

7u8-2
2^e



Trajectstudie/m.e.r. N34/N36 Omleiding Ommen Startnotitie

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland



Voorwoord



Deze startnotitie houdt de schriftelijke mededeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat (het bevoegd gezag) in van het voornemen een trajectstudie/m.e.r. te gaan starten naar de noodzaak en de mogelijkheden voor een doortrekking van de N36 in combinatie met een omleiding van de N34 ten noorden van Ommen. (in het vervolg te noemen omleiding Ommen). Deze studie wordt verricht als voorbereiding op een te nemen tracébesluit.

Het initiatief tot de studie wordt genomen door de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Oost-Nederland (Postbus 9070, 6800 ED Arnhem)

De Tracéwet voorziet in een procedure waarbij alle relevante belangen gelijktijdig worden afgewogen. Aan de procedure is een milieu-effectrapportage gekoppeld, ten aanzien waarvan de regels uit de Wet milieubeheer worden toegepast.

De startnotitie is de eerste stap in de procedure. De startnotitie beschrijft de problemen die op het betrokken deel van de N34 voorkomen en geeft de mogelijke oplossingen (alternatieven) aan die zullen worden onderzocht op hun effecten (milieu, veiligheid, bereikbaarheid enz.). De notitie is vooral bedoeld om duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop de studie door de directie Oost-Nederland van de Rijkswaterstaat zal worden uitgevoerd.

Met het uitbrengen van deze startnotitie begint de eerste inspraakronde. Dit houdt in dat een ieder die wensen heeft ten aanzien van de inhoud van het op te stellen studierapport, de zogenaamde trajectnota/MER, deze wensen kenbaar kan maken. Dit kan onder andere de probleemstelling, de alternatieven en de te onderzoeken aspecten betreffen. Deze inspraakronde heeft een termijn van 1 maand. De inspraaktermijn start met het ter visie leggen van de startnotitie, en eindigt 1 maand na de tervisielegging. De tervisielegging wordt middels advertenties in landelijke en regionale dagbladen bekend gemaakt.

Wilt u reageren op de inhoud van de startnotitie, stuur dan binnen deze inspraaktermijn een brief naar:

de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Afdeling IO
Reactie N34/N36 Omleiding Ommen
Postbus 20906
2500 EX 's-Gravenhage

De door u ingebrachte reactie wordt betrokken bij de verdere besluitvorming over de opzet en de aanpak van de studie.



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Achtergrond van de studie	4
1.2. Procedureel kader	5
1.3. Doel en plaats van de startnotitie	6
1.4. Leeswijzer	6
2. Situatieschets	
2.1. Algemeen	7
2.2. Verkeer en vervoer	7
2.2.1. Verkeersafwikkeling	7
2.2.2. Openbaar vervoer	9
2.3. Milieu aspecten	9
2.3.1. Verkeersveiligheid en barrièrewerking	9
2.3.2. Geluidhinder	11
2.3.3. Luchtverontreiniging	11
2.4. Economie	11
2.5. Ruimtegebruik	12
2.5.1. Natuur en Landschap	12
2.5.2. Stedelijk gebied	13
2.5.3. Overig ruimtegebruik	14
3. Probleemstelling	15
3.1. Inleiding	15
3.2. Probleemstelling	15
3.3. Doel van de aanpassing.	16
3.4. Doel van de trajectstudie/m.e.r.	16
3.5. Afbakening van de studie	17
4. Alternatieven en varianten	18
4.1. Algemeen	18
4.2. Het nul-alternatief	19
4.3. Het nulplus alternatief	19
4.4. Traverse-alternatief	21
4.5. Omleidingsalternatief	21
4.6. Uitvoeringsvarianten	23
4.7. Kosten van de diverse alternatieven	24
4.8. Meest milieuvriendelijk alternatief	24
5. Te onderzoeken effecten	25
5.1. Inleiding	25
5.2. Onderzoeksaspecten	25
5.3. Onderzoeksmethodiek	26
6. Procedures	27
6.1. Inleiding	27
6.2. Betrokkenen	28
6.3. Besluitvormingsprocedure	29
Bijlage 1. Procedureschema Tracéwet	32
Bijlage 2. Lijst van begrippen en afkortingen	33

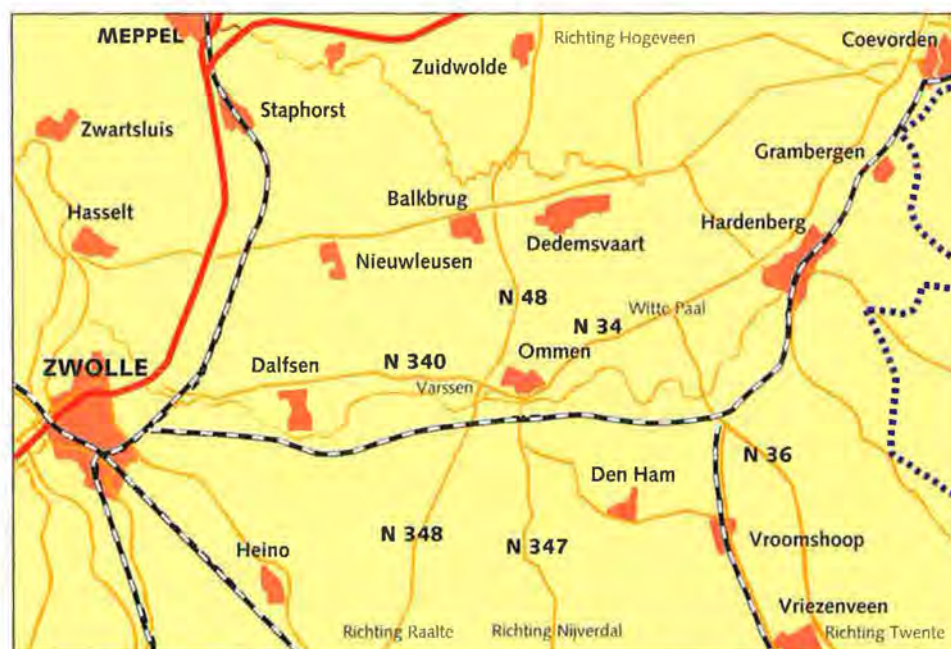
1. Inleiding

1.1. Achtergrond van de studie

De verbinding tussen Zwolle en Emmen wordt gevormd door de N340 en de N34. De N340 loopt van Zwolle tot aan de N48 en maakt deel uit van het provinciale wegennet. De N34 loopt van de N48 richting Emmen. De N34 is een rijksweg en maakt deel uit van het hoofdwegennet. De N34 loopt daarbij door de bebouwde kom langs de stadskern van Ommen. In Ommen lopen de N34 en de Vecht nagenoeg parallel. Zij verdelen de gemeente daarbij in een noordelijk en een zuidelijk deel.

De verbinding tussen Twente en Hogeveen wordt gevormd door diverse rijkswegen. Het zuidelijk deel wordt gevormd door de N36, het noordelijk deel door de N48. Ter hoogte van de gemeente Ommen wordt de schakel tussen deze twee rijkswegen gevormd door het gedeelte van de N34 dat loopt van het knooppunt Varssen (N48) tot aan het knooppunt Witte Paal (N36). Over dit gedeelte heeft N34 daarom zowel een functie in de noord-zuid verbinding als in de oost-west verbinding.

Figuur 1.1. Situatieschets



In de regio Noord-Oost Overijssel levert het gedeelte van de N34 dat in Ommen loopt reeds jaren problemen op voor het doorgaande verkeer. De toename van het verkeer op de N34 heeft ertoe geleid dat de doorstroming van verkeer op zowel de oost-west relatie als de noord-zuid relatie steeds vaker te maken krijgen met vertragingen. De kwaliteit van deze verbindingen neemt daarom af.



De N347 die tevens een noord-zuid verbinding vormt, heeft niet de functie van doorgaande verbinding. De N347 zal daarom in de studie niet als alternatief voor de noord-zuid verbinding tussen Twente en het noorden van het land worden meegenomen. De weg is niet opgenomen in het hoofdwegennet, maar maakt deel uit van het provinciale wegennet.

In het SVV-II is het verbeteren van de verbinding van Twente met het noorden des lands opgenomen als ontbrekende schakel in de hoofdverbinding Twente met het noorden des lands. Het gaat hierbij om de verbinding van Witte Paal (N36) richting

Dedemsvaart/Hoogeveen (N48). De in het SVV-II aangegeven infrastructuurprojecten zijn in alle gevallen indicatief van aard. Dat betekent, dat beslissingen over de aanleg en verbetering van belangrijke infrastructuur pas worden genomen na uitvoering van trajectstudies. In het kader van het streekplan West-Overijssel is door de Provincie Overijssel een voorkeur aangegeven voor één oplossing voor zowel de noord-zuid relatie als de oost-west relatie. De zogeheten combivariant.

De verbetering van de verbinding N34 tussen de N48 en de N36 (Witte Paal) is in het kader van het Integraal Structuurplan Noorden des Lands (ISP) aangemeld voor subsidie. Het project is opgenomen in het Integraal Structuurplan Noorden Des Lands, waaraan het kabinet haar goedkeuring heeft gegeven.

Binnen het ISP zijn daarom voor een omleiding om Ommen financiën ter grootte van 5 miljoen¹ gereserveerd. Tevens heeft de Europese Commissie in het kader van de EG-structuurfondsen voor de omleiding van de N34 om Ommen financiën ter grootte van 5 miljoen als co-financiering ter beschikking gesteld. De gelden van de structuurfondsen moeten echter wel voor 2002 zijn uitgegeven. Dit betekent dat de uitvoering van het project dan gereed moet zijn.

Zowel de provincie Overijssel als de gemeente Ommen hebben te kennen gegeven eveneens een financiële bijdrage ter grootte van 5 miljoen bijeen te kunnen brengen voor een omleiding van de N34 om Ommen.

Vanwege de afwikkelingsproblemen op de N34 en het beschikbaar komen van financiën voor de aanleg van een omleiding van de N34 heeft de Ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten eveneens financiën ter grootte van 5 miljoen te reserveren. Overigens vindt de besluitvorming over de aanwending van deze middelen pas plaats naar aanleiding van de tracé/m.e.r.-procedure

Dit betekent dat voor een omleiding ten noorden van Ommen een bedrag van 20 miljoen is gereserveerd bij de diverse betrokken overheden. De kosten voor een omleiding van de N34 ten noorden van Ommen variëren voor zover nu bekend en afhankelijk van de te kiezen variant van 26 tot ruim 65 miljoen.

Voor het traverse-alternatief in de vorm van een tunnelbak zullen de kosten voor zover bekend tussen de 60 en 70 miljoen liggen.

Er zal daarom naast het uitvoeren van een studie naar de diverse oplossingen, tevens een onderzoek verricht moeten worden waarin wordt aangegeven op welke wijze aanvullende financiële middelen beschikbaar kunnen komen. Dit onderzoek valt echter buiten het kader van deze studie.

