

748-54 (2^e)

In kort bestek ...

Trajectnota/MER N34 / N36

Ommen



1 Onderzoek afgerond, inspraak van start

Rijksweg 34 (N34): op weg naar een besluit

Welke problemen doen zich voor op en langs Rijksweg 34 in en rond Ommen? En welke mogelijkheden zijn er om deze problemen op te lossen? Rijkswaterstaat heeft zeven 'alternatieven' laten uitwerken, en van elk daarvan in kaart gebracht wat de effecten zijn voor het verkeer, de mens, het landschap en de natuur. De resultaten van deze studie zijn inmiddels gebundeld in een 'Trajectnota/MER'. Het woord is nu aan u. Tijdens een inspraakronde kunt op de nota reageren.

De N34 is een drukke weg, die dwars door de kern van Ommen loopt. Naast het verkeer dat Ommen zelf als herkomst of bestemming heeft, is er ook veel doorgaand verkeer over de N34. Het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug is niet berekend op de duizenden auto's die hier dagelijks passeren. De grote verkeersstroom zorgt bovendien voor geluidhinder en leidt ertoe dat de N34 een barrière is voor overstekend (langzaam) verkeer en voetgangers. Daarnaast is sprake van relatief veel verkeersongevallen en van sluipverkeer (automobilisten die het drukke kruispunt omzeilen door sluiproutes te gebruiken).

Spelregels

De N34 is een drukke weg, die dwars door de kern van Ommen loopt.

Voor verkeersproblemen is vrijwel nooit één zaligmakende oplossing aan te wijzen. Ook voor de N34 bij Ommen zijn verschillende

oplossingen mogelijk, met elk hun eigen voor- en nadelen. Uiteindelijk besluit de Minister van Verkeer & Waterstaat samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) wat in het geval van de N34 - 'alles afwegende' - de beste oplossing is. Zo'n besluit vereist vanzelfsprekend een zorgvuldige voorbereiding. De spelregels daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwet.



Informatiezuil in het gemeentehuis

Veel Ommenaren hebben gebruik gemaakt van de 'informatiezuil' die in de hal van het gemeentehuis heeft gestaan. De opstelling bestaat uit een aantal lichtbakken en een touch screen, een beeldscherm dat u met uw vingertoppen zelf kunt bedienen. U kunt steeds kiezen uit verschillende onderwerpen. Op uw commando ontrolt zich vervolgens op het scherm een video-film, een interview met een bekende Ommenaar, een dia-presentatie, een montage-foto die in één oogopslag laat zien wat er op plek X verandert wanneer oplossing Y wordt gekozen, enzovoort. De informatie die via de zuil gericht opgevraagd kan worden, is afkomstig uit de Trajectnota/MER.

De zuil staat gedurende de inspraakperiode in het gemeentehuis opgesteld.



Eén van die spelregels houdt in dat er een uitgebreide studie aan de besluitvorming voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: een 'Trajectnota/MER' ('MER' is de afkorting van 'milieu-effectrapport'). De drie belangrijkste onderwerpen in zo'n Trajectnota/MER zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen, zodat bepaald kan worden of het echt noodzakelijk is in te grijpen;
- een beschrijving van verschillende mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven en varianten;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven en varianten voor onder meer het verkeer en het milieu.

Kaarten nog niet geschud

In de afgelopen periode bent u regelmatig geïnformeerd over de voortgang van de studie die Rijkswaterstaat heeft uitgevoerd naar de mogelijke oplossingen. Er zijn verschillende nieuwsbrieven gepubliceerd en informatie-avonden georganiseerd. Daarnaast hebben de plaatselijke media over het onderzoek bericht. In het gemeentehuis van Ommen staat een informatiezuil (zie kader). Dit 'i-point' vertelt én vertoont met bewegende beelden welke oplossingen worden onderzocht.

Het onderzoek is inmiddels afgerond. De resultaten ervan zijn gebundeld in een Trajectnota/MER. Deze nota biedt - zoals gebruikelijk - een overzicht van wat er zoal mogelijk is. Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt. Voor een zorgvuldig besluit is het immers ook noodzakelijk te weten wat de wensen en opvattingen zijn van verschillende betrokken partijen: burgers en belangengroeperingen bijvoorbeeld, en natuurlijk ook de betrokken gemeenten (Ommen en Hardenberg). Vandaar dat de Trajectnota/MER fungeert als startsein voor een inspraakronde en bestuurlijk overleg.



Reacties welkom

De inspraakronde duurt acht weken. Iedereen kan in deze periode schriftelijk en/of mondeling reageren. Deze brochure kan daarbij wellicht behulpzaam zijn. In deze brochure worden de hoofdzaken uit de Trajectnota/MER namelijk in woord en beeld getoond. Het accent ligt daarbij op de bestudeerde oplossingen (zie hoofdstuk 3 van deze brochure) en de belangrijkste effecten daarvan (zie hoofdstuk 4).

Voor de meer praktische gang van zaken rond inspraakreacties zijn vooral hoofdstuk 5 en de achterpagina van belang. Daar vindt u informatie over waar en wanneer u de Trajectnota/MER kunt inzien, het adres waarnaar u uw inspraakreactie moet opsturen, enzovoort. Reacties zijn van harte welkom!

De hoofdrolspelers

- Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland is verantwoordelijk voor de Trajectnota/MER. In dit document worden de huidige en toekomstige problemen geanalyseerd en worden zeven mogelijke oplossingen (met hun effecten) voor de verkeersproblematiek in en rond Ommen beschreven en vergeleken.
- De minister van Verkeer en Waterstaat neemt, samen met de minister van VROM, het uiteindelijke besluit. De ministers hebben de rol van 'bevoegd gezag'.
- Insprekers (burgers en belangengroeperingen) kunnen tijdens een inspraakronde schriftelijk en/of mondeling reageren op de Trajectnota/MER.
- De provincie Overijssel, de gemeenten en de waterschappen treden op verzoek van het bevoegd gezag op als adviseur.
- Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is een adviescollege dat, naar aanleiding van de Trajectnota/MER en de inspraakreacties, een advies uitbrengt aan het bevoegd gezag.
- De Commissie voor de milieu-effectrapportage is een groep van onafhankelijke milieudeskundigen die beoordeelt of de milieu-informatie in de Trajectnota/MER voldoende kwaliteit heeft om er een zorgvuldig besluit op te kunnen baseren. Deze Commissie betreft de inspraakreacties bij haar advisering richting bevoegd gezag.

De belangrijkste problemen

Er zijn zeven oplossingen bestudeerd. Maar aan welke problemen moeten die oplossingen nu eigenlijk het hoofd bieden? In feite gaat het om twee dingen: een soepeler doorstroming van doorgaand verkeer, en een verbetering van het 'woon- en leefklimaat' in Ommen en directe omgeving.

Een bekend beeld in Ommen: grote drukte op het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug. Tijdens de spits loopt het verkeer hier bijna dagelijks vast, vooral aan het eind van de middag. In het toeristenseizoen is het kruispunt ook overdag buiten de spitsen zwaar belast.

Flessenhals

Het deel van de N34 tussen de Witte Paal en de aansluiting op de N48 is een flessenhals, omdat hier twee doorgaande verkeersstromen samenvloeien op één weg. Het gaat om:

- oost-west-verkeer, afkomstig vanuit de richting Emmen/Coevorden en doorreizend in de richting Zwolle (en omgekeerd);
- noord-oost-verkeer, tussen Noord-Nederland en Twente (en vice versa).

Naast doorgaand verkeer maakt ook lokaal verkeer gebruik van de N34 en van het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug. Ook het verkeer via

de N347 (Ommen-Hellendoorn/Nijverdal) passeert het kruispunt.

De N34 is onderdeel van het zogenoemde hoofdwegennet. Hoofdwegen hebben bij voorkeur een 'stroomfunctie' met in dit geval een maximum snelheid van 100 km/uur en voor de weggebruikers een kans van maximaal 5% om in een file terecht te komen. De rijbaan van de hoofdweg is verboden voor langzaam verkeer en de kruisingen zijn bij voorkeur ongelijkvloers (viaducten). De kruisingen van de N34 bij Ommen zijn echter stuk voor stuk gelijkvloers. De maximum snelheid loopt uiteen van 80 tot (in de bebouwde kom) 50 km/uur. In het centrum, bijvoorbeeld bij het VVV-kantoor, is er zo weinig ruimte dat er geen apart fietspad aangelegd kan worden. Kortom, de N34 voldoet niet aan de uitgangspunten voor een hoofdweg.

