w.z. de zoekruimte voor alternatieven afperken) moeten kort worden behandeld[15]. De hardheid van dergelijke besluiten moet ook worden aangeduid[16].

In de studie zal tevens, in overleg met de gemeente en provincie, gezocht moeten worden naar een goede afstemming van verkeers- en vervoermaatregelen ter oplossing van de aan de orde zijnde problematiek.

---

[11] Deze term wordt gebruikt als aanduiding voor de mate waarin een alternatief voldoet (aan doelstellingen of criteria), ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen. Dit ter onderscheid van een *gevoeligheidsanalyse*, die de mate aangeeft waarin de voorspelde omvang van een milieuvariabele afhangt van een andere variabele.

[12] Zie ook reactie 30 (bijlage 2).

[13] Zie ook reactie 14 (bijlage 2).

[14] Zie ook § 2.1 van deze richtlijnen.

[15] Zie ook reactie 37 (bijlage 2).

[16] Hierbij kan ook worden gedacht aan de ruimtelijke reservering voor een eventuele aansluiting aan de noordoostzijde van Ommen op de toekomstige N34 (zie reactie 8.2, bijlage 2).

Tevens moet duidelijk worden, welke bestaande activiteiten (en eventueel welke geplande activiteiten) als 'dwangpunten' gelden bij het zoeken naar alternatieven (zoals wellicht de munitie-opslagplaats, afvalstort, rioolwaterzuiveringsinstallatie, eendefokkerij, golfterrein). Eventueel kan worden aangegeven, hoe combinaties met andere initiatieven of activiteiten tot een win-win-situatie kunnen leiden[17].

Ook moet aangegeven worden welke beoordelingscriteria, grens- en streefwaarden aan het vigerende (in ieder geval rijks-, provinciale en lokale) milieu- en natuurbeleid, het ruimtelijke-ordenings-[18], water-, landschaps-, recreatie- en bosbeleid kunnen worden ontleend (dat wil zeggen welke wegingsfactoren vanuit milieu-oogpunt zullen worden gebruikt om de alternatieven in het MER tegen elkaar af te wegen).

Het MER dient te vermelden dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Verder moeten de besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren worden aangegeven.

---

[17] Bijvoorbeeld de golfbaanuitbreiding, het motorcrossterrein (zie reactie 30, bijlage 2), lokale infrastructuur (zie reactie 33).

[18] Zie ook reactie 33 (bijlage 2) ten aanzien van bundeling van infrastructuur als planologisch beginsel.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:
"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit (en de alternatieven) moet(en) worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Mede om beter zicht te krijgen op mogelijke alternatieven kan het zinvol zijn de activiteit op te splitsen in deel-, neven- en vervolgactiviteiten.
Ook verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden :

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer);
- na functiewijziging van wegen[19].

Secundaire activiteiten, dat wil zeggen activiteiten die redelijkerwijs zullen optreden door uitvoering van het gekozen alternatief, behoren eveneens te worden aangeduid in het MER. Hiertoe kunnen verbetering of herinrichting van andere wegen, toename van industriële of recreatieve vestigingen en dergelijke behoren[20]. De aanduiding in het MER van dergelijke activiteiten zal slechts globaal kunnen zijn.

Het MER moet duidelijk maken, of de infrastructurele oplossingen alleen worden gezocht op autowegniveau of ook op autosnelwegniveau[21].

3.2 Alternatieven

De startnotitie geeft redelijk helder aan, welke alternatieven de initiatiefnemer in het MER wil beschouwen. Alle alternatieven in het MER dienen in beginsel te worden uitgewerkt tot op hetzelfde detailniveau. Mocht tijdens de uitwerking

---

[19] Zie ook reactie 37 (bijlage 2). Hierbij kunnen ook voornemens van andere organisaties dan Rijkswaterstaat worden vermeld (zoals plannen voor herinrichting van de Markt; zie reactie 8.2, bijlage 2). In het MER moet desalniettemin een helder onderscheid blijven tussen de ingrepen die in het kader van het te nemen besluit door de Ministers aan de orde zijn, en ingrepen die door andere organisaties kunnen worden getroffen.

[20] Zie ook reactie 24 (bijlage 2).

[21] Zie ook reactie 15b (bijlage 2).

van een alternatief blijken, dat dit voor de besluitvorming geen zinvolle keuze zou zijn, dan hoeft de uitwerking daarvan niet even diepgaand te zijn als voor de (andere) alternatieven; de uitwerking kan zich dan beperken tot het niveau waarop kan worden gemotiveerd waarom het alternatief is 'afgevallen'. De argumenten om alternatieven te laten afvallen zullen helder, overtuigend en steekhoudend moeten zijn. Hierbij kunnen overigens ook andere dan milieu-argumenten een rol spelen (bijvoorbeeld andere functies[22]).

Naast de alternatieven die in het MER zijn aangeduid, dient deze werkwijze ook te worden gevolgd voor de zogeheten Haverkort-variant[23] van het traverse-alternatief[24].

De startnotitie laat in het midden, of in aansluiting op de 'kwartboog' volgens het A-, B- of C-alternatief ook een wijziging van de wegstructuur ten westen van de N48 in studie wordt genomen[25]. Het MER dient duidelijkheid te verschaffen:
- of de bestudeerde alternatieven 'kwartboog-' of 'halve-boog'-alternatieven betreffen;
- als de alternatieven 'kwartbogen' betreffen, of eventuele latere aanvulling tot 'halve boog' kan worden overwogen en hoe de besluitvorming hierover zal verlopen[26];
- als de alternatieven 'halve bogen' betreffen, of gefaseerde besluitvorming mogelijk is[27].

De gegevens dienen zodanig te worden gepresenteerd dat een vergelijking tussen halve-boog en kwart-boog goed mogelijk is.

Uitgaande van een substantieel aandeel recreatieverkeer in de zomer moet worden onderzocht of dit verkeer door middel van doelgroepenmaatregelen kan worden gescheiden van het overige verkeer. Dit overige verkeer zou zich dan kunnen afwikkelen conform de kwaliteitseisen van het SVV-II. In deze situatie in deze situatie kan worden overwogen of het acceptabel is dat het recreatieverkeer met een lagere kwaliteit verkeersafwikkeling genoegen neemt.

---

[22] Zie ook reacties 18 en 33 (bijlage 2).

[23] Zie ook reacties 5, 8.2, 14, 15b, 16, 22, 25, 28, 33 en 35 (bijlage 2).

[24] Zie ook reactie 27 (bijlage 2).

[25] Zie ook reactie 36 (bijlage 2).

[26] Zie ook reactie 21 (bijlage 2).

[27] Zie ook reacties 15a/15b (bijlage 2).

In de startnotitie is niet aangegeven, in hoeverre de aangegeven alternatieven in combinatie met ingrepen elders (bijvoorbeeld: niet alleen het traverse-alternatief uitvoeren, maar ook de N34 van Ommen tot de Witte Paal verbeteren[28]) tot de oplossing kunnen bijdragen. Het MER moet helder aangeven, welke combinatiemogelijkheden zinvol zijn[29] en waarom, en eventueel deze combinaties als aparte varianten of alternatieven beschouwen.

In de trajectnota/MER dient op kaart de ecologische verbindingszones (waaronder die tussen Vechtdal en Reestdal[30]) duidelijk te worden aangegeven.

Een tracé door het Ommerbos lijkt minder waarschijnlijk gegeven het feit dat dit doorsnijding van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) impliceert, wijziging van het streekplan vereist én het feit dat er reeds tracé's ten noorden en ten zuiden van het Ommerbos worden onderzocht. Voor onderzoek naar het tracé-alternatief door het bos zal duidelijk de noodzaak hiervan moeten worden aangegeven. Ook dient in dit opzicht te worden bezien of de 'zoekruimte' voor tracering van omleidingsvarianten zo kan worden aangepast, zodanig dat de doorsnijding of aantasting van ecologische verbindingszones kan worden voorkomen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de 'zoekruimte' voor traceringen naar het noorden wordt uitgebreid. Daarbij zou tevens kunnen worden bezien, of zulke traceringen een groter bijdrage zouden kunnen leveren aan oplossing van problemen in de noord-zuidrichting.
Bij een eventueel tracé door het Ommerbos dienen voor wat betreft de inpassing de best mogelijke maatregelen - zoals verdiepte ligging - te worden toegepast.

Ten aanzien van de N36-problematiek biedt de startnotitie minder houvast. Het MER dient aan te geven, waarom de doortrekking van de N36 niet meer als alternatief in deze studie wordt opgevoerd[31].

De afbakening van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd[32]. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

---

[28] Zie ook reactie 15b (bijlage 2).

[29] Zie ook reactie 24 (bijlage 2).

[30] Zie ook reactie 30 (bijlage 2).

[31] Zie ook reacties 6, 14, 36 en 37 (bijlage 2).

[32] Zie § 2.2 van deze richtlijnen.

Bij alle alternatieven zal moeten worden bezien, in hoeverre er varianten mogelijk zijn die minder milieuschade veroorzaken[33] en of er mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen, bijvoorbeeld om de barrièrewerking voor de fauna te verminderen[34]. Dat geldt overigens niet alleen voor de (eventuele) nieuwe wegverbindingen, maar evenzeer voor de bestaande wegen in het studiegebied[35]. Ten minste bij het milieuvriendelijkste alternatief zal moeten worden bezien, of naast mitigerende ook compenserende maatregelen zinvol zijn.

3.3 Nulalternatief

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is[36]. In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven. Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling[37] als referentiekader.

In verband met de rol van toeristisch verkeer[38] is het zinvol om voor dit MER na te gaan, of er in toeristisch-recreatieve attractiepunten, accommodaties en voorzieningen in de omgeving een verandering van bezoekersaantallen of bezoekpatronen in de komende circa tien jaar te verwachten zijn.

3.4 Nulplusalternatief

Gelet op het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) deel d, blz. 136 - 137, zal in het MER aandacht moeten worden geschonken aan de (on)mogelijkheid om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen waarbij de bestaande weginfrastructuur grotendeels ongewijzigd blijft.

---

[33] Bij de Haverkortvariant kan bijvoorbeeld worden bezien bij welke tracering het minste aantal bomen (langs de Vecht) hoeft te worden verwijderd.

[34] Zie ook reactie 33 (bijlage 2).

[35] Wellicht kan zulke ontsnippering zelfs worden gecombineerd met autoverkeersontmoedigende maatregelen op het wegdeel kern Ommen – Witte Paal, als er nieuwe wegverbindingen worden aangelegd en de functie en inrichting van de oude weg kan worden herzien.

[36] Zie ook reacties 32 en 37 (bijlage 2).

[37] Zie hoofdstuk 4 van deze richtlijnen.

[38] Zie ook reactie 37 (bijlage 2).

Het MER zal moeten aangeven, in welke mate bijvoorbeeld mobiliteitsgeleidende maatregelen en extra inzet van openbaar vervoer hieraan kunnen bijdragen. Het zullen geen maatregelen zijn waarvoor de initiatiefnemer verantwoordelijkheid kan nemen.
Wel zal inzichtelijk moeten worden gemaakt welke specifieke maatregelen met name ten behoeve van het recreatieverkeer de problemen substantieel kunnen aanpakken. Gedacht kan worden aan:

. bus (gericht vervoer naar recreatieve bestemmingen);
. water (recreatief vervoer over de Vecht);
. rail (aanpassing/verbetering van de dienstregeling).

3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen[39];
- het moet inzicht geven in de mate waarin door flankerend beleid de vervoersbehoefte over de weg kan worden teruggedrongen (in het kader van preventie van milieuschade);
- het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het moet gericht zijn op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieu-winst.

[39] Maatregelen die binnen de competentie van andere instanties vallen, dienen daarbij als externe ontwikkelingen te worden beschouwd. Als niet duidelijk is welke maatregelen andere instanties gaan nemen, terwijl zulke maatregelen wel in belangrijke mate de verkeersstromen beïnvloeden, dan kunnen in het MER verschillende *scenario's* worden gebruikt voor om deze (vanuit het oogpunt van de te nemen beslissing gezien) externe ontwikkelingen te beschrijven.

Bij de invulling van het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden gedacht aan een stap- voor stap methode, zodanig dat dit leidt tot een verbetering van het woon- en leefmilieu met minimale aanleg van nieuwe infrastructuur.

- Stap 1

Aanpak van het recreatie-autoverkeer door:

. verbetering van het openbaar vervoer (bus,rail) en/of vervoer per water.
. het treffen van lokale infrastructurele maatregelen gericht op het beperken van het sluipverkeer.

- Stap 2

Aanpassen van brug en doorgaande wegen zodanig dat verkeersveiligheid verbetert en geluidhinder wordt teruggedrongen.

