

Richtlijnen milieueffectrapportage

N 340 Zwolle – Ommen

JUNI 2008

INLEIDING

Voornemen

In de startnotitie m.e.r. N 340 (16 oktober 2007) staat dat Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel het voornemen hebben om de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen in te richten als een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Deze activiteit valt onder de definitie "de aanleg van een autoweg" in het Besluit milieueffectrapportage (bijlage C onder categorie C1.2).

Om de N340 te kunnen opwaarderen moeten diverse bestemmingsplannen van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen gewijzigd worden. Wellicht is ook een Streekplanherziening¹ noodzakelijk (afhankelijk van de keuze voor herinrichten van de weg op het bestaande tracé, of het aanleggen van een nieuw tracé of op een combinatie van beiden). Beide besluiten zijn m.e.r.-plichtig. Het besluit op strategisch niveau (Streekplan) is plan-m.e.r.-plichtig, het besluit op het meer concrete niveau besluit-m.e.r.-plichtig.

In het plan-MER worden de alternatieve tracés voor de N340 (bestaand of nieuw) beschreven, de gevolgen voor milieu en leefomgeving en hoe negatieve effecten verminderd kunnen worden.

In het besluit-MER gaat het er meer om hoe de precieze inrichting van de weg eruit zou moeten zien. Denk hierbij aan een precieze bepaling van het tracé, breedte van de weg, ontwerp van de knooppunten en aansluitingen.

De overheden die deze m.e.r.-plichtige besluiten nemen, zijn het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Voor het Streekplan (cq structuurvisie) is dat Provinciale Staten. Voor de bestemmingsplannen zijn dat de gemeenteraden van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen.²

¹ Naar verwachting treedt de nieuwe Wro op 1 juli 2008 in werking. Als gevolg van deze nieuwe wet verandert een aantal procedures en producten. Op provinciaal niveau wordt de structuurvisie het bepalende ruimtelijke beleidsdocument. Bij het in werking treden van de nieuwe Wro, wordt het vigerende Streekplan van rechtswege gelijkgesteld met een structuurvisie. Tot de vaststelling van de nieuwe structuurvisie (Omgevingsvisie Overijssel, inwerkingtreding medio 2009) blijft het Streekplan dan ook het bepalende ruimtelijke document op provinciaal niveau.

² In de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, die naar verwachting medio 2008 zal ingaan, wordt het ook mogelijk, dat de provincie een bestemmingsplan (inpassingsplan) opstelt in plaats van de gemeenten. Dan zou Provinciale Staten ook Bevoegd Gezag zijn voor het besluit-m.e.r. De provincie heeft hierover nog geen besluit genomen.

Procedure

De provincie Overijssel wil beide procedures (plan-m.e.r.-procedure en besluit-m.e.r.-procedure) samenvoegen tot één proces dat bestaat uit twee juridische stappen, te weten:

- Een plan-milieueffectrapport (plan-MER) en (voor)ontwerp Streekplan die ter inzage worden gelegd.
- Een besluit-milieueffectrapport (besluit-MER) en (voor)ontwerp bestemmingsplan(nen) die ter inzage worden gelegd.

Voor deze twee milieueffectrapporten opgesteld worden is één startnotitie opgesteld. De startnotitie is ook de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is, zoals vereist voor de plan-m.e.r

De startnotitie m.e.r. is vastgesteld door *de initiatiefnemer*, Gedeputeerde staten van Overijssel. In de startnotitie is aangegeven welke tracéalternatieven en varianten en welke mogelijke effecten de provincie wil onderzoeken. Op deze startnotitie kon vervolgens gereageerd worden, waarbij vooral de vraag centraal stond of het onderzoek zich tot de aangegeven alternatieven, varianten en effecten kan beperken. De onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage heeft ook een advies uitgebracht en daarbij rekening gehouden met de inspraakreacties. Het advies van de commissie voor de m.e.r. is gericht op het plan-MER en geeft een doorkijk naar de te onderzoeken aspecten in het besluit-MER. De commissie stelt voor om na toetsing van het plan-MER aan de onderhavige richtlijnen na te gaan of nog aanvullende richtlijnen voor de besluit-m.e.r. nodig zijn. Dit betekent dat de richtlijnen voor het plan-MER en besluit-MER dus niet afzonderlijk onderscheiden zijn. Zowel provinciale staten als de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen gaan daarmee over de vaststelling van deze richtlijnen.

Op het moment dat de Commissie voor de m.e.r. het plan-MER toetst aan de onderhavige richtlijnen zal zij nagaan of er tevens een aanvullend richtlijnenadvies moet worden gegeven voor het opstellen van het besluit-MER. Vervolgens is het bevoegd gezag aan zet en zal zij moeten besluiten over deze geadviseerde aanvulling van de richtlijnen.