Wachten bij het kruispunt

Voor bedrijven in en rond Ommen, maar ook voor economische ontwikkelingen in de bredere omgeving, is het voordelig wanneer zakelijk verkeer zich soepel kan verplaatsen. Wat dat betreft is het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug op dit moment een te groot knel-

De doelstelling is...

In een Trajectnota/MER moet altijd aangegeven worden welke doelstelling er wordt nagestreefd. In dit geval betreft die doelstelling het doorgaande verkeer en het woon- en leefklimaat in en rond Ommen. In de Trajectnota/MER is het als volgt geformuleerd: 'Het hoofddoel is het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer op de oost-west-verbinding Zwolle - Coevorden/Emmen en de noord-oost-verbinding Noord-Nederland - Twente, alsmede het verbeteren van de verkeersveiligheid, het terugdringen van sluipverkeer en het beperken van de belasting van het woon- en leefmilieu.'

Structuur
hoofdwegen-
net





Verkeer bij Ommen: feiten en cijfers

Op het deel van de N34 tussen de Markt en de Julianastraat, zo bleek uit tellingen in 1997, komen dagelijks gemiddeld zo'n 15.500 auto's voorbij. Ongeveer de helft daarvan is doorgaand verkeer. Het totale aantal 'verkeersbewegingen' op het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug bedraagt gemiddeld 22.000 per dag. In het hoogseizoen (juni-augustus) overstijgt het aantal toeristen (50.000) het inwonertal van Ommen (16.000). In het hoogseizoen is 30 tot 40% van het totaal aan auto's te beschouwen als toeristisch verkeer. Het toeristische verkeer heeft weinig consequenties voor de dagelijkse drukte in de ochtend- en avondspits. Het is eerder zo dat de toeristen het gat tussen ochtend- en avondspits opvullen. In het hoogseizoen is het dus niet alleen 's ochtends en 's avonds, maar de hele dag door druk op het kruispunt bij de brug.

punt. Een goede graadmeter daarvoor is de 'cyclustijd'. Dat is de tijd die nodig is om al het verkeer op een kruispunt met verkeerslichten één maal het groene licht te geven.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de cyclustijd nooit meer dan twee minuten (120 seconden) zou mogen zijn. Duurt dit langer, dan is er sprake van 'ernstig gestoorde verkeersafwikkeling' en lange wachttijden.

Op dit moment bedraagt de cyclustijd bij de Hessel Mulertbrug in de spits al 134 seconden. Blijven maatregelen achterwege, dan zullen de wachttijden alleen maar verder toenemen, eenvoudigweg omdat de groei van het (auto)verkeer zich de komende jaren nog zal doorzetten. Berekeningen wijzen uit dat zonder maatregelen de cyclustijd op het kruispunt in 2010 164 seconden zal bedragen.

Sluipverkeer

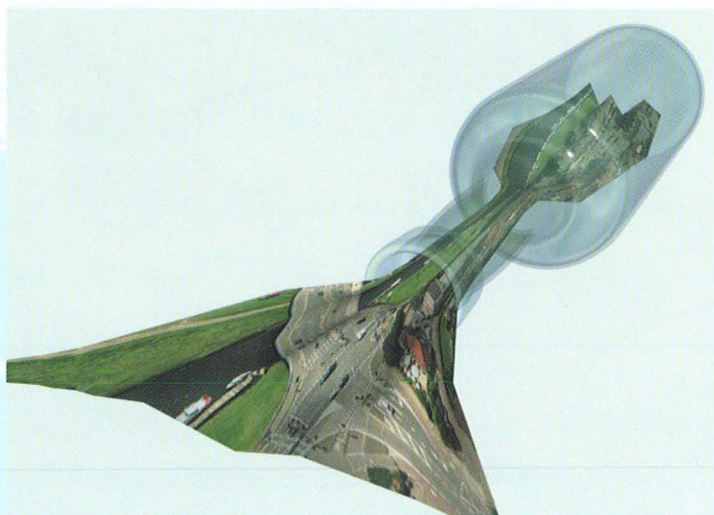
Automobilisten die de verkeerssituatie in en rond Ommen goed kennen, proberen de drukte van de kern van Ommen regelmatig te omzeilen door sluiproutes te gebruiken. Dat heeft als gevolg dat er doorgaand (en hard rijdend) verkeer terechtkomt op wegen die daar eigenlijk niet voor bedoeld zijn.

De populairste sluiproute is het Zwarte Pad. Voor verkeer tussen de Witte Paal en Dedemsvaart is dit niet alleen een kortere

route, maar ook een snellere (omdat het drukke kruispunt vermeden wordt). Daarnaast is er ook enig sluipverkeer door Ommen, bijvoorbeeld via de Julianastraat en de Balkeweg.

Ongevallen en hinder

In de kern van Ommen zorgt het verkeer op de N34 voor lawaai en luchtvervuiling. De weg is bovendien een barrière - een moeilijk oversteekbare hindernis - die Ommen in tweeën snijdt. Het gedeelte van de N34 dat binnen de bebouwde kom ligt, is 35% onveiliger dan het landelijke gemiddelde (voor vergelijkbare wegen) en vier maal onveiliger dan andere wegvakken van de N34. De ongevallen concentreren zich vooral op de N34 tussen de Julianastraat en de Markt.



3 Kruispunt verbeteren, tunnel, omleidingen

Kiezen uit zeven oplossingen

De minst ingrijpende oplossing voorziet in beperkte verbeteringen aan het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug. De andere oplossingen hebben veel meer voeten in de aarde. Ze zijn er stuk voor stuk op gericht het doorgaande verkeer van het lokale verkeer te scheiden. Dat kan door voor het doorgaande verkeer een tunnel aan te leggen, of een omleidingsroute (waarbij verschillende tracés mogelijk zijn).

Op dit moment zijn de oplossingen op hoofdlijnen uitgewerkt. De kaartjes in dit hoofdstuk laten globaal zien welke ruimte de verschillende oplossingen in beslag nemen. Wanneer bekend is welke oplossing de voorkeur krijgt, dan wordt deze oplossing meer gedetailleerd uitgewerkt. Daarbij kan het tracé nog naar links of naar rechts verschoven worden (met maximaal 100 meter). Bij de omleidingsroutes is steeds het uitgangspunt dat er snelheidsbeperkende maatregelen worden getroffen op de bestaande N34.

Maaiveld, verdiept, haaks, vloeiend...

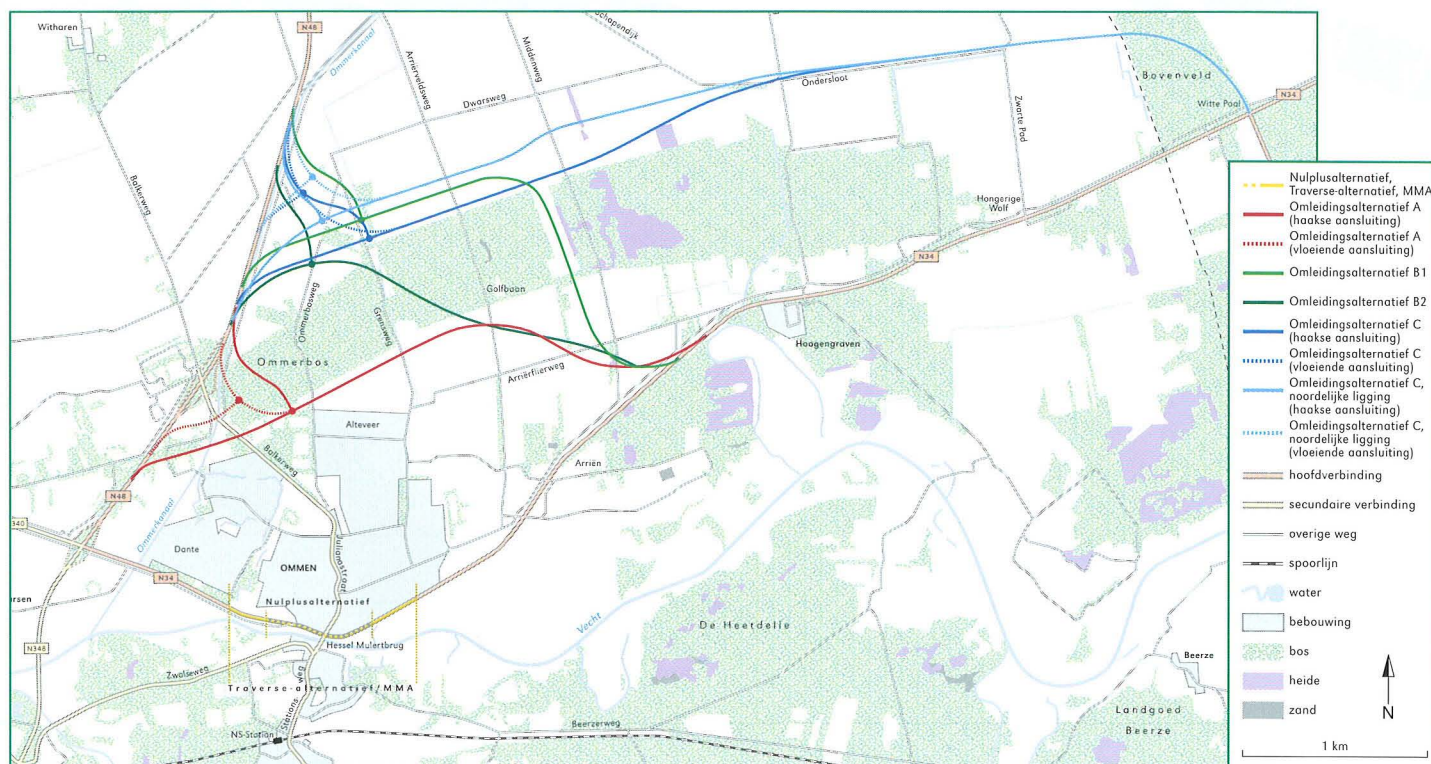
Bij bijna alle oplossingen bestaat de mogelijkheid om bepaalde onderdelen ervan op verschillende manieren uit te voeren. Een omleidingsroute kan bijvoorbeeld geheel op 'maaienveld' aangelegd worden, maar op bepaalde plekken kan ook een 'verdiepte ligging' het overwegen waard zijn.