1.2. Procedureel kader

Om tot een oplossing te komen voor het beschreven probleem zal een studie naar mogelijke oplossingen en haar effecten moeten worden uitgevoerd.

De formele procedures die zullen worden gevolgd, zijn opgenomen in de Tracéwet die vanaf 1 januari 1994 van kracht is. In deze wet is vastgelegd wat voor zaken er onderzocht moet worden, hoe lang bepaalde stappen duren en wanneer er voor belanghebbenden mogelijkheden voor inspraak zijn. De eerste stap in de procedure van de Tracéwet is het maken van een zogenaamde startnotitie. De startnotitie wordt opgesteld door de initiatiefnemer. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, geeft als initiatiefnemer in deze startnotitie aan wat er moet worden onderzocht voor de studie naar aanpassing van een hoofdweg, in dit geval de N34.

De bedragen die in deze notitie worden gehanteerd zijn in Nederlandse guldens.

Het Bevoegd Gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, starten met de publicatie, het ter visie leggen van de startnotitie, de procedure die dient te worden gevolgd.

Een belangrijk onderdeel van de Tracéwet is de afstemming van de procedures rond de MER (Wet Milieubeheer) en de bestemmingsplanprocedure (Wet op de Ruimtelijke Ordening). Voor deze studie betekent dat concreet dat als onderdeel van de trajectstudie, tevens een onderzoek plaats vindt naar de milieugevolgen van de aanleg van de omleidingsalternatieven, de traversevariant en de aanpassing van de huidige infrastructuur. In hoofdstuk 6 is de volledige Tracéwet-procedure in stappen toegelicht.

Bij het doorlopen van deze formele procedure met de Tracéwet wordt een open planproces als uitgangspunt genomen. Met de betrokken partijen uit het gebied zal voortdurend overleg en afstemming plaatsvinden. Dit is vorm gegeven door het instellen van een bestuurlijke begeleidingsgroep. In deze groep hebben zitting, de gemeente Ommen, de gemeente Hardenberg, Regio IJssel-Vecht, Provincie Overijssel, Inspectie Ruimtelijke Ordening en Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. Uiteraard functioneert deze groep aanvullend op het formele overleg dat in de tracéwetprocedure is voorgeschreven en treedt dit er niet voor in de plaats.

1.3. Doel en plaats van de startnotitie

Vanwege de Tracéwet stelt de initiatiefnemer een startnotitie op. Met de startnotitie maken de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu het voornemen bekend om een bepaald probleem op het gebied van verkeer en vervoer op te lossen. De startnotitie heeft als doel te komen tot een zinvolle inspraak, advisering over en vaststelling van de richtlijnen voor de trajectstudie/m.e.r. De richtlijnen, vast te stellen door het bevoegd gezag, bepalen waaraan de studie moet voldoen, dat wil zeggen wat er moet worden onderzocht. In de startnotitie wordt ondermeer beschreven:

- het probleem dat moet worden onderzocht;
- de alternatieven die in de studie zullen worden onderzocht;
- de te onderzoeken effecten van deze alternatieven;
- de methode volgens welke de effecten van de alternatieven zullen worden onderzocht en beoordeeld;
- de besluitvormingsprocedure, inclusief de mogelijkheden van inspraak en/of bezwaar.

De startnotitie beoogt dus het op gang brengen van een proces van gedachtenvorming, inspraak, advisering, effectbeschrijving, ontwerp en besluitvorming.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze startnotitie vindt de situatieschets plaats. Hierin wordt door middel van de beschrijving van de huidige situatie en de te verwachten ontwikkelingen een beeld geschetst van de problemen die aanleiding vormen voor de studie. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de probleemstelling gegeven en de kaders waarbinnen de studie moet worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de te bestuderen alternatieven en varianten. Hoofdstuk 5 geeft weer welke effecten in de studie moeten worden onderzocht. Tevens wordt in dit hoofdstuk de te hanteren onderzoeksmethodiek beschreven. De procedures van de besluitvorming rond het tracébesluit en de milieu-effectrapportage worden in hoofdstuk 6 behandeld. Aangegeven wordt welke partijen betrokken zijn en vervolgens wordt de gecombineerde Tracéprocedure stap voor stap beschreven.

2. Situatieschets

2.1. Algemeen

Ter onderbouwing van de probleemstelling en het doel van het voornemen (zie hoofdstuk 3) wordt in dit hoofdstuk een beeld gegeven van de huidige situatie in het studiegebied, de te verwachten ontwikkelingen daarin en de van belang zijnde beleidsdoelstellingen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de onderdelen verkeer en vervoer, milieu, economie en ruimtegebruik.

2.2. Verkeer en vervoer

2.2.1. Verkeersafwikkeling

Huidige situatie

De N34 tussen de N48 en Witte Paal heeft een tweeledige functie. De N36, die een onderdeel vormt van de verbinding van Twente met het noorden van het land, eindigt momenteel bij Witte Paal. Een directe aansluiting op de N48 naar het noorden ontbreekt. Het betrokken gedeelte van de N34 neemt de functie over van de 'missing link' in de noord-zuid verbinding. Om die reden maakt het weggedeelte deel uit van het hoofdwegennet, en is het in beheer bij Rijkswaterstaat. Daarnaast heeft de N34 een belangrijke functie voor het oost-west verkeer tussen Zwolle en noordoost-Overijssel/zuidwest-Drenthe.

Het betrokken weggedeelte is uitgevoerd als niet-autoweg en loopt, langs de stadskern, door de bebouwde kom van Ommen. Geconstateerd moet worden dat een weg die onderdeel uitmaakt van het hoofdwegennet door een kern van een gemeente loopt. De weg is grotendeels voorzien van parallelwegen. Binnen de bebouwde kom van Ommen ontbreken plaatselijk de parallelwegen.

Het traject door de bebouwde kom van Ommen wordt door de regio gezien als een belangrijk capaciteitsknelpunt. Gewezen wordt met name op de Hessel-Mulertbrug, waar de N34 als oost-west verbinding kruist met de N347, een noord-zuid verbinding, en waar op de N34 congestie optreedt. Voornamelijk tijdens het toeristisch zomerseizoen, welke loopt van mei tot oktober, manifesteren zich deze problemen. Kruispuntberekeningen hebben aangetoond dat op dit punt de theoretische capaciteit gedurende bepaalde perioden al wordt overschreden. Dit blijkt ook in de praktijk, want regelmatig treedt filevorming op. Gezien de huidige ontwikkelingen met betrekking tot de groei van het autoverkeer mag verwacht worden dat de situatie verslechtert.

Ook de verkeersonveiligheid op het betrokken gedeelte van de N34 is relatief hoog. Als gevolg van de hoofdverbinding door Ommen wordt aantasting van het woon- en leefmilieu ervaren. Dit uit zich met name in barrièrewerking tussen het noordelijk- en zuidelijk deel van de kern en in geluidhinder.

Uit een aantal in het verleden reeds uitgevoerde onderzoeken zijn de verkeersintensiteiten op de wegen in en rond Ommen bekend. In tabel 2.1 zijn voor een aantal wegvakken de intensiteiten weergegeven.

Tabel 2.1, Intensiteiten autoverkeer studiegebied in werkdagjaargemiddelde afgerond op honderdtal.

Wegvak	1986	1991	1992	1993
N34				
Dalfsen - N48	9700	10200	10400	10500
N48 - Ommen	12800	14100	14300	13000
Ommen - Witte Paal	10200	10500	11000	11500
Witte Paal - Hardenberg	9300	10200	10500	10600
N48				
Lemelerveld - N34/N340	5700	6400 ²	6700	6700
N34 - Ommen Noord	5700	6400	6400 ³	6500
Ommen Noord - N377	5900	7000	7000 ³	7600
N36				
Vriezenveen - Westerhaar	8600	10600 ⁴	10600	10900
Beerzerveld - Mariënberg	7000	8100 ¹	8100	8100
Mariënberg - Witte Paal	6400	8100 ⁴	8600	8600

1) gegevens uit 1989, 2) gegevens uit 1990,

3) gegevens uit 1991, 4) gegevens uit 1992

De mate van afwikkeling en de herkomst en bestemming van het verkeer dat zich op de betreffende wegvakken bevindt kunnen een beeld geven van het gebruik van de weg. Onderzoek naar deze gegevens heeft nog niet plaatsgevonden. In het kader van de deze studie zal daarom naar deze gegevens onderzoek verricht worden.

Beleid en Ontwikkelingen

Het verkeers- en vervoersbeleid, zoals dat is neergelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), is gericht op het verzekeren van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Het SVV-II is gericht op het einde van de planhorizon, het jaar 2010. Verbeteren van de bereikbaarheid is een belangrijk instrument om de transport- en distributiefunctie van ons land te behouden en te versterken. Het Nederlandse marktaandeel in het internationaal wegvervoer dient tenminste te worden gehandhaafd; de verkeersafwikkeling van het economisch belangrijke verkeer dient zo optimaal mogelijk te zijn.

De regering heeft in het SVV-II aan die verbetering wel voorwaarden gesteld. In het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en het SVV-II is gekozen voor een duurzame samenleving. Dit houdt in dat er grenzen gesteld worden aan de externe effecten van verkeer en vervoer, zoals luchtverontreiniging, energieverbruik, aantasting van de natuur, verkeersonveiligheid en geluidhinder. Verbeteren van de bereikbaarheid dient dan ook plaats te vinden binnen de grenzen van de duurzame samenleving. Dit betekent dat geleiding en beperking van de automobiliteit en verbetering van alternatieven voor de auto, naast het selectief verbeteren van de bereikbaarheid voor het wegverkeer, een belangrijke rol spelen in de strategie van het verkeers- en vervoersbeleid. Met aanleg van nieuwe verbindingen dient echter zorgvuldig te worden omgegaan en dient de noodzaak in een trajectstudie/m.e.r. afgewogen te worden.

Zowel de N34 als de N36 zijn van belang voor de economische ontwikkeling van de regio zelf en voor de ontsluiting van het stedelijk knooppunt Twente in relatie met noord-Nederland.

2.2.2. Openbaar vervoer

Huidige situatie

Ommen ligt aan de spoorverbinding Zwolle-Emmen. Tussen beide stations rijden per richting één stoptrein en één sneltrein per uur. In de avonden neemt de frequentie af tot 1 stoptrein per uur per richting. Het NS-station van Ommen ligt op ongeveer een kilometer afstand van het centrum.

Per streekvervoer heeft Ommen diverse regionale verbindingen. Ommen heeft op doordeweekse dagen verbindingen met Nijverdal (5 per dag), Almelo (14 per dag), Zwolle (11 per dag), Raalte (5 per dag) en Hogeveen (4 per dag). In het weekend heeft Ommen per streekvervoer de volgende verbindingen; Almelo (5 per dag), Zwolle (3 per dag), Raalte (4 per dag).