Besluitvorming over te onderzoeken alternatieven, varianten en effecten

De vraag staat nu centraal wat er onderzocht moet worden in de op te stellen planstudie/m.e.r.. Aan de orde is nu *niet* welke alternatieven of varianten de voorkeur zouden moeten hebben.

Op grond van het provinciaal beleid is het provinciaal *initiatief* voor de N 340 het realiseren van een 100 km/uur stroomweg. De vraag in de reacties en adviezen naar aanleiding van de startnotitie is om dit initiatief te vergelijken met mogelijke andere oplossingsmogelijkheden en nut en noodzaak van een 100 km/uur stroomweg na te gaan. In deze richtlijnen wordt aan deze vraag tegemoet te komen en het richtlijnenadvies van de commissie voor de m.e.r. wordt inhoudelijk overgenomen. Dit betekent dat ook het 0-plusalternatief, het zogenaamde netwerkalternatief en varianten met 80 km/uur (in verschillende rijstrookvarianten) onderzocht zullen worden en vergeleken met het provinciaal initiatief voor een 100 km/uur stroomweg. Ook het advies van de commissie voor de m.e.r. om te werken met zoveel mogelijk integrale effectbeschrijvingen wordt overgenomen.

Getracht zal worden om cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten op de gezondheid en op de sociale omstandigheden van mensen in de m.e.r. te beschrijven. Bovendien zullen op advies van de commissie voor de m.e.r. in de m.e.r. zoveel mogelijk expliciete en concrete doelstellingen aan de projectdoelstellingen worden opgenomen voor o.a. natuur, landbouw, water, recreatie, cultuurhistorie en leefbaarheid. Het streven is om bij de besluitvorming zicht te hebben op integrale alternatieven voor de weg en zijn wijdere omgeving en de effecten daarvan. Op die manier kunnen keuzes gemaakt worden die de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ten goede komen.

Leeswijzer

De richtlijnen als hierna vermeld bouwen voort op de startnotitie.

Startnotitie en hetgeen hierna komt vormen tezamen de complete richtlijnen, met inachtneming van de beantwoording van de inspraakreacties zoals opgenomen in de Inspraaknota.

Het advies van de commissie voor de m.e.r. is hierna inhoudelijk geheel overgenomen maar geredigeerd in de vorm van een vast te stellen versie door de bevoegde gezagen. Voorbeeld: als in het advies van de commissie bijvoorbeeld staat 'De commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport.', dan is dat nu als volgt geformuleerd: 'De volgende punten worden als essentiële informatie beschouwd voor het milieueffectrapport.'

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel willen de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als een stroomweg³. Om van de N340 een stroomweg te maken moeten bestemmingsplannen van de gemeente Zwolle, Dalfsen en Ommen worden gewijzigd. Afhankelijk van de tracékeuze is ook een streekplanherziening noodzakelijk. Het streekplanbesluit is plan-milieueffectrapportage (m.e.r.)-plichtig en de bestemmingsplannen zijn besluit-m.e.r. plichtig. Voor het streekplan zijn de Provinciale Staten bevoegd gezag, voor de bestemmingsplannen zijn dat de gemeenteraden.

De procedures voor plan-m.e.r. en besluit-m.e.r. worden in één proces uitgewerkt met twee juridische stappen, te weten:

- het plan-MER, dat wordt gekoppeld aan een provinciaal besluit, in de vorm van een streekplanherziening (lees structuurvisie cf nieuwe WRO) als een nieuw tracé wordt gekozen;
- en een besluit-MER dat wordt gekoppeld aan de bestemmingsplannen.

Na de inspraak op het plan-MER (en toetsing van de Commissie m.e.r.) en de eventuele herziening van het streekplan worden de milieueffecten van inrichtingsvarianten beschreven in het besluit-MER.

Deze richtlijnen zijn gericht op het plan-MER en geven een doorkijk naar de te onderzoeken aspecten in het besluit-MER. Op het moment dat de Commissie het plan-MER toetst zal zij nagaan of er tevens een aanvullend richt-

³ Een stroomweg is een autoweg/snelweg (100-120 km/uur).

lijnenadvies moet worden gegeven voor het opstellen van het besluit-MER.