Daarnaast zijn er varianten mogelijk voor de manier waarop de omleidingsroutes aansluiten op de N34 en de N48. Zo is het mogelijk bij de N48 een 'haakse' of een 'vloeiende' aansluiting te kiezen. Een haakse aansluiting biedt de kortste reistijd voor het oost-west-verkeer, terwijl het noord-oost-verkeer vanuit en in de richting Dedemsvaart/Hoogeveen in dat geval moet afslaan. Bij de vloeiende aansluiting zijn de rollen precies omgekeerd (zie kaart).

Versoberingsvarianten

Bij de vaststelling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 is onder meer voor het project N34/N36 Ommen een zogenoemd taakstellend budget aangegeven. Dit gaf aanleiding om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de oplossingen te versoberen. Onder andere bij de omleidingsroutes blijkt het zinvol om versoeringen door te voeren. Het gaat dan vooral om een andere aansluiting op de N48. De relevante versoberingsvarianten worden in de volgende paragrafen toegelicht.

Overzicht ligging alternatieven



3.1 Kruispunt verbeteren (nulplus-alternatief)

Indeling opstelstroken

De eerste oplossing heeft als belangrijkste maatregel: verbetering van de inrichting van het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug. Voor het rechtdoorgaande verkeer in westelijke richting (richting Zwolle) komt er een extra opstelstrook voor de verkeerslichten. Direct ná het kruispunt zijn twee rijstroken. Vóór het VVV-kantoor moet het verkeer zich samenvoegen op één rijstrook.

De middelste rijstrook op de brug is nu nog uitsluitend bestemd voor rechtdoorgaand verkeer. In de nieuwe situatie mag deze rijstrook ook benut worden door 'linksaffers'. Vanaf de brug kunnen dan dus twee auto's naast elkaar linksaf slaan richting Zwolle.

Verder verdwijnt de mogelijkheid om vanaf de N34 (uit het westen komend) bij het kruispunt linksaf de Julianastraat in te slaan. Verkeer naar het centrum kan namelijk al eerder (bij de Danteweg of bij de Markt) afslaan.

Betere doorstroming

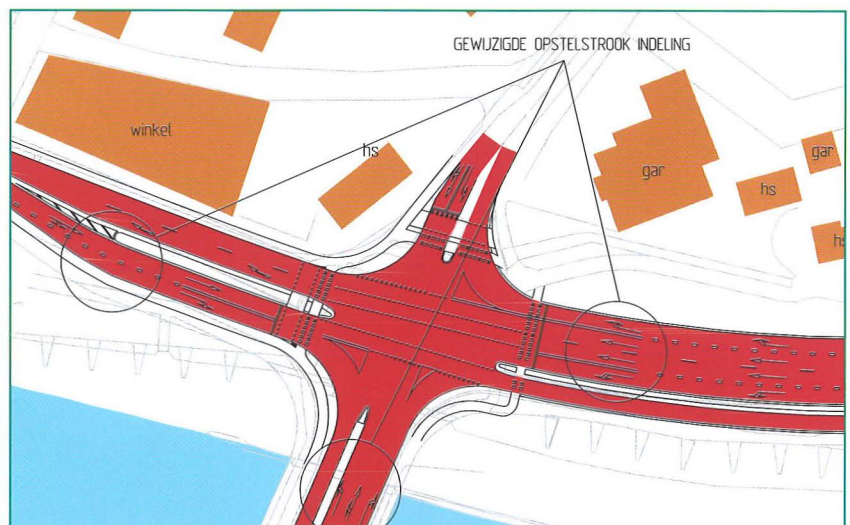
De nieuwe indeling verbetert de doorstroming op het kruispunt, en verkort dus de wachttijden bij de verkeerslichten. De cyclustijd bedroeg in 1992 nog 134 seconden. Zonder maatregelen zal dat in 2010 opgelopen zijn tot 164 seconden, veel meer dan de 120 seconden die als acceptabel wordt beschouwd. Met de nieuwe inrichting loopt de cyclustijd terug tot 99 seconden, wat alleszins aanvaardbaar is.

Indeling van rijstroken na herinrichting van het kruispunt.

Openbaar vervoer, parkeerterrein

In aanvulling op de herinrichting van het kruispunt wordt geprobeerd met een verbetering van het openbaar vervoer aan automobilisten een alternatief voor de auto te bieden. Ook wordt geprobeerd de groei van het autogebruik af te remmen door met bedrijven afspraken te maken over woon-werkverkeer (denk daarbij bijvoorbeeld aan bedrijfsinterne car-pool-regelingen).

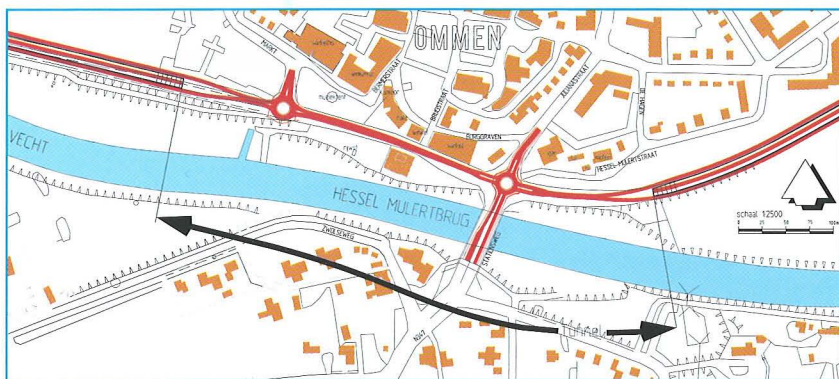
Aan de zuidkant van de Vecht, vlakbij de brug, wordt een parkeerterrein aangelegd. Automobilisten die uit het zuiden komen en het centrum van Ommen willen bezoeken, kunnen daar parkeren. Ze kunnen dan de brug te voet oversteken.



3.2 Tunnel (traverse-alternatief)

Doorgaand verkeer onder de grond

In het traverse-alternatief komt er een tunnel van ongeveer 550 meter voor het doorgaande verkeer onder de bestaande weg. De tunnel begint ter hoogte van de Markt en loopt door tot voorbij het kruispunt. Vanzelfsprekend blijft het centrum van Ommen vanaf de N34 bereikbaar, via uitvoegstroken voor de tunnelingangen.



Montagefoto van de situatie na aanleg van de tunnel (oostzijde kruispunt met de Hessel Mulertbrug).



Na aanleg van de tunnel wordt het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug een stuk rustiger. In dat geval kan daar eventueel een rotonde worden aangelegd.

Lokaal verkeer op het tunneldak

De tunnel zorgt ervoor dat de hoeveelheid bovengronds verkeer tussen de Markt en de Hessel Mulertbrug halveert. Kruispunten met verkeerslichten zijn dan niet meer nodig. In plaats daarvan kunnen er bij de Hessel Mulertbrug en bij de Markt rotondes worden aangelegd. De afname van het verkeer biedt mogelijkheden om via een andere stedenbouwkundige invulling het leefklimaat op deze plaats op te waarderen.