Beleid en ontwikkelingen

Ommen maakt deel uit van een gebied, waar de huidige vorm van het openbaar vervoer onder druk staat. Gestreefd wordt naar alternatieve vormen van openbaar vervoer waardoor op een zo efficiënt en effectief mogelijke manier aan de vraag tegemoet kan worden gekomen.

2.3. Milieu aspecten

Het huidige verkeer op de N34 en het verkeer dat andere routes door het gebied kiest, vormen een belasting voor het woon- en leefmilieu in Ommen en de omgeving van Ommen.

De negatieve gevolgen van het wegverkeer op het woon- en leefmilieu zijn divers van aard. In de onderstaande paragrafen wordt vervolgens ingegaan op deze effecten.

2.3.1. Verkeersveiligheid en barrièrewerking

Verkeersveiligheid

De huidige uitvoering van de N34 laat plaatselijk een verkeersonveilige situatie zien. Zowel plaatsgebonden als doorgaand verkeer maken gebruik van het betreffende deel van de N34. Op het gedeelte van de N34 in het centrum van Ommen maken zowel langzaam als snelverkeer gebruik van de weg.

Aan de hand van verkeersongevallencijfers voor de jaren 1991 tot en met 1994 zijn de letselverhoudingsgetallen voor de diverse wegvakken berekend. Het "letselverhoudingsgetal (=aantal letselongevallen per miljoen voertuigkilometers)" is een graadmeter voor de verkeersveiligheid van een bepaald wegvak.

In onderstaande tabel is voor de diverse wegvakken van de N34 het aantal ongevallen aangegeven. De ongevallen zijn gesplitst in ongevallen met dodelijk afloop (dod), met letsel (let) en met uitsluitend materiële schade (ums). Tevens is in de tabel voor de wegvakken het letselverhoudingsgetal (lvhgetal) weergegeven.

tabel 2.2. Verkeersongevalgegevens op de N34 voor de jaren 1991-1994

wegvak van-tot	1991-1994			
	dod.	let.	ums.	lvh-getal
Varssen-Ommen	2	19	109	0,460
Ommen-Witte Paal	2	13	67	0,114
Witte Paal-Hardenberg	0	15	66	0,207
Hardenberg-Kellerlaan	0	3	25	0,122
Kellerlaan-Gramsbergen	0	1	24	0,017
Gramsbergen-grens Drenthe	0	6	42	0,060
Totaal Rijksweg N34 tot grens Drenthe	4	57	333	0,140

Het letselverhoudingsgetal voor het gedeelte van de N34 tussen knooppunt Varssen en de Drentse grens heeft een waarde van 0,140. Het landelijk gemiddelde voor deze categorie wegen is 0,226. Dit betekent dat het betreffende gedeelte van de N34 in z'n geheel als relatief veilige weg kan worden aangemerkt.

Voor het deel van de N34 dat door de bebouwde kom van Ommen loopt is het letselverhoudingsgetal 0,460. Deze waarde ligt ruim boven het landelijk gemiddelde. Het gedeelte van de N34 dat door de bebouwde kom van Ommen loopt wordt daarom gekenmerkt als onveilig.

Als gevolg van de vertragingen in de doorstroming van het verkeer op de N34 door Ommen, kiest een deel van het verkeer voor andere routes (sluiproutes). Zowel binnen als buiten de bebouwde kom van Ommen maakt dit verkeer (sluipverkeer) gebruik van wegen die niet geschikt zijn om dit verkeer te verwerken. De wegen die belast worden met het sluipverkeer hebben niet de functie van een doorgaande verbinding en zijn daarom niet ingericht op het verwerken van doorgaand verkeer. Door de verhoogde intensiteit van het verkeer op deze wegen en het niet ingericht zijn voor doorgaand verkeer neemt de verkeersonveiligheid op deze wegen toe.

Barrièrewerking

De N34 verdeelt de gemeente Ommen in een noordelijk en zuidelijk deel. Het verkeer tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de gemeente moet daarom altijd de N34 passeren. Door de relatief zware belasting van de weg fungeert deze weg daarom als barrière. Vooral voor langzaam verkeer zoals (brom)fietzers, landbouwverkeer en voetgangers wordt deze barrièrewerking als negatief ervaren.

Beleid en ontwikkelingen

In 1994 is de nota Duurzaam Veilig van het ministerie van Verkeer en Waterstaat verschenen. In deze nota is uitgewerkt op welke wijze een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid is te bereiken, middels een aanscherping van het huidige beleid. Duurzaam Veilig houdt in dat het verkeersveiligheidsbeleid meer dan tot nu toe, moet worden gericht op het wegnemen van de oorzaken van verkeersongevallen, onder andere door het realiseren van duurzamer oplossingen voor de opbouw en inrichting van het wegennet.

In de trajectnota/MER zal worden aangegeven hoe het zogeheten Duurzaam Veiligbeleid voor de N34/N36 Omleiding Ommen zal worden vormgegeven.

2.3.2. Geluidhinder

In het SVV-II en het Nationaal Milieubeleidsplan worden de doelstellingen ten aanzien van geluidhinder beschreven.

Ten aanzien van de gewenste situatie met betrekking tot geluidhinder worden de doelstellingen uit het SVV-II gehanteerd. Dit betekent dat binnen bepaalde geluidsgrenzen stabilisatie dan wel afname van het aantal door geluidgehinderden moet worden gerealiseerd.

Bij het beperken en terugdringen van de geluidsoverlast speelt ook de Wet geluidhinder een belangrijke rol. Deze Wet geeft grenswaarden aan voor de geluidsbelasting op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Het streven is erop gericht de voorkeursgrenswaarden of de vastgestelde waarden niet te overschrijden.

Het wegverkeer veroorzaakt lokaal geluidhinder. Voor een aantal lokaties langs het betreffende gedeelte van de N34 is vastgesteld dat geluidsanering noodzakelijk is. Bij een toename van het verkeer zullen naar verwachting de grenswaarden voor geluidsbelasting verder worden overschreden. Uit oogpunt van een acceptabel woon- en leefmilieu zullen geluidsmaatregelen dan noodzakelijk zijn.

2.3.3. Luchtverontreiniging

De door het wegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging heeft op verschillende niveaus gevolgen. Ten eerste dragen de emissies van het verkeer bij aan de verzuringsproblematiek en het broeikas effect.

Ten tweede bedreigt een te hoge concentratie van stoffen als stikstofoxiden (NOx), koolmonoxide (CO), zwaveldioxide (SO₂) en aerosolen, lood, benzeen en benz(a)pyreen de gezondheid van de mens. In de Wet Milieubeheer worden grenzen gesteld aan de maximale concentraties van deze stoffen. Naar de concentraties van deze schadelijke stoffen is op het betreffende wegvak nog geen onderzoek gedaan.

De gewenste situatie ten aanzien van de luchtkwaliteit in relatie tot het wegverkeer is in zowel het Nationaal Milieubeleidsplan Plus als het SVV-II beschreven.

2.4. Economie

Voor het realiseren van de gewenste economische ontwikkelingen speelt de infrastructuur als onderdeel van het productiemilieu een belangrijke rol. De aantrekkelijkheid van lokaties van bestaande of te realiseren economische activiteiten hangt voor een belangrijk deel af van de bereikbaarheid en derhalve van een goede vervoerinfrastructuur.

Het gaat hier met name om de bereikbaarheid voor het zakelijk personenvervoer en het vrachtvervoer. Daarnaast zijn in economisch opzicht ook het woon-werkverkeer en het recreatief verkeer van belang.

De economische ontwikkeling in de regio is in de afgelopen jaren achtergebleven bij die van Nederland als totaal. Zowel de ontwikkeling van het bruto regionaal product als de ontwikkeling van de werkgelegenheid blijven achter bij de nationale ontwikkeling.¹

In de regio zijn met name de primaire en secundaire sector zwaar vertegenwoordigd. Het aandeel van de industriële werkgelegenheid ligt in Noordoost-Overijssel met een aandeel van 31% ruim boven het landelijke gemiddelde van 20%.¹ Een van de grootste bedrijven in de regio is het kunststofverwerkende bedrijf Wavin. Het bedrijf genereert aanzienlijke vervoerstromen.

¹ NEI: Weg naar de snelweg, economische effecten van een verbeterde wegverbinding Zwolle-Emmen, mei 1994



De Vechtstreek heeft een belangrijke toeristische en recreatieve functie. Naast de verblijfsrecreatie heeft de regio een aantal belangrijke publiekstrekkers, namelijk het Avonturenpark Hellendoorn, Ponypark Slagharen en de Bonte Wever in Hardenberg. De gemeente Ommen heeft in de toeristische sector een gestage ontwikkeling doorgemaakt, waardoor er thans meer dan 1 miljoen overnachtingen per jaar plaatsvinden. Naast dit meerdaags toerisme vindt op grote schaal ook dagrecreatie plaats.

De landbouw in het studiegebied is van grote betekenis voor zowel de economie als de werkgelegenheid. De belangrijkste bedrijfstypen zijn, intensieve veehouderij, melkveehouderij en akkerbouw.

Beleid en ontwikkelingen

In de spreiding van de industriële werkgelegenheid is het beleid gericht op concentratie in de steden en de subregionale kernen zoals Hardenberg. In het streekplan West-Overijssel wordt aangegeven dat gestreefd zal worden naar een gunstige ontwikkeling waarbij een groei van de werkgelegenheid zal optreden. Voor groei en vernieuwing van bedrijvigheid moeten voldoende mogelijkheden gecreëerd worden.

Voor de recreatief-toeristische sector geldt dat er afhankelijk van de zone-indeling in het streekplan mogelijkheden zijn voor uitbreiding van nieuwvestiging van bedrijven. Bij het juist inspelen op veranderingen in de markt, zal de toeristisch-recreatieve sector zich kunnen ontwikkelen. Deze ontwikkeling zal leiden tot een groei met als gevolg een toename van de werkgelegenheid.

In de landbouw gaan de ontwikkelingen met betrekking tot bedrijfsvergroting en efficiëntieverbetering door. De werkgelegenheid zal daarom in de landbouw blijven afnemen. Gestreefd wordt naar een duurzame ontwikkeling van de landbouw. Deze duurzame landbouw heeft een economisch perspectief, voldoet aan de milieu-voorwaarden en draagt bij aan natuur- en landschapswaarden en het recreatief medegebruik van het landelijk gebied.

Het zakelijk personenverkeer en het vrachtvervoer ondervinden hinder van de geschetste situatie op de N34 in Ommen. De ontstane situatie kan van invloed zijn op de economische ontwikkeling van het gebied. De achterblijvende regionale ontwikkeling van de afgelopen jaren is reden geweest om zowel Europese als nationale stimuleringsgelden voor de regio ter beschikking te stellen. In de inleiding is reeds aangegeven welke bedragen daarvoor voor een omleiding om Ommen zijn gereserveerd.