- Stap 3

De dan resterende problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling worden opgelost door infrastructurele maatregelen.

- Stap 4

Bijzondere aandacht wordt besteedt aan de inpassing van de nieuwe infrastructuur. Deze is gericht op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieu-winst.

4. BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referentiegegevens voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven[40].
Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door gevoeligheidsanalyses.

Studiegebied
Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en alternatieven reikt. Per milieu-aspect (water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid, et cetera) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke, of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.
Het studiegebied voor geluid wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 25% op wegvakniveau. Het studiegebied voor lucht wordt bepaald door wijziging van de verkeersintensiteit met 20% op wegvakniveau.

---

[40] Voor zover uit de beschrijving van de bestaande milieutoestand en/of de autonome ontwikkeling *leefbaarheidsknelpunten* blijken, kunnen die ofwel in het hoofdstuk *Probleemstelling* (zie hoofdstuk 2 van dit advies) worden behandeld (te zamen met de bereikbaarheidsknelpunten), ofwel in dit hoofdstuk (aangezien de begrippen leefbaarheid en milieu vrijwel overlappen).Wel dient via verwijzingen de relatie tussen beide onderdelen van het MER te worden gelegd.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling
De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen voor het milieu. Literatuur en veldbeschrijvingen vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.
Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd. De mate van waarschijnlijkheid van die ontwikkelingen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Referentiejaar
Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Als duidelijk is, dat de infrastructurele veranderingen waarvoor dit MER wordt opgesteld, in het jaar 2010 nog nauwelijks hun beslag zullen kunnen hebben gehad, en dat het verkeersgebruik in dit jaar dus geen goede indruk geeft van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (waarbij dan wordt aangenomen dat hetzelfde beleid geldt).

Milieu-effecten
De gevolgen voor het milieu moeten worden beschreven van de voorgenomen activiteit/alternatieven; hiertoe behoren zowel aanleg en het gebruik van de weg(-gedeelten) als de extra maatregelen die nodig zijn voor de realisering van de doelstellingen uit onder andere beleidsnota's. Ook moet rekening worden gehouden met de verkeerskundige effecten van het voornemen/de alternatieven, zoals de gevolgen voor sluipverkeer op andere wegen en wegdelen.
Ten behoeve van de effectbeschrijving dienen de hierna genoemde algemene richtlijnen in acht worden genomen.
- De manier, waarop de milieu-effecten bepaald of beschreven zijn, dient te worden toegelicht. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van de invoergegevens.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieugevolgen die per locatie of alternatief verschillen.
- Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten en de totale invloed op (onderdelen van) het studiegebied, ondermeer als gevolg van de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen.
- De gevolgen dienen zowel voor de omlegging van de weg als voor het gebruik ervan te worden beschreven.

- Voorzover praktisch mogelijk en relevant voor de besluitvorming moet worden aangegeven hoe de milieu-effecten van de alternatieven zich verhouden tot de regionaal geldende leefbaarheidsdoelstellingen/streefwaarden zoals deze voortvloeien uit het landelijke beleid. Indien hierbij project-specifieke leefbaarsdoelstellingen/streefwaarden worden gehanteerd dient de onderbouwing inzichtelijk te worden gemaakt.

Overigens wordt opgemerkt dat het dus niet zozeer gaat om een volledige inventarisatie/voorspelling in het studiegebied, maar om een gerichte informatie ten behoeve van de besluitvorming. Met andere woorden: "Volledigheid is ondergeschikt aan relevantie ten behoeve van de besluitvorming."

Het MER dient ten minste aandacht te besteden aan onderstaande milieu-aspecten:
- landschap en levende natuur
- bodem en water
- geluid en trillingen
- lucht
- externe veiligheid
- woon- en leefmilieu.

De nadruk zal moeten liggen op landschappelijke, ecologische en leefbaarheidseffecten; vanwege het tunnelalternatief (en de Haverkort-variant) ook op de gevolgen voor het grondwaterstromingspatroon (en de daardoor optredende ecologische veranderingen).

Voor zover relevant dient ook aandacht te worden gegeven aan indirecte effecten, zoals:
- effecten van het gebruik van grondstoffen;
- effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven worden geïnitieerd;
- geleidelijke degradatie van de natuur als gevolg van verstoring op lange termijn.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor milieu-aspecten.

4.2 Landschap en levende natuur

Het begrip landschap omvat het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en de landschapstypen, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische (inclusief archeologische) objecten en waarden.

Bij levende natuur gaat het in de eerste plaats om de aanwezige natuurwaarden, maar ook om de potentiële natuurwaarden. De beschrijvingen van de natuur-

waarden binnen het studiegebied moeten zo gedetailleerd zijn dat ze de verschillen in de effecten tussen de alternatieven/varianten inzichtelijk maken.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- de visueel-ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en het landschapsbeeld; identiteit van het landschap en identificatie van de daarvoor belangrijke elementen en patronen[41];
- horizontale en verticale samenhang (zichtrelaties, kavelrichtingen of gerichtheid in het landschapsbeeld, gebruiksrelaties, ecologische relaties);
- aanwezigheid van aardkundige en cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, landgoederen, kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen[42];
- aanwezigheid van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen, het Ommerbos en andere onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur[43], recreatief-toeristisch gebied);
- toeristische aantrekkelijkheid (mede in verband met de samenstelling van het verkeer)[44];
- voor het studiegebied algemene en kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- voor het studiegebied algemene en kenmerkende diersoorten (naast gewervelden[45] ook ongewervelden – zoals geleedpotigen[46]);
- de functie van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten[47], met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden;
- vóórkomen van doelsoorten van het natuurbeleid, of Rode-Lijst-soorten1[48]), beschermde gebieden, reservaten;

---

41 Zie de *Aandachtspunten voor de planvorming* uit de Nota Landschap (onder andere blz. 102 – 105, blz. 112).

42 Zie ook reactie 9 (bijlage 2).

43 Zie ook reactie 37 (bijlage 2).

44 Zie § 2.2 van deze richtlijnen. Zie ook reactie 37 (bijlage 2).

45 Zie ook reactie 30 (bijlage 2).

46 Zie ook reactie 2 (bijlage 2).

47 Zie ook reacties 2, 12 en 16 (bijlage 2).

48 Zie ook reacties 2 en 16 (bijlage 2).

- ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid, onvervangbaarheid of/en met veel gradiënten[49];
- ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- landschapselementen die deze relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.

De belangrijkste milieu-effecten zijn:
- veranderingen in de visueel-ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;
- aantasting, verlies en/of versnippering van aardkundige en cultuurhistorische elementen en patronen (bodemarchief);
- aantasting van landschappelijk beschermde gebieden;
- effecten op de identiteitsbepalende patronen en elementen in het landschap;
- aantasting van horizontale en/of verticale samenhang in het landschap;
- effecten op de recreatief-toeristische aantrekkelijkheid;
- verlies aan (functionele) relaties;
- versnippering van ecosystemen en ecologische relaties, en de gevolgen daarvan (biotoopverlies, aanrijdingen, barrièrewerking);
- verlies en afname van de belevingswaarde van natuurgebieden;
- toe- of afname binnen populaties;
- verschijnen/verdwijnen van soorten.

4.3 Bodem en Water

Het aspect bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:
- aanwezigheid van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor grondmechanische processen (zetting);
- bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting);
- grondwaterhuishouding (stromingspatronen, verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

Indien effecten op de grondwaterhuishouding relevant zijn, kunnen schematische weergaven van noord-zuid- en oost-west-doorsneden inzicht verschaffen.

---

[49] Hierbij moet vooral worden gedacht aan: laaglandrivier met overgangen van boven- naar benedenstrooms, overgangen dwars op de stroomrichting (nat – droog, voedselarm – voedselrijk en dergelijke), de overgang van 'oud' landschap langs de rivier naar 'nieuwer' in de veldontginningen en aan de randen van het Ommerbos.

De belangrijkste milieu-effecten zijn:
- beïnvloeding en doorsnijding van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- verandering in de grondmechanische processen;
- aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van bepaalde lagen of zeldzame bodemtypen;
- beïnvloeding van bodem- en grondwaterkwaliteit. Daarbij dient rekening te worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding verontreinigde locaties nabij het tracé;
- verandering van de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit;
- beïnvloeding van de oppervlaktewaterhuishouding.

4.4 Geluid en trillingen

De belangrijkste informatie over de bestaande geluidsituatie en de autonome ontwikkeling betreft:
- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringssituaties;
- het aantal gehinderden in verschillende hinderklassen; als deze aantallen bij de vergelijking van alternatieven geen duidelijke conclusies kunnen verschaffen, dan kan gebruikt worden gemaakt van een aggregatiemethode als de populatiehinderindex (PHI);
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden[50]);
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het huidige verkeer of andere relevante bronnen.

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:
- Akoestisch ruimtbeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. groter dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A));
- het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A);
- het aantal geluidbelaste woningen (aantal vanaf 50 dB(A), per categorie van 5 dB(A));
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden vanaf 50 dB(A) in aantallen;
- aantasting stiltegebied (boven de 40 dB(A) in ha.)

[50] Zie ook reactie 26 (bijlage 2).

- trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 meter van de weg, met inschatting van het schaderisico);
- effecten van de aanleg met betrekking tot geluid en trillingen.

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien hiertoe aanleiding bestaat kan worden opgenomen:
- geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, transport voor aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperioden.

Bij de akoestische berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijk te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over de seizoenen, over het etmaal en over de week.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (***inrichtingskeuze***).
In ieder geval zal de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend moeten worden. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag (dus de ***tracékeuze***) mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

4.5 Lucht

De belangrijkste gegevens over de bestaande luchtkwaliteit en de autonome ontwikkelingen daarin betreffen:
- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO_2, SO_2, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO_2), verzurende stoffen (SO_2, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Beschreven moeten worden de effecten in de gebruiksfase:

- concentratieveranderingen van genoemde stoffen op leefniveau; aangegeven dient worden waar de huidige normstelling (beschikbare en ontwerpgrens- en richtwaarden) worden overschreden en wat de verhouding is met achtergrondconcentraties;
- de totale emissies van stoffen die klimaatverandering, verzuring en vermesting veroorzaken, met een globale omschrijving van de verdere milieugevolgen;
- gevolgen van geuremissies en de kans op smogvorming.

In geval van verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Bij de bepaling van de luchtverontreiniging dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken.

Voor de concentraties van luchtverontreinigde stoffen buiten de bebouwde kom kan gebruik gemaakt worden van een zogenaamd lijnbronmodel dat is gebaseerd op het 'lange-termijn-frequentiedistributiemodel'.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met de te verwachten ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.6 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamiteiten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Hiertoe behoren ook ongelukken waarbij het munitiedepot *Stegerveld*[51] zou zijn betrokken, en eventuele schade aan hoofdaardgastransportleidingen[52].

---

[51] Zie ook reacties 15a, 15b en 20 (bijlage 2). Mochten er concrete plannen bestaan voor wijziging van dit munitiedepot, dan kan daar uiteraard rekening mee worden gehouden (zie reactie 34).

[52] Zie ook reactie 18 (bijlage 2).

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijv. bij de weg onder/door het vliegveld of langs de chemische fabriek) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

Van de bestaande toestand en autonome ontwikkeling moeten kort worden beschreven:
- individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8} nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg (risicocontour door RWS/DWW);
- indicatie groepsrisico (indien beschikbaar).

De te bepalen effecten bij externe veiligheid betreffen:
- verandering van de individuele risico-contourafstanden voor grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8};
- toename/afname veiligheid op aangewezen routes voor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via het oppervlaktewater.

4.7 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder, gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven. Het kan zinvol zijn hierbij onderscheid te maken tussen bewoners (m/v) van het gebied en recreanten.

Informatie over de bestaande toestand en autonome ontwikkeling, die in het MER thuishoort, betreft:
- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels);
- de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- gezondheidseffecten van lawaai en luchtverontreiniging (ook op bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten.

Van de milieugevolgen moet aandacht worden besteed aan:
- veranderde barrièrewerking (functionele scheiding);
- stress ten gevolge van gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- gevolgen voor de algehele hinderbeleving;

- verandering in aantallen verkeersslachtoffers;
- verandering van gezondheidseffecten;
- kwalitatieve aanduiding van risico's voor gevoelige gebieden bij calamiteiten.

4.8 Secundaire effecten

Het MER dient een indicatie te geven van de gevolgen van eventuele secundaire activiteiten[53].