Overlast tijdens de bouw

Het bouwen van de tunnel zal ongeveer twee jaar duren. Een groot deel van die tijd zijn de huidige rijstroken van de N34 niet bruikbaar. Het verkeer moet dan langs de bouwput geleid worden. Vooral bij het VVV-kantoor is de ruimte zo krap, dat daar tijdens de bouw slechts één rijstrook vrijgemaakt kan worden, afwisselend te gebruiken door verkeer van oost naar west en verkeer van west naar oost. Tijdelijk zullen derhalve ernstige vertragingen optreden.

Versoberingsvariant

Het is mogelijk om de tunnel ongeveer 140 m. aan de westzijde in te korten door het kruispunt met de Markt op de N34 op te heffen. Consequentie van deze oplossing is wel dat een deel van het parkeerterrein aan de Vecht ten westen van het huidige VVV-gebouw komt te vervallen. Met deze versobering wordt circa 20 miljoen gulden bespaard.

sten te
en door
en
100
wordt

dwarsprofiel t.p.v. het Ommerbos
ontleedingsalternatief verdiepte ligging (RONA 100 km/h)

* obstakelvrije ruimte ≥ 6.00 m

9

3.4 Omlleidingen door het Ommerbos (alternatief B1 en alternatief B2)

Er zijn twee omlleidingsalternatieven die het Ommerbos (en de zogenoemde ecologische hoofdstructuur) doorsnijden. De eerste (B1) doet dat loodrecht, de tweede (B2) schuin (zie kaart op pagina 6). Voor B1 en B2 zijn alleen haakse aansluitingen op de N48 uitgewerkt. Uit berekeningen is namelijk gebleken dat bij een vloeiende aansluiting te veel doorgaand verkeer (vooral het oost-west-verkeer) de voorkeur zal blijven geven aan de N34 door Ommen.

Loodrecht versus schuin doorsnijden

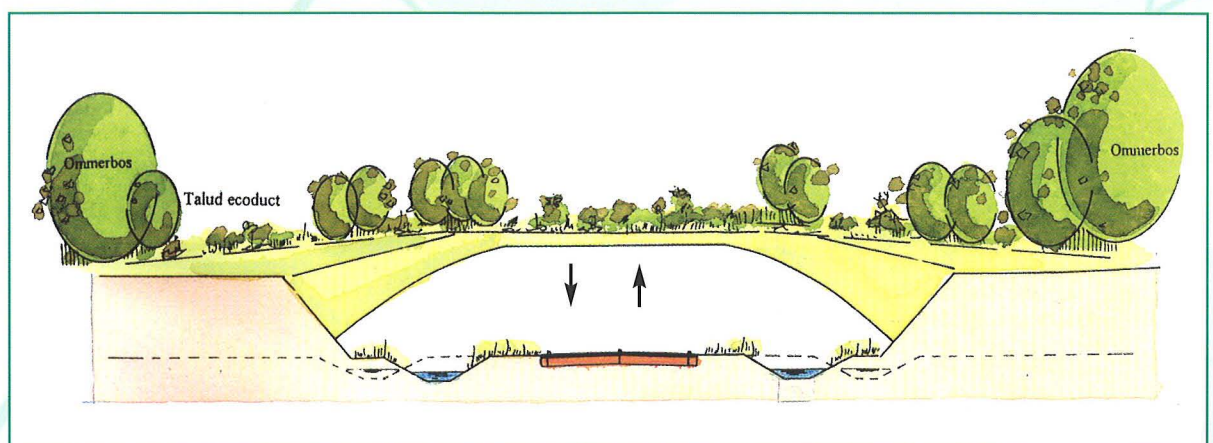
Bij een rechte doorsnijding van het Ommerbos kan de weg geleid worden over een stuk open grasland (het voormalige eendenterrein) dat hier reeds aanwezig is. Er hoeven dan geen bomen gekapt te worden. De schuine doorsnijding heeft als voordeel dat de omlleidingsroute een kilometer korter is, en daarmee aantrekkelijker wordt voor het doorgaande verkeer tus-

sen Zwolle en Coevorden (en vice versa). Een nadeel is dat het Ommerbos over een grotere lengte doorsneden wordt.

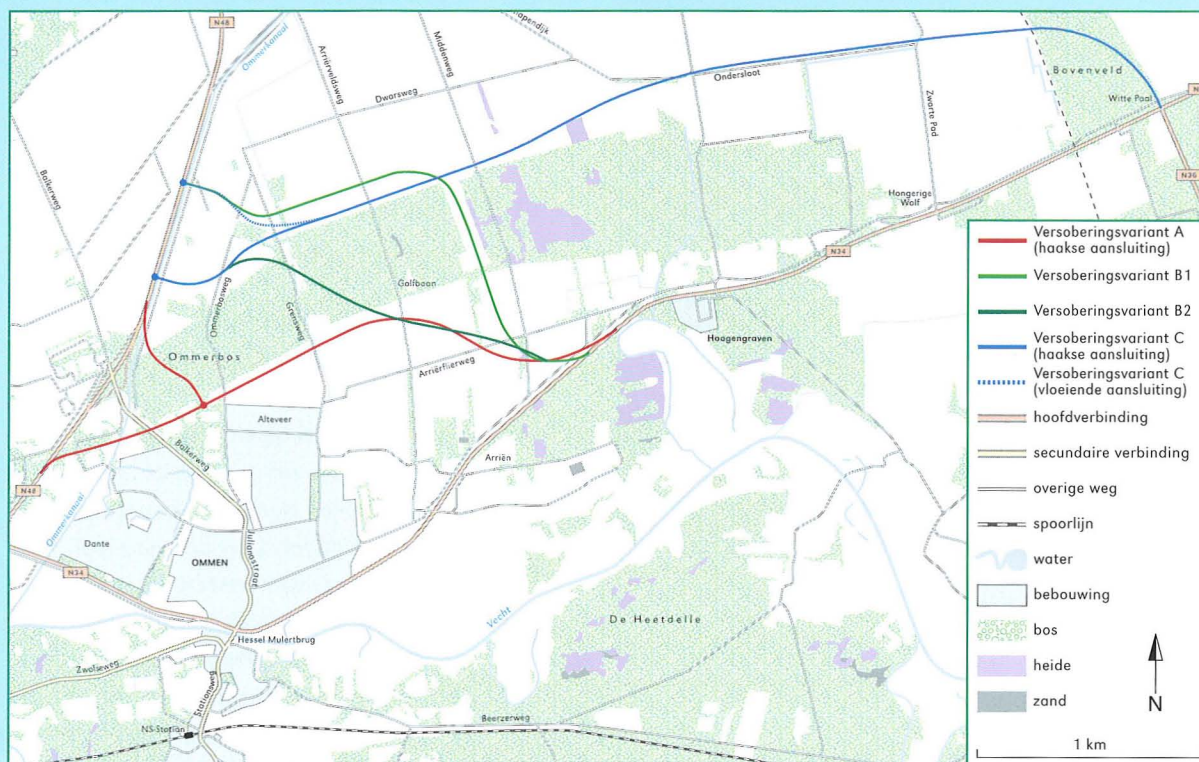
Variant: verdiept, 'ecoduct'

Door zowel een rechte als een schuine doorsnijding ontstaat er een barrière voor de dieren in het Ommerbos. Dat effect is enigszins te verzachten door op verschillende plaatsen das-sentunnels aan te brengen. Daarnaast is er een variant uitgewerkt waarbij de passage door het Ommerbos verdiept wordt aangelegd. Ongeveer halverwege het verdiepte gedeelte wordt vervolgens een grote faunapassage gebouwd: een brede, 'groene' brug waarover ook de grotere dieren veilig kunnen oversteken.

Dit dwarsprofiel laat zien hoe een grote faunapassage eruit zou kunnen zien.



Versoberingsvarianten omleidingen



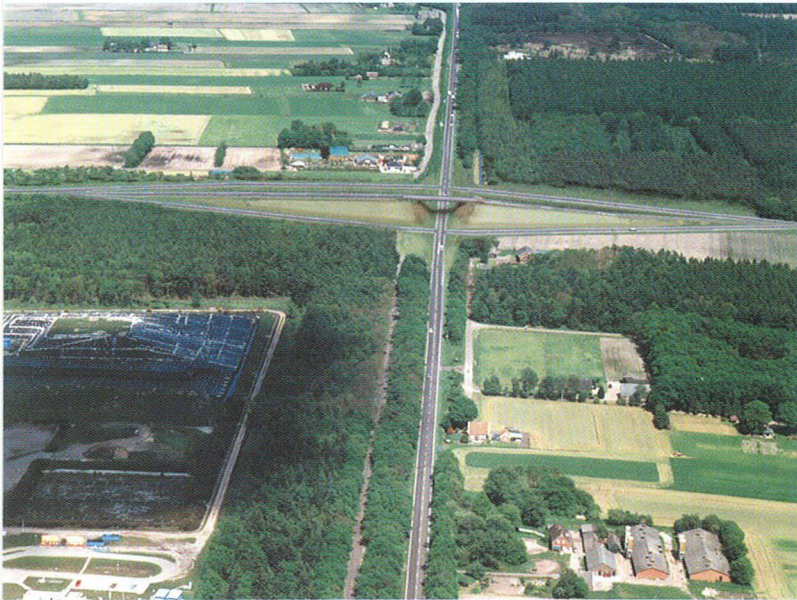
Overzicht ligging versoberingsvarianten.

