

Herinrichting N340

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

14 februari 2008 / rapportnummer 2008-39

1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel willen de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als een stroomweg¹. 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 planmilieueffectrapportage (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.²

De provincie Overijssel werkt de procedures voor plan-m.e.r. en besluit-m.e.r. in één proces uit met twee juridische stappen, te weten:

- het plan-MER, dat wordt gekoppeld aan het streekplanbesluit;
- 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.

Dit richtlijnenadvies 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. In het streekplan wordt een tracékeuze gemaakt. Op het moment dat de Commissie het plan-MER toetst zal zij nagaan of er tevens een aanvullend richtlijnenadvies moet worden gegeven voor het opstellen van het besluit-MER.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. 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.³ Sluit daarbij aan op de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving.

¹ Een stroomweg is een autoweg/snelweg (100-120 km/uur).

² Voor verdere informatie over de m.e.r.-procedure en de advisering door de Commissie zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 205 waarin de Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving gebiedsontwikkelingskansen definieert als kansen om andere projecten of plannen te koppelen aan de N340, ter beider versterking.

- **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;⁴
 - Variant⁵: 1x2 of 2x1 (met fysieke middenbermscheiding van de rijstroken) als toekomstvaste variant;
 - Variant: 80 km/uur weg.

Trechter 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 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.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

De provincie Overijssel werkt de procedures voor plan-m.e.r. en besluit-m.e.r. in één proces uit met twee juridische stappen, te weten:

- het plan-MER, dat wordt gekoppeld aan het streekplanbesluit;
- 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. kunnen worden uitgebracht.

In het streekplanbesluit 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 het bestemmingsplan zal gedetailleerder onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de milieueffecten. In dit besluit-MER worden de milieueffecten onderzocht van de inpassing van het voorkeurstracé.

⁴ Zie bijlage 2 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.

⁵ Met een variant wordt hier bedoeld een (inpassings)maatregel die op alle alternatieven kan worden toegepast.

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 het aandeel sluipverkeer (oneigenlijk verkeer) op de wegen in het studiegebied.

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 aan of de N340 nu al een route voor transport van gevaarlijke stoffen is, of in de toekomst wordt 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.' Met deze keuze voor een afwikkelingskwaliteit van een 100 km per uur stroomweg wordt er al voorgesorteerd op een oplossingsrichting, terwijl 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 ver-

dere 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 nevendoelestellingen 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 Natura2000-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 oeverwal⁶;
- 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 (bijlage 2). 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 aan dat de provincie er naar streeft 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. geeft aan dat het in beeld brengen van ontwikkelingskansen in de tijd parallel loopt met het opstellen van het plan-MER. Dit is een uitgelezen kans om het plan-MER een toegevoegde waarde te laten hebben in het plan-

⁶ 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.

proces. Door in een vroeg stadium⁷ (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 wegennetwerk 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 vormen op zich een juiste, maar te smalle basis voor het MER-onderzoek.

Onderzoek daarom aanvullend op de startnotitie de volgende alternatieven en varianten die ook probleemoplossend kunnen zijn:

- 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;
- variant⁸: 1x2 of 2x1 als toekomstvaste variant;
- variant: 80 km/uur weg.

Werk deze alternatieven in een eerste globale stap uit, gericht op een trechtering van de relevante alternatieven die probleemoplossend zijn en voldoen aan de randvoorwaarden.

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 microsимулатies 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.

⁷ bijvoorbeeld in de vorm van een workshop die als 'hogedrukpan' functioneert.

⁸ Met een variant wordt hier bedoeld een (inpassings)maatregel die op alle alternatieven kan worden toegepast.

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.⁹ 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 uitgevoerd¹⁰ en geef 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 op het moment dat 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

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. Geef aan welke van de (locatie) 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 van hinder van geluid-, lucht- en lichthinder¹¹¹² voor zowel mensen als dieren;
- Het afwaarderen of amoveren van de wegvakken die na aanleg van de nieuwe N340 een andere functie krijgen.

⁹ Zie bijlage 2 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.

¹⁰ 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 een Ikea op bedrijventerrein Hessenpoort te Zwolle mee.

¹¹ van zowel weg- en autoverlichting.

¹² Zie bijlage 2 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.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuoordelen 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 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 voorkeustracé 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 (woonwerk, 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 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 verkeer¹³ in de regio.

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 Oud Leusen 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

¹³ Zie bijlage 2 onder andere inspraakreactie nummer 115 die vraagt om een actualisering van de verkeersprognoses vanwege de demografische ontwikkelingen in de regio zoals vergrijzing en verdwijnen van agrarische arbeidsplaatsen.