De volgende punten worden als essentiële informatie in het milieueffectrapport beschouwd. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- **Probleemanalyse en doelstelling.** Geef een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer op de N340 en op het netwerk van wegen in het studiegebied. Werk ook concrete doelen uit ten aanzien van gebiedsontwikkeling, milieu en leefbaarheid.
- **Gebiedsontwikkeling:** Geef aan welke problemen en kansen in combinatie met de aanleg van de weg kunnen worden aangepakt in het studiegebied. Ga hierbij specifiek in op de gebiedsontwikkelingsdoelstellingen en -kansen voor natuur, landschap, water, woningbouw, landbouw en recreatie.⁴ Sluit daarbij aan op de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving.
- **Alternatieven:** Werk de alternatieven in een eerste stap globaal uit, ga na in hoeverre de alternatieven probleemoplossend zijn en voldoen aan de randvoorwaarden. Werk naast de alternatieven zoals genoemd in de startnotitie de volgende alternatieven/varianten uit:
 - 0-plus alternatief, waarin de knelpunten op het huidige tracé van de N340 worden opgelost
 - Netwerkalternatief, waarin knelpunten op het huidige tracé in combinatie met maatregelen op andere (stroom)wegen in het studiegebied worden opgelost;⁵
 - Variant⁶: 1x2 of 2x1 (met fysieke middenbermscheiding van de rijstroken) als toekomstvaste variant;
 - Variant: 80 km/uur weg.Selecteer uit deze alternatieven de relevante alternatieven voor verdere uitwerking in de plan- en besluit-MER fasen.
- **Milieueffecten.** Geef de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op bodem en water, de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, natuur en landschappelijke waarden langs het tracé. In het plan-MER kunnen de effecten globaler en meer kwalitatief worden besproken. Het gaat er om in deze fase die effecten te beschrijven die onderscheidend zijn en op een detailniveau dat nodig is voor de besluitvorming over het voorkeurstracé. Daarnaast moet worden aangegeven of de alternatieven realiseerbaar zijn binnen wet- en regelgeving. In het besluit-MER zal voor het voorkeursalternatief gedetailleerder en voornamelijk kwantitatief onderzoek moeten worden uitgevoerd.
- Een **samenvatting** van het MER, waarin de belangrijkste informatie voor de besluitvorming is opgenomen.

⁴ Zie inspraakreactie / advies van de Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving gebieds-ontwikkelingskansen die dit definieert als kansen om andere projecten of plannen te koppelen aan de N340, ter beider versterking.

⁵ Zie inspraakreacties nummer 35 en 8 waarin wordt aangegeven dat verbetering van de doorstroming tot stand kan worden gebracht door bij alle hoofdwegen in het netwerk Noord-Overijssel knelpunten op te lossen.

⁶ Met een variant wordt hier bedoeld een (inpassings)maatregel die op alle alternatieven kan worden toegepast.

In de volgende hoofdstukken staat meer in detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen, voortbouwend op de startnotitie. Dat wil zeggen dat deze hoofdstukken in combinatie met de startnotitie moeten worden gelezen.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

De procedures voor plan-m.e.r. en besluit-m.e.r. worden in één proces uitgewerkt met twee juridische stappen, te weten:

- het plan-MER, dat wordt gekoppeld aan het provinciaal besluit, in de vorm van een streekplanherziening (lees structuurvisie cf nieuwe WRO) als een nieuw tracé wordt gekozen;
- en een besluit-MER dat wordt gekoppeld aan de bestemmingsplannen.

Tijdens dit proces zal, mede afhankelijk van de tracékeuze, een aanvullend richtlijnadvies voor de besluit-m.e.r. door de commissie voor de m.e.r. kunnen worden uitgebracht.

In een provinciaal besluit, in de vorm van een streekplanherziening als gekozen wordt voor een nieuw tracé, zal een tracékeuze worden gemaakt. Ten behoeve van deze keuze wordt het plan-MER opgesteld. Beschrijf in dit plan-MER die milieu-informatie die relevant is voor een vergelijking van de tracé alternatieven. In het besluit-m.e.r. ten behoeve van de bestemmingsplannen zal gedetailleerder onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de milieueffecten. In dit besluit-MER worden de milieueffecten onderzocht van de inpassing van het voorkeurstracé.

2.1 Probleemstelling

2.1.1 Bereikbaarheid

Geef in het MER een overzicht van de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in Overijssel (het studiegebied) zijn uitgevoerd. Geef aan hoe de uitkomsten van deze analyses bij de m.e.r. worden betrokken.

In de startnotitie wordt ingegaan op de achtergrond van het voornemen. Maak in het MER ook de omvang en locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk. Presenteer op een duidelijke overzichtskaart de knelpunten op de N340 en de regionale (stroom)wegen N34, N35, N48/N348, N377, N758, N757 en de rijksweg A28 in het studiegebied.

Ga in op de functie en het gebruik van het regionale wegennet in relatie tot de problematiek op de N340.