2.5. Ruimtegebruik

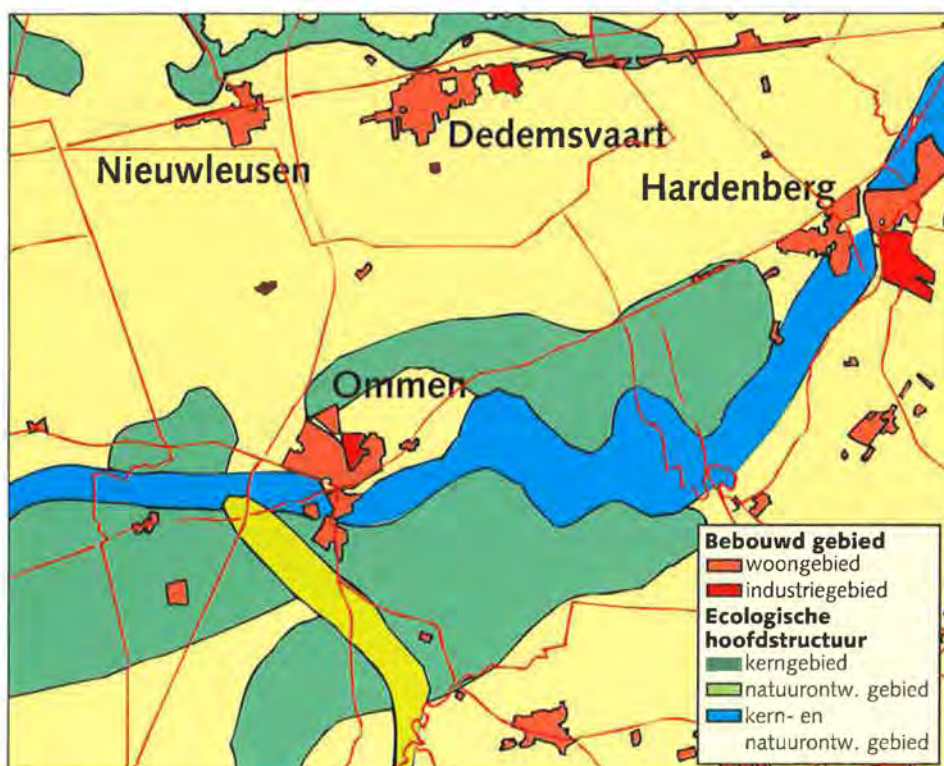
2.5.1. Natuur en Landschap

Het nationale beleid voor natuur en landschap is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte. Het ruimtelijk beleid voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) is gericht op het instandhouden van de bestaande natuur- en landschapswaarden (de kerngebieden) en herstel en ontwikkeling van deze waarden in de zogenaamde natuurontwikkelingsgebieden.

Het beleid van de provinciale streekplannen sluit aan bij het nationale beleid. In het provinciaal beleidsplan Natuur en Landschap en het streekplan West-Overijssel is de nationale EHS vertaald. De vertaling van de nationale ecologische hoofdstructuur naar een provinciale ecologische hoofdstructuur leidt bij Ommen tot een enigszins aangepaste

begrenzing. De begrenzing van de provinciale ecologische hoofdstructuur wordt weergegeven in figuur 2.1. Instandhouding en versterking van de bestaande ecologische kwaliteiten staan zowel bij rijks- als provinciaal beleid voorop.

Figuur 2.1. Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.



Noordoost Overijssel is een gebied met afwisselend landbouw, natuur en andere functies. Het grootste gedeelte bestaat uit "jongere" veen- en heideontginningen. De oudere landschappen Reest- en Vechtdal onderscheiden zich door een groter reliëf van de bodem, onregelmatiger verkaveling en grotere beslotenheid.

In het SVV-II is vastgesteld dat de versnippering die door rijkswegen wordt veroorzaakt, niet verder mag toenemen en op langere termijn dient te worden teruggedrongen. Bij het nemen van ontsnipperende maatregelen (mitigatie en compensatie) heeft de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur prioriteit. Bij de tracékeuzes zal daarom aantasting van natuur en landschap in beginsel moeten worden voorkomen. Ruimtelijke ingrepen in ecologische hoofdstructuur, die aan de aanwezige waarden van natuur en landschap afbreuk doen, zijn daar alleen in uitzonderingsgevallen toelaatbaar. Slechts wanneer van een zwaarwegend maatschappelijk belang gesproken kan worden en redelijke alternatieven ontbreken, wordt een dergelijke ingreep toelaatbaar geacht. Waar nodig dient compensatie van verlies aan natuur- en landschapswaarden plaats te vinden. Deze compensatie dient dan bij voorkeur in de ecologische hoofdstructuur gerealiseerd te worden.

2.5.2. Stedelijk gebied

De mogelijkheden voor uitbreiding van Ommen worden beperkt door de aanwezigheid van hoge natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de kern. In het streekplan West-Overijssel zijn op de streekplankaart belemmeringslijnen

aangegeven ten noorden en ten zuiden van de kern. De provincie zal overschrijding van de belemmeringslijnen door stedelijke uitbreidingen tegengaan. De N48 vormt aan de westzijde een infrastructurele barrière voor uitbreiding. De uitbreiding van de woningvoorraad in Ommen is geheel in het stadsgedeelte ten noorden van de Vecht gesitueerd in verband met de landschappelijke waarde van het gebied ten zuiden van de Vecht. Dit betekent dat de uitbreiding tussen het Ommerbos en de huidige kern voor korte termijn ruimte biedt. Voor de langere termijn moet dan gekeken worden naar uitbreidingen elders.

De mogelijkheden voor uitbreiding van bedrijven in de gemeente Ommen is beperkt tot het tot nu toe in ontwikkeling genomen nieuwe bedrijventerrein Alteveer. De laatste kavels op het bedrijventerrein Alteveer zullen naar verwachting in 1996 worden uitgegeven. Nieuwe bedrijvenlocaties zijn nog niet in ontwikkeling genomen.

2.5.3. Overig ruimtegebruik

In het studiegebied moet met een aantal ontwikkelingen op gebied van de ruimtelijke ordening rekening worden gehouden.

Naast de ontwikkeling van woningbouw en het creëren van nieuwe bedrijvenlocaties is de komende jaren een verplaatsing van de waterzuiveringsinstallatie te verwachten.

De lokatie waar deze nieuwe waterzuiveringsinstallatie moet komen is nog niet vastgesteld.

Het bosgebied Bovenveld is in het streekplan West-Overijssel aangewezen als één van de drie afvalverwerking/ bergingsplaatsen. Ten noordwesten van het Ommerbos ligt een waterwinlokatie met grondbeschermingsgebied. Het intrekgebied van de waterwinning overlapt een deel van het Ommerbos. In het Ommerbos zijn plannen voor een uitbreiding van het huidige golfterrein.



3. Probleemstelling

3.1. Inleiding

Uit het voorgaande hoofdstuk kan worden geconcludeerd dat de N34 tussen Witte Paal en de N48 (Varssen) een dubbelfunctie heeft.

De N34 vormt in oost-west richting de verbinding tussen Zwolle en via de A28 de Randstad enerzijds en noordoost-Overijssel en zuidwest-Drenthe anderzijds. Deze relatie maakt geen deel uit van het hoofdwegennet dat is gedefinieerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Daarnaast is de N36 bedoeld als noord-zuid verbinding tussen Twente en het noorden des lands. In de N36 ontbreekt echter de schakel tussen Witte Paal en Hogeveen. Deze functie wordt nu vervuld door dit deel van de N34, tezamen met de N48 tussen Varssen en Hogeveen. Deze weggedeelten behoren daarom tot het hoofdwegennet, zoals gedefinieerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

De verbinding loopt door de bebouwde kom van Ommen, wat de verkeersafwikkeling afbreuk doet en niet overeenstemt met de functie van de weg als onderdeel van het hoofdwegennet.

Door de toename van de verkeersintensiteiten staat de afwikkeling zodanig onder druk dat filevorming in de kern van Ommen optreedt.

Als gevolg van sociaal economische en demografische ontwikkelingen zal de mobiliteit de komende jaren blijven toenemen.

Ondanks automobiliteitsbeperkende maatregelen en aanpassingen aan het openbaar vervoer etc. wordt verwacht dat een aanzienlijk deel van deze groei voor rekening van het autoverkeer komt. Dit zal ertoe leiden dat de verkeersintensiteiten op de N34 zullen toenemen. Een verder toename van het verkeer zal leiden tot meer congestie, verkeersongevallen en het gebruik van sluiproutes.

3.2. Probleemstelling

Op grond van de situatiebeschrijving in het vorige hoofdstuk kan een opsomming gemaakt worden van de problemen die ten aanzien van de N34 signaleerd zijn. Met een autonome ontwikkeling volgens de uitgangspunten van het SVV-2 zal naar verwachting in 2010 een situatie ontstaan waarbij de huidige problemen zich in versterkte mate voordoen.

De opsomming van de geschetste problemen vormt tezamen de probleemstelling voor de uit te voeren trajectstudie/m.e.r.

Op de N34 tussen de N48 en Witte Paal zijn de volgende problemen waar te nemen:

- de N34 loopt, als onderdeel van het hoofdwegennet, door de kern Ommen, waardoor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beperkt wordt; het gaat daarbij om zowel de noord-zuid-verbinding tussen Twente en het Noorden des lands als de oost-west verbinding tussen Zwolle en noordoost-Overijssel/zuidwest-Drenthe;*
- met name bij de Vechtovergang Hessel-Mulertbrug ontstaat filevorming als gevolg van een beperkte doorstroming;*
- de verkeersveiligheid op de N34 staat onder druk als gevolg van de belasting van de weg;*
- het ontstane sluipverkeer door zowel het buitengebied als de bebouwde kom van Ommen en het verkeer over rijksweg 34, leidt tot een verhoogde belasting van het woon- en leefmilieu.*

In de trajectnota/MER wordt het oplossen van het probleem en de mate waarin voldaan wordt aan milieudoelstellingen gehanteerd als toetsingscriterium bij de beoordeling van de alternatieven.

3.3. Doel van de aanpassing.

De doelstelling van de aanpassing van de N34 wordt als volgt omschreven:

- **Het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer in de oost-west verbinding Zwolle-noordoost-Overijssel/zuidwest-Drenthe, en het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer op de noord-zuid verbinding Hoogeveen-Twente. Hierbij dient de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de directe omgeving van de weg te worden gewaarborgd.**

3.4. Doel van de trajectstudie/m.e.r.

Het doel van de trajectstudie/m.e.r. is het verkrijgen van zodanige informatie, dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer in staat worden gesteld om:

na een zorgvuldige afweging (rekening houdend met de resultaten van de inspraak en advisering) een besluit te nemen over de uit te voeren weginfrastructurele maatregelen in het kader van het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer op het betreffende deel van de N34, met inachtneming van de effecten van verschillende alternatieven en uitvoeringvarianten. De te nemen maatregelen dienen gebaseerd te zijn op de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen uit het SVV-2.