Montagefoto van de versoberde aansluiting van de omleiding op de N48.

Bij de omleidingen door en ten noorden van het Ommerbos kan een belangrijke besparing worden bereikt door de aansluiting op de N48 te versoberen. Daardoor is er slechts één nieuwe brug over het Ommerkanaal (zie montagefoto) nodig, wat aanzienlijk in de kosten scheelt. Bovendien kan de N48, waarvan het gedeelte tussen de twee aansluitpunten van de omleiding wordt opgebroken bij de niet-versoberde varianten, in zijn huidige vorm worden gehandhaafd. De kwaliteit van de route voor het doorgaande verkeer wordt echter wel minder. De besparingen bedragen tussen de 10 en 16 miljoen gulden.



3.5 Lange omleiding (alternatief C)



Voor de lange omleiding is een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Witte Paal (zie montagefoto) als standaardoplossing uitgewerkt.

De lange omleiding loopt vanaf de N48 boven het Ommerbos langs naar de huidige T-splitting bij de Witte Paal. De aansluiting op de N48 kan haaks of vloeiend worden uitgevoerd. Net als bij de andere omleidingsroutes is ook hier voor de aansluiting op N48 een versoberingsvariant uitgewerkt (zie pagina 11).

Kruispunt Witte Paal: gelijkvloers of ongelijkvloers

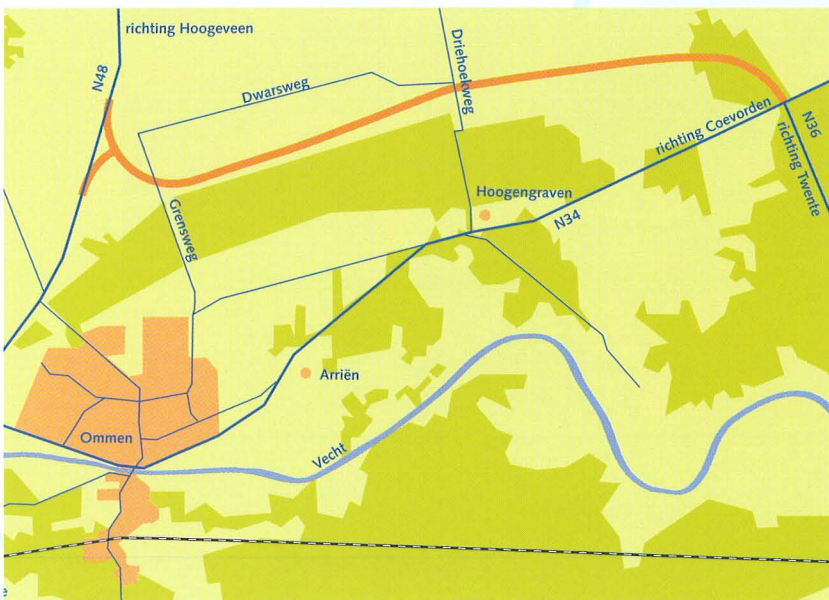
Bij een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Witte Paal kan het doorgaande noord-oost-verkeer (Twente - Noord-Nederland) ongehinderd de N34 kruisen. Deze oplossing is als standaard-oplossing uitgewerkt omdat er op de aansluitende wegen (N48, N36) ook vrijwel uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen voorkomen. Als variant is de mogelijkheid van een gelijkvloerse kruising (rotonde) uitgewerkt. Dat is goedkoper en neemt minder ruimte in beslag.

Twee varianten met voordeel voor de natuur

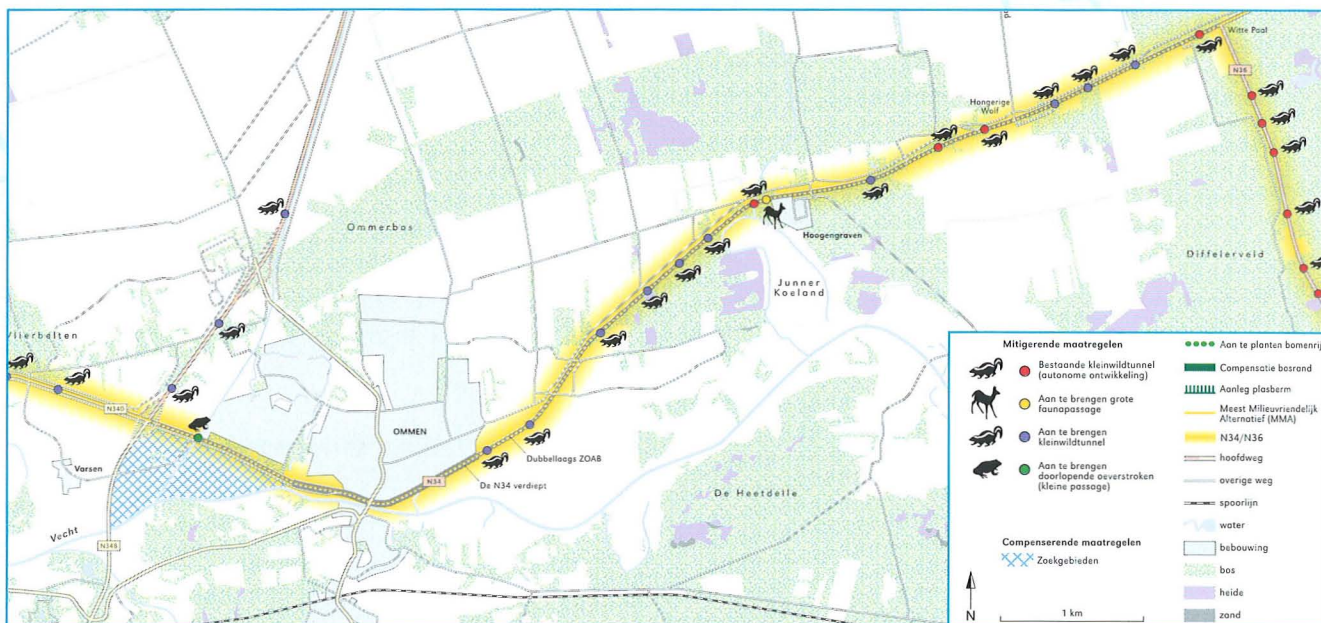
Een mogelijke variant bij de lange omleiding is een verschuiving van de weg van zo'n 250 meter in noordelijke richting tussen de N48 en de Driehoekweg. Daardoor komt er meer afstand tot het Ommerbos, wat gunstig is voor de natuur (zie overzicht ligging alternatieven op pagina 6). Voor de landbouw is deze variant minder gunstig, omdat enkele kavels ongunstig worden doorsneden.

De lange omleiding biedt daarnaast de mogelijkheid de N34 tussen Hoogenraven en de Witte Paal af te sluiten voor het doorgaande verkeer. Door de herinrichting van de N34 kunnen vervolgens de waardevolle bosgebieden aan weerszijden van de weg weer met elkaar verbonden worden. Deze variant is dus gunstiger voor de natuur, de geluidhinder en de verkeersveiligheid.

Lange omleiding ("strak" langs het Ommerbos en met een vloeiende aansluiting).



3.6 Tunnel 'plus' (meest milieuvriendelijk alternatief)



In elke Trajectnota/MER wordt een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) opgenomen. Zo'n MMA is een oplossing die op het gebied van natuur en milieu het onderste uit de kan haalt, maar ook realistisch (en dus betaalbaar) is, én een bijdrage levert aan het doel van het project. Dat doel is in dit geval de doorstroming van het doorgaande verkeer en het 'woon- en leefklimaat' in Ommen en omgeving te verbeteren. Wat is de meest milieuvriendelijke aanpak om dat te bereiken?

Tunnel...

De omleidingsroutes komen niet in aanmerking als MMA, vanwege de negatieve invloed op natuur en landschap. Het nulplus-alternatief levert in beperkte mate een verbetering op van de geluidhinder en barrièrewerking in Ommen. De conclusie is dat een tunnel de belangrijkste bouwsteen moet zijn voor het MMA. Aangevuld met..