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;
- 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 grenswaarden¹⁴ en richtwaarden¹⁵ voor de overige stoffen uit de Wm (luchtkwaliteitseisen) zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie¹⁶ beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

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 gevolgen¹⁷ te verwachten zijn.¹⁸

Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld.¹⁹ 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}.²⁰

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 bepaalde 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}))

¹⁴ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

¹⁵ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

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

¹⁷ Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m³ kan worden aangemerkt als significant.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

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;
- 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 wegennet²¹.

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.²² 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.

²¹ Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

²² Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 35: waarin met name de Oudleuser Moane en het Varsenerveld als hydrologisch kwetsbaar worden genoemd.

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, broedvogels (waaronder weidevogels) en wintergasten, en hun leefgebied;²³
- 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- verslechteringsstoets 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;²⁴

²³ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 35 waarin een aantal diersoorten en hun biotoopvereisten en leefgebieden worden genoemd.

²⁴ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 115 waarin wordt gevraagd robuuste verbinding voor soorten als everzwijn en edelhert in de studie mee te nemen.

Soortbescherming²⁵

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 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 opbouw²⁶ 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 rangordemodell;
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 verangbaarheid;
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 beeldragers worden vastgelegd.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé.²⁷ 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.²⁸ Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de ver-

²⁵ 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.

²⁶ Zie bijlage 2 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

²⁷ Zie bijlage 2 inspraakreactie nummer 35 waarin wordt ingegaan op de archeologische waarden en waardevolle terreinen binnen het onderzoeksgebied

²⁸ 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.

schillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

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-bestanden²⁹. 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.

²⁹ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van provincie Overijssel (voor de plan-m.e.r.) en de gemeenteraden van de gemeenten Dalfsen, Ommen en Zwolle (voor de besluit- m.e.r.)

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van provincie Overijssel

Besluit: Herziening streekplan en vastleggen bestemmingplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2 of C01.5

Activiteit: Herinrichting van de bestaande weg of aanleg van een nieuwe weg tot een stroomweg.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Voor een overzicht van de inspraakreacties zie bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Stentor, editie Salland dd.d. 30 oktober 2007

aanvraag richtlijnenadvies: 2 oktober 2007

ter inzage legging startnotitie: 1 november tot 13 december 2007

richtlijnenadvies advies uitgebracht: 14 februari 2008

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. E.H.A. de Beer

ir. M.R. Fabery de Jonge

drs. R. Meeuwssen (secretaris)

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

dr. N.P.J. de Vries

ir. H.A.P. Zinger

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. De heer H. Anninga	Zwolle
2. H. Baarslag	Dalfsen
3. P. van der Bent	Witharen
4. S. van den Berg	?
5. B. Binnendijk	Witharen
6. F.C. den Boer	Dalfsen
7. J. Boerdijk	Dalfsen
8. A. Boerman	Dalfsen
9. De heer A. Boerman	Oudleusen
10. De heer P.A. van Boetzelaer	Dalfsen
11. M. Bolks	Ommen
12. H. Bouwer	Oudleusen
13. De heer H. Bouwer	Oudleusen
14. A. Bovendeert	Witharen
15. Fam. Broek	Dalfsen
16. L. Broek en A. Broek	Witharen
17. (zie nr 166) Bruins - voorzitter Vereniging Rosengarde	Dalfsen
18. Bungalowpark 'Landgoed De Lindenberg', W,J.A Weitkamp	Ommen
19. Buurtvereniging Witharen e.o., Plaatselijk Belang, A. de Boer-Prins	Witharen
20. J. Cambier	Dalfsen
21. Dé Gé Transport BV, A. Dunnewind	Ommen
22. E. Deuzeman	Oudleusen
23. B. van Dieren	Witharen
24. A. van Dieren - van Rechten	Witharen
25. G. Dijk	Oudleusen
26. J.H. Dijk	Dalfsen
27. J.H. Dijk	Dalfsen
28. G. Dijk	Oudleusen
29. Dhr L. van Vilsteren en mevr. Th. Dijkema	Witharen
30. T. Dijkema	Witharen
31. W. Dijkgraaf	Oudleusen
32. De heer E. Dunnewind	Dalfsen
33. De heer E. Dunnewind	Dalfsen
34. K.M. Duyst	Dalfsen
35. Initiatiefgroep Duurzaam Vechtdal, W. Prinsse	Dalfsen
36. D.E.W. Bosscher en A.C. Bosscher-van Rijswijk	Dalfsen
37. R. Ekkelenkamp	Dalfsen
38. De heer J. Eleveld	Dalfsen
39. Mevr. K. Evenboer	Dalfsen
40. Mevr. K. Evenboer	Dalfsen