In de trajectstudie/m.e.r. zal de hier beschreven problematiek nader worden uitgewerkt en gekwantificeerd. Daarbij dient de studie antwoord te geven op de navolgende vragen:

1. Wat zijn de gevolgen van de hiervoor beschreven ontwikkelingen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in het studiegebied?
2. Welke maatregelen (alternatieven) leiden tot een oplossing van het gesignaleerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem?
 - niets doen;
 - beïnvloeden van de vervoerwijze en routekeuze voor zowel het personen- als het goederenvervoer;
 - verbeteren van de infrastructuur;
 - een combinatie van genoemde mogelijkheden ?
3. Wat zijn de effecten (gevolgen) van de verschillende alternatieven op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid: voor het milieu, de economie, het verkeer en vervoer en het ruimtegebruik. Op welke wijze zijn de negatieve gevolgen te voorkomen dan wel te beperken?

3.5. Afbakening van de studie

Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied doet zich de moeilijkheid voor dat het gebied, waarbinnen de effecten van de N34 merkbaar zijn, per aspect varieert. Dit betekent in feite dat voor elk aspect een andere omvang van het studiegebied zou moeten worden gedefinieerd. Omdat dit een onmogelijke werkwijze is zijn twee soorten studiegebied gedefinieerd.

- **Het inpassingsstudiegebied** is het gebied waarbinnen de aanleg van het stuk nieuwe infrastructuur voor de omleiding Ommen bestudeerd wordt. Hierbinnen zijn de belangrijkste effecten te verwachten als gevolg van de aanleg en het gebruik van de infrastructuur (vergraven, geluidhinder etc.). Het is een strook van 1 kilometer aan weerszijden van de weg.
- **Het invloedsstudiegebied** omvat het gebied buiten het inpassingsgebied, waarin de verkeers-, milieu en andere relaties tot de N34 meer dan marginaal zijn. De reikwijdte ervan is per aspect verschillend. De onderlinge relaties zullen tevens worden bestudeerd.



4. Alternatieven en varianten



4.1. Algemeen

De voorgenenom activiteit betreft het realiseren van een oplossing voor de verkeersproblemen zoals beschreven in de probleemstelling. Een omleiding van de N34 ten noorden van Ommen, kan daarvoor een oplossing zijn, omdat deze een betere afwikkeling biedt voor zowel het verkeer in de oost-west relatie als het verkeer in de noord-zuid relatie en tevens de verkeersintensiteit in de kern Ommen sterk reduceert.

In dit hoofdstuk komen de alternatieven en varianten voor de mogelijke oplossingen aan de orde. In de trajectstudie/m.e.r. zullen zij worden uitgewerkt tot het voor de beoordeling benodigde detailniveau.

Alternatieven en varianten waarvan in de trajectstudie/m.e.r. na verkeerskundige analyse vaststaat dat ze het probleem niet of niet in voldoende mate oplossen, zullen niet verder worden uitgewerkt.

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de extra inzet van openbaar vervoer alleen, onvoldoende probleemoplossend zal werken. Een afzonderlijk openbaar-vervoeralternatief wordt daarom niet in beschouwing genomen. Wel zullen de effecten van het inzetten extra openbaar vervoer in de alternatieven in beschouwing worden genomen.

De geschetste problemen kunnen op diverse wijzen worden opgelost. Naast het creëren van nieuwe infrastructuur, welke in diverse varianten wordt beschreven zijn er ook andere oplossingsrichtingen. In de onderstaande paragrafen worden deze diverse oplossingsrichtingen aangegeven. In de trajectstudie/m.e.r. zullen de in tabel 4.1, opgenomen alternatieven meegenomen worden.

tabel 4.1. De alternatieven die in de studie onderzocht zullen worden.

1. Het nul-alternatief
2. Het nul-plus alternatief
3. Het traverse-alternatief
4. Het omleidingsalternatief
 - A. aan de zuidzijde van het Ommerbos
 - B. door het Ommerbos
 - C. aan de noordzijde van het Ommerbos
5. Het meest milieuvriendelijk alternatief

In de studie wordt niet het alternatief meegenomen van een directe doortrekking van de N36 min of meer rechtstreeks in noordelijke richting (van Witte Paal richting Hoogeveen). Een dergelijk alternatief biedt namelijk geen oplossing voor het verkeer op zowel de oost-west als op de noord-zuid relatie.

4.2. Het nul-alternatief

Voor het nul-alternatief wordt een beschrijving gegeven van de situatie in het prognosejaar 2010, waarbij ervan uit wordt gegaan dat er geen aanpassingen aan de weg worden uitgevoerd. Er wordt uitgegaan van een autonome mobiliteitsontwikkeling volgens het in het SVV-II beschreven scenario.² Maatregelen die deel uitmaken van deze scenario's betreffen onder meer het inzetten van prijsbeleid, een stringenter parkeer- en lokatiebeleid, stimulering en verbetering openbaar vervoer, fietsen en carpoolen.

Het nul-alternatief wordt naast dat het wordt gezien als een reëel alternatief waarvoor het bevoegd gezag kan kiezen, tevens gehanteerd als referentie-alternatief. Als referentie-alternatief dient het alternatief als vergelijking voor de andere uitwerkingen.



4.3. Het nulplus alternatief.

Het nulplus alternatief houdt in dat de bestaande weginfrastructuur grotendeel ongewijzigd blijft, maar dat wordt getracht door het treffen van verschillende, al of niet te combineren, maatregelen de verkeersproblemen op de N34 te verminderen of op te lossen. Het nulplus alternatief bestaat uit een pakket maatregelen welke te omschrijven is als het optimaal gebruik maken van de aanwezige infrastructuur en het terugdringen van de automobiliteit door beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze.

Ook zal bij dit alternatief gekeken worden of op het betreffende wegvak het stimuleren van andere vervoersmodaliteiten, waaronder het openbaar vervoer en het fietsgebruik, kan

² In de trajectstudie/m.e.r. wordt ten aanzien van de mobiliteitsgroei het ER2-groeiscenario (aangescherpt SVV-beleid) gehanteerd.



dienen als oplossing van de geschetste problemen. Te denken valt aan:

- maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer. Getracht wordt inzicht te krijgen in de maximaal mogelijke substitutie van auto naar openbaar vervoer in het studiegebied. Hierbij dient extra aandacht aan het toeristisch/recreatieve verkeer te worden gegeven.
- maatregelen die leiden tot een verhoogd gebruik van langzaam verkeer, het stimuleren van fietsgebruik in zowel het woon-werk verkeer als in het sociaal- en recreatief verkeer.
- ook zal gekeken worden naar diverse andere oplossingen, waaronder vervoer management.

Tevens wordt onderzocht welke kleine aanpassingen aan bestaande infrastructuur als oplossing kunnen dienen voor de gestelde problemen. Het gaat hierbij om maatregelen die leiden tot een optimaal gebruik van de huidige wegenstructuur. Hierbij kan gedacht worden aan verandering van verkeersregelininstallaties e.d, extra opstelstroken of een tweede oeververbinding over de Vecht voor alleen langzaam verkeer.

4.4. Traverse-alternatief

Voor het traverse-alternatief wordt een alternatief ontwikkeld, waarbij het verkeer op de oost-westverbinding op de N34 door Ommen, onbelemmerde doorgang heeft door de kern van Ommen.

Onderzocht zal worden wat de mogelijkheden zijn van een traverse van de N34 in de bebouwde kom van Ommen, waarbij dan de N34 en de kruisende wegen zodanig worden aangepast dat het doorgaande verkeer op de N34 op de oost-west-verbinding niet wordt gestoord door het verkeer in de noord-zuid richting, het verkeer met bestemming Ommen en het verkeer dat zich in Ommen zelf bevindt.

De aanpassingen welke worden meegenomen zijn het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen voor zowel het langzaam als het snelverkeer en het realiseren van een verdiepte ligging van de N34 door de kern van Ommen. Voor het traverse-alternatief wordt tevens onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor het toepassen voor een doelgroepenbenadering. Bij een doelgroepenbenadering krijgen bepaalde doelgroepen voorrang bij het gebruik van de infrastructuur.

4.5. Omleidingsalternatief

Voor het omleidingsalternatief wordt uitgegaan van een nieuwe weg ten noorden van Ommen. Het gaat hierbij om een omleiding van de huidige N34 die nu door de kern van Ommen loopt.

De omleiding van de N34 zal worden uitgevoerd als een enkelbaans autoweg van 2-stroken, geschikt voor een maximale snelheid van 80 km/h met de mogelijkheid tot een maximum snelheid van 100 km/h.

In de trajectstudie/m.e.r. zullen drie omleidingsalternatieven in studie worden genomen. Bij de omleidingsalternatieven wordt tevens gekeken op welke wijze een vloeiende aansluiting van de omleiding op de N48 kan worden gerealiseerd, dan wel een doortrekking van de N34 ten westen van de N48. Deze doorgetrokken N34 zal dan vervolgens aansluiten op de N340.

De omleidingsalternatieven zijn in de bijbehorende figuren aangegeven middels tracézone's. De tracézone geeft het gebied aan waarbinnen het bijbehorende alternatief voor de ligging is geprojecteerd.

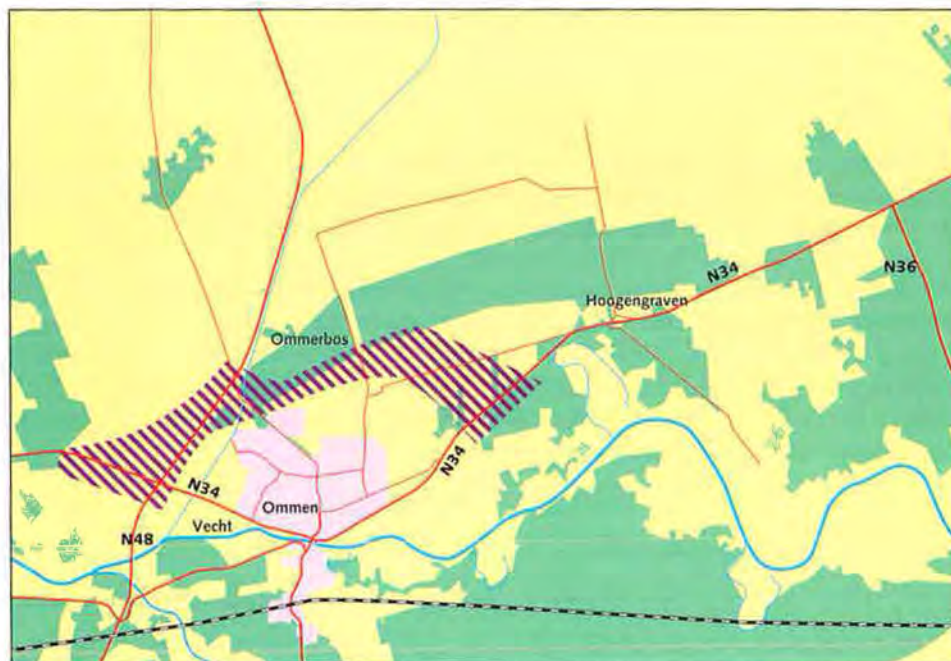
Omleidingsalternatief A

Deze omleiding loopt voor het grootste deel parallel aan de zuidzijde van het Ommerbos. Gedeeltelijk loopt dit alternatief door het agrarisch buitengebied ten oosten van Ommen. Waar de N34 op de N48 zal aansluiten is voor dit alternatief op voorhand niet aan te geven. De huidige vormgeving van de kruising van de N48 met de Balkerweg zal bij deze keuze moeten worden betrokken. De studie moet aangeven of deze kruising als zodanig kan worden gehandhaafd, dan wel zal moeten worden aangepast.