...plus

Wat heeft het MMA aan extra's in huis ten opzichte van de tunnel zoals beschreven op

pagina 8. De belangrijkste aanvulling is dat het gehele traject van de N34 tussen de Witte Paal en de aansluiting op de N48 voorzien wordt van extra stil asfalt, namelijk dubbellaags ZOAB ('zeer open asfalt beton'). Geluidhinder als gevolg van de grote verkeersstroom over de N34 zal hierdoor afnemen.

Verder voorziet het MMA in speciale maatregelen om de N34 eenvoudiger oversteekbaar te maken voor dieren. Op tal van plaatsen komen er 'dassentunneltjes', voor kleinere dieren dus. Ter hoogte van het Junner Koeland wordt bovendien een passage voor groot wild (zoals reeën) aangelegd.

Het meest milieuvriendelijke alternatief: een tunnel en aanvullende maatregelen.

Ommerkanaal: natuurvriendelijke oevers.



4 Beoordelen vanuit verschillende invalshoeken

Vergelijking van de oplossingen

Elke oplossing heeft sterke én zwakke punten. Welke oplossing de voorkeur verdient, hangt dan ook af van de invalshoek van waaruit de oplossingen beoordeeld worden. Met een voorbeeld: wie veel gewicht toekent aan 'natuur & landschap', zal een andere keuze maken dan iemand die vooral naar 'verkeer & vervoer' kijkt.

Benamingen alternatieven

alternatief	benaming in de Trajectnota/MER
0 niets doen	nul-alternatief (0)
1 verbeteringen aan het kruispunt	nulplus-alternatief (0+)
2 tunnel in Ommen	traverse-alternatief (T)
3 korte omleiding	alternatief A (A)
4 omleiding recht door Ommerbos	alternatief B1 (B1)
5 omleiding schuin door Ommerbos	alternatief B2 (B2)
6 lange omleiding	alternatief C (C)
7 tunnel 'plus'	meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De zeven oplossingen zijn met elkaar vergeleken door te kijken naar de zes onderwerpen die in dit hoofdstuk aan de orde komen. De diagrammen laten snel zien wat per onderwerp de onderlinge rangorde is van de oplossingen: hoe hoger het staafje, hoe gunstiger de oplossing. De diagrammen geven een globaal, gemiddeld beeld van de onderlinge verhouding van de oplossingen. Meer gedetailleerde informatie is in de Trajectnota/MER opgenomen.

Verkeer & vervoer

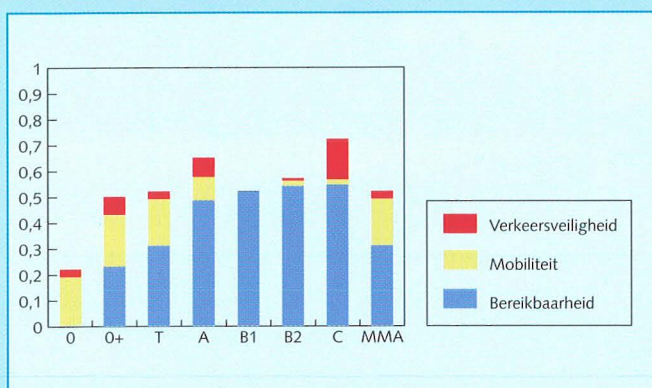
Problemen op het gebied van verkeer & vervoer vormden de directe aanleiding voor het onderzoek. Het ligt dan ook voor de hand te bekijken wat de oplossingen op dit gebied presteren. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn onder meer:

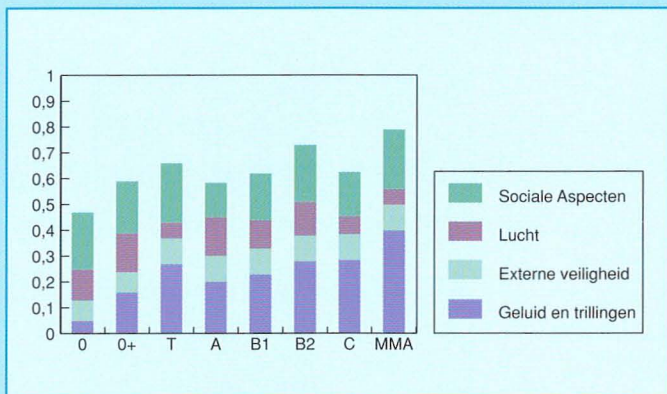
- de functie van het wegennet (de mate waarin het lukt het doorgaande verkeer en het lokale verkeer uit elkaar te halen);
- de verkeersdoorstroming op het kruispunt bij de Hessel Mulertbrug;
- de hoeveelheid sluipverkeer die na uitvoering van een bepaalde oplossing nog blijft bestaan;
- de verkeersveiligheid (aantal doden en gewonden per jaar).

Als het om verkeer & vervoer gaat, zijn de omleidingsalternatieven gunstiger dan de oplossingen die zich concentreren op het kruispunt (herinrichting, aanleg tunnel, al dan niet met aanvullende milieumaatregelen). De laatstgenoemde oplossingen zullen bijvoorbeeld het sluipverkeer nauwelijks terugdringen. En ook ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt er geen belangrijke verbetering geboekt. Er komt wel een duidelijke verbetering van de verkeersdoorstroming op het kruispunt - zeker wanneer er een tunnel komt. Maar bij de omleidingsalternatieven gaat de situatie op het kruispunt er ook duidelijk op vooruit.

Alles bijeen genomen is de lange omleiding de gunstigste oplossing voor verkeer & vervoer. Het sluipverkeer via het Zwarte Pad zal dan bij-

Verkeer en vervoer





voorbeeld nagenoeg verdwijnen. De lange omleiding heeft ook het minste aantal verkeersongevallen. Bovendien is de lange omleiding voor zowel doorgaand oost-west-verkeer als doorgaand noord-oost-verkeer de snelste route. Daardoor zal er in de praktijk een goede scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer gaan ontstaan. De versoberingsvarianten hebben, afgezien van de wat mindere verkeersafwikkeling bij de versoberde aansluiting op de N48, weinig extra gevolgen voor het verkeer.

Woon- en leefmilieu

Om te kunnen beoordelen wat de oplossingen betekenen voor het woon- en leefmilieu van de Ommenaren is vooral gekeken naar geluidhinder en naar 'sociale aspecten'. Bij dat laatste gaat het om vragen als: in welke mate bemoeilijkt de weg verplaatsingen binnen de kern van Ommen (barrièrewerking), en heeft een oplossing als consequentie dat er huizen gesloopt moeten worden?

Het meest milieuvriendelijke alternatief (tunnel plus aanvullende maatregelen) scoort hier het hoogst. De overlast van het verkeer door de kern van Ommen (geluidhinder en barrièrewerking) neemt duidelijk af. Immers, een groot deel van het verkeer gaat de tunnel gebruiken. Het stille asfalt (dubbellaags ZOAB) tussen de aansluiting Varsen en de Witte Paal scheelt ook flink in de geluidbelasting.

In vergelijking met de huidige situatie betekenen ook de omleidingsalternatieven (dat geldt eveneens voor de bijbehorende versoberingsvarianten) een duidelijke verbetering voor het

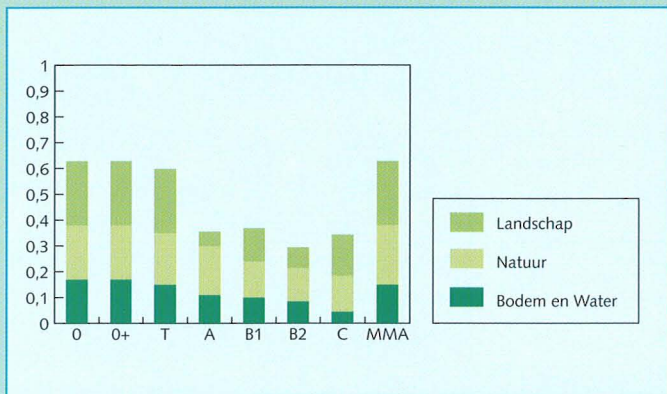
woon- en leefmilieu. Met name bij de korte omleiding komt er echter wel wat meer verkeersgeluid aan de noordkant van Ommen. De korte omleiding in de variant met een haakse aansluiting op de N48 heeft bovendien als nadeel dat een aantal woningen en gebouwen moet verdwijnen.

De variant van de lange omleiding waarbij de N34 wordt heringericht is gunstig voor het woon- en leefmilieu tussen Ommen en de Witte Paal, door een verminderde geluidbelasting en een verminderde barrièrewerking. Voor dit gedeelte van het studiegebied scoort deze variant gunstiger dan het MMA. In andere delen van het studiegebied treedt daarentegen een toename van de geluidbelasting op door het gebruik van de lange omleiding.