Geef de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit van de N340 en de regionale stroomwegen. Analyseer de huidige reistijden. Geef aan wat de omvang van congestie is en druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig en goederenvervoer). Geef aan wat de effecten van de huidige congestie zijn op de bereikbaarheid en de betrouwbaarheid van de reistijden. Ga in op de effecten op het onderliggend wegennet en het aandeel sluipverkeer (oneigenlijk verkeer) op de wegen in het studiegebied (zie ook paragraaf 6.2 van deze richtlijnen).

Op pagina 34 van de startnotitie wordt aangegeven dat het eindbeeld in 2030 een weg met 2x2 rijbanen is en dat de alternatieven op dat eindbeeld zullen worden beoordeeld. Werk in het MER in detail de situatie voor 2020 uit en geef een doorkijk naar het jaar 2030. Werk dit uit door scenario's voor de groei van het verkeer in 2030 te beschrijven. Figuur 4.3. uit de startnotitie geeft duidelijk weer wat er gebeurt na het afwaarderen van de N377. Gebruik deze figuur bij de probleemanalyse.

2.1.2 Veiligheid

Geef aan wat thans de problemen zijn met betrekking tot de verkeersveiligheid en met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en de externe veiligheid. Geef de huidige en toekomstige functie van de N340 aan als route voor transport van gevaarlijke stoffen, en tot welke knelpunten dit kan leiden.

2.2 Doelstellingen

Doelstelling van de provincie is: 'het tot stand brengen van een duurzame veilige verbinding tussen Zwolle en Ommen als onderdeel van de totale Oost-west verbinding met een afwikkelingskwaliteit van een 100 km per uur stroomweg.' In het MER moet worden nagegaan of ook andere oplossingsrichtingen denkbaar zijn.

Doelen moeten worden afgeleid uit de probleemstelling en moeten voldoende concreet zijn om als basis te kunnen dienen bij het genereren en vergelijken van alternatieven. Onderzoek in het MER of ook andere inrichtingsprincipes voldoen aan de gewenste afwikkelingskwaliteit.

Gezien de omvang van het project moet ook het oplossend vermogen op langere termijn (toekomstvastheid) blijken. Geef daarom een doorkijk naar de verdere toekomst, uitgaande van doelstellingen voor 2030. Geef hiervoor aan hoe groot de restcapaciteiten op het wegennet zijn en geef voor het jaar 2030 aan hoe de verkeerssituatie op de wegen in het studiegebied zich zal ontwikkelen.

Om een goede rangschikking van alternatieven op doelbereik mogelijk te maken is het nodig in het MER ook de achterliggende- of nevendoelelijngen te expliciteren, met name ten aanzien van gebiedsontwikkeling. Denk hierbij aan:

- het stimuleren van de economie (van de regio) door het accommoderen van verkeer, waaronder ook goederen en recreatief verkeer;
- het oplossen van leefbaarheidsknelpunten op het huidige tracé en overige regionale wegen;
- algemene doelstellingen op het gebied van mobiliteit zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, waaronder het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Maak de milieu- en leefbaarheid doelen, zoals in andere plannen en beleid geformuleerd, concreet. Besteed aandacht aan:

- de doelen voor de realisatie en versterking van de Natura 2000-gebieden en EHS;
- de doelen voor het instandhouden dan wel herstel van geohydrologische processen en patronen in het Vechtdal;
- de doelen voor bescherming dan wel herstel van het landschap, zoals

de Vecht, het brink- en esdorpenlandschap op de oeverwal en de veldontginning ten noorden van deze oeverwal⁷;

- de doelen voor het opheffen van barrière werking van de weg zowel voor mensen als natuur.

2.3 Beleidskader

De belangrijkste beleidskaders zijn in de startnotitie opgenomen. Geef in het MER een beschrijving van het beleid voor de belangrijkste milieuaspecten. Geef aan welke randvoorwaarden dit beleid aan het project stelt.

2.4 Procedure / Te nemen besluit(en)

Start met de uitwerking van de watertoets in de plan-m.e.r. fase, zo kan vroegtijdige relevante waterinformatie in het planproces worden ingebracht.

3. GEBIEDSONTWIKKELING

De startnotitie geeft het streven aan om bij dit project het accent te leggen op (integrale) gebiedsontwikkeling. Voeg aan de projectdoelstellingen expliciete en concrete doelstellingen voor gebiedsontwikkeling toe, zoals doelstellingen voor natuur, landbouw, water, recreatie, cultuurhistorie en leefbaarheid.