[53] Zie § 3.1 van deze richtlijnen. Voor de secundaire landschappelijke gevolgen kan gebruik worden gemaakt van het rapport van P.B. Steinmetz: *Wegen als ordenend element in het landschap.* Landbouwuniversiteit Wageningen, 1984.

5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven/varianten moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Aanbevolen wordt om voorzover mogelijk voor dit project een regionale vertaling te hanteren of op te stellen van landelijke (en eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In het MER dient de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk te worden gemaakt danwel dat inzichtelijk wordt gemaakt/aangetoond waarom dit niet mogelijk is. Daarmee kan duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke leefbaarheidsdoelstellingen. Indien bij één of meer alternatieven de normen, streefwaarden, et cetera niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven.

Met name van belang is aan te geven de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid bij elk van de alternatieven kunnen worden verwezenlijkt, alsook een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief.
Voorts kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven per groep milieu-aspecten worden gepresenteerd (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden).

6. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Artikel 7.39 van de WM:
"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. 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 milieugevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in het MER opgenomen.

Te zijner tijd wordt een evaluatieprogramma opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in het MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

7. 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 zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Aan wordt bevolen om:
- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:
- Het is wenselijk de omvang van de projectnota/MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- De samenvatting dient te zijn afgestemd op de inhoud van het MER.
- Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de WM:
Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

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.

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:
- de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitstelling van deze doelstellingen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.
De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

BIJLAGE 1

Overzicht inspraakreacties

Nummer	Inspreker/instantie
1.	N.V. Energie-distributiemaatschappij voor Oost- en Noord-Nederland
2.	de Vlinderstichting
3.	H. Meijerink
4.	J.E.A. Hollak
5.	Haverkort Infrabouw B.V.
6.	de Hongerige Wolf B.A.
7.	H. Doosje
8.1	Gemeente Ommen
8.2	idem
9.	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
10.	W. Steenbergen
11.	Industrie-Kombinatie Noord-Oost Overijssel
12.	Vleermuiswerkgroep Nederland
13.	Gemeente Hardenberg
14.	mr. P.C.M. Habets
15.	Provincie Overijssel
16.	L. van Duin
17.	A.M. Meijers
18.	Gasunie Groningen
19.	Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport
20.	DGW&T directie Noord-Oost Nederland
21.	Wavin Nederland
22.	Landbouwschap Gewestelijke Raad voor Overijssel
23.	Gemeente Avereest

Nummer	Inspreker/instantie
24.	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel
25	G. Reyne
26.	Juniperus Verhuur
27.	J. Schuldink
28.	Plaatselijk Belang Buurtschap Rheezerveen e.o.
29.	Gemeente Gramsbergen
30.	Vereniging voor Natuur en Milieu "de Vechtstreek"
31.	Regio IJssel-Vecht
32.	A. Dankelman
33.	De Ommer Marke
34.	A. van der Veen-Romijn
35.	Plaatselijk Belang Varsen
36.	Werkgroep N34
37.	C.J.P. den Hollander en A.C.M. van Rooijen
38.	Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne voor Overijssel

BIJLAGE 2

Inspraakreacties en beantwoording

Advies Commissie MER

Het advies van de Commissie-m.e.r. is bijzonder waardevol gebleken en derhalve vrijwel integraal vertaald in de richtlijnen.

Hieronder staan de inspraakreacties vermeld en de reactie van Rijkswaterstaat hierop.

Inspreker	***Reactie***
1. EDON N.V. a. Bouwplannen en/of structuurwijzigingen binnen de zakelijke rechtstrook van de EDON dienen door de EDON te worden getoetst. b. Verzoekt bij het bepalen van de tracé's nauw betrokken te worden.	*Bij het ontwikkelen van tracés zal hiermee rekening worden gehouden en zonodig contact worden opgenomen.*
2. De Vlinderstichting te Wageningen De dagvlinders hebben in het Natuurbeleidsplan de status van prioritaire soortsgroep, waarmee in inrichting en beheer van natuur en landschap rekening moet worden gehouden. In het studiegebied zijn na 1986 nog 14 vlindersoorten van de rode lijst waargenomen. De stichting dringt erop aan de gegevens over de vlinderfauna mee te nemen in de verdere procedure.	*Dit aspect zal worden meegenomen in de studie. Zie ook paragraaf 4.2 van deze richtlijnen.*
3. H. Meijerink te Arriën Pleit ervoor in de studie vast te leggen welke funktie en bestemming de huidige N34 zal krijgen als tot een omleiding zou worden besloten.	*Uit de studie moet blijken in welke mate de huidige N34 een verkeersfunktie blijft houden als gekozen wordt voor een omleidingsalternatief. Het vastleggen van de daarbij behorende vormgeving van de weg, is echter een zaak waarover niet via een Tracéwetprocedure wordt beslist.*

Inspreker	*Reactie*
4. J.E.A. Hollak en J.E.A. Hollak jr.	
a. Heeft een agrarisch bedrijf in het gebied van het omleidingsalternatief A en heeft de indruk dat aan landbouwbelangen te weinig aandacht wordt besteed.	*Aan het aspekt landbouw zal ruimschoots aandacht worden besteed. Aan de hand van een grondgebruikerskaart wordt bepaald in welke mate voor agrarische bedrijven door bepaalde alternatieven verslechtering van bereikbaarheid wordt veroorzaakt.*
b. De oplossing dient voor de lange termijn soulaas bieden.	*Dit onderschrijven wij; het is voor de studie een uitgangspunt.*
c. Meent dat de alle belangen het minst geschaad worden met het omleidingsalternatief C, mits verdiept aangelegd, voorzien van diverse faunaducten en door agrariërs te gebruiken ter bereiking van hun percelen.	*De studie is erop gericht de gevolgen van de verschillende alternatieven zo objectief mogelijk inzichtelijk te maken. Op basis daarvan is het aan het bevoegd gezag een keuze te maken. Van uw inschatting nemen wij kennis, maar het uitspreken van een voorkeur (of afkeur) is dus nog niet aan de orde. Overigens wordt bij alle alternatieven ook gekeken naar de noodzaak van compenserende of mitigerende (=hinderverzachtende) maatregelen.*
d. Behoudt zich het recht voor bedenkingen kenbaar te maken bij de nog te volgen bestemmingsplanprocedure.	*De te volgen Tracéwetprocedure kent nog diverse momenten waarop inspraak mogelijk is en het recht bestaat bedenkingen te uiten. In de Startnotitie is aangegeven op welke momenten. Als het Tracébesluit onherroepelijk is, staat echter tegen het bestemmingsplan geen bezwaar- of beroepsprocedures meer open voor zover het gaat om onderdelen die op dat Tracébesluit zijn gebaseerd.*
5. Haverkort Infrabouw bv te Vroomshoop Biedt een plan aan, dat ook tijdens de voorlichtingsavond is gepresenteerd. Het betreffende tunnelplan, ontwikkeld door Haverkort Infrabouw en Nonak B.V. (Dunnewind Groep), is bedoeld als variant op het traverse-alternatief. Verzocht wordt dit plan in de studie mee te nemen.	*Dit alternatief wordt in de studie meegenomen. Zie paragraaf 3.2 van deze richtlijnen.*
6. Coöp. Vereniging Buitenplaats de Hongerige Wolf B.A. te Amersfoort	
a. Spreekt waardering uit voor de vormgeving en de grondigheid van de Startnotitie	*Daarvan nemen wij met genoegen kennis.*

Inspreker	*Reactie*
b. Alhoewel er begrip bestaat voor de noodzaak de verkeersafwikkeling in Ommen te verbeteren, wordt verzocht de recreatiebelangen zwaar te laten wegen.	*Zoals in de startnotitie is aangegeven worden de belangen vanuit toerisme en recreatie betrokken in de afweging.*
c. Verondersteld wordt dat een rechtstreekse doortrekking van de N36 langs Dedemsvaart naar de N48 bij Zuidwolde de beste oplossing is, eventueel in combinatie met het nulplus-alternatief in Ommen.	*De vraag of een (meer) rechtstreekse doortrekking van de N36 wenselijk is, is in het verleden meermalen aan de orde geweest. Studies hebben echter uitgewezen dat een dergelijke maatregel geen oplossing biedt voor de problemen in Ommen. Dat vloeit voort uit het feit dat de het het oost-west-verkeer (N340/N34-route) aanzienlijk groter in omvang is dan het noord-zuid-verkeer (N36-N34-N48-route). Zie ook bijlage 3*
d. Indien dat niet mogelijk blijkt, is er voorkeur voor verdiepte ligging van de N34 door Ommen. Als toch voor een omleidingsalternatief zou worden gekozen, dan voorkeur voor A boven B of C. Omleidingsalternatief C verstoort de rust in het bos en is geluidbelastend voor de campings en de Buitenplaats van de Vereniging.	*Daarvan nemen wij in dit stadium kennis. Zie reactie bij 4.c.*
7. H. Doosje te Ommen Pleit voor de tunnel-variant, zoals ingebracht door Haverkort en Nonak.	*Deze variant wordt in de studie betrokken. Zie reactie bij 5.*
8.1 Gemeente Ommen a. Is ingenomen met het feit dat de startnotitie is uitgebracht en dat daarmee de problematiek erkend wordt.	*Wij waarderen de ondersteuning van het initiatief.*
b. Wijst erop dat omleidingsalternatief A zou leiden tot beperking van de uitbreidingsruimte voor woningbouw en bedrijventerreinen, en een barrière zou creëren tussen woonwijken en bos.	*Aan alle alternatieven zijn voor- en nadelen verbonden. De studie is erop gericht deze in beeld te brengen, zodat een verantwoorde afweging op basis van alle relevante aspekten mogelijk is.*

Inspreker	*Reactie*
c. Constateert dat met het omleidingsalternatief B de ecologische hoofdstructuur zou worden aangetast. Als toch daartoe zou worden gekozen is de gemeente bereid mee te werken aan compenserende beplanting in de directe omeving.	*Zoals in de Startnotitie is aangegeven, is aantasting van de ecologische hoofdstructuur alleen mogelijk als wordt aangetoond dat hiermee een zwaar maatschappelijk gediend is, en alternatieve lokaties ontbreken. Het is goed om te weten dat de gemeente bereid is tot medewerking aan compensatie als tot dit omleidingsalternatief zou worden besloten.*
d. Merkt op dat omleidingsalternatief C qua af te leggen afstand voor het noord-zuid-verkeer de meest gunstige is en daarom als combinatie-variant voor zowel oost-west als noord-zuid verkeer het hoogst scoort.	*Dit aspekt vormt onderdeel van de studie.*
e. Acht het traverse-alternatief geen reëel alternatief omdat het onuitvoerbaar zou zijn, de verkeersproblemen in Ommen vergroot, voor oost-west-verkeer slechts ten dele oplossing biedt en de noord-zuid-verbinding niet verbetert. Alleen een tunnel-variant zou een alternatief kunnen zijn, alhoewel deze slechts marginale gevolgen voor de noord-zuid-verbinding zou hebben.	*Hiervan nemen wij kennis. Overigens past wel de opmerking dat waar de gemeente spreekt over noord-zuid-verkeer, zij kennelijk het plaatselijk noord-zuid-verkeer bedoeld. Dit in tegenstelling tot de in de Startnotitie en deze inspraaknotitie bedoelde betekenis van noord-zuid-verkeer voor de relatie Twente-Noorden des lands (verbinding N36-N34-N48).*
f. Komt op grond hiervan tot een sterke voorkeur voor omleidingsalternatief C.	*Het staat de gemeente uiteraard vrij nu reeds een voorkeur te hebben. Dat laat echter onverlet dat de studie erop is gericht de gevolgen van de verschillende alternatieven zo objectief mogelijk inzichtelijk te maken. Op basis daarvan is het aan het bevoegd gezag een keuze te maken. Van uw inschatting nemen wij kennis, maar het uitspreken van een voorkeur is wat ons betreft nog niet aan de orde.*
g. De gemeente stelt dat de huidige kostenindicaties genuanceerd kunnen worden, wat de verhoudingen tussen de 3 omleidingsalternatieven in een ander daglicht kan plaatsen. In elk geval lijken de nu beschikbare middelen onvoldoende. Als andere partijen dat ook doen, is de gemeente bereid een substantiële bijdrage beschikbaar te stellen. De kosten dienen in dit stadium dan ook geen rol te spelen.	*Inderdaad zijn de in de Startnotitie genoemde kosten zuiver indicatief. In de trajectnota worden de kosten nader uitgewerkt en beschreven. Zie verder nr. 38.e*