Natuur & landschap

Van ingrepen ter hoogte van het kruispunt (herinrichting, aanleg tunnel) hebben de natuur en het landschap bijna niets te lijden. Bij de omleidingsroutes door het groene buitengebied ligt dat natuurlijk anders.

Van de omleidingsalternatieven is de korte omleiding voor de natuur nog het minst ongunstig. De routes door het bos en de lange omleiding nemen meer ruimte in beslag en zorgen voor een grotere aantasting van gebieden en gebiedjes die om uiteenlopende redenen waardevol zijn voor de natuur. De omleidingsalternatieven, met uitzondering van de lange omleiding, doorsnijden de ecologische hoofdstructuur.



Een meer noordelijke ligging van de lange omleiding is vooral gunstig voor dieren in het Ommerbos. Combinatie van de lange omleiding met herinrichting van de N34 tussen Hoogenraven en Witte Paal heeft als voordeel dat twee delen van ecologische hoofdstructuur aan weerszijden van de weg weer beter verbonden kunnen worden.

Van de omleidingsroutes zijn de rechte doorsnijding van het Ommerbos en de lange omleiding landschappelijk gezien het minst nadelig. Deze oplossingen hebben onder meer als voordeel dat de tracés zich als het ware voegen naar lijnen en patronen die nu reeds in het landschap aanwezig zijn. De schuine doorsnijding van het Ommerbos en de korte omleiding zijn voor het landschap duidelijk ongunstiger.

- invloed op de recreatie;
- consequenties voor de landbouw.

Bij het herinrichten van het kruispunt of het aanleggen van een tunnel wordt er geen 'nieuwe' ruimte in gebruik genomen, en zijn er dus ook geen negatieve effecten. Bij de omleidingsalternatieven zijn die er wel.

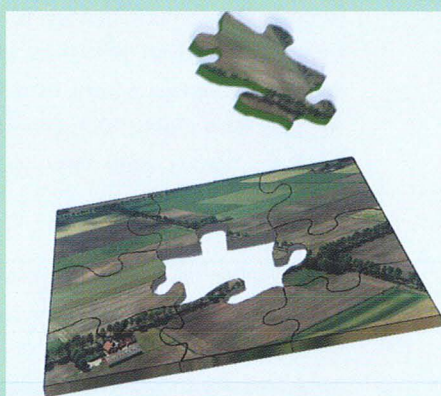
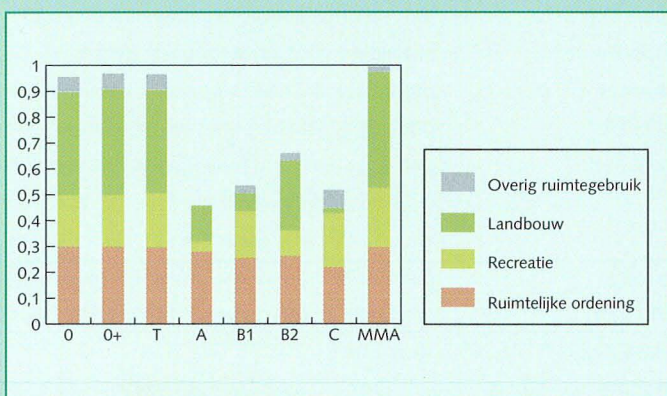
De korte omleiding komt voor wat betreft 'wonen en werken' als het minst gunstig naar voren. Vooral de variant met een haakse aansluiting op de N48 (zie het kaartje op pagina 9) zorgt voor problemen aan de noordrand van Ommen: er moeten gebouwen verdwijnen en een toekomstige ontwikkeling in noordelijke richting (bijvoorbeeld uitbreiding van het bedrijventerrein of nieuwe woningen) wordt moeilijk.

Ruimtegebruik

Bij ruimtegebruik is gekeken naar:

- het ruimtebeslag in gebieden met bestaande of geplande woningen en bedrijfsgebouwen;

Ruimtegebruik



schuine, maar voor de landbouw ligt dit duidelijk anders. Het tracé van de rechte doorsnijding loopt vooral aan de zuidkant van het Ommerbos erg ongunstig door een aantal kavels.

De lange omleiding neemt een tussenpositie in. Op het gebied van ruimtelijke ordening en recreatie scoort deze oplossing goed. Het ruimtebeslag op landbouwgronden is bij de lange omleiding echter groot. De aantasting van de landbouwstructuur is bij de lange omleiding evenwel kleiner dan bij de rechte doorsnijding van het Ommerbos. Dit komt doordat de lange omleiding de bestaande infrastructuur en kavelgrenzen volgt. Bij een noordelijke verschuiving wordt een aantal kavels echter ongunstig doorsneden.

De andere ligging van de aansluiting op de N48 en het geringere ruimtebeslag, leidt voor de versoberingsvarianten van de omleidingen (met uitzondering van de korte omleiding) tot een afname van het aantal hectaren landbouwgebied dat wordt beïnvloed.

Bij een herinrichting van de N34 tussen Hoogenraven en Witte Paal ondervinden de campings en bungalowparken daar vrijwel geen verkeers- en geluidhinder meer.

Economie

Hoe Ommen en de omliggende gemeenten zich in de komende jaren economisch verder gaan ontwikkelen, hangt af van vele factoren. Een goede bereikbaarheid van Ommen zelf en een soepele doorstroming van het doorgaande

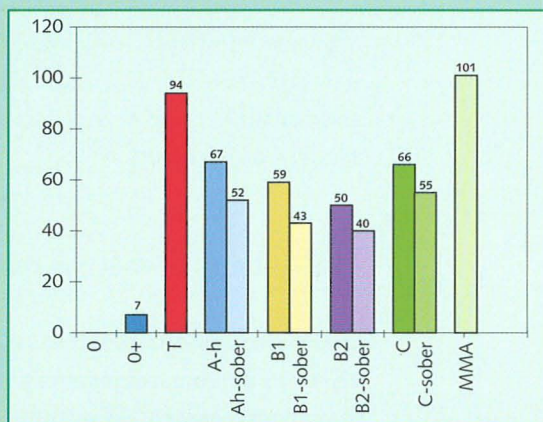
verkeer, zijn belangrijke voorwaarden voor economische groei in de regio Noord-Oost Overijssel.

Al met al lijkt de aanleg van een tunnel economisch gezien de meest gunstige oplossing, onder meer omdat een tunnel reistijd bespaart aan zowel het doorgaande als het lokale verkeer. Economisch gezien bieden ook de omleidingen A en C goede perspectieven. Een omleidingsroute die het Ommerbos loodrecht doorsnijdt, is duidelijk het minst gunstig, vooral omdat er in dat geval nauwelijks reistijdwinst geboekt wordt.

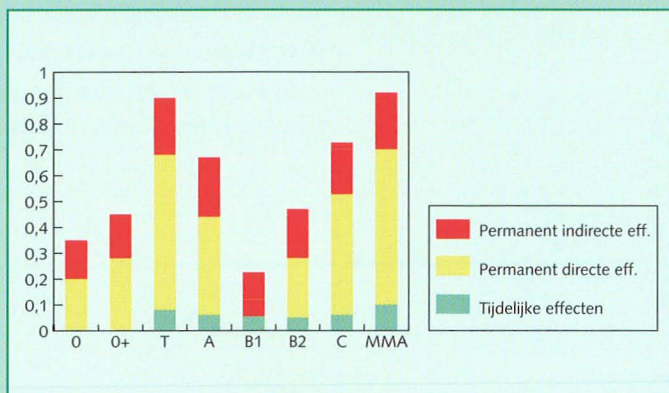
Kosten

In de grafiek is aangegeven wat de oplossingen kosten (in miljoenen guldens, prijspeil 1999). Daarbij is voor de verschillende oplossingen uitgegaan van een 'basis'-oplossing: een ligging op maaiveld bij A, B en C en voor C van een gelijkvloerse aansluiting bij Witte Paal. Het meest milieuvriendelijk alternatief en de tunneloplossing zijn het duurst, het nulplusalternatief het goedkoopst. Van de omleidingen is B2 het goedkoopst. Een noordelijke ligging van omleiding C kost evenveel als de varianten "strak" langs het Ommerbos. Bij omleiding C kan de bestaande N34 tussen Hoogenraven en Witte Paal 'verkeersluw' worden gemaakt. De kosten van een herinrichting van dit wegvak worden geraamd op circa 1 miljoen.

De versoberingsvarianten van de omleidingsroutes leveren, in vergelijking met de variant waarvan ze zijn afgeleid, besparingen op van 10 tot 16 miljoen.