Figuur 1.4. in de startnotitie geeft aan dat het in beeld brengen van ontwikkelingskansen in de tijd parallel loopt met het opstellen van het plan-MER. Hiermee kan het plan-MER een toegevoegde waarde hebben in het planproces. Door in een vroeg stadium⁸ (ontwerpend) onderzoek naar milieueffecten en ontwikkelingskansen te combineren kunnen integrale alternatieven worden ontwikkeld die een bijdrage leveren aan de eerder beschreven doelstellingen.

Daarbij kunnen koppelingen worden gelegd op verschillende schaalniveaus. Op de schaal van de inrichting valt te denken aan zaken als (ecologische en fiets)verbindingen en kleinschalige woningbouwontwikkeling, op de schaal van het gehele plangebied aan maatregelen waarmee de verkeersintensiteit op andere locaties (bijvoorbeeld op de N377) wordt teruggebracht.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

Motiveer in het MER, aan de hand van de doelstelling, de omvang van het plangebied. Geef aan waarom er niet voor andere oplossingen op het we-

⁷ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 205 waarin wordt geadviseerd om de Hessenweg bij het onderzoek naar de gebiedsontwikkelingskansen te betrekken, omdat het 'oude' tracé talrijke cultuurhistorische aanknopingspunten biedt.

⁸ bijvoorbeeld in de vorm van een workshop die als 'hogedrukpan' functioneert.

gennetwerk is gekozen. Maak voor de verschillende alternatieven zoveel als nodig (op plan-MER niveau) duidelijk hoe het ontwerp er uit zal zien en welke keuzes hierin gemaakt moeten worden.

4.2 Alternatieven

De alternatieven en varianten zoals opgenomen in de startnotitie moeten worden onderzocht. Onderzoek aanvullend op de startnotitie of de volgende alternatieven en varianten ook probleemoplossend kunnen zijn:

- 0-plus alternatief, waarin de knelpunten op het huidige tracé worden aangelost
- netwerkalternatief, waarin knelpunten op het huidige tracé in combinatie met maatregelen op andere (stroom)wegen in het studiegebied worden opgelost;
- variant⁹: 1x2 of 2x1 als toekomstvaste variant;
- variant: 80 km/uur weg.

Werk deze alternatieven in een eerste globale stap uit, gericht op een selectie van de relevante alternatieven die probleemoplossend zijn en voldoen aan de randvoorwaarden. Zorg voor een objectieve en navolgbare onderbouwing van deze selectie en werk deze geselecteerde alternatieven voor een verdere vergelijking in het Plan-MER uit.

Met name de knooppunten en aansluitingen, en de vormgeving daarvan, zijn belangrijk voor het al dan niet doorstromen van het verkeer. Besteed uitgebreid aandacht aan varianten voor de kruisingen en aansluitingen, de aansluiting op de bestaande wegvakken en de spoorwegkruising. Door analyses van de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling met behulp van microsimulaties kunnen deze varianten worden geoptimaliseerd. Deze uitwerkingen moeten reeds op plan-m.e.r. niveau worden uitgevoerd, omdat ze mogelijk een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de problemen op het netwerk.

Onderbouw in het MER met behulp van de cijfers over het gebruik van openbaar vervoer (waaronder de treinverbinding) de keuze om wel of niet een afzonderlijk OV-alternatief mee te nemen. Houd bij de formulering en uitwerking van de alternatieven rekening met de ruimte die mogelijk nodig is voor openbaar vervoer (bijvoorbeeld een vrije busbaan).

4.3 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie van de N340 met de autonome ontwikkelingen.¹⁰ Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de (ruimtelijke) plannen en projecten op het gebied van wonen, werken en recreëren, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd¹¹ en geef

⁹ Met een variant wordt hier bedoeld een (inpassings)maatregel die op alle alternatieven kan worden toegepast.

¹⁰ Zie inspraakreactie nummer 35 waarin wordt aangegeven dat in de startnotitie de huidige situatie en de autonome ontwikkeling door elkaar worden gehaald. De beschrijving van de autonome ontwikkeling in de startnotitie is correct.

¹¹ Het gaat hier om de plannen en projecten (inclusief relatief kleine plannen / projecten) waarover al besloten is of die met een grote mate van waarschijnlijkheid zullen worden uitgevoerd, neem hierin ook de plannen voor

aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod voor de N340. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

Maak gebruik van scenario's omdat er onzekerheden over ontwikkelingen bestaan. Voor de periode 2020-2030 zal het hier gaan om een bandbreedte van de te verwachten ontwikkelingen.