Inspreker	*Reactie*
8.2 Gemeente Ommen (aanvullende reactie) a. De gemeente geeft aan de betekenis van de op de voorlichtingsavond gepresenteerde tunnelvariant van Haverkort en Nonak B.V., voor het noord-zuid-verkeer in twijfel te trekken.	*Nu de tunnel-variant in de studie wordt betrokken (zie nr. 5), moet deze duidelijkheid brengen over de te verwachten effecten. Overigens geldt ook hier de opmerking gemaakt bij nr. 8.c.*
b. Verder vraagt de gemeente aandacht voor goede aansluitingen op het plaatselijk wegennet; de aansluiting van de tunnel zou meer naar het westen moeten opschuiven in verband met plannen van de gemeente om de aansluiting van de Markt op de N34 te verplaatsen.	*In de uitwerking van de tunnelvariant zal de plaats van de aansluiting van de Markt op de N34 worden meegenomen. De exacte plaats van deze aansluiting kan pas wordn bepaald nadat meer onderzoek over de vorm en lengte van de tunnel heeft plaatsgevonden.*
c. De gemeente verzoekt de mogelijkheid van een noord-oostelijke aansluiting op de N34 open te houden als gekozen zou worden voor een traverse-alternatief.	*In de studie zal voor de traverse-variant onderzoek worden verricht naar de gevolgen voor het onderliggende wegennet en de afwikkeling van het verkeer. Hierbij wordt de mogelijkheid van een noord-oostelijke aansluiting op de N34 op voorhand niet onmogelijk gemaakt.*
d. De gemeente wijst erop dat een verkeersaantrekkende werking verondersteld mag worden bij een vlottere doorstroming. Volgens de gemeente dienen de (verkeerskundige) consequenties voor de aansluitpunten bij een tunnelvariant en (akoestische) consequenties voor de geluidhinder van nabij de weg gelegen woningen in de studie te worden betrokken.	*Deze aspekten worden in de studie betrokken.*
e. De gemeente geeft aan dat een keuze voor een tunnelvariant de mogelijkheid blokkeert het weggedeelte tussen Markt en Vechtbrug van de bestaande N34 weg op te heffen en daar een verblijfgebied te ontwikkelen. De gemeente verwacht van een dergelijke reconstructie uit oogpunt van recreatie en toerisme zeer positieve effecten, en zou blokkering daarvan betreuren.	*De gevolgen van een tunnelvariant voor het weggedeelte tussen Markt en Vechtbrug zullen in de studie worden meegenomen, waarbij tevens in beschouwing wordt genomen de plannen tot het ontwikkelen van een verblijfsgebied.*

Inspreker	*Reactie*
9. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek. De zone die ligt tussen de Vecht en de N34, en hier en daar de N34 'oversteekt' is van archeologische waarde. Bij een omleidingsalternatief moet daarom rekening worden gehouden met noodopgravingen met proefsleuven bij een aansluiting op de N340 bij Varsen (weerszijden Varsenerdijk), en een verkenning tijdens graafwerkzaamheden bij een aansluiting op de N34 ten oosten van Arriën.	*Hiermee zal ter gelegener tijd rekening worden gehouden.*
W. Steenbergen te Arriën a. Omleidingsalternatief A doet het minste afbreuk aan flora en fauna, en de uitbreiding van Ommen (Alteveer) kan ook in oostelijke richting plaats vinden.	*Wij waarderen de wijze waarop inspreker meedenkt over de wijze waarop nadelen van alternatieven zouden kunnen worden ondervangen. De genoemde suggestie wordt meegenomen. De mate van afbreuk aan onder meer flora en fauna maakt onderdeel uit van de studie.*
b. Doorsnijding van het Ommerbos in omleidingsalternatief B kan wellicht ondergronds plaatsvinden.	*Het zou een tunnel moeten zijn die wordt geboord, want bij de reguliere aanlegmethoden zou het bos toch eerst gekapt moeten worden.* *Zie verder paragraaf 3.2 van deze richtlijnen.*
c. Ten aanzien van omleidingsalternatief C wijst inspreker erop dat deze het minst flora en fauna aantast, maar ook het duurste is en een barrière schept die de oriëntatie van de bewoners in het gebied naar noordelijk gelegen kernen zal doen verschuiven. Zijn suggestie is het tracé iets naar het noorden te verschuiven, zodat grotendeels bestaande wegen kunnen worden gebruikt.	*Het leggen van omleidingsalternatief C over de bestaande Dwarsweg c.q. Ondersloot valt buiten de tracé-bandbreedte. Niettemin vinden wij deze suggestie waardevol. Omdat, zoals inspreker stelt, het volgen van bestaande tracés voordelen kan hebben, zijn wij bereid de bandbreedte te vergroten tot en met het tracé van de genoemde wegen.*
11. IKNO (Industrie-Kombinatie Noord-Oost Overijssel) a. De IKNO, als vertegenwoordiger van het regionale bedrijfsleven, juicht de plannen toe. Daarbij wordt gewezen op de bovenevenredige verkeersgroei in Oost-Nederland en de prognoses die wijzen op een forse verdere groei van het totaal vervoerd gewicht.	*We waarderen de ondersteuning van het initiatief.*

Inspreker	*Reactie*
b. Gewezen wordt op het werkgelegenheidsbelang van de economische aktiviteiten in het kerngebied Noordoost-Overijssel, en met name Hardenberg, en het belang van een adequate ontsluiting daarbij. In dat kader pleit de IKNO ervoor de N34 als autoweg uit te voeren met ongelijkvloerse kruisingen, het knelpunt Ommen op te lossen door middel van realisatie van een 'halve boog', en gelijktijdige verbetering van de N36.	*Het economisch belang wordt onderkend. Dit aspekt zal ook deel uitmaken van de studie. Zoals beschreven in de Startnotitie zijn de tracémarges van de omleidingsalternatieven zodanig dat 'halve boog'-varianten in de afweging betrokken kunnen worden, alhoewel nogmaals moet worden benadrukt dat niet de minister, maar de provincie bevoegd is om te besluiten over een eventuele doortrekking van een omleiding westelijk van de N48 naar de N340.* *Verbetering van de N36 valt overigens buiten de studie.*
c. De IKNO maakt bezwaar tegen het feit dat uit financiële overwegingen gedacht wordt aan een 'kwart-boog' in plaats van een 'halve boog',en vindt dat getuigen van onvoldoende "lange-termijn-denken".	*Zie hierboven. In de studie worden de kosten van de diverse alternatieven inzichtelijk gemaakt, maar wordt geen keuze gemaakt. Dat de kosten in de besluitvorming door de financiers worden meegewogen lijkt ons evident en legitiem.*
d. Aangedrongen wordt op spoed bij het doorlopen van de procedure.	*Hiervan wordt kennis genomen.*
12. Vleermuiswerkgroep Nederland van de Stichting Vleermuis Onderzoek De omleidingsalternatieven liggen in een gebied dat van belang is als leefgebied van vleermuizen. De gevolgen van de voorgenomen aktiviteit dienen bij de m.e.r. te worden betrokken.	*Dit aspect zal in de studie worden meegenomen. Zie ook paragraaf 4.2 van deze richtlijnen.*
13. Gemeente Hardenberg a. Heeft met voldoening kennis genomen van de start van de procedure, is blij met het feit dat de problematiek in volle omvang -inclusief vloeiende aantakking op de N340- in studie wordt genomen, en acht een goede oplossing van groot belang.	*We waarderen de ondersteuning van het initiatief.*
b. Wijst op het verband met economische factoren als werkgelegenheid en industrialisatie in relatie tot de bestaande zwakke positie van Noordoost Overijssel.	*zie nr. 11.b*

Inspreker	*Reactie*
c. Benadrukt dat de oost-west-relatie vele malen belangrijker is dan de noord-zuid-relatie, en verwijst daarbij naar het recent NEI-rapport "Weg naar de snelweg".	*Dat wordt onderkend. Wij zien dit ook als bevestiging van de keuze om de rechtstreekse doortrekking van de N36 niet in de studie te betrekken. Zie nr. 6.c.*
d. Gevraagd wordt of voor de tracé wordt uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 100 km/u en van ongelijkvloerse kruisingen.	*De Startnotitie geeft aan dat voor de omleidingsalternatieven uitvoering met de ontwerpsnelheid 80 km/u asl met 100 km/u wordt meegenomen, en zowel met gelijkvloerse als ongelijkvloerse oplossingen. Alhoewel in de Startnotitie niet duidelijk verwoord is het de bedoeling ook de andere alternatieven in vergelijkbare uitvoeringen in de studie te betrekken.*
e. De gemeente spreekt in dit stadium geen voorkeur uit, maar opteert in zijn algemeenheid wel voor een 'halve boog'.	*Ten aanzien van de 'halve boog': zie nr. 11.b*
f. Aangedrongen wordt op spoed bij het doorlopen van de procedure en een spoedige realisatie, mede gezien het verlopen van subsidietoezeggingen en het belang de neerwaartse spiraal te doorbreken.	*Zie nr. 11.d*
14. mr. P.C.M. Habets te Ommen	
a. constateert tegenstrijdigheden in de Startnotitie, met name tussen de aangegeven funktie van de N36/N34 voor de noord-zuid-verbinding versus de intensiteitsgegevens (blz. 8) waaruit zou blijken dat slechts 10% van het verkeer op de N34 tussen Ommen en Witte Paal 'afslaat' van/naar Twente (N36).	*De conclusie die inspreker uit de tabel op blz. 8 trekt, is niet geheel juist. Op de aansluiting 'De Witte Paal' vindt uitwisseling van verkeer in alle richtingen plaats. Ter illustratie is als bijlage een stromendiagram van dit kruispunt bijgevoegd.* *Overigens is het juist dat per saldo de oost-west-intensiteiten (route N340/N34) groter zijn dan de noord-zuid-intensiteiten (N36-N34-N48): zie ook nr. 6.c.*

Inspreker	*Reactie*
b. Er is verbetering opgetreden doordat de verkeersregelinstallatie aan de *zuid*oever van de Hessel Mulertbrug is opgeheven. Hij is van mening dat de afwikkelingsproblemen beperkt zijn tot de zomerpiek, in plaats van de gehele periode van mei t/m september, en veroorzaakt worden doordat toeristenstromen zich mengen met het regionaal en plaatselijk verkeer. Dit wordt versterkt doordat alle winkels ten noorden van de brug gelegen zijn.	*In de studie wordt meegenomen welk verloop er optreedt in de intensiteiten in de loop van het jaar. Sinds vorig jaar zomer vindt op een aantal punten in het studiegebied permanent mechanische registratie van de verkeersintensiteiten plaats. Daarnaast wordt op een representatieve dag in zomer en voorjaar de verkeersstromen onderzocht door het gebied, waaronder op de aansluiting van de N34 met de Vechtbrug. In hoeverre de veronderstellingen van de inspreker juist zijn, zal uit dat onderzoek blijken, en wordt dus in de studie meegenomen.*
c. De verkeersonveiligheid concentreert zich buiten de bebouwde kom en met name bij de aansluiting N34/N48; binnen de bebouwde kom zouden de ongevallen minder vaak en minder ernstig zijn.	*In het onderzoek vindt een nadere analyse plaats van de ongevalsgegevens naar lokatie en oorzaak. Dit aspekt wordt dus bij de studie betrokken.*
d. Ten aanzien van de (geluid)hinder is inspreker van mening dat de problemen nogal meevallen, mede gelet op de goede verkoopbaarheid van woningen in de hinderzone.	*Geluidhinder zal in de studie worden onderzocht.*
e. Alhoewel wordt onderkend dat sluipverkeer vòòrkomt, is inspreker van mening dat door een omleiding de problemen worden verplaatst en leiden tot een veel grotere aantasting van het woon- en leefmilieu in die gebieden.	*Duidelijk is dat aan alle alternatieven voor- en nadelen verbonden zijn. Niettemin is doel van de studie om aan te geven wat deze zijn, zodat het bevoegd gezag een keuze kan maken, waarbij uitgangspunt is dat de problemen per saldo worden gereduceerd.*
f. In de afweging om de verkeersdruk te verplaatsen zou moeten worden betrokken dat in de huidige situatie gewenning is opgetreden ten aanzien van de hinder en mensen er uit vrije wil wonen, terwijl bij verplaatsing van de verkeersdruk naar een nieuw tracé de hinder 'omgevingsvreemd' is.	*Ten dele wordt hier rekening mee gehouden doordat de Wet geluidhinder voor aanleg van nieuwe wegen (i.c. een omleidingsalternatief) strengere normen hanteert dan voor reconstructie van bestaande wegen (i.c. de nul-, nulplus- of traverse-alternatief.*
g. Bij het nulplus-alternatief dient te worden bezien of toeristische stromen van de N48 af naar de campings kunnen worden geleid, en of boodschappen-afleverdiensten door supermarkten of frequent openbaar vervoer een alternatief kunnen zijn om het toeristisch verkeer te verminderen.	*Dergelijke maatregelen worden inderdaad in het kader van het nulplus-alternatief bekeken.*