41. De heer H. Everts	Dalfsen
42. EVO, R. Schasfoort	Zoetermeer
43. E. Fikkert	Dalfsen
44. R. P. Frets	?
45. R. Garssen/dhr. Garssen	Oudleusen
46. Gasunie, T. Koopman	Deventer
47. Fam. Van Geenhuizen	?
48. De heer W. en mevrouw I. Gerrits, mevrouw R. Gerrits-Willems	Ommen
49. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Dalfsen	Dalfsen
50. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ommen	Ommen
51. W.H. Gerth en M. Gerth-Koehorst	Ommen
52. Mts Goos-Huisman	Dalfsen
53. Fam. J.C. van Gorcum	Dalfsen
54. De heer M.B. Grasso en mevrouw A. Aussems	Dalfsen
55. H. Groot Bretelen	Dalfsen
56. Fam. H. Hartkamp	Dalfsen
57. De heer Hartman	Dalfsen
58. B. Haverkort	Ommen
59. R van der Heide	Oudleusen
60. W. v.d. Heide	Ommen
61. G.H. Heideman	Witharen
62. J.A. Heideman	Witharen
63. Fam. Hekman	Witharen
64. C.M.A. Hendriks	Ommen
65. R van der Heide	Oudleusen
66. J. Hogenkamp	Dalfsen
67. G.H. Hoekman	Oudleusen
68. J. Hogenkamp en R. Hogenkamp	Dalfsen
69. G.E.J. Hollak	Dalfsen
70. H.J. Holsappel	Dalfsen
71. J. Horsman	Witharen
72. Mevr. D. Huiskes-Beltman	Ommen
73. M.E.A. Hulst	Dalfsen
74. E.R.C. van Hulzen	Dalfsen
75. Pelsdierenhouderij Olde Leide BV, R. W. Hutten	Witharen
76. De heer J.W. Jansen	Dalfsen
77. De heer H.J. Jutten	Ommen
78. M. v.d. Kamp	Dalfsen
79/80 De heer A. Kasper	Dalfsen
81. J. Katoele	Dalfsen
82. F.A. Kelder	Ommen

83.	Fam. KijkindeVegte	Dalfsen
84.	Fam. Klei	Dalfsen
85.	Fam. Klei	Dalfsen
86.	Dhr. Klein Lugtenbeld	Witharen
87.	Fam Koets	Oudleusen
88.	P.H.J. van der Kooij	Ommen
89.	De heer en mevrouw A. Kooiman	Dalfsen
90.	De heer B. Kootstra en mevr. J.Kootstra-Zomer	Dalfsen
91.	K. Kruidhof	Ommen
92.	J. A. Kuik	?
93.	G. Laarman	Dalfsen
94.	W.H. van Lenthe	Dalfsen
95.	De heer B. van der Linde	Witharen
96.	R. Lindeboom	Dalfsen
97.	D. lindeboom	Dalfsen
98.	J. Linthorst	Dalfsen
99.	Lokaal Organisatie Comité Vechtdal, J. Stern	Witharen
100.	C. Logterman	Dalfsen
101.	LTO-Noord vestiging Deventer, J. Lamberts-Grotenhuis	Deventer
102.	J.E. Lubbers-Schuurhuis	Dalfsen
103.	E. Lusseveld	Witharen
104.	Alex Manassen en G. Zuyderhoff	Dalfsen
105.	C. Manuel	Dalfsen
106.	J. Meijerink	Dalfsen
107.	De heer W. ter Meulen	
108.	B.G. Middelkamp	Dalfsen
109/110	J. Minkjan, D. Minkjan en A. ter Avest	Ommen
111.	De heer E. Mooijers	Witharen
112.	W.F.M. Mulder	Dalfsen
113.	Fam. Mulder	Witharen
114.	Dhr. Nicolai	Witharen
115.	Natuur & Milieu Overijssel, Martin van der Berg	Zwolle
116.	NMV, Johny vd Vegt	Dalfsen
117.	Dhr. Niesten	Dalfsen
118.	L.M. Nijkamp & C.T. Nijkamp-Lengkeek	Dalfsen
119.	Oranjevereniging Witharen, H. van Keulen-Stegerman	Witharen
120.	H. Oegema	Dalfsen
121.	De heer H. van Oenen	Dalfsen
122.	Fam Overhein	Oudleusen
123.	De heer en mevrouw J. Paarhuis	Witharen
124.	PCO Ommen, M.P. Almekinders	Ommen