Om de effecten van beprijzing inzichtelijk te maken, is het van belang dat beprijzing bij alle alternatieven op vergelijkbare wijze wordt uitgewerkt. Reken het scenario van beprijzing voor alle alternatieven door, inclusief voor het nulalternatief.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. Geef aan welke van de (tracé) alternatieven als basis voor het te ontwikkelen mma kunnen worden beschouwd. Besteed in het verdere ontwikkelproces onder andere aandacht aan:

- verkleinen van de barrièrewerking door meer oversteek mogelijkheden te creëren: ongelijkvloerse kruisingen voor mensen en natuurbruggen en faunatunnels voor dieren;
- negatieve effecten op geohydrologische patronen en processen door drainage van grondwater zoveel mogelijk tegen te gaan. Hierbij gaat het vooral om maatregelen in het Vechtdal, ter hoogte van de doorsnijdingen van de EHS en ter hoogte van de voorgenomen tunnel onder het spoor;
- een optimale landschappelijke vormgeving van de weg, aansluitend bij de bestaande plannen hiervoor;
- zo veel mogelijk voorkomen en verminderen van (bestaande en toekomstige) hinder van geluid-, lucht- en lichthinder^{12 13} voor zowel mensen als dieren;
- Het afwaarderen of amoveren van de wegvakken die na aanleg van de nieuwe N340 een andere functie krijgen.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma. Het mma moet wel realistisch zijn in de zin van uitvoerbaar.

5. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

5.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoals in tabel 5.1 van de startnotitie is opgenomen. In dit hoofdstuk wordt voor een

een Ikea op bedrijventerrein Hessenpoort te Zwolle mee.

¹² van zowel weg- en autoverlichting.

¹³ Zie inspraakreactie nummer 115 die de suggestie doet om gebruik te maken van nieuwe technieken als LED-verlichting in de weg om lichthinder tot een minimum te beperken.

aantal relevante aspecten aangegeven hoe het effecten onderzoek moet worden uitgevoerd.

Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen effecten die kunnen worden gezien als doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de realisatie en effecten na realisatie van het project.

Onderzoek de milieueffecten in het plan-MER voor de tracékeuze in zoveel detail als nodig voor deze keuze. Hieruit moet blijken of aan wettelijke normen kan worden voldaan en of bij de latere inpassing op bestemmingsplanniveau geen knelpunten ontstaan waardoor inpassing van het voorkeurstracé niet mogelijk is. Voor het bestemmingsplan zullen de effecten meer gedetailleerd moeten worden onderzocht in het besluit-MER (op inpassingsniveau).

5.2 Verkeer

Model

Voeg aan het MER (als bijlage) een technische rapportage van het te hanteren verkeersmodel toe. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer).

Studiegebied

Voor het studiegebied geldt dat gebied dat door veranderingen op de N340 in relevante mate wordt beïnvloed, de N377 en de N48 horen hier in ieder geval ook bij. Geef in het MER op kaart aan wat, en waarom, als studiegebied wordt beschouwd.

Analyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het regionale en onderliggend wegennet en het voorkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt;
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperiodes;
- de robuustheid van het wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C verhoudingen);
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren);
- de verkeersveiligheid zowel op het hoofd- als onderliggend wegennet (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet;
- de groeicijfers van het verkeer¹⁴ in de regio.

¹⁴ Zie onder andere inspraakreactie nummer 115 die vraagt om een actualisering van de verkeersprognoses

Bij de beoordeling van de verkeerskundige werking van de alternatieven en varianten is de gehanteerde capaciteit van de weg (onder andere gebruikt bij de bepaling van de I/C-verhouding) van belang. Er dient in het MER duidelijk onderbouwd te worden hoe die capaciteit is bepaald.

Essentieel is dat de effecten van de alternatieven en varianten aan de doelstellingen van het voornemen worden getoetst.

5.3 Woon- en leefmilieu

5.3.1 Integrale effectbeschrijving

De effecten op het woon- en leefmilieu worden bepaald door de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten op de gezondheid en op de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied wonen of verblijven. Relevant hierbij zijn: geluid, trillingen, lucht, (verkeers-)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder) en gedwongen vertrek door sloop van huizen. Het studiegebied is daarbij niet beperkt tot de zone langs de N340. Ook de veiligheid en het woon- en leefmilieu langs andere wegen die door het voornemen worden beïnvloed – waaronder in ieder geval de N48 en N377 – dienen in het MER aan de orde te komen.

De belangrijkste aspecten voor de integrale effectbeschrijving zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied en de deelgebieden, zoals de meest gebruikte routes naar school en openbare voorzieningen en barrièrewerking van infrastructuur voor bijvoorbeeld agrariërs en recreanten. De barrièrewerking bij Dalfsen en Oudleusen vraagt daarbij bijzondere aandacht, maar ook de barrière die ontstaat bij de aanleg van een noordelijk tracé bij Witharen;
- hinderbeleving: geluidhinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, lichthinder, stank/stof, et cetera;
- verkeersonveiligheid;
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- aanduiding van gevoelige gebieden bij calamiteiten (kwalitatief) en aanduiding van de risico's (indicatief).