Inspreker	*Reactie*
h. Bij het traverse-alternatief dient te worden bezien of de verkeersstroom vanaf het parkeerterrein ongelijkvloers geleid kan worden door het winterbed van de Vecht, en of ongelijkvloerse fiets/voetgangeroversteekvoorzieningen kunnen worden gecreëerd.	*Deze suggestie komt, als wij het goed begrepen hebben, neer op een afzonderlijke tunnel om het plaatselijk verkeer naar de N34 toe te leiden. Dit lijkt ons niet erg zinvol, en gezien de kosten niet realistisch. Bij realisatie van een tunnel ligt het voor de hand het doorgaande verkeer daardoor te leiden. Dat is de essentie van de door Haverkort en Nonak ingediende variant. Daarmee zouden ook de fietsers en voetgangers de doorgaande verkeersstroom niet meer à niveau behoeven over te steken.*
i. De suggestie wordt gedaan een meer haakse kruising van het Ommerbos mee te nemen bij de omleidingsalternatieven.	*Om de schade aan de ecologische structuur zo beperkt mogelijk te houden, wordt bij dit omleidingsalternatief in principe gezocht naar een minimale doorsnijdingslengte. Daarbij vormen echter de ontwerpsnelheden en de daaruit voortvloeiende minimale boogstralen, wel de randvoorwaarden. De bogen moeten dus met een snelheid van 80 km/u respectievelijk 100 km/u kunnen worden bereden.*
j. De tunnel-variant van Haverkort en Nonak dient serieus te worden bekeken.	*Wordt meegenomen in de studie: zie nr. 5*
k. Vooral de gemeenten oostelijk van Ommen zijn gebaat bij een oplossing, en mag van hen ook een substantiële financiële bijdrage worden verwacht.	*Hiervan nemen wij kennis.*
15. Provincie Overijssel	
a. Stelt het van start gaan van de procedure zeer op prijs.	*Wij waarderen deze ondersteuning van het initiatief.*
b. Vindt het terecht dat een meer rechtstreekse doortrekking van de N36 in noordelijke richting niet in de studie wordt betrokken, en stemt met de doelstelling van de studie van harte in.	*Wij zijn blij met de instemming ten aanzien van de gemaakte keuze; zie ook nr. 6.c.*
c. Voor een goede beoordeling is het van belang dat in alle alternatieven wordt uitgegaan van een vergelijkbaar uitvoeringsniveau van de verbinding, namelijk als autoweg.	*Wij zijn het daarmee eens voor zover het gaat om de alternatieven waarin sprake is van substantiële infrastructurele ingrepen. Voor het nul-alternatief is bijvoorbeeld juist uitgangspunt dat geen ingrepen plaats vinden.*

Inspreker	*Reactie*
e. In het vigerende streekplan is een tracé is ten noorden van het Ommerbos; alleen nieuwe inzichten zijn voldoende aanleiding om het streekplan te herzien.	*In dit stadium nemen we hiervan kennis. Na afronding van de studie zal een keuze gemaakt moeten worden, rekening houdend met eventuele wijzigingen van het streekplan.*
f. De tunnelvariant dient bij de studie te worden betrokken als deze realistisch zou kunnen zijn.	*Daarin wordt voorzien. Zie nr. 5.*
g. Bij de veiligheidsaspekten dient ook de externe veiligheid van het munitiecomplex Stegerveld te worden betrokken.	*Wij zijn het daarmee eens: zie nr. 20.*
h. Het verdient aanbeveling de alternatieven ook te beoordelen op de faseerbaarheid.	*Dit vinden wij een waardevolle suggestie die we meenemen in de studie.*
i. De provincie is bereid om in de loop van de studie, wanneer meer duidelijkheid ontstaat over voor- en nadelen van de verschillende alternatieven, te bezien of het provinciaal aandeel in de financiering moet worden vergroot.	*Hiervan nemen wij kennis.*
j. Er is haast geboden in verband met de aan termijnen gebonden beschikbaarheid van de EFRO-middelen.	*Dit wordt onderkend.*
16. L. van Duijn te Stegeren	
a. De ecologische structuur rond Ommen is al flink versnipperd door infrastructuur en een verdere versnippering is ongewenst.	*Het aspect versnippering wordt meegenomen in de studie. Zie paragraaf 4.2 van deze richtlijnen.*
b. Tussen de Driehoeksweg en het Zwarte Pad doorsnijdt omleidingsalternatief C het broedgebied van de Geelgors, de Patrijs (beiden voorkomen op de zogeheten Rode Lijst) en de Kwartel, wat vermeden zou moeten worden.	*Aan Rode-lijst-soorten zal in de studie specifiek aandacht worden besteedt. Zie paragraaf 4.2 van deze richtlijnen.*
c. De tijdens de voorlichtingsavond gepresenteerde tunnel-variant moet worden meegenomen in de studie.	*Daarin wordt voorzien: zie nr. 5.*

Inspreker	*Reactie*
17. A.M. Meijers te Arriën	
a. In de studie moet worden betrokken wat de funktie en inrichting van de bestaande N34 wordt als een alternatief tracé wordt gerealiseerd. Hij vreest sluip-verkeer met hoge snelheden, met name op het gedeelte bij Arriën.	*Zie inspraakreactie nr. 3. Sluipverkeer en de effecten daarvan zullen in de studie worden onderzocht.*
b. Een rotonde op de kruising van de Coevorderweg met de Ridderinkweg en Brinkweg is op korte termijn zéér dringend gewenst, en bij realisatie van een omleidingsalternatief zeker noodzakelijk.	*Alhoewel wij begrip hebben voor uw zorg, moet er toch op worden gewezen dat de tracé/m.e.r.-procedure niet geëigend is om nut en noodzaak van kleinschalige maatregelen af te wegen.*
c. Op een eerdere brief van inspreker over dit onderwerp, die de gemeente zou hebben doorgestuurd naar Rijkswaterstaat, heeft hij nog geen reactie ontvangen.	*Kennelijk is er sprake van een misverstand. De gemeente heeft een **afschrift** van haar reactie aan inspreker ter kennisneming aan Rijkswaterstaat toegezonden. Er is dus geen sprake van dat de gemeente het verzoek van inspreker **ter beantwoording** aan Rijkswaterstaat heeft doorgezonden.*
18. N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen	
a. Wijst op de aanwezigheid van (hoofd)aardgastransportleidingen in het onderzoeksgebied.	*Dit is een gegeven waarmee wij bij de verdere uitwerking rekening houden.*
b. Verzoekt de initiatiefnemer om overleg.	*Zonodig zal contact worden opgenomen.*
19. EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport te Deventer	
a. Onderschrijft het initiatief van harte, en vindt verbetering van de verkeerssituatie rond Ommen dringend gewenst.	*Wij beschouwen dit als ondersteuning van het initiatief.*
b. Wijst op het belang van vloeiende aansluitingen, met name voor de aansluiting van de N340 op de N48 bij een omleidingsalternatief.	*zie nr. 11.b*
c. Gelet op de beperkte beschikbare financiën spreekt de EVO zijn voorkeur uit voor omleidingsalternatief A.	*In dit stadium geldt dat we van een voorkeur kennis nemen. Zie ook nr. 4.c*

Inspreker	*Reactie*
d. De EVO geeft aan van mening te zijn dat ecologische en economische belangen in de trajectnota/mer gelijkwaardig dienen te worden afgewogen, en merkt daarbij op dat economische effecten vaak in een groter gebied merkbaar zijn.	*Dit wordt onderkend. Voor de economische effecten nemen we dan ook een breder gebied in beschouwing dan het geografisch studiegebied. Zie verder nr. 11.b.*
e. De EVO geeft aan graag betrokken te worden bij de verdere studie.	*Die betrokkenheid waarderen we. Bekeken wordt op welke wijze, naast de formele inspraakmomenten, belanghebbenden/-stellenden betrokken kunnen worden bij de studie. Daarmee wordt beoogd dat de kwaliteit en het draagvlak voor de studie toeneemt, wat in het belang van zowel de belanghebbenden als de initiatiefnemer is, echter zonder dat vertraging optreedt in de planning. Deze is immers afgestemd op termijnen die subsidiegevers verbonden hebben aan hun toezeggingen.*
20. Ministerie van Defensie, DGW&T, Directie Noord-Oost Nederland te Meppel	
a. Omleidingsalternatief C is geprojecteerd door de A- en B-veiligheidszones van het munitiemagazijncomplex Stegerveld; verlegging van de tracébundel van omleidingsalternatief C naar het noorden tot buiten de veiligheidszones is daarom wenselijk.	*Mede gezien het feit dat nu de N34 al de veiligheidszones doorsnijden, lijkt het ons prematuur om, vooruitlopend op een risico-analyse, de tracébundel te verschuiven. Uit de risico-analyse moet blijken of omleidingsalternatief C mogelijk is.*
b. Verder vraagt de Directie om in het kader van de tracé/mer procedure een risico-analyse uit te voeren, ook voor alternatieven buiten de veiligheidszones in verband met de mogelijke verkeersaantrekkende werking van een omleiding op de nu al door de veiligheidszone lopende N34.	*In de risico-analyse wordt rekening gehouden met de te verwachten wijzigingen in de verkeersstromen.*
21. WAVIN Nederland BV te Hardenberg	
a. WAVIN heeft met genoegen kennis genomen van het initiatief, maar is van mening dat het economische belang in de Startnotitie onderbelicht is. Gewezen wordt op het NEI-rapport.	*Wij waarderen deze ondersteuning.*
b. WAVIN bepleit een 'halve boog' oplossing: doortrekking van de omleiding tot aan de N340.	*zie nr. 11.b*

Inspreker	*Reactie*
c. WAVIN blijft, naast oplossing van het knelpunt Ommen, aandacht vragen voor oplossing van de overige knelpunten in de route Zwolle-Emmen.	*Daarvan nemen wij kennis. Daarbij moet worden aangetekend dat het gedeelte tussen de A28 (Zwolle) en de N48 (Varsen), dat tegenwoordig wordt aangeduid met N340, in beheer en onderhoud is bij de provincie Overijssel, en derhalve buiten de bevoegdheid van het rijk valt.* *Deze tracé/m.e.r.-procedure beperkt zich tot het in de Startnotitie aangegeven studiegebied.*
22. De Gewestelijke Raad voor Overijssel van het Landbouwschap, mede namens de LTO-afdeling Ommen	
a. De Raad stemt in met de keuze dat de oplossing moet worden gevonden in één van de drie omleidingsalternatieven of in de traverse van Ommen.	*We waarderen deze ondersteuning.*
b. De Raad is van mening dat de door Haverkort en Nonak geïntroduceerde tunnelvariant moet worden meegenomen in de studie.	*Wordt aan voldaan. Zie nr. 5*
c. De Raad vindt de tracé-bandbreedte van 700 m te groot en is van mening dat een omleiding in ieder geval direct langs de rand van het Ommerbos dient te worden geprojecteerd.	*De inspraakreacties verschillen nogal in opvatting over de vraag of bij een omleidingsalternatief gekozen zou moeten worden voor ligging dicht langs de bosrand, of juist er verder van af.'* *Het lijkt ons juist om niet op voorhand een keuze te maken door de tracé-bandbreedte te verkleinen, maar via nadere sub-varianten de voor- en nadelen van beide inzichtelijk te maken, zodat het bevoegd gezag op grond daarvan keuzen kan maken.*
d. De Raad verzoekt een grondgebruikerskaart van het te doorsnijden gebied op te stellen om de consequenties van een eventuele nieuwe doorsnijding in beeld te brengen. Mede daarmee kan worden voorkòmen dat de landbouwbelangen in de afweging op voorhand ondergewaardeerd zullen worden.	*Wordt aan voldaan. Zie ook nr. 4.*