Economie



5 Hoe nu verder?

Procedurestappen

Het ter inzage leggen van de Trajectnota/MER is tegelijkertijd het startsein voor een inspraakronde die acht weken duurt. Hoe kunt u reageren? Wat gebeurt er met uw reactie? En wat zijn de volgende stappen in de procedure?

Tijdens de inspraakronde kan iedereen zijn of haar mening kenbaar maken. Dat kan schriftelijk en desgewenst ook mondeling. Tegen het einde van de inspraakperiode is er een openbare hoorzitting. Als u daar het woord wilt voeren, moet u dit overigens wel van tevoren melden.

Tijdens de inspraakronde worden er twee informatie-avonden gehouden, die worden voorafgegaan door inloopmiddagen. Medewerkers van Rijkswaterstaat zullen daar de plannen toelichten en u kunt hen natuurlijk ook vragen stellen. Ook via de 'informatiezuil' in het gemeentehuis (zie kadertekst op pagina 2) kunt u nadere informatie krijgen.

Praktische informatie over de inspraakronde (termijnen, adressen, plaatsen en data van bijeenkomsten, enzovoort) vindt u op de achterzijde van deze brochure.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Uw reactie speelt op verschillende manieren een rol bij de procedurestappen die na de inspraakronde volgen. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM zullen

Nadere informatie?

Heeft u na het lezen van deze brochure nog vragen, aarzelt u dan niet om contact op te nemen met mevrouw L. Jonker van de afdeling Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, telefoon 026-3688844.

hun besluit mede baseren op de wensen en opvattingen van de direct betrokkenen. Met uw reactie kunt u daaraan een bijdrage leveren. Naar aanleiding van de inspraakreacties zal het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een advies aan de minister uitbrengen. Verder worden alle reacties toegestuurd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen gebruikt de reacties als hulpmiddel om de kwaliteit van de milieu-informatie in de Trajectnota/MER te beoordelen. Dit oordeel - het zogenoemde toetsingsadvies - wordt voorafgaand aan de besluitvorming aangeboden aan de ministers.

Adviezen, bestuurlijk overleg

Naast het OVI en de Commissie voor de milieu-effectrapportage zijn er ook nog andere instanties die de ministers adviseren. Daarnaast is er bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten en met de provincie Overijssel. Voor inspraak, advisering en overleg geldt een wettelijke termijn van maximaal vier maanden.

Standpunt en ontwerp-Tracébesluit

De ministers hebben vervolgens acht weken de tijd om aan de hand van de Trajectnota/MER, inspraakreacties, adviezen en overlegresultaten een standpunt te bepalen. In dat standpunt wordt aangegeven of er maatregelen nodig zijn, en zo ja welke van de bestudeerde oplossingen de voorkeur krijgt. Wordt er een oplossing geselecteerd, dan wordt deze vervolgens in een periode van zes maanden gedetailleerd uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit.

Grondverwerving en schaderegelingen

Zodra het Tracébesluit genomen is, kan Rijkswaterstaat beginnen met de aankoop van de gronden en gebouwen die nodig zijn om de geselecteerde oplossing te kunnen realiseren. Welke gronden en gebouwen dat zijn, is op dit moment nog niet aan te geven. Dat hangt vanzelfsprekend af van welke oplossing gekozen wordt en zeker ook van de gedetailleerde uitwerking die deze oplossing vervolgens nog moet krijgen.

Rijkswaterstaat spant zich maximaal in om het in goed overleg met de eigenaren van de benodigde gronden en gebouwen eens te worden over de aankoopprijs. Daar worden ook onafhankelijke taxateurs bij ingeschakeld. Soms lukt het de betrokken partijen niet om 'op minnelijke basis' tot overeenstemming te komen. Dan resteert een onteigening als allerlaatste redmiddel. Maar de inzet is steevast om het niet zo ver te laten komen.

Het kan voorkomen dat bepaalde gronden of gebouwen weliswaar niet direct aangetast worden, maar als gevolg van de uit te voeren maatregelen toch in waarde verminderen. Dat doet zich bijvoorbeeld voor wanneer het uitzicht vanuit een huis er sterk op achteruitgaat, of de geluidbelasting toeneemt. Voor dit soort gevallen zijn twee regelingen van toepassing: de Regeling Nadeelcompensatie Rijkswaterstaat en de plan-schaderegeling van uw gemeente. Per geval moet bepaald worden welke regeling het best toegepast kan worden. Bij beide regelingen is een belangrijke rol weggelegd voor onafhankelijke deskundigen.

Voor inlichtingen over grondverwerving kunt u bellen met de afdeling Grondzaken van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, telefoon 026-3688365. De afdeling Juridische Zaken, telefoon 026-3688549, kan vragen over schaderegelingen beantwoorden.

Overigens: grondverwerving en schaderegelingen worden pas actueel nadat het Tracébesluit is genomen en eventuele beroepszaken zijn afgehandeld. Uiteraard zal Rijkswaterstaat tegen die tijd rechtstreeks contact opnemen met de betrokkenen.

Tracébesluit

Na het ontwerp-Tracébesluit is er opnieuw inspraak, advisering en bestuurlijk overleg. Binnen een periode van vijf maanden nemen de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM hun definitieve besluit: het Tracébesluit. Daartegen is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Vervolgstappen

Na het Tracébesluit en de afhandeling van eventuele beroepszaken kan nog niet meteen met de uitvoering worden begonnen. Er moeten eerst nog allerlei zaken geregeld worden, zoals vergunningen, inpassing van het tracé in de gemeentelijke bestemmingsplannen en verwerving van de benodigde gronden. In de praktijk is voor dit soort aanleggelegenheden een periode van twee tot drie jaar nodig. Daarna kunnen eventuele werkzaamheden beginnen. Voor de voltooiing daarvan is eveneens twee tot drie jaar nodig.

Colofon

Uitgave
Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED ARNHEM

Extra exemplaren van deze brochure zijn gratis verkrijgbaar bij de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland (adres hierboven, telefoonnummer 026-3688355).

Samenstelling en redactie
ARCADIS Heidemij Advies en Tekstbureau Rinke Berkenbosch

Beeldmateriaal
Rijkswaterstaat Meetkundige Dienst, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, GMV Groningen, ARCADIS Heidemij Advies

Zet- en drukwerk
Reprografisch Centrum Westervoort

Oplage
2500 exemplaren

(Deze brochure is gedrukt op chloorvrij gebleekt papier.)

Adressen waar de Trajectnota/MER is in te zien (en wanneer)

De Trajectnota/MER ligt gedurende de periode 7 november 2000 tot en met 2 januari 2001 voor eenieder ter inzage gedurende de normale openingstijden op de volgende adressen:

- Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, bibliotheek, Gildemeestersplein 1, Arnhem;
- Provincie Overijssel, bibliotheek, Luttenbergstraat 2, Zwolle;
- Gemeente Ommen, gemeentehuis, Chevallerastraat 2, Ommen;
- Openbare bibliotheek Ommen, Chevallerastraat 6, Ommen;
- Openbare bibliotheek Lemele, Kerkweg 1A, Lemele;
- Gemeente Hardenberg, Stephanusplein 1, Hardenberg;
- Openbare bibliotheek Hardenberg, K. Doormanlaan 62, Hardenberg;
- Bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van VROM, Den Haag.

Plaats, datum, tijdstip info-avond

Gedurende de inspraakronde organiseert Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland twee informatieavonden, die elk worden vooraf gegaan door een inloopmiddag.

Op 21 en 22 november 2000 wordt door Rijkswaterstaat informatie verstrekt in Café Restaurant Grand Bellevue, Schurinkstraat 44-46 te Ommen. Op de inloopmiddagen is de zaal open van 14.00 tot 17.30 uur. Voor de informatie-avonden is de zaal open vanaf 19.00 uur. De centrale presentatie door Rijkswaterstaat vindt om 20.00 uur plaats.

Plaats, datum, tijdstip hoorzitting

Op 20 december 2000 om 19.30 uur wordt in Café Restaurant Grand Bellevue, Schurinkstraat 44-46 te Ommen, een hoorzitting gehouden.

De zaal is open vanaf 19.00 uur.

Termijn en adres voor schriftelijke inspraakreacties

Uw schriftelijke inspraakreactie kan gedurende de periode 7 november 2000 tot en met 2 januari 2001 worden gericht aan:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
N34/N36 Ommen
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Termijn en adres voor verzoek tot spreken op hoorzitting

Tot en met 18 december 2000 kunt u een verzoek indienen bij het Inspraakpunt, telefoon 070-3618778.

Bestellen Trajectnota/MER

De Trajectnota/MER kost f 50,00 en is te bestellen bij de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, telefoon 026-3688355.

N36