125.	Plaatselijk Belang Oudleusen, W. Stokvis	Oudleusen
126.	Plaatselijk Belang Varsen, C. Seigers	Ommen
127.	Arend Praas	Dalfsen
128.	De heer L. Prins en mevrouw M. Kragt	Dalfsen
129.	G.J. Ramerman	Ommen
130.	Regionale Modelvliegclub Friendship, H.J. Pasman	Zwolle
131.	G. Reurink	Ommen
132/133.	J. Rooijakkers	Dalfsen
134.	Melkveehouderij B. Ruitenbergh	Dalfsen
135.	A. Ruiterkamp	Witharen
136.	Fam. Runherd	Witharen
137.	R. Schiphorst en J. Schiphorst-Kijk in de Vegt	Dalfsen
138.	B. Schipper	Dalfsen
139.	H.H. Schipper	Dalfsen
140.	S.L. Schothans	Dalfsen
141.	De heer W. Schrijver	Dalfsen
142.	J. Schuldink	Ommen
143.	K. Schotrups	Nieuwleusen
144.	D. Schutte en T. Schutte	Dalfsen
145.	De heer A. Smits	Witharen
146.	A.F. Spijkers	Witharen
147.	Mevr. M. Spijkers-Roddenhof en mevr. A. v.d. Weide-Spijkers	Witharen
148.	Fam. Van Steenberghe	Oudleusen
149.	J. Stern	Witharen
150.	P.H. Stoeten	Dalfsen
151.	Streekvereniging De Marsen, J. Vonder	Zwolle
152.	E. Thomas	Dalfsen
153.	Fam. Timmerman	Ommen
154/155.	H.B. Timmerman	Witharen
156.	Fam A. Uitslag	Dalfsen
157.	P. J. van Veen	Dalfsen
158.	De heer A. en mevrouw M. van der Veen	Witharen
159/160.	J. v.d. Veen	Witharen
161.	C.J. Steeneveld/P. Steeneveld-Van Erk	Witharen
162/163.	Dhr. W.G. van der Vegt en mevr. D. van der Vegt-Witte	Ommen
164/165.	De heer drs. W. Venker / R.E. Venker-Robart-Morgan	Dalfsen
166	(zie nr 17) Vereniging Rosengardeweg, A. Bruins	Dalfsen
167.	Vereniging van Eigenaren Bungalowpark 'Landgoed De Lindenberg', D.J. Haasjes	Ommen
168.	Vereniging voor natuur en milieu "De Vechts-treek", H.M.H. Kuijper	Ommen
169.	E.J. Veurink	Ommen

170.	H. Visscher	Dalfsen
171.	Vitens, A. Doornbos	Zwolle
172.	VNO-NCW, J. van Dijk	Apeldoorn
173.	J. Volkerink	Ommen
174/175.	J.W. Vos	Witharen
176.	Mevr. M. Spijkers-Roddenhof en mevr. A. v.d. Weide-Spijkers	Witharen
177.	Mevr. J.M.L. Gerrits en dhr. D.J. Welleweerd	Ommen
178.	G. en A. Wennemars	Dalfsen
179.	H.J. Wermink en G. Wermink	Ommen
180.	Anoniem	Witharen
181.	Fam. Westenbrink	Nieuwleusen
182.	A. Westerman	Nieuwleusen
183.	H. Westerman	Dalfsen
184.	De heer ir. A.A.M. Wevers	Dalfsen
185.	J.W. Wigmannink	Dalfsen
186.	E. Willems	Ommen
187.	De heer/mevrouw E.J. Wijnholt	Dalfsen
188/189	G. Winters	Ommen
190.	H. Wolters	Dalfsen
191.	D.J. Zandink	Dalfsen
192.	J. van der Zwaag	
193.	Hr. A. Zwaga en R. Zwaga	Dalfsen
194.	Fam. Zwiers-Kingma	Dalfsen
195.	Dhr. A.J. Schouten, mede namens buurtbewoners	Dalfsen
196.	Transport Logistiek Nederland, B. van Moorsel	Apeldoorn
197.	H.P. Noordegraaf	Witharen
198.	H. Klomp	Witharen
199.	De heer A. en mevrouw M. van der Veen	
200.	C.J. Steeneveld/P. Steeneveld-Van Erk	Witharen
201.	J. H. Smit	Dalfsen
202.	Kamer van Koophandel, IJ. L. Boom	Zwolle
203.	Industriële Club Dalfsen, P. Swager	Dalfsen
204.	Vrienden van Dalfsen, A. G. Elzinga	Dalfsen
205.	Provinciale Commissie Fysieke Leefomgeving	Zwolle

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Herinrichting N340**

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel willen de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als een stroomweg. 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. Voor het streekplan en de bestemmingsplannen moeten Milieueffectrapporten (MER) worden opgesteld. Dit advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat in op de inhoud van de MER-en.

ISBN: 978-90-421-2316-8