Inspreker	*Reactie*
e. De Raad stelt dat voor het creëren van een goede verkeerssituatie in Ommen op den duur ook een oplossing moet worden gevonden voor het doorgaande verkeer van de N347 naar de N34 en doet de suggestie parallel aan het spoor een kortsluiting te maken tussen de N347 en de N48.	*In de studie willen wij de verkeers-effecten op de N347 aangeven van de verschillende alternatieven, zoals genoemd in de Startnotitie. De beïnvloeding van het verkeer op de N347 (lokaal dus noord-zuid-verkeer) wordt in het kader van deze studie echter alleen bezien vanuit de optiek van het bijdragen aan een oplossing voor de problemen zoals verwoord in de Startnotitie. Het wordt dus niet in de studie meegenomen als een afzonderlijk probleem waarvoor (ook) een oplossing moet worden gezocht. Dat zou de reikwijdte van de studie te buiten gaan.* *Uw suggestie om parallel aan de spoorlijn een kortsluiting te maken tussen de N347 en N48, zien wij dus niet als een mogelijk alternatief om de problemen, zoals geschetst in de Startnotitie, op te lossen, wat in de tracé/m.e.r. studie zou moeten worden meegenomen.* *Een combinatie van één van de voorgestelde alternatieven met uw suggestie van een kortsluiting N347-N48, achten wij niet realistisch. Nog afgezien van de ecologische gevoeligheid van het gebied, zou een dergelijke ingreep kostbaar zijn, en alleen verdedigbaar als geen enkel alternatief afzonderlijk voldoende oplossend werkt voor de genoemde problemen. Wij nemen echter aan dat van dat laatse geen sprake zal zijn.*
23. Gemeente Avereest De gemeente geeft aan belang te hebben bij een goede verkeersafwikkeling in de regio en komt tot een voorlopige voorkeur voor omleidingsalternatief C, omdat die het meest recht doet aan verbetering van het noord-zuid-verkeer.	*Wij waarderen de ondersteuning van het initiatief; van de voorlopige voorkeur wordt in dit stadium kennis genomen. De gemeente zal als betrokken overheidsinstantie gekend worden in de verdere procedure conform de Tracéwet.*
24. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel te Zwolle a. De Kamer ziet in de verkeerssituatie in Ommen het belangrijkste knelpunt op de N340/N34 (Zwolle-Emmen), dat afbreuk doet aan de economische ontwikkeling van het gebied, en is dan ook verheugd met deze Startnotitie.	*Wij waarderen deze ondersteuning van het initiatief.*

Inspreker	*Reactie*
b. Van een volwaardig alternatief kan volgens de Kamer echter pas sprake zijn bij vloeiende aansluitingen op de N340/N34, zowel westelijk als oostelijk, en gaat ervan uit dat dit uitgangspunt is bij de verdere studie.	*Zie nr. 11.b. De effecten van de alternatieven (met of zonder vloeiende aansluiting op de N340) worden dus in de studie inzichtelijk gemaakt, maar een keuze wordt in een later stadium gemaakt. Het zou dus prematuur zijn om op voorhand van een vloeiende aansluiting uit te gaan.*
c. De Kamer vraagt de door Haverkort en Nonak gepresenteerde tunnelvariant te betrekken in de studie.	*Wordt aan voldaan. Zie nr. 5.*
d. Naast oplossing van het knelpunt Ommen, pleit de Kamer voor oplossing van de overige knelpunten in de route Zwolle-Emmen, en verwijst naar het NEI-rapport.	*Zie nr. 21.c.*
e. De Kamer vraagt de economische effecten nadrukkelijk in de studie te betrekken.	*Zie nr. 11.b en 19.d.*
f. Aangedrongen wordt op spoed bij het doorlopen van de procedures.	*Zie nr. 11.d.*
25. G. Reyne te Ommen Pleit ervoor niet meer te spreken over omleidingsalternatieven, maar de aandacht uitsluitend te richten op tunnels. Deze bieden uit oogpunt van duurzaamheid, verminderde aantasting van de leefbaarheid en op termijn ook financieel grote voordelen.	*Wij achten het prematuur om op voorhand die keuze te maken. Andere insprekers wijzen juist een tunnel af en benadrukken de nadelen. De studie is erop gericht de effecten inzichtelijk te maken.*
26. Juniperus Verhuur (bungalowpark) te Ommen Is ongerust over toename van de intensiteit op de N48, wat toename van de geluidhinder met zich mee zal brengen, waardoor de verhuurbaarheid van de bungalows en de economische waarde nadelig beïnvloed zou worden.	*Onmiskenbaar is dat er alternatieven c.q. varianten denkbaar zijn die leiden tot een hogere verkeersintensiteit. De geluids-effecten daarvan worden in de studie betrokken.*

Inspreker	*Reactie*
27. J. Schuldink te Ommen	
a. Vreest dat het omleidingsalternatief C gepaard zal gaan met verlies van kostbare landbouwgrond en met barrièrewerking met alle verkeersveiligheidsrisico's van dien in de relatie met de kern Ommen; als toch gekozen zou worden voor dit omleidingsalternatief, dan zouden zoveel mogelijk kruisingen ongelijkvloers moeten zijn.	*De aspekten waarop inspreker wijst, worden in de studie betrokken. Ten aanzien van het landbouwaspekt wordt bijvoorbeeld een grondgebruikerskaart opgesteld (zie 4.a).*
b. Inspreker ziet de tunnelvariant als een zeer goed alternatief.	*Een tunnelvariant wordt in de studie meegenomen. Zie nr. 5.*
28. Plaatselijk Belang Buurtschap Rheezerveen e.o. te Rheezerveen	
a. Wijst op de voordelen van de tunnel-variant (zie 5) en pleit ervoor om deze in de studie te betrekken.	*Wordt aan voldaan. Zie nr. 5.*
b. Spreekt afkeur uit ten aanzien van omleidingsalternatief C omdat dit voor veel mensen onteigening zal betekenen, wat duur en emotioneel zeer onaangenaam is.	*Daarvan nemen wij in dit stadium kennis. Zie 4.c.*
29. Gemeente Gramsbergen	
a. Is ingenomen met het uitbrengen van de Startnotitie waarin zij een erkenning ziet van het probleem op alle overheidsniveau's.	*Wij waarderen deze ondersteuning van het initiatief.*
b. Acht een oplossing voor oost-west verkeersstromen van groot belang. Een voorkeur wordt in dit stadium nog niet uitgesproken.	*Zie nr. 13.c.*
c. Aangedrongen wordt op het zo snel mogelijk doorlopen van de procedures en voortvarend ter hand nemen van de uitvoering.	*Zie nr. 11.d.*

Inspreker	*Reactie*
30. Vereniging voor Natuur en Milieu "De Vechtstreek" te Ommen	
a. De vereniging wijst erop dat de route via de A28 en N37 de aangewezen weg is voor het oost-west-verkeer tussen Zwolle-Emmen. De bewegwijzering zou daarop beter afgestemd kunnen worden.	*Wij zijn het met de vereniging eens dat de route via de A28 en N37 de aangwezen weg is voor verkeer Zwolle-Emmen. Mede daarom is het gedeelte van de voormalige N34 tussen Zwolle en Varsen afgevoerd van het hoofdwegennet en overgedragen aan de provincie (nu N340). Emmen komt als bestemming niet meer voor op de bewegwijzering vanaf de A28 bij de afrit N340.* *Dat neemt niet weg dat de N34 ter hoogte van Ommen fungeert als onderdeel van de route Twente-Noorden des lands (N36-N34-N48), en het neemt evenmin weg dat de intensiteiten in oost-west-richting (N340-N34) relatief hoog zijn. De mate waarin verkeersstromen stuurbaar zijn door bewegwijzering, mag ook niet worden overschat.* *Niettemin nemen wij de suggestie zeker mee om te bezien in welke mate effecten mogen worden verwacht te oplossing van de gesignaleerde probelemen.*
b. De vereniging pleit ervoor in het onderzoek te betrekken welke invloed de voorgenomen verbetering van de weg tussen Zwolle en Twente heeft.	*In de berekeningen met het verkeersmodel wordt voor het prognosejaar rekening gehouden met wegennet-aanpassingen waartoe al besloten is. Dat betekent dat wij ervan uitgaan dat het Tracébesluit van de minister met betrekking tot de weg Zwolle-Twente (N35) uitgevoerd zal zijn. Dat geldt overigens ook voor andere wijzigingen in de wegenstruktuur c.q. openbaar vervoeraanbod die van invloed kunnen zijn in het studiegebied, zoals de verbreding van de N37 (Hoogeveen-Emmen).*
c. De vereniging is van mening dat ook beperking van sluipverkeer (m.n. op de routes via Beerze en via Vilsteren) aandacht zou moeten krijgen in deze studie.	*In de studie willen wij de verkeers-effecten op deze wegen aangeven van de verschillende alternatieven, zoals genoemd in de Startnotitie. De beïnvloeding van het verkeer op deze wegen wordt in het kader van deze studie echter alleen bezien vanuit de optiek van het bijdragen aan een oplossing voor de problemen zoals verwoord in de Startnotitie. Het wordt dus niet in de studie meegenomen als een afzonderlijk probleem waarvoor (ook) een oplossing moet worden gezocht. Dat zou de reikwijdte van de studie te buiten gaan.*

Inspreker	***Reactie***
d. De vereniging vindt dat ook alternatieve vervoermodaliteiten (rail, water) voor goederenvervoer in beeld gebracht moeten worden	*Alhoewel wij in zijn algemeenheid groot belang hechten aan de alternatieve vervoermodaliteiten, moet in dit kader worden gesteld dat het niet realistisch is te verwachten dat in dit geval een voldoende vermindering van goederenvervoer over de weg kan worden bereikt door overheveling naar vervoer per rail of water om het probleem op te lossen. Vervoer per rail of water kan pas rendabel zijn als dit over grotere afstand plaats vindt. Het gaat hier hoofdzakelijk om vervoer op regionale schaal. Gebruik van overslagfaciliteiten naar andere vervoermodaliteiten op enige afstand (zoals terminals in Twente of Kampen), blijven in het gebied zelf vervoer per vrachtauto vergen.*
e. Alhoewel de vereniging in zijn algemeenheid voorkeur heeft voor oplossingen die weinig nieuw asfalt veroorzaken, worden het nul- en het nulplus-alternatief niet reëel geacht omdat de problemen bij de Vechtbrug blijven en daardoor sluiproutes ontstaan c.q. in stand blijven.	*In dit stadium nemen wij daarvan kennis. Zie verder nr. 4.c.*
f. De vereniging acht een doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur (omleidingsalternatief B) onbespreekbaar.	*Zoals in de Startnotitie is aangegeven, is aantasting van de ecologische hoofdstructuur alleen mogelijk als wordt aangetoond dat hiermee een zwaar maatschappelijk gediend is, en alternatieve lokaties ontbreken. Wij menen echter dat het onjuist zou zijn dit omleidingsalternatief op voorhand uit te sluiten.*
g. Het omleidingsalternatief A wordt op termijn een te strak keurslijk en zou daardoor een historische vergissing zijn.	*Zie nr. 8.b.*

Inspreker	*Reactie*
h. Alhoewel omleidingsalternatief C ruimte en landbouwgrond kost, is dit het enige bespreekbare omleidingsalternatief, mits op ruime afstand van het bos gesitueerd in verband met ruimte voor de fauna, en met aandacht voor de verbindingszones naar Reest- en Vechtdal. De zone tussen bos en weg biedt dan ruimte voor voorzieningen die in de ecologische hoofdstructuur ongewenst zijn (uitbreiding golfbaan, motorcross e.d.).	*De inspraakreacties verschillen nogal in opvatting over de vraag of bij een omleidingsalternatief gekozen zou moeten worden voor ligging dicht langs de bosrand, of juist er verder van af. Het lijkt ons onjuist om op voorhand een keuze te maken. Via nadere varianten kunnen de voor- en nadelen van beide inzichtelijk worden gemaakt, zodat het bevoegd gezag op grond daarvan keuzen kan maken.* *Ten aanzien van andere funkties die daardoor mogelijk zouden worden gemaakt, c.q. zouden kunnen worden verplaatst merken wij op dat die in de afweging ten aanzien van de alternatieven geen rol spelen, wat niet wegneemt dat belanghebbenden dat wel kunnen betrekken in hun afweging.*
i. Bij keuze voor omleidingsalternatief C doet de vereniging de suggestie uit kostenoverwegingen te beginnen bij het Zwarte Pad en te eindigen bij de N48 en bovendien de gemeenten oostelijk van Ommen naar rato van hun belang te laten meebetalen.	*De suggestie van de vereniging over het tracé valt binnen de tracé-bandbreedte en zal dus zeker worden meegenomen in het onderzoek.*
j. De vereniging pleit ervoor de tunnel-variant in de studie te betrekken.	*Daar wordt gevolg aan gegeven. Zie nr. 5.*
k. In alle varianten dienen de kosten van compenserende en mitigerende maatregelen voor de fauna te worden meegenomen.	*Daar wordt gevolg aan gegeven.*
l. De vereniging spreekt bereidheid uit gebiedskennis ter beschikking te stellen in het verdere verloop van de procedure.	*Daarvan nemen wij met waardering kennis. Bekeken wordt op welke wijze, naast de formele inspraakmomenten, belanghebbenden/-stellenden betrokken kunnen worden bij de studie. Daarmee wordt beoogd dat de kwaliteit en het draagvlak voor de studie toeneemt, wat in het belang van zowel de belanghebbenden als de initiatiefnemer is, echter zonder dat vertraging optreedt in de planning. Daarbij speelt de specifieke lokale kennis uiteraard een belangrijke rol.*
31. Regio IJssel-Vecht a. De Regio is zeer verheugd met de Startnotitie die wordt gezien als eerste stap op weg naar een oplossing voor de verkeerssituatie in Ommen die als volstrekt onvoldoende wordt ervaren.	*Wij waarderen de ondersteuning van het initiatief.*

Inspreker	*Reactie*
b. De Regio onthoudt zich in dit stadium van een standpunt; daarvoor wordt eerst de studie afgewacht.	*Hiervan nemen wij kennis.*
c. De Regio is bereid zich in te spannen om te trachten dat vanuit de regio een substantiële bijdrage beschikbaar komt.	*Daarvan nemen wij kennis. De studie is erop gericht de effecten en kosten van de verschillende alternatieven in beeld te krijgen. Over de financiering wordt gesproken in de bestuurlijke begeleidingsgroep.*
d. Mede gezien de aan termijnen gebonden financiële toezeggingen, is een spoedige besluitvorming en uitvoering noodzakelijk.	*Zie nr. 11.d.*
e. De doorstroming van het verkeer moet centraal staan, onverlet latend dat verkeersveiligheid en milieubelasting ook nadrukkelijk aandacht vragen.	*De genoemde aspekten maken allen deel uit van de studie.*
f. De Regio is van mening dat de economische effecten van de N34 beter voor het voetlicht moeten komen, en verwijst naar het NEI-rapport "Weg naar de snelweg".	*Zie nr. 11.b.*
32. A. Dankelman te Arriën a. Is van mening dat de nadelen van de omleidingsalternatieven én het huidige tracé evenredig aan bod moeten komen.	*De studie beoogt alle alternatieven (dus ook het nul-alternatief: handhaving van de huidige situatie) op vergelijkbare wijze in beeld te brengen.*
b. Pleit voor een lange termijn-oplossing. Hij ziet omleidingsalternatief C, gesitueerd direct langs de bosrand, als meest structurele oplossing.	*Zie nr. 4.c.*
33. Vereniging De Ommer Marke a. De vereniging is van mening dat het traverse-alternatief geen verbetering brengt.	*Daarvan nemen wij in dit stadium kennis. Zie nr. 4.c.*

Inspreker	*Reactie*
b. Ten aanzien van de omleidingsalternatieven wijst de vereniging erop dat die niet passen binnen het bundelingsbeleid van het Streekplan, en de verkaveling doorsnijden, terwijl het gebied van de omleidingsalternatieven A en B net herverkaveld is. Daarom acht de vereniging bij keuze voor een omleidingsalternatief herinrichting en boerderijverplaatsing noodzakelijk.	*Alhoewel het Streekplan in zijn algemeenheid uitgaat van bundeling van infrastructuur uit oogpunt van minimale landschapsversnippering, voorziet het Plan wel in een omleiding ten noorden van het Ommerbos. Als nieuwe gegevens zouden blijken, sluit de provincie ook andere omleidingsalternatieven niet op voorhand uit: zie nr. 35.d. Of een omleidingsalternatief herinrichting en boerderijverplaatsing met zich mee zou brengen, zal moeten blijken, onder meer uit de op te stellen grondgebruikerskaart.*
c. Bij keuze voor een omleidingsalternatief zijn 2 tot 4 ongelijkvloerse kruisingen en de aanleg van wildtunnels noodzakelijk.	*In de studie wordt bezien welke voorzieningen nodig zijn voor voldoende oversteekbaarheid, alsmede compenserende of mitigerende maatregelen voor flora en fauna.*
d. De vereniging pleit ervoor in de studie een grondgebruikerskaart op te stellen.	*Daar wordt in voorzien. Zie ook nr. 4.a.*
e. De vereniging pleit ervoor de tunnel-variant in de studie mee te nemen.	*Daar wordt gevolg aan gegeven. Zie nr. 5.*
f. Daarnaast doet de vereniging de suggestie om in de studie een alternatief mee te nemen dat bestaat uit én de aanleg van de tunnel én een nieuwe weg aan de zuidzijde van de spoorlijn tussen de N347 en de N48. Volgens de verenging: . kost dit alternatief minder asfalt dan de omleidingsalternatieven, . past het binnen het bundelingsbeleid . ontlast het de Prinses Julianastraat en de Schurinkstraat . maakt het mogelijk het gedeelte van de N34 tussen Vechtbrug en Markt aan het verkeer te onttrekken, waardoor ± 500 meter in het centrum van Ommen asfaltvrij komt en kan worden heringericht (Noordelijke Vechtoever) . kan dan het langzaam verkeer eenzijdig (westzijde) gebruik maken van Stationsweg/-Vechtbrug. Wel zouden in het wegvak langs het spoor 1 of 2 wildtunnels moeten worden aangelegd.	*Wij waarderen het dat u met een nieuwe suggestie komt, maar zijn tot de conclusie gekomen dat deze "én-én-variant" niet realistisch is.* *Onder nr. 22.e hebben wij dat, als reactie op een vergelijkbare suggestie, nader gemotiveerd.*

Inspreker	*Reactie*
34. A. van der Veen-Romijn te Ommen a. Inspreker is van mening dat haast is geboden: de maat is vol.	*Zie nr. 11.d.*
b. Inspreker vindt alleen omleidingsalternatief C reëel en acht alle andere achterhaald, mede omdat Defensie zou overwegen een nieuw groot oefenterrein tussen Ommen en Dedemsvaart aan te leggen.	*Uit navraag bij defensie is gebleken dat de eerdere onderzoeken naar een mogelijk nieuw oefenterrein op de genoemde lokatie niet meer actueel zijn. Met dergelijke ontwikkelingen behoeft dus geen rekening te worden gehouden.* *Voor het overige: zie nr. 4.c.*
c. Het geopperde idee van een tunnel acht inspreker een korte termijn denken en verkeerd besteed geld. Omdat er toch teveel landbouwgrond zou zijn, zouden vele grondeigenaren bereid zijn grond te verkopen, waarmee omleidingsalternatief C kan worden gerealiseerd, wat op den duur goedkoper is en lange tijd mee gaat.	*Vele andere insprekers vragen juist de tunnelvariant wel in de studie mee te nemen. Mede daarom is daartoe besloten, nu een tunnelvariant niet op voorhand als irrealistisch moet worden beschouwd.* *De vraag of er teveel landbouwgrond zou zijn, blijft in deze studie buiten beschouwing.*
35. Plaatselijk Belang Varsen a. Plaatselijk Belang is van mening dat het minste schade wordt aangericht door optimaal gebruik van de huidige wegenstructuur in combinatie met de tunnelvariant, en pleit naar nader onderzoek hiernaar.	*Wordt in voorzien. Zie nr. 5.*
b. Plaatselijk Belang stelt het op prijs om, naast de formele procedures, bij de verdere uitwerking van de plannen betrokken te worden.	*Die betrokkenheid waarderen wij. Bekeken wordt op welke wijze, naast de formele inspraakmomenten, belanghebbenden/-stellenden betrokken kunnen worden bij de studie. Daarmee wordt beoogd dat de kwaliteit en het draagvlak voor de studie toeneemt, wat in het belang van zowel de belanghebbenden als de initiatiefnemer is, echter zonder dat vertraging optreedt in de planning.*

Inspreker	*Reactie*
36. Werkgroep Rijksweg 34 a. De werkgroep geeft aan dat het in haar opdracht opgestelde NEI-rapport "Weg naar de snelweg" ten aanzien van verbetering van de N34 concludeert dat: . de baten de kosten verre overtreffen; . de economische potenties beter kunnen worden benut; . het aanbeveling verdient rond Ommen een 'halve boog' te realiseren en tussen Hardenberg en Zwolle de kruisingen ongelijkvloers te maken.	*Het uitbrengen van het rapport was een van de aanleidingen voor overleg tussen de diverse betrokken overheidsinstanties over de verkeerssituatie rond Ommen. Dat heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat de huidige procedure is opgestart.*
b. De werkgroep is verheugd met het initiatief en beschouwt dit als erkenning van de problematiek.	*Wij waarderen deze ondersteuning.*
c. De werkgroep is van mening dat een rechtstreekse doortrekking van de N36 te weinig oplost en sluit zich aan bij de probleemstelling van de Startnotitie.	*Wij zijn blij met deze ondersteuning. Zie ook nr. 6.c.*
d. De werkgroep wijst erop dat niet alleen de kosten, maar ook de economische baten moeten worden betrokken in de afweging.	*Zie nr. 11.b.*
e. De werkgroep beschouwt het knelpunt bij Ommen als meest urgent in de N34-route, maar is van mening dat het gehele gedeelte in Overijssel uiteindelijk als autoweg met ongelijkvloerse kruisingen dient te worden uitgevoerd.	*Zie nr. 21.c.*
f. De werkgroep beklemtoont dat haast is geboden, niet alleen vanwege de beschikking over toegezegde middelen, maar ook gezien het belang van een goede doorstroming op de N34 voor de economische ontwikkeling van Noordoost-Overijssel	*Zie nr. 11.d.*
37. C.J.P. den Hollander en A.C.M. van Rooijen te Ommen a. Insprekers geven aan de oost-west-verbinding als groter probleem te ervaren dan de noord-zuid-verbinding en onderschrijven dat in de studie één oplossing voor beide verbindingen wordt gezocht.	*Wij waarderen de ondersteuning van het initiatief. Inderdaad is de verkeersintensiteit van het oost-west-verkeer groter dan het noord-zuid-verkeer (zie ook nr. 6.c).*

Inspreker	*Reactie*
b. Voor de toeristische ontwikkeling van Ommen vinden insprekers het noodzakelijk dat de doorgaande weg door de kern verdwijnt. Het nul- en nulplus-alternatief achten zij daarom niet reëel. Bovendien zijn zij van mening dat deze alternatieven strijdig zijn met het beleid van scheiding van verkeers- en verblijfsfunktie, en leiden tot sluipverkeer door woonwijken.	*Zie nr. 8.e.*
c. Voor uitvoering van een traverse-alternatief voorzien insprekers ruimtegebrek en technische problemen.	*Dit moet blijken uit de studie. Overigens geven de eerste inschattingen ten aanzien van de tunnel-variant, die behoort tot het traverse-alternatief, aan dat uitvoering technisch en ruimtelijk mogelijk kan zijn.*
d. Omleidingsalternatief A sluit Ommen in een te nauw korset, en verkleint en isoleert de woonwijk Alteveer, en doorbreekt de relatie met het Ommerbos.	*Zie nr. 8.b.*
e. In omleidingsalternatieven B en C zien insprekers goede mogelijkheden, waarbij omleidingsalternatief C voorkeur heeft omdat dan de ecologische hoofdstructuur niet behoeft te worden doorkruist.	*Daarvan nemen wij in dit stadium kennis. Zie nr. 4.c en 8.c.*
f. Tegenover een verdere versnippering van het landschap bij omleidingsalternatief C, staan mogelijkheden om elders versnippering te verminderen, met name het gebied tussen het Ommerbos en Den Ham, wat uit toeristisch oogpunt zeer goede mogelijkheden biedt.	*Versnippering is een van de te onderzoeken aspecten van de studie.*
g. In plaats van doortrekking van omleidingsalternatief C naar de N340, verwachten insprekers dat kan worden volstaan met de huidige verbinding als het knooppunt Varsen daarop wort aangepast.	*In de studie wordt dit bekeken. De tracé-bandbreedte omvat zowel de huidige N48 (zgn. 'kwart-boog') als een vloeiende doortrekking over een nieuw tracé (zgn. 'halve boog').*
h. Voor de N340 zou in de visie van insprekers een afzonderlijke studie kunnen worden verricht omdat deze weg botsende funkties heeft.	*Inderdaad valt de N340, naast de vraag van de wijze van aantakking van een eventuele omleiding, verder buiten deze studie. De weg is in beheer bij de provincie Overijssel.*

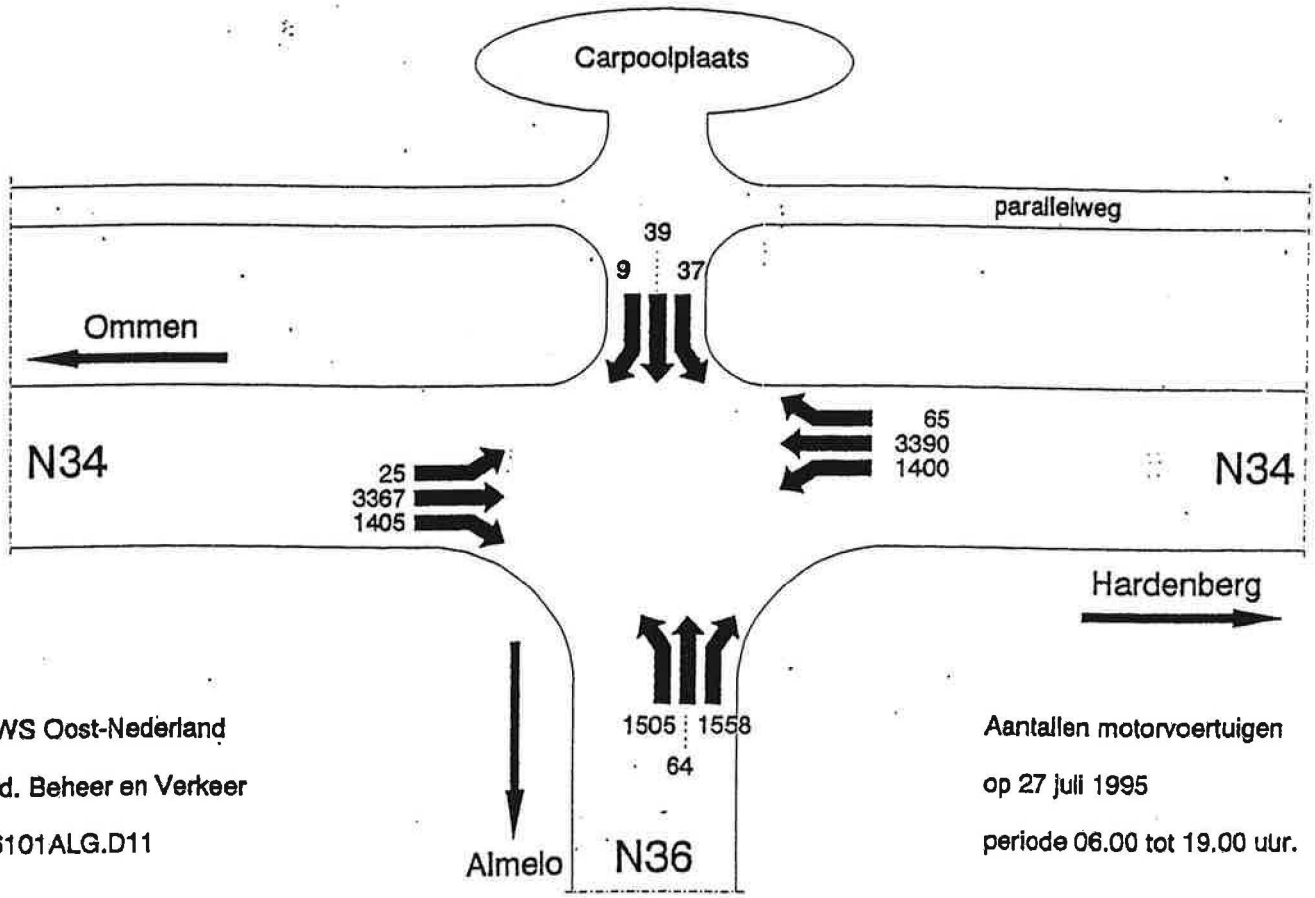
Inspreker	*Reactie*
i. Insprekers pleiten voor een realistisch Meest milieuvriendelijk alternatief, en verwijzen er daarbij naar dat milieudoelstellingen vaak moeilijk haalbaar zijn, zoals de mobiliteitsdoelstellingen uit het SVV-II.	*Onze intentie is inderdaad om een realistisch meest milieuvriendelijke variant te ontwikkelen.*
38. Regionaal Inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne voor Overijssel	
a. Is van mening dat het uiteindelijke tracé zodanig dient te worden gekozen dat het geen belemmering vormt voor de geplande waterzuiveringsinstallatie bij de kruising van de N34/N48.	*Hiermee zal rekening worden gehouden. Zie ook paragraaf 2.4 van deze richtlijnen.*
b. Het Ommerbos is een kerngebied van de Ecologische hoofdstructuur. Doorsnijding is onaanvaardbaar.	*Zoals in de Startnotitie is aangegeven is aantasting van de ecologische hoofdstructuur alleen mogelijk als wordt aangetoond dat hiermee een zwaar maatschappelijk belang gediend is en alternatieven ontbreken.*

BIJLAGE 3

Verkeersintensiteiten

BIJLAGE 3

Verkeersintensiteiten



RWS Oost-Nederland

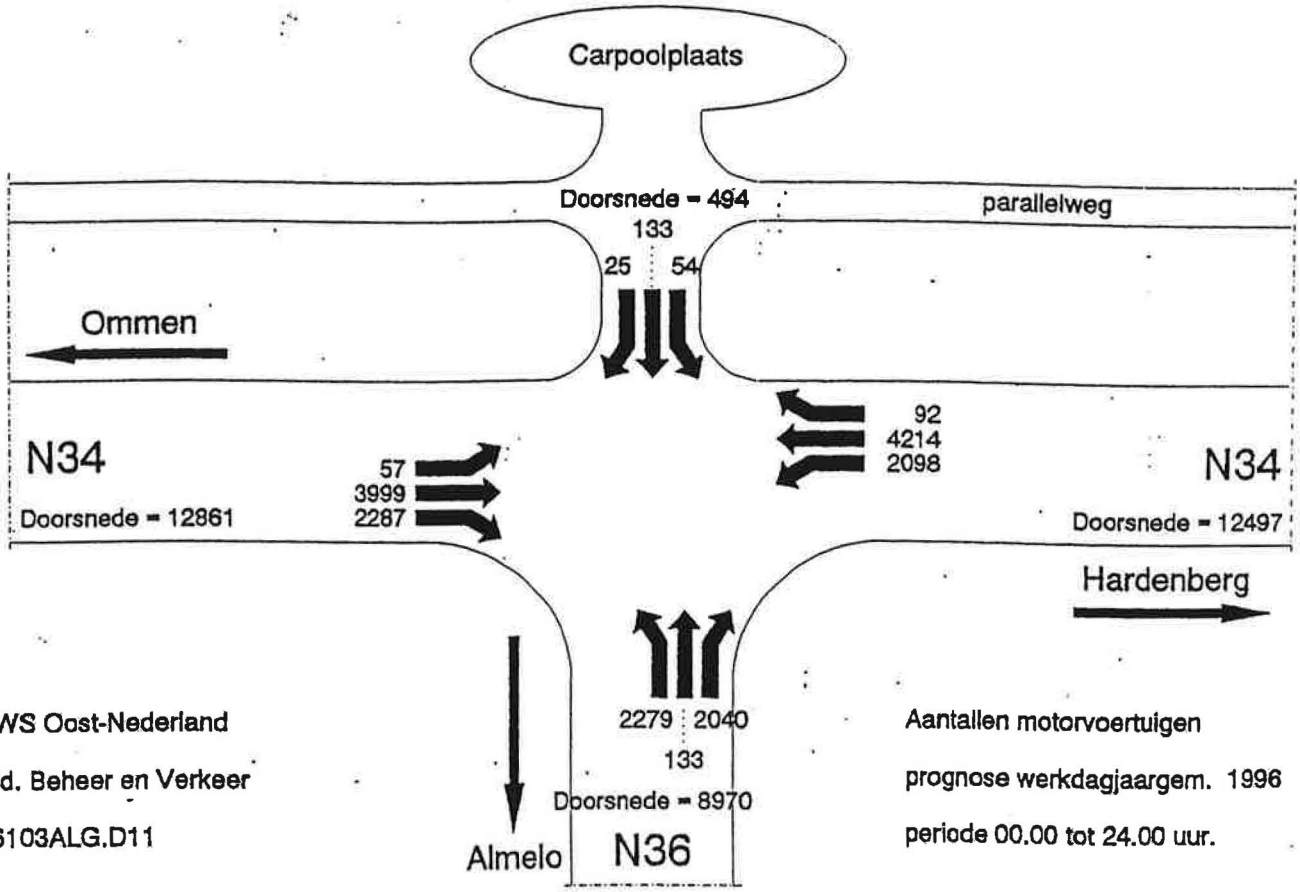
Afd. Beheer en Verkeer

96101ALG.D11

Aantallen motorvoertuigen

op 27 juli 1995

periode 06.00 tot 19.00 uur.



RWS Oost-Nederland

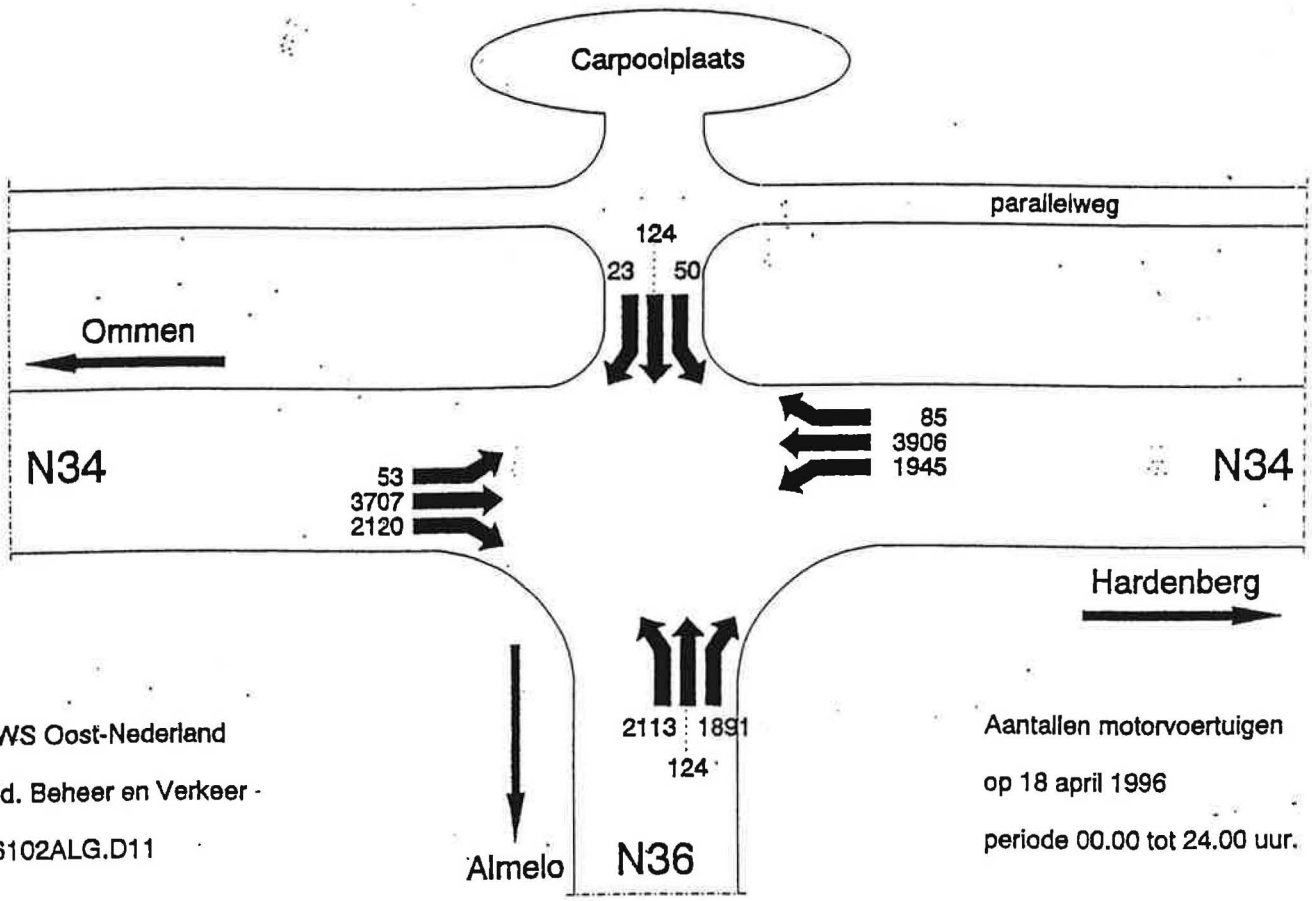
Afd. Beheer en Verkeer

96103ALG.D11

Aantallen motorvoertuigen

prognose werkdagjaargem. 1996

periode 00.00 tot 24.00 uur.



RWS Oost-Nederland

Afd. Beheer en Verkeer

96102ALG.D11

Aantallen motorvoertuigen

op 18 april 1996

periode 00.00 tot 24.00 uur.