5.3.2 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofd- en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de (nieuwe) Wet milieubeheer van 15 november 2007, met daarin de luchtkwaliteitseisen die zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;

vanwege de demografische ontwikkelingen in de regio zoals vergrijzing en verdwijnen van agrarische arbeidsplaatsen.

- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

Niet te verwachten is dat de grenswaarden¹⁵ en richtwaarden¹⁶ voor de overige stoffen uit de Wm (luchtkwaliteitseisen) zullen worden overschreden. Niettemin zullen, gezien de jurisprudentie¹⁷, in het MER de concentraties van deze stoffen aan de grenswaarden getoetst moeten worden.

Geef in het MER tevens aan wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit langs de relevante aanliggende wegvakken en het onderliggend wegennet. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen¹⁸ te verwachten zijn.¹⁹

Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld.²⁰ In het MER moet zo goed mogelijk worden aangegeven wat de gevolgen van de voorgenomen activiteit zijn voor de PM_{2,5}-concentraties. Toets de resultaten aan de luchtkwaliteitseisen zoals opgenomen in de EU-richtlijn voor PM_{2,5}.²¹

5.3.3 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaalgemiddelde van 42 dB(A)). Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;

¹⁵ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

¹⁶ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

¹⁷ Zie uitspraak 200308882/1 van 16 februari 2005 inzake Rijksweg 73-zuid Ambt Montfort.

¹⁸ Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m³ kan worden aangemerkt als significant.

¹⁹ Het ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft voor de afbakening van het studiegebied voor luchtkwaliteitsonderzoek een nieuwe aanpak geformuleerd. De Commissie adviseert om na te gaan of een dergelijke aanpak ook in dit onderzoek kan worden uitgevoerd. Voor meer informatie zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer met als onderwerp 'Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegennetprojecten' met kenmerk VENW/DGP-2007/9369.

²⁰ Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m³ per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m³ per 2020 en; een reductie doelstelling voor de "gemiddelde-blootstellingsindex" (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020 De "gemiddelde-blootstellingsindex" is de gemiddelde-blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen en die waar mogelijk binnen een bepaalde termijn moet worden bereikt.

²¹ Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- of er bestaande en geplande geluidsgevoelige objecten en gebieden zoals woon-, natuur-, stilte-, en recreatiegebieden aanwezig zijn.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet²².

5.3.4 Externe veiligheid

Geef aan of er in de huidige en toekomstige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

5.4 Bodem en water

Beschrijf de geohydrologische gesteldheid en (grond)watersystemen in het studiegebied, inclusief bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, grondwaterstromen en stromingspatronen (kwel en inzijging) en peilen. Beschrijf op basis hiervan:

- de effecten op de bodem, oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en grondwaterkwaliteit en -standen.
- welke effecten de aanleg van de weg zal hebben op de grondwaterstanden, zowel in de aanlegfase als na voltooiing van het werk.
- de invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;

Het tracé van de N340 doorsnijdt verschillende typen watersystemen. De effecten van het weglichaam zijn voor ieder van de systemen verschillend. Ga apart op de verschillende systemen in en beschrijf de tijdelijke dan wel permanente effecten op aanwezige ecohydrologische relaties.²³ Houd bij uitwerking van de noordelijke alternatieven rekening met het gewenste grond en oppervlaktewaterregime.

Geef in het besluit-MER informatie over de grondbalans. Geef aan wat er gebeurt met de grond die vrijkomt. Ga hierbij in het bijzonder in op het eventueel vrijkomen van verontreinigde grond.

5.5 Natuur

Algemeen

Beschrijf de effecten van het voornemen en de natuurwaarden in het gebied en presenteer deze op kaarten. Ga daarbij in op de effecten op:

- de voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- de voor het studiegebied kenmerkende diersoorten zoals vleermuizen, das, waterspitsmuis, zandhagedis, ree, grote modderkruiper, broedvo-

²² Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

²³ Zie inspraakreactie nummer 35: waarin met name de Oudleuser Moane en het Varsenerveld als hydrologisch kwetsbaar worden genoemd.

- gels (waaronder weidevogels) en wintergasten, en hun leefgebied;²⁴
- de beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid en zeldzame en bedreigde soorten (Rode lijst soorten);
 - de ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid.

Houd bij de beschrijving van de effecten rekening met de invloeden van vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering, eutrofiëring en geluid- en lichthinder. Beschrijf daarbij omvang en locatie van aantasting van de EHS door de verschillende alternatieven en varianten. Besteed in het bijzonder aandacht aan de gevolgen van de toename van geluid voor vogels, verlies van aantal ha. EHS door aanleg/opwaardering. Indien meer verlichting wordt aangelegd dan in de huidige situatie, beschrijf dan in het MER de invloed hiervan op de doelsoorten.

Gebiedsbescherming

De huidige N340 doorsnijdt een aantal beschermde gebieden. Geef op kaart aan waar zich langs het tracé beschermde gebieden bevinden. Geef van deze gebieden de beschermingsstatus aan:

- Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw);
- Beschermde natuurmonument (art. 10 Nbw);
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Nota Ruimte), specificeer hierbij de (robuuste) ecologische verbindingzones (EVZ's).

Aandacht wordt daarbij gevraagd voor de mogelijkheid van externe werking van het bestaande tracé van de N340 op nabijgelegen gebiedsdelen van het natura2000-gebied Uiterwaarden Zwarte water en Vecht. Onderbouw gemotiveerd via een voortoets of en hoe gevolgen van atmosferische depositie van vermestende en verzurende stoffen doorwerken op dat gebied en of derhalve een passende beoordeling dan wel verstorings- verslechteringstoets aan de orde is. Is dat het geval, neem deze informatie dan op in het MER.

Beschrijf in het MER van de verschillende ecologische verbindingzones (EVZ's):

- het type (nat/droog);
- functie en schaalniveau (lokaal/regionaal/nationaal van belang);
- de doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
- knelpunten met betrekking tot deze soorten en hun eisen die nu al bekend zijn;²⁵

Soortbescherming²⁶

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn vermoedelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die

²⁴ Zie inspraakreactie nummer 35 waarin een aantal diersoorten en hun biotoopvereisten en leefgebieden worden genoemd.

²⁵ Zie inspraakreactie nummer 115 waarin wordt gevraagd robuuste verbinding voor soorten als everzwijn en edelhert in de studie mee te nemen.

²⁶ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

5.6 Landschap, cultuurhistorie (waaronder archeologie)

Gezien het karakter en de status van delen het studiegebied (Belvédèregebied Vecht en Regge) dient specifiek aandacht uit te gaan naar een adequate beschrijving van dat landschap en de mogelijke gevolgen. Beschrijf de opbouw van het landschap en ga daarbij in op de te onderscheiden dragers van het landschap, te weten fysisch-geografische opbouw, cultuurhistorische opbouw²⁷ en de visueel-ruimtelijke kenmerken, zoals openheid. Een mogelijke structuur daarvoor kan zijn:

1. een beschrijving van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden waar mogelijk effecten op kunnen treden, volgens bijvoorbeeld het rangordemodel;
2. een waardering van de beschreven landschapstypen, structuren en -elementen op de verschillende schaalniveaus, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid, samenhang en vervangbaarheid;
3. een beschrijving van de effecten van het voornemen op de verschillende lagen, op de elementen en de samenhang hiertussen. Ga hier in op de invloed op het bodemarchief, aantasting en verdroging van zeldzame geologische lagen of bodemtypen, met name als gevolg van een verandering in de lokale grondwaterspiegel.

Ga in op de beleving van het landschap door de gebruikers (inclusief de weggebruikers).

Ga daarbij in op de visueel-ruimtelijke kenmerken en de belevingswaarde van het huidige plangebied en het huidige studiegebied en de effecten van het voornemen hierop. Maak daarbij zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal en foto's waarmee de karakteristieke beslotenheid dan wel openheid, ruimtelijke structuren van de verkaveling, zichtlijnen en de belangrijkste beelddragende elementen worden vastgelegd.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé.²⁸ Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.²⁹ Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

²⁷ Zie inspraakreactienummer 35 waarin aandacht wordt gevraagd voor de archeologische waarden bij doorkruising van het Ommerveld en het Vechtgebied; en inspraaknr 205 waarin aandacht wordt gevraagd voor het oude tracé van de Hessenweg

²⁸ Zie inspraakreactie nummer 35 waarin wordt ingegaan op de archeologische waarden en waardevolle terreinen binnen het onderzoeksgebied

²⁹ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

6. VORM EN PRESENTATIE

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Overweeg, met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden, het kaartmateriaal met betrekking tot het tracé en onderzoek op te stellen met behulp van KML-bestanden³⁰. De gegevens zijn dan ook te 'downloaden' en samenhangend te bekijken.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Geef aan of er een evaluatieprogramma moet worden opgesteld. Indien dit het geval is besteed dan met name aandacht aan de evaluatie van de hoofdpunten uit MER en neem dan een aanzet hiertoe op in het MER.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

³⁰ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.