Voor dit alternatief geldt dat vanwege de voorgenomen uitbreidingen ten noorden van de kern Ommen de weg langs toekomstige bebouwing komt te liggen. Dit betekent dat uitgebreide geluidsvoorzieningen getroffen moeten worden. De weg zal tevens fungeren als barrière tussen het Ommerbos en de kern van Ommen. Een belangrijk gevolg van dit alternatief kan zijn dat het huidige bestemmingsplan dat voorziet in woningbouw en bedrijventerreinen ten noorden van Ommen zal moeten worden aangepast.



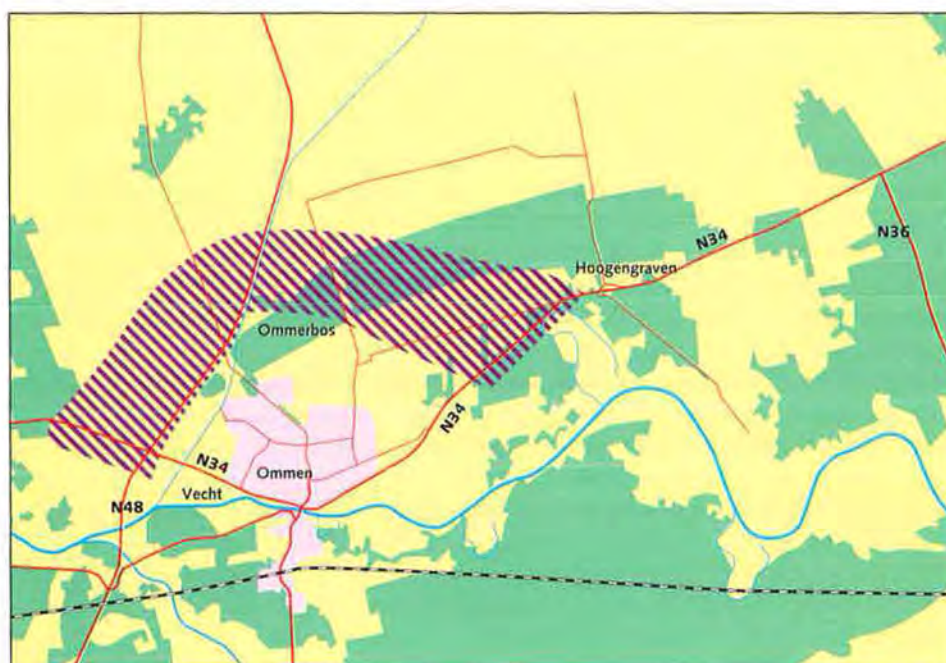
figuur 4.1. Omleidingsalternatief A, ten zuiden van het Ommerbos



Omleidingsalternatief B

Dit alternatief van de omleiding van de N34 ten noorden van Ommen doorsnijdt het Ommerbos. Het alternatief loopt zowel dwars door de ecologische hoofdstructuur (kerngebied en verbindingzone) als door het agrarische buitengebied van de gemeente Ommen. De plaats waar het tracé het bos doorsnijdt is op voorhand niet exact aan te geven. Een alternatief zal worden ontwikkeld waarbij de negatieve effecten van doorsnijding van het Ommerbos zo beperkt mogelijk zijn.

figuur 4.2. Omleidingsalternatief B, door het Ommerbos

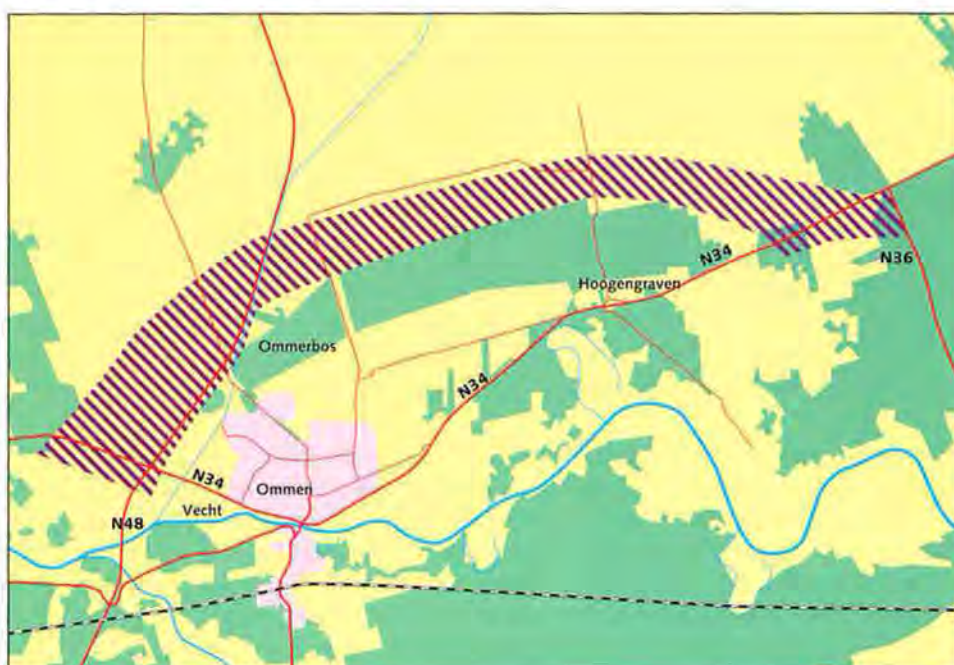


Omleidingsalternatief C

Voor dit alternatief is de omleiding ten noorden van Ommen gesitueerd, geheel ten noorden van het Ommerbos. De vorm en plaats van de aansluiting op de N48 kan niet op voorhand worden aangegeven. Dit geldt ook voor de aansluiting van de omleiding op de huidige N34.

Dit alternatief doorsnijdt de verbindingszone van de ecologische hoofdstructuur. De weg zal als barrière fungeren tussen het Ommerbos en het gebied ten noorden van dit bos. De uitvoering van dit alternatief brengt de meeste kosten met zich mee, omdat dit het alternatief is met de grootste lengte.

figuur 4.3. Ten noorden van het Ommerbos



4.6. Uitvoeringsvarianten

Binnen de nog uit te werken alternatieven bestaan variaties in uitvoering. De variaties zullen in de trajectstudie/m.e.r. nader worden onderzocht in de vorm van uitvoeringsvarianten.

Ten eerste wordt gekeken naar variaties in hoogte, en aansluitingen (te denken valt aan een gelijkvloerse ten opzichte van een ongelijkvloerse aansluiting, een verkeersregeling ten opzichte van een rotonde).

Ten tweede wordt gekeken wat de gevolgen zijn van de diverse traceringen binnen het aangegeven traceringsgebied (De plaats van doorsnijding van het bos is één van de te onderzoeken varianten).

Ten derde wordt gekeken naar de aanpassing van het gedeelte van de huidige N34, tussen Witte Paal en de lokatie waar de omleiding op de huidige N34 aansluit.

Ten vierde wordt gekeken naar de aanpassing van een gedeelte van de N48 zelf, welke afhankelijk van het te kiezen alternatief zal moeten worden aangepast.

Deze verschillen in uitvoering kunnen leiden tot grote verschillen in de effecten op de te onderzoeken aspecten. Bijvoorbeeld meer of minder geluidhinder door hoogteverschillen voor de weg, het wel of niet renoveren van een bestaand stuk van aansluitende wegen, of het wel of niet amoveren van bedrijven en woningen.



4.7. Kosten van de diverse alternatieven

Het nul-alternatief brengt geen extra kosten met zich mee dan de gebruikelijke beheers- en onderhoudskosten. »

De kosten voor het nulplus-alternatief zijn sterk afhankelijk van de maatregelen die uitgevoerd kunnen worden. De kosten voor deze variant kunnen daarom oplopen tot enkele miljoenen.

De kosten voor het uitvoeren van het traverse-alternatief waarbij de N34 in een tunnelbak kan worden geleid, bedragen naar de huidige inzichten tussen de 60 en 70 miljoen.

Voor de omleidingsalternatieven zijn de kosten berekend op basis van de huidige inzichten. Uitgaande van een alternatief op maaiveldhoogte met gelijkvloerse kruisingen ontlopen de kosten van alternatief A en alternatief B elkaar niet veel. De kosten voor alternatief A lopen van 28 tot 38 miljoen afhankelijk van de wijze van uitvoering. De kosten van alternatief B lopen van 26 miljoen voor het geheel op maaiveldhoogte, met gelijkvloerse kruisingen tot 40 miljoen met ongelijkvloerse kruisingen.

De kosten van alternatief C liggen beduidend hoger. De kosten voor dit alternatief lopen van 36 miljoen voor een weg op maaiveldhoogte met gelijkvloerse kruisingen tot 66 miljoen wanneer ongelijkvloerse kruisingen en een aanpassing van de aansluiting van de N36 op de N34 wordt meegenomen.

4.8. Meest milieuvriendelijk alternatief

Voor het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt onderzocht op welke wijze nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt indien zij niet te voorkomen zijn. Daarbij dienen de gestelde problemen uit de probleemstelling te worden opgelost. In het MMA wordt ondermeer bezien in hoeverre aan de milieucriteria kan worden voldaan welke ontleend kunnen worden aan het rijks- en provinciaal beleid alsmede aan de wettelijke voorkeurs-/streefwaarden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de eisen vanuit zowel het woon- en leefmilieu als vanuit het natuurlijke milieu.

Bij de nadere uitwerking van de alternatieven zal allereerst worden aangegeven welke standaardmaatregelen worden genomen om nadelige effecten te beperken. Vervolgens zal bij de effectbeoordeling worden aangegeven hoe deze gevolgen kunnen worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt (mitigerende maatregelen). Tevens zal worden aangegeven hoe eventueel onvermijdelijke milieugevolgen kunnen worden gecompenseerd (compenserende maatregelen).

Het meest milieuvriendelijke alternatief bestaat uit een alternatief of de combinatie van delen van alternatieven, inclusief de compenserende en mitigerende maatregelen. Het op deze wijze ontwikkelde alternatief zal als zelfstandig alternatief in de beoordeling worden betrokken. Het MMA zal een reëel en uitvoerbaar alternatief moeten zijn, dat voldoende probleemoplossend vermogen bezit.

5. Te onderzoeken effecten

5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de effecten van de alternatieven zullen worden onderzocht. Het MER bevat een vergelijking van te verwachte ontwikkelingen van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk van de in beschouwing genomen alternatieven. Omdat de studie niet alleen een milieu-effectrapportage is, maar een geïntegreerde trajectstudie en m.e.r. betreft, zullen naast milieu-effecten ook andere effecten worden onderzocht.

In de trajectnota/MER zullen de effecten van alle alternatieven en varianten worden beschreven en vergeleken met de ontwikkelingen van de bestaande toestand, zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd (autonome ontwikkeling). De bestaande toestand en de autonome ontwikkeling zullen worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de effecten. Per aspect zal de omvang van het invloedsgebied verschillen.

5.2. Onderzoeksaspecten

Het opstellen van een trajectnota geïntegreerd met een milieu-effectenrapport (de trajectnota/MER) dient twee doelen:

- het bieden van inzicht in de (milieu-)effecten van de alternatieven;
- het vergelijken van de alternatieven ten einde een verantwoorde keuze mogelijk te maken.

Daartoe dienen alle alternatieven op dezelfde aspecten te worden beoordeeld volgens een uniforme methodiek. Voor de te onderzoeken alternatieven houdt dit in dat er maatregelen worden ontwikkeld teneinde de bereikbaarheid te verbeteren en de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid zoveel mogelijk te beperken. De te onderzoeken aspecten zijn te splitsen in aspecten in relatie met bereikbaarheid en in aspecten in relatie met leefbaarheid. Per aspect worden beoordelingscriteria gehanteerd; dit zijn waarden en normen die afkomstig zijn uit wetten en beleidsnota's. Voorbeelden zijn de congestienorm uit SVV-II en de normen ten aanzien van de maximale geluidsbelasting uit de Wet Geluidhinder.

Voor de met het milieu samenhangende aspecten dient te worden bepaald of de effecten tijdelijk of permanent zijn, welke effecten onomkeerbaar zijn, en in hoeverre het mogelijk is om met aanvullende maatregelen negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken. Ook dient onderscheid gemaakt te worden naar het optreden van veranderingen ten gevolge van aanleg of wijziging van de infrastructuur zelf en veranderingen ten gevolge van het gebruik van de infrastructuur. De te verwachten ontwikkelingen zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang worden beschouwd.

De onderzoeksaspecten:

Aspecten in relatie met de Bereikbaarheid

Verkeer en vervoer

- verkeersafwikkeling, congestiekans, vertraging en filevorming, sluipverkeer, openbaar vervoer
- mobiliteitsontwikkeling en vervoerwijzekeuze voor zowel personen als goederen
- reistijdeffecten, m.n. reistijdverliezen in het zakelijk verkeer en het goederenvervoer
- functies van de weg

Ruimtegebruik

- bestemmingen, ruimtebeslag, ontwikkelingsmogelijkheden
- ruimtelijke structuur van het gebied
- landbouw en recreatie

Economie en Financiering

- bedrijven, landbouw en recreatie
- economische gevolgen van de aanleg van de weg

Aspecten in relatie met Leefbaarheid**Natuur en Landschap**

- ecologische structuren, (flora fauna en vegetatie)
- landschapsstructuren, ruimtebeslag en versnippering
- cultuurhistorische en archeologische gebieden

De kwaliteit en kwantiteit van bodem en water

- invloed op kwaliteit en kwantiteit van bodem
- invloed op waterhuishouding (grondwaterstanden) (stromingen, waterwingebieden, kwel e.d.)
- invloed op kwaliteit en kwantiteit van bodem-, grond- en oppervlaktewater

Luchtverontreiniging en geluids- en trillingshinder

- uitstoot van NO_x, CO, CO₂, C_xH_y, SO₂, aerosolen, lood, benzeen, e.d.
- het aantal geluidgehinderden, de oppervlakte van gebieden met geluidbelasting en trillingshinder.

Woonmilieu

- leefmilieu, sociale beleving, barrièrewerking, visuele hinder

Veiligheid

- verkeersveiligheid, ook op secundaire en tertiaire wegen,
- externe veiligheid risico's t.g.v. transport van bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen (Calamiteiten)

5.3. Onderzoeksmethodiek

Per aspect zal in de trajectnota/MER worden aangegeven welke onderzoeksmethodiek is gehanteerd en welke aannamen daarbij zijn gedaan.

Voor de beoordeling van het verkeers- en vervoerprobleem in het studiegebied zal gebruik worden gemaakt van regionale verkeersmodellen, welke prognoses geven voor de verkeers- en vervoerstromen. Met behulp van deze modellen kunnen de effecten van beleidsmaatregelen op de verkeersbelasting van het wegennet en het gebruik van het openbaar vervoer worden doorgerekend. Als prognosejaar wordt het jaar 2010 genomen, de tijdshorizon van het SVV-II en het Nationaal Milieubeleidsplan 2.

6. Procedures

6.1. Inleiding

De beslissing over de daadwerkelijke aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur en het daaraan gekoppelde tracébesluit wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van V.R.O.M. De Staten-Generaal (Eerste en Tweede Kamer) kunnen op dit besluit terugkomen. De procedure rond de besluitvorming is erop gericht dat het bevoegd gezag (in deze de Ministers) het besluit kan nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de noodzaak van de ingreep en de voor- en nadelen van alternatieve oplossingen. Inspraak en gedegen advisering spelen daarbij een belangrijke rol.

Voor een zorgvuldige afweging is een drietal instrumenten beschikbaar.

- de procedure voor aanleg of wijziging van rijks- of hoofdinfrastructuur volgens de Tracéwet (de tracéwetprocedure);
- de regeling voor de milieu-effectrapportage in de Wet Milieubeheer en het Besluit Milieu-Effectrapportage (m.e.r.-procedure);
- de bestemmingsplanprocedure (Wet op de Ruimtelijke Ordening)

Een belangrijk onderdeel van de Tracéwet is de onderlinge afstemming van de procedures van de bovenstaande drie instrumenten. In de Tracéwet zijn de m.e.r.-procedure en de planologische inpassing geïntegreerd. Er vindt volledige koppeling plaats met de milieu-effectrapportage. Deze bundeling van procedures komt de efficiëntie en doelmatigheid van de besluitvorming ten goede.

De besluitvorming komt tot stand in overleg en zo mogelijk in overeenstemming met de betrokken provincie(s) en gemeente(n). De betrokkenheid van deze bestuursorganen ligt voor de hand, omdat het om projecten gaat die meestal ook in het belang zijn van de betrokken regio of gemeenten. Als de besluitvorming echter toch in een impasse raakt, biedt de Tracéwet aan de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken. De besluitvormingsprocedure is schematisch weergegeven in bijlage 1.

Andere wettelijke procedures die bij wegaanleg een rol spelen zijn onder meer de Wet Geluidhinder, de Woningwet (i.v.m. bouwvergunningen), de Wet bodembescherming (verontreiniging van de bodem), de Wet verontreiniging oppervlaktewater (i.v.m. run-off naar bermsloten), de Wegenwet (i.v.m. eventuele onttrekking van wegen aan het openbaar verkeer), de Grondwaterwet (i.v.m. eventuele bronbemalingen) en de Boswet (i.v.m. kapvergunning)





6.2. Betrokkenen

De verschillende betrokkenen bij de besluitvormingsprocedure worden hieronder kort toegelicht.

- **Initiatiefnemer**
Dit is degene die de activiteit wil ondernemen, in dit geval de Directie Oost-Nederland van de Rijkswaterstaat;
- **Bevoegd gezag**
Dit is degene die het tracébesluit moet nemen, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van V.R.O.M. Het bevoegd gezag is tevens verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van de trajectnota/MER;
- **Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.)**
De Cie-m.e.r. bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. De Cie-m.e.r. geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de trajectnota/MER op juistheid en volledigheid, waarbij tevens de inspraakreacties en adviezen kunnen worden meegenomen. Ter voorbereiding van het advies wordt uit de commissie een werkgroep van deskundigen samengesteld;
- **Wettelijke adviseurs**
De regionale inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij;
- **Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)**
Een onafhankelijk overlegorgaan van de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- **Betrokken overheden**
De provincie, de betrokken gemeenten en de betrokken hoogheemraad/waterschappen zijn de overlegpartners van de initiatiefnemer en treden op verzoek van het bevoegd gezag op als adviseur.

- **De insprekers**

Burgers, maatschappelijke groeperingen, bedrijfsleven, belangengroeperingen, overige aangrenzende gemeenten enz.

Er zijn twee inspraakperioden. De eerste periode vindt plaats na het uitbrengen van de startnotitie. Een ieder kan aan het bevoegd gezag kenbaar maken wat er in de trajectstudie/m.e.r. moet worden onderzocht.

De tweede inspraakronde vindt plaats zodra het bevoegd gezag de trajectnota/MER heeft gepubliceerd. Een ieder kan kenbaar maken welke inzichten en bezwaren etc. hij of zij heeft naar aanleiding van het in de nota aangegeven onderzoek.

6.3. Besluitvormingsprocedure

De geïntegreerde besluitvormingsprocedure wordt, zoals reeds eerder aangegeven, gestart met de zogenaamde startnotitie, waarin het voornemen van de initiatiefnemer wordt gepresenteerd. Vervolgens kunnen de volgende stappen in het besluitvormingsproces worden onderscheiden. Bijlage 1. geeft schematisch het verdere proces weer met de wettelijke termijnen.

stap 1: opstellen en bekendmaken startnotitie

Na enige voorbereiding wordt het voornemen door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland) aan het bevoegd gezag gepresenteerd in de vorm van een startnotitie. Vervolgens wordt het voornemen door het bevoegd gezag publiekelijk bekend gemaakt en wordt de startnotitie 4 weken ter visie gelegd.

stap 2: inspraak en vaststellen Richtlijnen voor de trajectstudie/m.e.r.

Nadat het voornemen aldus bekend gemaakt is, worden door de initiatiefnemer informatie-avonden belegd, waar verdere uitleg wordt gegeven over het voornemen en de inhoud van de startnotitie. Voorts is een ieder in de gelegenheid om schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) het bevoegd gezag over de Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen Milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies stelt het bevoegd gezag de Richtlijnen vast.

stap 3: opstellen en bekendmaken van trajectnota/MER

De initiatiefnemer stelt in deze fase met een onbepaalde tijdsduur de trajectnota inclusief het Milieu-effectrapport op, met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen. Tijdens deze fase vindt overleg plaats met derden (provincies, gemeenten etc.), het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r. Het MER-gedeelte van de trajectnota/MER beschrijft op een zo objectief mogelijke wijze de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven. De nota geeft verder met name inzicht in het probleem en de mate waarin de voorgenomen activiteit en alternatieven bijdragen aan de oplossing daarvan. Met de aldus zichtbaar gemaakte informatie dient de trajectnota/MER als hulpmiddel bij de besluitvorming. Nadat de trajectnota/MER ontvankelijk is verklaard (goed bevonden is) door het bevoegd gezag kan de trajectnota/MER worden bekendgemaakt en eindigt deze fase.

stap 4: inspraak, toetsing en advisering

De trajectnota/MER wordt vervolgens ter inzage gelegd en er worden voorlichtings-avonden georganiseerd. Hierdoor is een ieder in de gelegenheid zich een mening te vormen over de nota en deze kenbaar te maken. De inspraakreacties dienen schriftelijk te worden ingebracht. Vervolgens worden er hoorzittingen georganiseerd waarop men de gemaakte opmerkingen kan toelichten.

In deze fase worden twee vragen beantwoord:

- komt uit het MER voldoende en kwalitatief goede informatie zodat het milieu-aspect een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen;
- welk alternatief moet worden gekozen.

Over de eerste vraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs. De Cie-m.e.r. neemt kennis van hetgeen door de samenleving wordt ingebracht en betreft het bij haar advisering. De besturen van gemeenten, provincies en waterschappen geven eveneens hun mening over de tweede vraag: welk tracé-alternatief hun voorkeur heeft.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) levert het rapport van bevindingen over de te nemen maatregelen.

stap 5: Besluitvorming door de Minister van V&W en Minister van VROM

De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt, mede op basis van de trajectnota/MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak - en in overeenstemming met de Minister van VROM - een Ontwerp-Tracébesluit over het te realiseren alternatief.

Het Ontwerp-Tracébesluit beschrijft de wijze waarop dit dient te gebeuren.

Dit besluit wordt ter inzage gelegd. Vervolgens dienen de genoemde besturen opnieuw te reageren en aan te geven of zij bereid zijn om het gekozen alternatief in hun plannen op te nemen. Tenslotte neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve tracébesluit.

Tegen dit tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de trajectnota/MER worden ook alternatieven uitgewerkt, waarbij geen omleiding van de rijksweg wordt uitgevoerd, maar andere maatregelen bij bestaande infrastructuur en openbaar vervoer zullen worden getroffen. Sommige beslissingen in dit verband over de uitbreiding van het openbaar vervoer en aanpassing van bijvoorbeeld gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. In die gevallen zal bij verdere besluitvorming gestreefd worden naar een gecoördineerde besluitvorming met de daarbij betrokken instanties.

stap 6: Planologische inpassing

In het geval dat de Ministers besluiten tot wegaanleg, dienen de betrokken gemeenten op verzoek van de Minister van VROM het uitgewerkte plan planologisch in te passen.

In dat geval vindt er over de bestemmingsplannen geen nieuwe inspraak plaats.

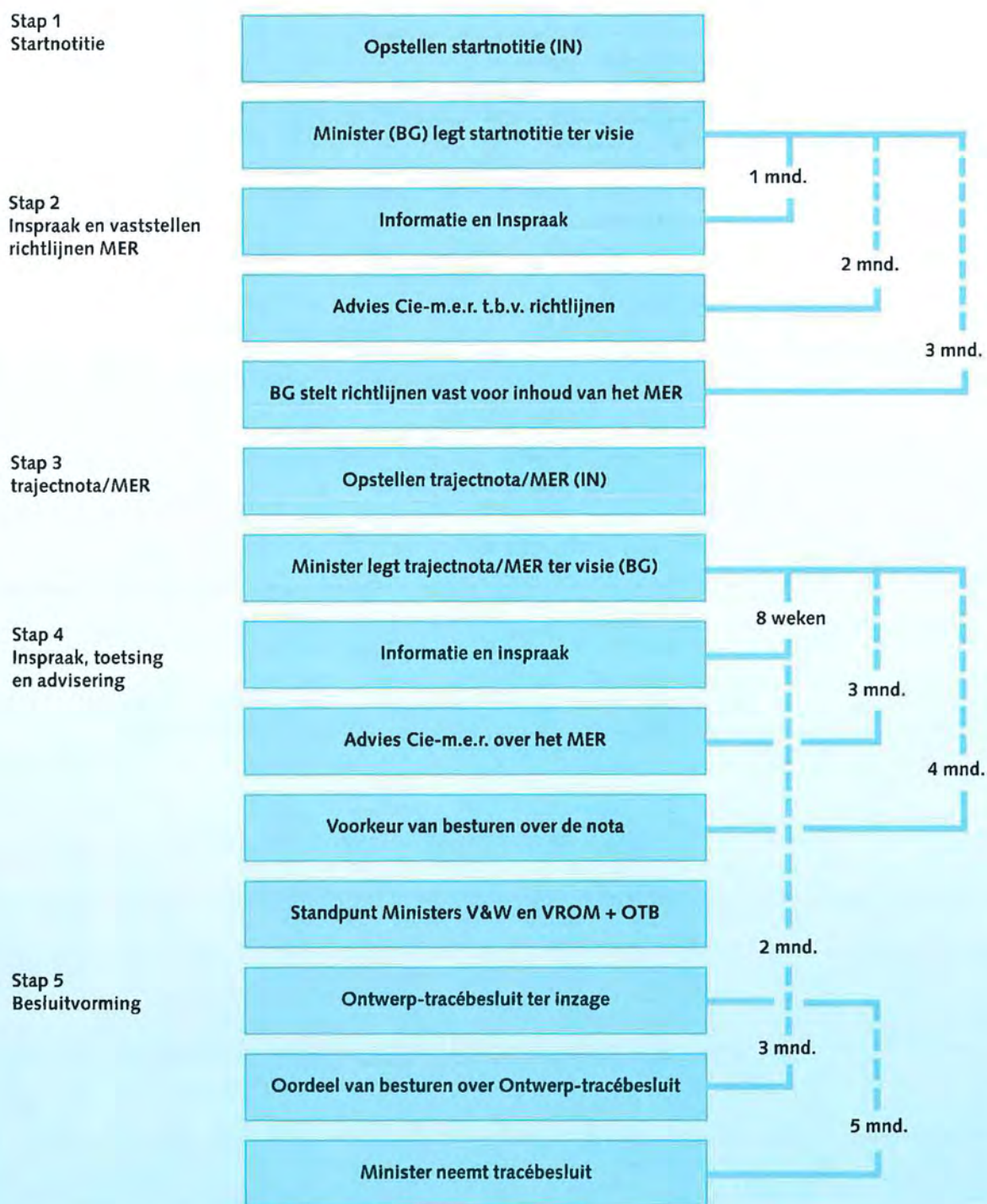
Deze heeft dan reeds in het kader van het tracébesluit plaatsgevonden. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd.

stap 7: Evaluatie

Indien het besluit tot wegaanleg wordt genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek zal worden verricht. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.



Bijlage 1. Procedureschema Tracéwet



IN = Initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland
 BG = Bevoegd gezag, Ministers van V & W en VROM
 Cie-m.e.r. = Commissie voor de milieu-effectrapportage
 OTB = Ontwerp-Tracébesluit

Bijlage 2. Lijst van begrippen en afkortingen

Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Autoweg	Weg waarop uitsluitend motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 40 km/uur kunnen bereiken, alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten, en waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen of te parkeren.
Barrièrewerking	Naar gelang de breedte en drukte van een weg kan deze een grote of een minder grote barrière om over te steken vormen.
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is.
Bodemtype	Karakteristieke groep van bodemprofielen.
Commissie m.e.r.	De Commissie als geheel bestaat uit ca. 200 deskundigen. Per milieu-effectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over het MER aan de hand van die richtlijnen.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats in beginsel nabij het tracé te compenseren.
Congestienorm	Snelheidsverlaging en filevorming: percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files: -hoofdwegennet 5% -achterlandverbinding 2%.
Db(A)	Decibel (A-vermogen), maat voor geluidsniveau.
Decibel	Zie Db(A).
Doorgaand verkeer	Verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in de aangeduide plaats.
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen óók in hun behoeften te voorzien.
Ecologie	De wetenschap van de betrekkingen tussen organismen en hun omgeving.
EHS	Ecologische hoofdstructuur (van het Natuurbeleidsplan).

Emissie	Uitstoot/lozing van stoffen en geluid.
Fauna	Dierenwereld.
Flora	Plantenwereld.
Frequentie	Aantal per eenheid van tijd.
Geluidhinder	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
Hoofdverbinding	Auto(snel)weg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet.
Hoofdwegennet	Het hoofdwegennet zorgt voor de verbinding tussen de 40 belangrijkste centra van Nederland en zorgt voor de belangrijkste verbinding met het buitenland.
Infrastructuur	Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.
Letselongeval	Ongeval met doden en/of gewonden.
MER	(milieu-effectrapport) Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
m.e.r.	(milieu-effectrapportage) De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit, dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.
Milieu	(Volgens de Wet milieubeheer) Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit binnen het weggebied voor het milieu te voorkomen of te beperken.
Mobiliteit	Verplaatsingsgedrag.
NMP2	Nationaal Milieubeleidsplan 2.
Permanente effecten	Effecten van de ingreep die optreden zolang de weg aanwezig is.
Potenties	Mogelijkheden voor de toekomst.

Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd Gezag exact aangeeft wat er in de m.e.r. moet worden onderzocht.
RWS	Rijkswaterstaat.
Startnotitie	Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.
SVV2	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.
Tijdelijke effecten	Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de aanleg van de weg.
Toetsingscriterium	Criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit beschreven zijn.
Tracé	Ligging van de weg of spoorlijn.
Trajectnota/MER	Document waarin de resultaten van de geïntegreerde trajectstudie/m.e.r. zijn vastgelegd, waarbij het milieu-effectrapport het door het Bevoegd Gezag voorgeschreven onderzoek bevat.
Verkeersafwikkeling	De doorstroming en verwerking van de diverse verkeersstromen.
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald (tel)punt op een wegverbinding passeert.
Versnippering	Proces in het landschap waarbij eerder aaneengesloten gebieden worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (als gevolg van intensieve landbouw, aanleg van infrastructurele werken etc.).
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
VROM	(Ministerie van) Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer).
V&W	(Ministerie van) Verkeer en Waterstaat.
Wegcapaciteit	Het maximale aantal voertuigen dat op een wegvak per uur kan worden afgewikkeld.
Wgh	Wet geluidhinder.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Gildemeestersplein 1
Telefoon 026 - 3688 911
Telefax 026 - 3634 897

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland