

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

N331 Zwartsluis-Vollenhove.

Ombouw naar een gebiedsontsluitingsweg



EINDCONCEPT

05 augustus 2008

Colofon

Datum

05 augustus 2008

Auteur

Mark Huuskes (ARCADIS)

Karin van der Wel (ARCADIS)

Fotografie/Illustraties

Vormgeving

Project/kenmerk

N331 Zwartsluis-Vollenhove. Ombouw naar een gebiedsontsluitingsweg.

Inlichtingen bij

M.V. Lunenburg

Wegen en Kanalen

Team projecten

tel. 038 499 7114

m: 06 18 30 38 60

e: MV.Lunenburg@overijssel.nl

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

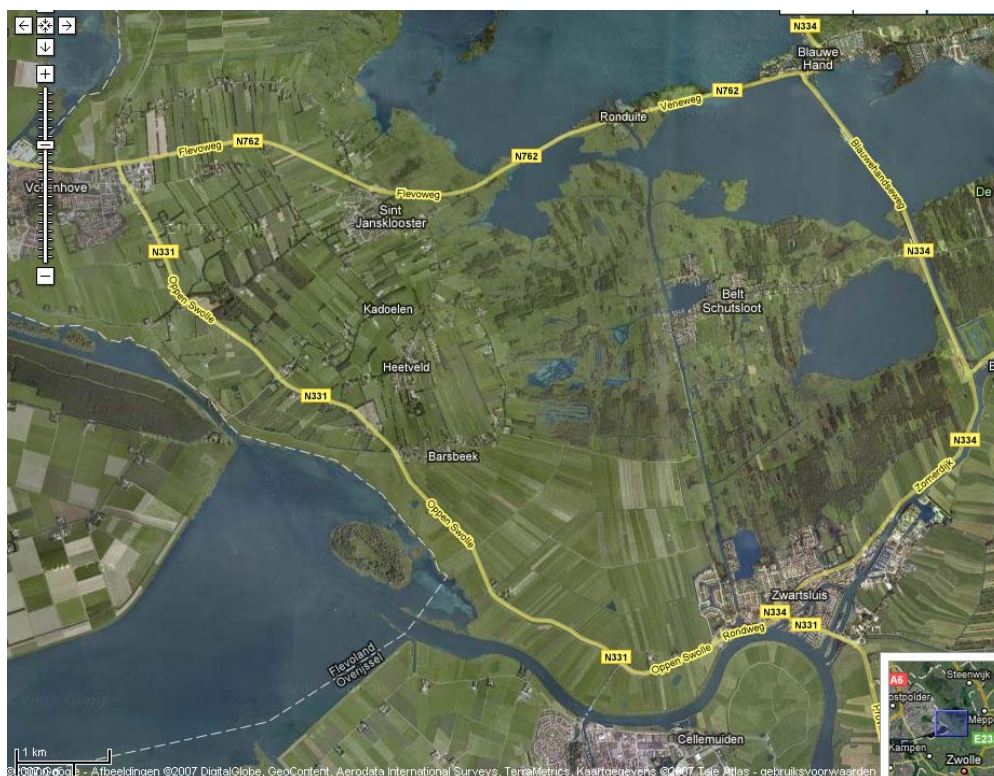
1	Inleiding	5
1.1	Voorgenomen activiteit	5
1.2	Aanleiding plan-m.e.r.	6
1.3	Leeswijzer	7
2	De plan-m.e.r.-procedure	8
2.1	Stappen plan-m.e.r.-procedure	8
2.2	Het PlanMER	10
3	Probleem- en doelstelling voorgenomen activiteit	12
4	Alternatieven en varianten	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Planproces	14
4.3	Onderzochte alternatieven	15
4.4	In het planMER te beschouwen alternatieven en varianten	19
4.5	Relatie planMER met andere plannen	21
5	Aanpak milieubeoordeling	22
5.1	Inleiding	22
5.2	Passende beoordeling	22
5.3	Het beoordelingskader	23
5.4	Wijze van beoordeling	25
Bijlage 1	Literatuurlijst	
Bijlage 2	Overzicht te raadplegen instanties	
Bijlage 3	Overzichtskaart N331 Zwartsluis-Vollenhove	
Bijlage 4	Gehanteerde begrippen en afkortingen	

1 Inleiding

1.1 Voorgenomen activiteit

De provincie Overijssel is voornemens om de provinciale weg N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove te gaan herinrichten in het kader van de Dynamische Beleidsagenda. Daarbij wordt het provinciale categoriseringsplan als uitgangspunt gehanteerd. In het provinciale categoriseringsplan is de provinciale weg N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove gecategoriseerd als een GebiedsOntsluitingsweg A (GOW-A).

In afbeelding 1 is de ligging van de N331 weergegeven.



Afbeelding 1 Ligging N331 Zwartsluis-Vollenhove

In het provinciaal categoriseringsplan is onderscheid gemaakt tussen GOW-A en GOW-B wegen. Met als uitgangspunt dat conflicten tussen kruisend en overstekend (langzaam) verkeer moeten worden vermeden en dat voertuigsoorten met grote snelheids- en massaverschillen moeten worden gescheiden. Een GOW-weg moet een bepaalde herkenbaarheid en uniformiteit hebben zodat er een voorspelbaar weggedrag wordt bereikt. Bij een GOW-A is langzaam verkeer (in principe) niet toegestaan op de hoofdrijbaan, maar moet er een alternatieve route voor langzaam gemotoriseerd verkeer zijn (of worden aangebracht). Bij een GOW-B is langzaam verkeer op de hoofdrijbaan wel toegestaan, dit is een uitzondering op de DuurzaamVeilig-regel. Hier is alleen het fietsverkeer gescheiden van het overig verkeer.

Het huidige wegbeeld van de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove voldoet niet aan de vereisten die aan een GOW-A worden gesteld [1]. Om deze reden heeft de provincie Overijssel een planstudie opgestart. Doel van deze studie is het formuleren van maatregelen waarmee het aantal ongevallen op het wegvak en kruispunten tussen Zwartsluis en Vollenhove wordt teruggedrongen en waarmee de doorstroming van verkeer op de hoofdrijbaan op het gehele traject wordt bevorderd.

Om dit te bewerkstelligen zijn in de planstudie alternatieven en varianten ontwikkeld, bestaande uit een mix van duurzaam veilig maatregelen en kosteneffectieve maatregelen (KEM), wat is verwoord in het programma 'Overijssel doet meer voor verkeer'¹

Hierbij is een duidelijke scheiding aangebracht tussen langzaam en snelverkeer op het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove. De alternatieven met varianten en de maatregelen die hierbij worden voorgesteld, staan beschreven in hoofdstuk 4 van deze notitie.

Voor de herinrichting van de provinciale weg N331 is een Ontwerpplan opgesteld. De planologische doorwerking vindt plaats in de bijbehorende bestemmingsplannen.

1.2 Aanleiding plan-m.e.r.

Sinds september 2006 is de Wet milieubeheer (Wm) en het hier aan gekoppelde Besluit m.e.r. 1994 gewijzigd. Daarmee is het verplicht om voorafgaand aan besluiten over bepaalde plannen een milieueffectrapportage (plan-m.e.r.) uit te voeren. Het gaat daarbij om plannen die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Meer concreet geldt de plan-m.e.r.-plicht in geval van:

- Plannen die een kader vormen voor toekomstige besluitm.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten of
- Wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

De provincie Overijssel heeft er voor gekozen om gekoppeld aan de besluitvorming over het Ontwerpplan N331 en wijziging van de bestemmingsplannen de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te doorlopen.

Kader vormen voor toekomstige besluitm.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 is vastgelegd voor welke besluiten verplicht een besluitm.e.r. procedure moet worden doorlopen (onderdeel C) of waarvoor eerst moet worden beoordeeld of een besluitm.e.r. noodzakelijk is (m.e.r.-beoordelingsplicht).

Activiteit C1 en D1 gaan daarbij in op de situaties wanneer de aanleg en/of wijziging van een (hoofd)weg besluitm.e.r.-plichtig of m.e.r.-(beoordelings)-plichtig is.

De voorziene maatregelen aan de N331 voldoen niet aan de hierbij benoemde definitie en drempelwaarden. De voorgenomen activiteit vormt geen aanleiding tot het doorlopen van een besluitm.e.r.-procedure.

Passende beoordeling

Wettelijk of bestuursrechtelijk verplichte plannen waarvoor, op basis van de Natuurbeschermingswet, een passende beoordeling moet worden opgesteld, zijn plan-m.e.r.-plichtig. Een passende beoordeling is aan de orde indien (één of meerdere activiteiten in) het plan significante gevolgen kunnen hebben op een speciale beschermingszone die is aangewezen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000-gebieden).

De provinciale weg N331 loopt door de Natura 2000 gebieden (en tevens Ecologische hoofdstructuur (EHS)): De Wieden, Zwarte Meer en Zwarte Water. In januari 2008 heeft een voortoets (Oriëntatiefase) [2] in het kader van de Natuurbeschermingswet plaatsgevonden. De doelstelling van deze voortoets was te komen tot een inschatting van mogelijk negatieve effecten door de

¹ Onder de noemer "Overijssel doet meer voor verkeer" neemt de provincie Overijssel de komende 5 jaar maatregelen op onveilige wegvakken en kruisingen. Dit heeft als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen met 15% ten opzichte van 2002.

voorgestelde maatregelen aan de N331 op de bovengenoemde Natura 2000-gebieden. Uit deze analyse is gebleken dat significante effecten (als gevolg van ruimtebeslag / opschuiven van sloten en/of verstoring) op delen van de Natura 2000 gebieden niet uit te sluiten zijn en dat daarom een passende beoordeling moet worden uitgevoerd. Om deze reden moet een plan-m.e.r.-procedure worden doorlopen.

Samengevat is er dus sprake van een plan-m.e.r.-plicht omdat significante effecten op de Natura 2000 gebieden De Wieden, Zwarte Meer en Zwarte Water, als gevolg van de voorziene maatregelen aan de N331, niet uit te sluiten zijn en om deze reden er een passende beoordeling moet worden opgesteld.

Doel notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de onderhavige notitie geeft de provincie Overijssel aan wat de reikwijdte is van het op te stellen PlanMER en tot op welk detailniveau de beoordeling in het PlanMER wordt uitgewerkt. Op basis van deze notitie worden de betrokken bestuursorganen en (maatschappelijke) organisaties geraadpleegd. Bij de raadpleging wordt aansluiting gezocht bij de bestuursorganen en instanties die betrokken zijn in het planproces rondom de herinrichting van de N331 (zie bijlage 2 voor een overzicht van de te raadplegen instanties)

De vraag die aan hen wordt voorgelegd is of ze kunnen instemmen met de in deze notitie voorgestane reikwijdte en aanpak. Mede op basis van de reacties van de geraadpleegde instanties zal de reikwijdte en het detailniveau van het PlanMER door Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel worden vastgelegd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de te doorlopen procedurele stappen van plan-m.e.r. en de inhoud van het eindproduct, het PlanMER.

In hoofdstuk 3 wordt de aanleiding en doelstelling van de voorgenomen activiteit beschreven. Een beschrijving en motivatie van het proces van de ontwikkeling van oplossingsrichtingen tot aan het voorkeursalternatief wordt gegeven in hoofdstuk 4. Hierbij wordt bovendien het voorkeursalternatief met varianten nader toegelicht.

In hoofdstuk 5 tenslotte wordt de werkwijze van de effectbeoordeling toegelicht en wordt het bijbehorende beoordelingskader gepresenteerd.

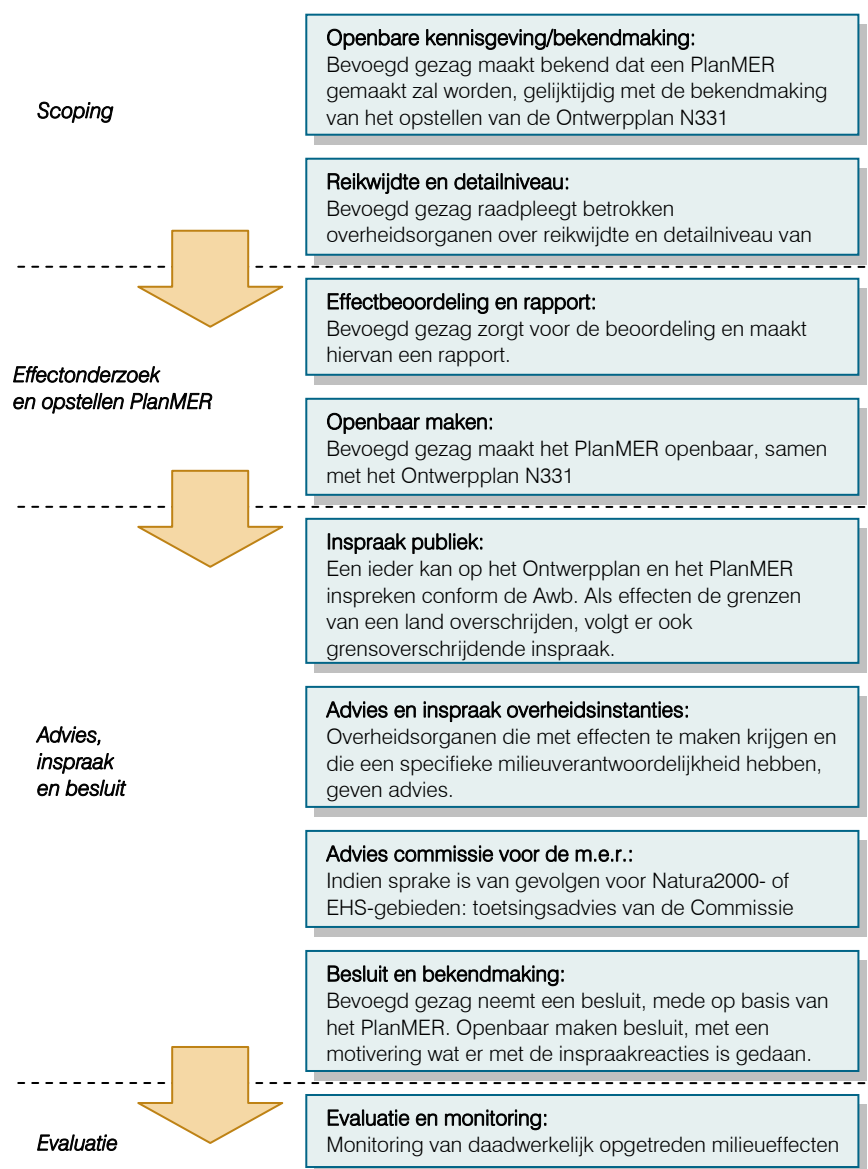
2 *De plan-m.e.r.-procedure*

Dit hoofdstuk beschrijft achtereenvolgens de te doorlopen plan-m.e.r.-procedure (paragraaf 2.1) en de eisen die worden gesteld aan het eindproduct, het milieueffectrapport (PlanMER, paragraaf 2.2).

2.1 *Stappen plan-m.e.r.-procedure*

De plan-m.e.r.-procedure staat niet op zich zelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van in dit geval de provincie Overijssel over het Ontwerpplan N331 Zwartsluis – Vollenhove en bij de nog te doorlopen procedures inzake de herziening van bestemmingsplan(nen).

In afbeelding 2 wordt een overzicht gegeven van de te doorlopen stappen in de plan-m.e.r.-procedure.



Afbeelding 2 Stappen plan-m.e.r.-procedure

Onderstaand worden de verschillende stappen beknopt toegelicht.

Scoping

De eerste fase van de plan-m.e.r.-procedure staat in het teken van de afbakening van het voornemen, het op te stellen PlanMER en de communicatie hierover met de betrokken bestuurorganen en eventuele andere organisaties.

In deze fase maakt het Bevoegd Gezag allereerst door middel van een openbare kennisgeving bekend dat er voor de herinrichting van de N331 een plan-m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Hiermee start het Bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel) formeel de procedure.

Na de bekendmaking van het voornemen moeten de betrokken bestuursorganen worden geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het PlanMER (scoping). De voorliggende notitie Reikwijdte en Detailniveau dient als startdocument om deze raadpleging uit te voeren. In bijlage 2 is een overzicht van de te raadplegen instanties opgenomen.

De Commissie m.e.r. wordt om advies gevraagd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen PlanMER.

Mede op basis van de reacties van de geraadpleegde instanties en de Commissie m.e.r. zal de reikwijdte en het detailniveau van het PlanMER worden vastgelegd door Gedeputeerde Staten.

Effectenonderzoek en opstellen PlanMER

Op basis van de resultaten van de scopingfase worden het voorkeursalternatief en de varianten beoordeeld op de effecten op het milieu en wordt het PlanMER opgesteld. Vervolgens wordt het Ontwerpplan N331 Zwartsluis-Vollenhove opgesteld. Het Bevoegd Gezag, Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel, maakt het PlanMER openbaar. Dit wordt gepubliceerd in de Staatscourant en de relevante lokale en regionale pers. Dit gebeurt tegelijkertijd met het Ontwerpplan N331 Zwartsluis-Vollenhove. Het PlanMER kan daarnaast tevens worden benut voor de latere te volgen bestemmingsplanprocedures.

HET PLANMER ALS INTEGRAAL AFWEGINGS- EN VERANTWOORDINGSDOCUMENT

De aanleiding voor het doorlopen van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door de mogelijke significante effecten van het plan op de Natura 2000 gebieden De Wieden, Zwarte Meer en Zwarte Water. In de planstudie worden echter ook andere milieuaspecten onderzocht en betrokken in de planvorming. Het op te stellen PlanMER wordt benut als integraal afwegings- en verantwoordingsinstrument waarin voor alle relevante omgevingswaarden en milieuaspecten de effecten en te nemen maatregelen worden beschreven. Het PlanMER zal daarnaast een toelichting en onderbouwing bevatten van de in de planstudie onderzochte maatregelen. De passende beoordeling staat in het PlanMER centraal en maakt hiervan een duidelijk en herkenbaar onderdeel uit. De effecten op natuur worden in het PlanMER breder beschouwd. Niet alleen de effecten op Natura 2000 maar ook de effecten op de ecologische hoofdstructuur (EHS) en op beschermde soorten (Flora en faunawet) worden in het PlanMER inzichtelijk gemaakt en de nodige en mogelijke maatregelen worden benoemd.

Advies, inspraak en besluit

Op het Ontwerpplan N331 Zwartsluis-Vollenhove en het onderliggende PlanMER is inspraak mogelijk. Hiervoor staat een periode van 6 weken. Daarnaast worden de betrokken overheidsorganen en de Commissie m.e.r. om advies gevraagd. Mede op basis van de resultaten van inspraak en advies en met inachtneming van het PlanMER stellen Gedeputeerde Staten het Ontwerpplan N331 Zwartsluis-Vollenhove uiteindelijk vast.

Evaluatie

Uiteindelijk dient evaluatie plaats te vinden van de daadwerkelijk optredende milieueffecten. In het PlanMER wordt hiertoe een eerste aanzet van het monitoringsprogramma gedaan.

2.2 Het PlanMER

Conform de Wet milieubeheer (Wm) gelden voor het PlanMER voor de herinrichting van de N331 de volgende inhoudelijke vereisten:

- Inhoud en doelstellingen van het plan en de mogelijke relatie met andere plannen.
- Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen als het plan niet zou worden uitgevoerd.
- Relevante beleidsdoelstellingen en de wijze waarop hiermee in het plan rekening is gehouden.
- Beschrijving van de mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen van zowel het plan als van redelijke alternatieven voor het plan, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen bepaald zijn.
- Beschrijving van mogelijke gevolgen van het plan op gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn (Natura 2000 gebieden).

- Een beschrijving van maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden genomen om mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen, dan wel te beperken of ongedaan te maken.
- Een overzicht van de leemten als het gevolg van het ontbreken van kennis of informatie.
- De voorgenomen monitoringsmaatregelen.
- Een voor een algemeen publiek op begrijpelijke wijze geformuleerde samenvatting.

3 *Probleem- en doelstelling voorgenomen activiteit*

Dit hoofdstuk gaat in op de aanleiding van de te nemen maatregelen aan de N331 (noodzaak) en wat beoogd wordt met de voorgestelde ontwikkelingen van de N331 (nut).

Probleembeschrijving

In december 1997 is een convenant gesloten tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen over het Startprogramma Duurzaam Veilig (SDV). Het Startprogramma bevat maatregelen en afspraken met betrekking tot het SDV, onder andere betreffende de categorisering van het wegennet. Het wegvak Zwartsluis-Vollenhove van de N331 (provinciale weg Zwolle - grens Flevoland) is in het provinciale categoriseringsplan ingedeeld als Gebiedsontsluitingsweg A (GOW-A). Het huidige wegbeeld van de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove voldoet echter niet aan de vereisten die aan een GOW-A worden gesteld. De N331 Zwartsluis-Vollenhove behoort tot de projecten met een zodanige urgentie dat daarvoor de planprocedure in 2000 werd opgestart.

Doelstelling

De te nemen maatregelen aan de N331 hebben als primaire doel het verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegtracé van de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove. Daarnaast wordt door de voorgestelde maatregelen ook invulling gegeven aan de subdoelstelling 'verbeteren van de bereikbaarheid'.

In het provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP 2005) [3] staan deze twee doelstellingen beschreven (zie tekstkader).

DOELSTELLINGEN VERKEERSVEILIGHEID EN BEREIKBAARHEID IN PVVP 2005

Verkeersveiligheid

Doelstelling voor 2010 in Overijssel:

Een reductie van 15% van het aantal doden t.o.v. 2002 en 7,5% ziekenhuisgewonden t.o.v. 2002.

Bereikbaarheid

De provincie Overijssel hanteert het principe van selectieve bereikbaarheid, waarbij onder meer vanuit de leefbaarheid en veiligheid randvoorwaarden zijn gesteld. Voor de automobiliteit betekent dit dat de nadruk ligt op de hoofdverbindingen naar de economische en toeristische centra. Deze verbindingen moeten van een voldoende hoog niveau zijn en over voldoende capaciteit beschikken zonder daarbij de leefbaarheid en veiligheid voor de omgeving te schaden.

Zowel vanuit de bereikbaarheidsgedachte als met het oog op de verkeersveiligheid, wordt, bij aanleg van nieuwe weginfrastructuur, gestreefd naar een vermindering van het aantal aansluitingen op provinciale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. De oorzaak van filevorming op het wegennet is deels te wijten aan niet goed functionerende aansluitingen. Evenzo vindt op de aansluitingen een behoorlijk deel van de ongevallen binnen Overijssel plaats. Door het aantal aansluitingen te beperken, kan het aantal potentiële verkeersonveilige situaties afnemen en de doorstroming toenemen. Dat levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van dit PVVP.

In de voorgestelde maatregelen aan het wegvak Zwartsluis-Vollenhove wordt het aantal aansluitingen op de rijbaan van de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove sterk verminderd.

Daarnaast is een van de voorgestelde maatregelen het, door de aanleg van een parallelstructuur, fysiek scheiden van snel- en langzaam gemotoriseerd verkeer. Deze maatregelen zorgen voor meer verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid (doorstroming). Voor een nadere toelichting op deze en overige voorziene maatregelen aan de N331 wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

4 Alternatieven en varianten

4.1 Inleiding

Om de in hoofdstuk 3 beschreven doelstelling te realiseren, heeft de provincie Overijssel, in samenwerking met de gemeente Zwartewaterland, gemeente Steenwijkerland, waterschap Reest en Wieden, Rijkswaterstaat en de politie IJsselland, alternatieven ontwikkeld.

Dit hoofdstuk gaat in op het doorlopen planproces (paragraaf 4.2), de onderzochte en geselecteerde alternatieven (paragraaf 4.3) en het voorkeursalternatief met varianten die in het PlanMER op haar effecten worden beoordeeld (paragraaf 4.4).

Het hoofdstuk sluit af (paragraaf 4.5) met een weergave van andere relevante plannen en ontwikkelingen die nabij de N331 zijn voorzien.

4.2 Planproces

In december 1997 is een convenant gesloten tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen over het Startprogramma Duurzaam Veilig (SDV). Het Startprogramma bevat maatregelen en afspraken met betrekking tot het SDV, onder andere betreffende de categorisering van het wegennet. Het wegvak Zwartsluis-Vollenhove van de N331 (provinciale weg Zwolle - grens Flevoland) is in het provinciale categoriseringsplan ingedeeld als Gebiedsontsluitingsweg A en behoort tot de projecten met een zodanige urgentie dat daarvoor de planprocedure in 2000 werd opgestart.

Bij het selecteren van het wegvak Zwartsluis-Vollenhove is het verkeersveiligheidsaspect beoordeeld aan de hand van twee criteria:

A – de te verwachten afname van het aantal slachtoffers na gerealiseerde maatregelen;

B – de kosten-batenverhouding van de te treffen maatregelen.

Deze benadering met betrekking tot de reductie van het aantal slachtoffers en de kosten-batenverhouding is uitgevoerd voor alle wegen in de Provincie Overijssel die zijn ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg A.

In 2003 zijn er provinciale staten verkiezingen gehouden en is er een nieuw college van GS benoemd. De nieuw benoemde gedeputeerde heeft besloten alle projecten stil te leggen en een prioriteitstoets uit te voeren. De N331 Zwartsluis-Vollenhove kwam in deze toets met een lage prioriteit naar voren. Tot en met 2005 heeft het project dan ook stilgelegen. In het PVVP 2005 is op basis van opgedane ervaringen geconcludeerd dat een volledige reconstructie van het provinciaal wegennet volgens de richtlijnen van het Handboek Wegontwerp, niet uitvoerbaar en betaalbaar is. De problemen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid moeten op een andere manier worden opgelost. Nieuw beleid is gemaakt met betrekking tot nieuwe infrastructurele werken. Door een mix van Duurzaam Veilig-maatregelen (DV) en kosteneffectieve maatregelen (KEM) toe te passen, wordt toegewerkt naar een effectieve inrichting.

Voor de herinrichting van de N331 is een quickscan uitgevoerd, wat resulteerde in een aangepaste verkenningennota waarin de gewijzigde insteek is vastgelegd. Deze aanvulling op de verkenningennota is in december 2004, voor de vaststelling van het PVVP 2005 vastgesteld door GS. In deze aanvulling wordt weergegeven dat de voorkeur wordt uitgesproken voor een sobere

variant, een mix van DV en KEM. De herinrichting van de N331 Zwartsluis-Vollenhove is sinds 2005 opgenomen in de Dynamische BeleidsAgenda (DBA), het uitvoeringsprogramma van het PVVP 2005.

Communicatie met de omgeving

De planstudie voor de N331 Zwartsluis – Vollenhove is in 2000 opgestart door de provincie Overijssel. Op 9 april 2002 heeft de provincie Overijssel een brainstormavond georganiseerd voor diverse belangengroeperingen uit de regio, zoals VVN, LTO, Cumela, Federatie Industriekring Zwartewaterland en plaatselijk belang.

Deze avond had als doel om de problemen en knelpunten van het wegtracé boven water te krijgen. Op 24 oktober 2002 heeft de provincie Overijssel een tweede brainstormavond gehouden met de direct aanwonenden van het wegtracé. Op deze avond is het concept-plan gepresenteerd en is er ruimte geweest voor discussie over de voorgestelde maatregelen.

Door de lage prioritering van de herinrichting van de N331 is de planstudie pas in 2007 weer opgepakt. In de eerste helft van 2008 zijn de voorgestelde maatregelen besproken met diverse belangengroeperingen (VVN, LTO, Cumela, FIZ, plaatselijk belang).

In de tweede helft van 2008 zullen de concept-plannen in een inloopavond worden gecommuniceerd naar de aanwonenden.

4.3 Onderzochte alternatieven

Om de huidige problemen aan de N331 Zwartsluis-Vollenhove op te lossen, zijn twee alternatieven ontwikkeld. Allereerst zijn onderstaand de gehanteerde uitgangspunten aangegeven. Vervolgens worden de twee alternatieven beknopt toegelicht.

Uitgangspunten voorgenomen activiteit

Als basis van de alternatiefontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd [1]:

- Maatregelen moeten invulling geven aan de doelstelling van het project (zie hoofdstuk 3).
- Geen langzaam gemotoriseerd verkeer op een GebiedsOntsluitingsWeg (GOW).
- Het beperken van het aantal opritten wat rechtstreeks op de hoofdrijbaan aansluit.
- Basisprincipes Duurzaam Veilig staan voorop.
- Verbetering van de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (brom- fietsers).
- Oplossingsrichting dient aan te sluiten bij het programma "Overijssel doet meer voor verkeer"
- Het dwarsprofiel dient minimaal te voldoen aan de maatvoering conform essentiële herkenbaarheidskenmerken.
- Zoveel mogelijk ontzien van de natuur- en landschapswaarden, inclusief cultuurhistorische, archeologische en aardkundige waarden, en waardevolle gebieden.
- Waterkering (dijk) moet worden gehandhaafd en zo min mogelijk worden beïnvloed.
- De tijdshorizon met betrekking tot de ontwikkeling van het verkeer wordt gesteld op 2020. De te ontwikkelen oplossing(en) moeten tot aan die tijdshorizon het verkeer probleemloos kunnen verwerken.

Onderzochte alternatieven

Op basis van de bovenstaande uitgangspunten zijn er twee principeoplossingen (alternatieven) ontwikkeld, namelijk alternatief 1 'herinrichting Parallelweg' en alternatief 2 'De Veenen'. Beide alternatieven gaan uit van de herinrichting van de huidige hoofdrijbaan van de N331. De alternatieven verschillen ten opzichte van elkaar in de route van de omleiding van het langzaam gemotoriseerd verkeer van de provinciale weg N331 tussen rotonde Westeinde en de aansluiting de Krieger. Bij alternatief 1 'herinrichting Parallelweg' wordt het landbouwverkeer parallel aan de N331 geleid. Bij alternatief 2 'De Veenen' wordt de weg de Veenen opgewaardeerd voor het landbouwverkeer.

In bijlage 3 is een overzichtskaart met een schematische weergave van de alternatieven opgenomen.

Maatregelen beide alternatieven

De volgende maatregelen hebben betrekking op de hoofdrijbaan van de N331 en zullen bij beide alternatieven uitgevoerd worden.

- Verwijderen fietspad op de dijk.
- Verbreden hoofdrijbaan op de dijk.
- Verbreden berm naast hoofdrijbaan.

- Aanbrengen bermverharding.
- Aanleg rotonde bij de Veerweg.
- Verlenging Lageweg aan de noordzijde van de N331.

Hieronder worden de specifieke maatregelen voor de twee alternatieven in hoofdlijnen beschreven.

Alternatief 1 Herinrichting Parallelweg

Bij dit alternatief wordt het landbouwverkeer parallel aan N331 omgeleid. Hiervoor worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Aanleg semiverharde parallelweg (betonblokken) tussen de Veerweg en het gemaal aan de noordzijde van de N331. De weg wordt gedimensioneerd op 1-richtingsverkeer.
- Een deel van de sloot aan de zuidzijde van de N331 wordt verplaatst. Het betreft het deel vanaf de rotonde bij de Veerweg tot aan het huis in de Groote Buitenlanden over een lengte van 3 km.
- Verbreden huidige parallelweg aan de zuidzijde van de N331 van een breedte van 2,5 meter tot een breedte van 4 meter.
- Doortrekken van de parallelweg aan de zuidkant van de N331 tot voorbij kruispunt de Krieger (asfalt; circa 4 meter breed).
- Mogelijk verwijderen van bomen/struiken bij kruispunt de Krieger voor aansluiting met de zuidelijke parallelweg.

Alternatief 2 De Veenen

Bij dit alternatief wordt de weg 'De Veenen' voor landbouwverkeer opgewaardeerd. Deze route is deels al aanwezig en moet deels worden aangelegd. Hiervoor worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- Het verbreden van de weg 'De Veenen' met behulp van grasbetonstenen (over de gehele lengte). Het slootprofiel langs de weg blijft intact.
- Aanleg nieuwe asfaltweg aan de oostzijde van het plangebied, ten behoeve van de aansluiting op de N331 (buiten de Natura 2000 begrenzing).
- Opnieuw asfalteren van de parallelweg aan de zuidkant van de N331 met behoud van het huidige profiel.



Abbeelding 3 Alternatief 2 ligging 'de Veenen'

Selectie van alternatieven (trechtering)

Vanwege de ligging van de N331 in Natura 2000 gebied (tevens EHS) zijn beide alternatieven in de Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet [2] onderzocht en beoordeeld op de mogelijke effecten op de Natura 2000 gebieden. Uit deze analyse blijkt dat bij beide alternatieven significante effecten op Natura 2000 gebied(en) niet uit te sluiten zijn. Alternatief 2 scoort hierbij ongunstiger dan alternatief 1 (zie tekstkader hieronder). Om de kans op significante effecten zoveel mogelijk te minimaliseren c.q. te voorkomen, gaat de voorkeur uit naar alternatief 1 'Herinrichting parallelweg'. Met alternatief 1 wordt hiermee een optimale invulling gegeven aan het uitgangspunt om zoveel mogelijk natuur- en landschapswaarden te ontzien.

Bovendien is het opwaarderen van de parallelweg, in tegenstelling tot alternatief 2, in lijn met het provinciaalse beleid om het verkeer zo veel mogelijk te bundelen. Tenslotte zijn met de herinrichting van de Veenen tot een volwaardige verbinding meer kosten gemoeid dan de voorziene maatregelen in alternatief 1 'Herinrichting parallelweg'.

Om bovengenoemde redenen heeft de herinrichting van de parallelweg de voorkeur en wordt alternatief 2 'de Veenen' niet verder meegenomen in het PlanMER.

CONCLUSIE ORIENTATIEFASE NATUURBESCHERMINGSWET

Door de voorgenoemen maatregelen voor de herinrichting van de N331 is het voor beide alternatieven niet uitgesloten dat er significant negatieve effecten zullen optreden op de kwalificerende waarden van de betrokken Natura 2000-gebieden. Significante negatieve effecten kunnen optreden door vernietiging, verstoring en versnippering.

Voor alternatief 1 'Herinrichting parallelweg' geldt dat significante negatieve effecten door vernietiging en versnippering uit te sluiten zijn. Significant negatieve effecten door verstoring zijn echter niet uit te sluiten. Bij alternatief 1 zijn er, in vergelijking met alternatief 2, veel minder negatieve effecten van verstoring te verwachten. Hier wordt namelijk de verstoring in het plangebied gebundeld, waardoor de toename van zowel de tijdelijke als de permanente effecten minimaal zullen zijn. Alleen in het gebied vlak voor het kruispunt De Krieger zal er sprake zijn een

toename van verstoring, omdat hier de N331 achter de dijk loopt. Het betreft hier om veel minder groot verstoord gebied (circa 700 meter). Alleen op dit deeltraject van alternatief 1 zijn significante negatieve effecten niet uit te sluiten.

In alternatief 2 'De Veenen' zijn significante negatieve effecten door vernietiging als gevolg van de realisatie uit te sluiten. Significante negatieve effecten door verstoring zijn echter ook in dit alternatief niet uit te sluiten. De realisatie van alternatief 2 'De Veenen' brengt een grote verstoring met zich mee over een relatief groot gebied (over een afstand van 4 kilometer). Voor veel vogelsoorten speelt de Barsbekerbinnenpolder een belangrijke rol bij de uitwisseling tussen de Wieden en het Zwarte Meer en Zwarte Water. Door het optreden van verstoring na de realisatie van alternatief 2 kan deze uitwisseling belemmerd worden. Hiernaast geldt dat bij de realisatie van alternatief 2 ook significante effecten door versnippering op kwalificerende vogelsoorten niet uit te sluiten zijn.

Op basis van de ecologische analyse van de effecten op de Natura 2000 gebieden kan geconcludeerd worden dat alternatief 1, 'Herinrichting parallelweg', tot kleinere effecten op de Natura 2000 gebieden zal leiden dan alternatief 2 'De Veenen'. Om de kans op significante effecten zoveel mogelijk te verminderen wordt alleen alternatief 1 verder beschouwd in het PlanMER.

In tabel 1 is een samenvatting van de mogelijke (significante) negatieve effecten van beide alternatieven op de betrokken Natura 2000 gebieden opgenomen.

	Maatregel	Negatief Effect	Mogelijk significant	Natura 2000-gebied	Beschermde natuurwaarden
Alternatief 1	Dempen sloot zuidzijde N331	Vernietiging	nee	Zwarte Water	Kleine modderkruiper Bittervoorn Schraal hooiland
				Zwarte Meer	Kleine modderkruiper Schraal hooiland
	Verleggen en verbreden huidige parallelweg zuidzijde N331	Vernietiging	nee	Zwarte Meer	Schraal hooiland
	Doortrekken parallelweg zuidkant N331	Vernietiging	nee	Zwarte Meer	Schraal hooiland
		Permanente verstoring	ja	Zwarte Meer, ter hoogte van de Krieger.	Broedvogels en Niet-broedvogels
Tijdelijke verstoring	nee	Zwarte Meer			
Alternatief 2	Opwaarderen 'De Veenen'	Permanente verstoring	Ja	Wieden	Broedvogels en Niet-broedvogels
		Versnippering	Ja	Wieden	
	Aanleg asfaltweg	Tijdelijke verstoring	Nee	Wieden	
Beide alternatieven	Aanleg rotonde bij Veerweg	Vernietiging	nee	Zwarte Water	Kleine modderkruiper Schraal hooiland

Tabel 1 Overzicht van de (significante) negatieve effecten die optreden bij voorgenumen maatregelen bij de herinrichting van de N331 [2].

4.4 In het planMER te beschouwen alternatieven en varianten

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van het ontwerp van het voorkeursalternatief, alternatief 1 'Herinrichting parallelweg'. Binnen dit alternatief zijn op twee plaatsen varianten ontwikkeld. Ook deze varianten zijn onderstaand beschreven. In bijlage 3 is een overzichtskaart van het voorkeursalternatief opgenomen.

Beschrijving ontwerp alternatief 1 'Herinrichting parallelweg'

Het tracé N331 Zwartsluis – Vollenhove kan worden onderverdeeld in de wegvakken rotonde Westeinde-Veerweg, wegvak Veerweg- De Krieger en wegvak de Krieger-Schaarweg.

Wegvak rotonde Westeinde-Veerweg

De hoofdrijbaan ligt bovenop de dijk met een aan de zuidzijde naastgelegen fietspad. De voorgestelde maatregel betreft het verwijderen van het fietspad wat bovenop de dijk ligt en het centreren en verbreden van de hoofdrijbaan van 6,50 meter naar 7,20 meter. Hierbij vindt naast bermverbreiding ook bermverharding plaats. De bermverbreiding vindt plaats binnen het huidige aanwezige dijkprofiel. Op een beperkt aantal plaatsen zal dit profiel worden verbreed, in verband met te weinig aanwezige ruimte.

De aanwezige parallelwegen aan de noord- en zuidzijde op dit weggedeelte moeten, na het nemen van de genoemde maatregelen, dienst doen als ontsluitingsweg voor het langzaam gemotoriseerd verkeer. De aanwezige parallelwegen zullen worden verbreed van 2,5 meter tot een breedte van 4 meter.

Wegvak Veerweg – de Krieger

Op dit wegvak heeft de bestaande hoofdrijbaan een zelfde beeld als op het gedeelte van Westeinde naar de Veerweg. De voorgestelde maatregelen voor het verwijderen van het fietspad op de dijk en het verbreden van de hoofdrijbaan en de berm wordt hier ook voorgesteld. Eveneens wordt hier de voorgestelde bermverharding voorgesteld. De bermverbreiding vindt plaats binnen het huidige aanwezige dijkprofiel. Op een beperkt aantal plaatsen zal dit profiel worden verbreed, in verband met te weinig aanwezige ruimte.

Op dit gedeelte bevindt zich alleen aan de zuidzijde (deels) een parallelweg. De voorgestelde maatregel is om de parallelweg aan de zuidzijde door te trekken naar de aansluiting van de reeds bestaande parallelweg voorbij het kruispunt de Krieger. Door deze parallelweg hierop aan te sluiten wordt er een directe ontsluitingsmogelijkheid gecreëerd voor het gemotoriseerd langzaam verkeer. Door deze verlenging hoeft doorgaan langzaam verkeer geen gebruik meer te maken van de hoofdrijbaan.

Met betrekking tot de ligging van de door te trekken parallelweg (doortrekken van huidige parallelweg punt is er sprake van twee varianten. Deze zijn in onderstaand kader toegelicht.

VARIANTEN 1A1 EN 1A2

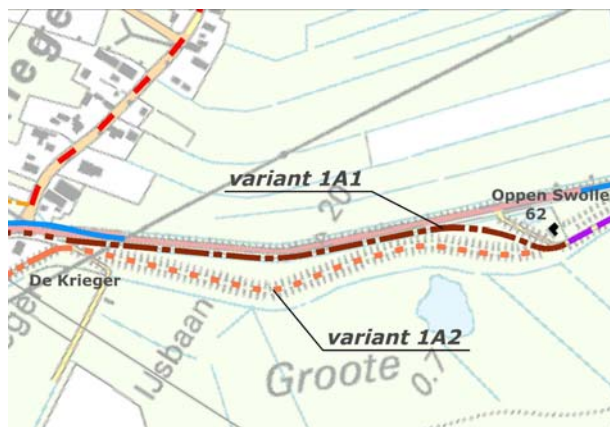
Variant 1A1:

De nieuw aan te leggen parallelweg komt op de kruin van de dijk vanaf Oppen Swolle 62 tot aan de aansluiting de Krieger. De nieuw aan te leggen parallelweg loopt vanaf de aansluiting Veerweg naast de dijk tot nabij het woonhuis Oppen Swolle 62. Bij dit woonhuis gaat de huidige parallelweg naar de kruin van de dijk en sluit vervolgens rechtstreeks aan op het fietspad/hoofdrijbaan. De nieuw aan te leggen parallelweg heeft dus een logisch vervolg om op hoogte te blijven op de kruin van de dijk.

Variant 1A2:

De nieuw aan te leggen parallelweg komt tussen de dijk en de bestaande hoofdrijbaan te liggen vanaf Oppen Swolle 62 tot aan de aansluiting de Krieger. Er is genoeg ruimte tussen de te reconstrueren hoofdrijbaan en de dijk om hier een nieuwe parallelweg aan te leggen. Hierdoor wordt het verkeer gebundeld nabij de hoofdrijbaan.

In onderstaande afbeelding zijn beide varianten weergegeven.



Afbeelding 4 Varianten 1A1 en 1A2

Wegvak de Krieger – Schaarweg

Dit gedeelte van het traject ligt op gelijk niveau met het omliggende maaiveld. Door de kortsluiting van de zuidelijke gelegen parallelweg langs het woonhuis Oppen Swolle 60 ontstaat er een doorgaande parallelweg.

Met betrekking tot de ligging van de parallelweg in relatie tot het woonhuis Oppen Swolle 60 is er sprake van 2 varianten. Deze zijn in onderstaand tekstkader beschreven.

VARIANTEN 1B1 EN 1B2

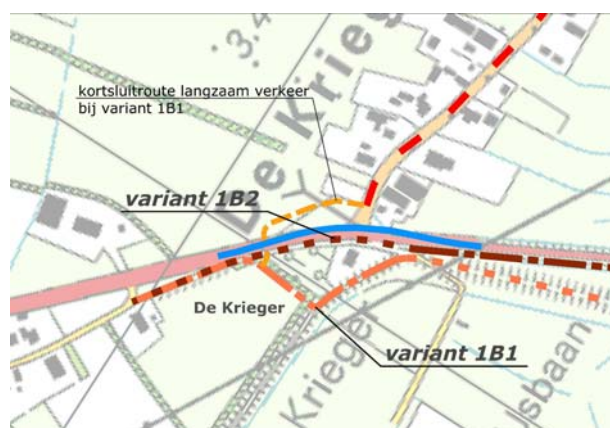
Variant 1B1:

In deze variant wordt de parallelweg achterlangs het woonhuis Oppen Swolle 60 geleid, omdat er relatief weinig ruimte aan de voorzijde van de woning is. Hierdoor moet er wel grond worden aangekocht om een doorsnijding te maken naar de parallelweg/fietspad richting Vollenhove. Daarnaast moet er een aparte doelgroepenweg worden aangelegd vanaf de Krieger, waar het landbouwverkeer veilig kan oversteken.

Variant 1B2:

In deze variant wordt de relatief beperkte ruimte voor de woning gebruikt om hier de parallelweg langs te leggen. Door het kruispunt iets te verschuiven richting de zijweg Barsbeek ontstaat er ruimte voor een parallelweg voor het woonhuis Oppen Swolle 60.

In onderstaande afbeelding zijn beide varianten weergegeven.



Afbeelding 5 Varianten 1B1 en 1B2

4.5 Relatie planMER met andere plannen

Onderstaand wordt de relevante ontwikkeling in en om het tracé van de N331 weergegeven. Na een korte introductie van de ontwikkeling wordt ingegaan op de status van het voornemen en de relatie met het planMER.

Woningbouwlocatie Zwartsluis

In de structuurvisie van de gemeente Zwartewaterland wordt aangegeven dat de kern Zwartsluis een uitbreiding van woningbouw voorziet van circa 310 woningen in de periode 2002-2014. De locatie (s) waar deze uitbreiding gerealiseerd gaat worden, zijn nog niet bekend, evenals de eventuele ontsluiting.

Deze ruimtelijke ontwikkeling is nog niet uitgewerkt en vastgelegd in een bestemmingsplan en wordt om deze reden in het PlanMER niet beschouwd als vastgesteld beleid. Hierdoor is deze ontwikkeling geen onderdeel van de autonome ontwikkeling en vormt daardoor ook geen onderdeel van de referentiesituatie.

5 *Aanpak milieubeoordeling*

5.1 *Inleiding*

Voorliggend hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de effectbeoordeling van het voorkeursalternatief en de varianten, zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk, zal worden uitgevoerd.

In het PlanMER, zoals eerder aangegeven, staat de passende beoordeling centraal. Daarnaast worden in het PlanMER de andere relevante milieuaspecten onderzocht zodat het PlanMER als een integraal afwegings- en verantwoordingsdocument benut kan worden.

In het PlanMER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de maatregelen ten behoeve van de herinrichting van de N331 Zwartsluis-Vollenhove worden getroffen.

Het studiegebied is het gebied waarbinnen in de PlanMER wordt beschouwd in hoeverre er effecten als gevolg van de ontwikkeling van de N331 kunnen optreden. Het studiegebied kan namelijk groter zijn dan het plangebied, omdat sommige effecten een grotere reikwijdte kunnen hebben dan de locatie van de ingreep zelf. Dit is mogelijk het geval voor de aspecten geluid en lucht.

In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de werkwijze die ten behoeve van de passende beoordeling wordt gehanteerd. Het bredere te hanteren beoordelingskader in het PlanMER en de wijze waarop per type milieuaspect de milieubeoordeling wordt uitgevoerd, wordt beschreven in paragraaf 5.3. Paragraaf 5.4 tenslotte gaat in op de wijze van milieubeoordeling, hierbij wordt tevens ingegaan op de referentiesituatie.

5.2 *Passende beoordeling*

Zoals in paragraaf 1.2 aangegeven, heeft er een Oriëntatiefase natuurbeschermingswet [2] plaatsgevonden. Uit de resultaten komt naar voren dat de instandhoudingsdoelen van aangewezen soorten en habitats van de betrokken Natura 2000-gebieden aangetast kunnen worden. Omdat significante negatieve effecten op de beschermde waarden niet zijn uit te sluiten, is het noodzakelijk een passende beoordeling op te stellen. Deze bepaalt of de kans op significante negatieve effecten reëel is en of de gevolgen met mitigerende maatregelen kunnen worden voorkomen of verzacht kunnen worden. Indien er sprake is van significante effecten kan compensatie verplicht zijn. Op basis van deze passende beoordeling kan het bevoegd gezag opmaken of toestemming of vergunning verleend kan worden aan het voornemen. De passende beoordeling wordt integraal opgenomen in het PlanMER. Daarnaast zal de passende beoordeling worden gebruikt als onderbouwing voor de benodigde vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

Voor de passende beoordeling worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Samenvatten en interpreteren van de voor het plangebied relevante passages in de wetgeving.
- Beschrijving van de voorgenomen activiteit.
- Beschrijving van de natuurlijke c.q. wezenlijke kenmerken van het plangebied en omgeving, op basis van bestaande gegevens.
- Bepaling invloedsgebied van het project. Hierbij wordt bepaald welke kwalificerende habitats en soorten van de betrokken Natura 2000-gebieden beïnvloed kunnen worden.
- Beschrijven en kwantificeren van de invloeden (fysieke aantasting, verstoring, e.d.) in combinatie met andere plannen en projecten.

- Beoordelen van de invloeden op de betrokken habitattypen en soorten.
- Toetsing van de effecten aan de Natuurbeschermingswet 1998.
- Indien noodzakelijk wordt onderzocht welke mogelijkheden er voor mitigerende en compenserende maatregelen zijn.
- Indien er sprake is van significante effecten, het doorlopen van een alternatievenonderzoek (ADC-toets).
- Formuleren van conclusies en aanbevelingen, waaronder advies over het te doorlopen traject.

5.3 **Het beoordelingskader**

De beoordelingscriteria die voor de milieubeoordeling worden gebruikt, zijn afgeleid uit de kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken uit relevant milieubeleid en -regelgeving. Daarnaast zijn beoordelingscriteria opgesteld ten behoeve van de toetsing aan het doelbereik.

In tabel 2 is het beoordelingskader weergegeven. Na de tabel wordt per aspect beschreven hoe de beoordeling wordt uitgevoerd. Met de beoordelingscriteria bij het aspect verkeer wordt getoetst aan doelbereik. Met de overige beoordelingscriteria wordt getoetst aan de relevante natuur- en milieuwetgeving.

Het aspect externe veiligheid wordt niet meegenomen in de beoordeling, omdat dit aspect in de besluitvorming over de herinrichting van de N331 geen rol speelt.

Aspect	Beoordelingscriteria
Verkeer	• Invloed op de verkeersveiligheid • Invloed op de doorstroming
Natuur	Voor gebieden (Natura 2000 en EHS) en beschermde soorten, invloed door: • Verstoring (geluid, licht) • Verdroging/vernatting • Versnippering • Ruimtebeslag
Aardkunde, landschap en cultuurhistorie	• Invloed op visueel waarneembare aardkundige waarden. • Invloed op landschappelijke waarden • Invloed op cultuurhistorische waarden
Archeologie	• Invloed op bekende archeologische waarden • Invloed op potentiële archeologische waarden
Bodem en water	• Invloed op bodemkwaliteit • Zettinggevoeligheid van de bodem • Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwantiteit • Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit
Geluid	• Verandering in aantal geluidbelaste woningen
Luchtkwaliteit	• Invloed op concentratie PM₁₀, NO₂, PM_{2,5}
Ruimtegebruik	• Ruimtebeslag op landbouw • Ruimtebeslag op recreatieve structuren

Tabel 2 Beoordelingskader

Verkeer

Door de provincie Overijssel is een verkeersonderzoek voor de N331 Zwartsluis-Vollenhove uitgevoerd [4]. Er is een ongevalanalyse voor het wegvak van de N331 tussen Zwartsluis en Vollenhove uitgevoerd waarbij ook het effect is berekend die de uitvoering van de geplande maatregelen zal hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.

De onderzoeksperiode betreft de jaren 2002 tot en met 2006. Naast een ongevalanalyse is ook onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten op de N331 Zwartsluis-Vollenhove.

De grotendeels kwantitatieve resultaten van het verkeersonderzoek worden gebruikt voor de bepaling van het doelbereik van de voorgestelde oplossing(en). In deze beoordeling wordt voor

zover mogelijk kwantitatief de invloed beschreven op de verkeersveiligheid en de mate waarin er een toename van de doorstroming optreedt.

Natuur

In paragraaf 5.2 is beschreven hoe de effecten op de Natura 2000 gebieden De Wieden, Zwarte Meer en Zwarte Water worden beoordeeld. Deze toetsing resulteert in een passende beoordeling die als zelfstandig onderdeel in het PlanMER terug te vinden is. Daarnaast wordt in het PlanMER de effecten op de ecologische hoofdstructuur (EHS) en op beschermde soorten (Flora en faunawet) inzichtelijk gemaakt en indien nodig maatregelen benoemd.

In het kader van de EHS (Nota Ruimte) wordt getoetst in hoeverre de wezenlijke kenmerken van de EHS worden beïnvloed als gevolg van de voorgenomen activiteit (als gevolg van ruimtebeslag, versnippering, verstoring, verdroging).

In het kader van de Flora en Faunawet wordt beoordeeld of er effecten optreden op de in het plangebied voorkomende beschermde soorten als gevolg van de voorgenomen activiteit.

Aardkunde, landschap en cultuurhistorie

Op kwalitatieve wijze wordt een beoordeling uitgevoerd van de beïnvloeding van aardkundige, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Bij de beoordeling van aardkundige waarden gaat het om waarden die visueel waarneembaar zijn in het landschap (reliëf). Bij het aspect landschap wordt ingegaan op de effecten op aanwezige waardevolle landschapspatronen en - elementen, zoals karakteristieke beplanting. Ook wordt ingegaan op de visueel ruimtelijke effecten van de ingreep. Bij het aspect cultuurhistorie wordt ingegaan op de effecten op waardevolle cultuurhistorische elementen en patronen. De mogelijkheden voor landschappelijk inpassing worden per alternatief kort aangestipt. Inpassingsmogelijkheden worden als een mitigerende maatregel gezien en wordt niet meegenomen bij de effectbeoordeling.

Archeologie

Op basis van archeologisch bureauonderzoek wordt in het PlanMER inzichtelijk gemaakt of maatregelen ten behoeve van de herinrichting van de N331 tot beïnvloeding van bekende en / of potentiële archeologische waarden kunnen leiden. Deze analyse vindt plaats op basis van informatie over het historische grondgebruik, archeologische gegevens vanuit de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en ARCHIS, de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), gemeentelijke verwachtingskaarten van de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland, de bodemkaart van Nederland en cultuurhistorische en historisch geografische gegevens.

Op basis van de archeologische verwachtingswaarden (trekansen) wordt kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd. Hierbij wordt tevens aangegeven of er een nadere onderzoeksverplichting geldt in het studiegebied als gevolg van de maatregelen die ten behoeve van de herinrichting van de N331 zijn voorzien.

Bodem en water

Op kwalitatieve wijze wordt een effectbeoordeling uitgevoerd van de voorziene maatregelen aan de N331 op de bodem en het grond- en oppervlaktewater in het plangebied. Voor de bodem wordt daarbij ingegaan op de invloed op de bodemkwaliteit als gevolg van de emissies vanaf de weg (afstroming). Daarnaast wordt de zettingsgevoeligheid van de ondergrond als gevolg van de voorziene aanpassingen aan de weg beoordeeld. Hierbij ligt het accent op de beoordeling van de twee varianten voor de nieuw aan te leggen parallelweg, tussen Oppen Swolle 62 tot aan de aansluiting de Krieger, waarbij de stabiliteit van de dijk een aandachtspunt vormt. Dit vindt plaats op kwalitatieve wijze plaats op basis van beschikbare en bekende gegevens over de ondergrond ter plaatse van de dijk en op basis van expert judgement. Er worden geen berekeningen uitgevoerd. Voor de overige delen van het tracé waar sprake is van een aanpassing van de weg (verschuiving en /of verbreding) wordt de zettingsgevoeligheid beoordeeld op basis van de bodemkaart. Voor zowel het grondwater als het oppervlaktewater wordt beschouwd in hoeverre de toename van verhard oppervlakte en de emissies vanaf de weg leiden tot een beïnvloeding van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit en /of -kwantiteit. Ook wordt beoordeeld of de aanpassing of verschuiving van aanwezige watergangen tot effecten leidt op de waterafvoer.

Geluid

Het geluid wordt beoordeeld conform de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder met daarin het hoofdstuk wegverkeerslawaai zijn grenswaarden gesteld aan de gewenste en maximaal toelaatbare geluidsniveau ten gevolgen van het wegverkeer.

Met behulp van een akoestisch onderzoek worden de akoestische gevolgen van de voorgenomen wijzigingen aan de weg in beeld gebracht.

De geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, in het studiegebied wordt onderzocht. Hierbij wordt de geluidsbelasting berekend van de huidige situatie, autonome situatie en als gevolg van de herinrichting van de N331. Indien de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden, dient te worden onderzocht of er redelijkerwijs maatregelen getroffen kunnen worden die een verlaging van de geluidsbelasting tot gevolg hebben.

Indien er sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder, wordt voor die geluidsgevoelige bestemmingen tevens onderzocht of er sprake is van een saneringssituatie. Met betrekking tot cumulatieve geluidsbelasting wordt er vanuit gegaan dat geen cumulatie aan de orde is als gevolg van andere wegen, spoorwegen of gezoneerde industrieterreinen.

De mogelijke verstoringeffecten op natuur worden beoordeeld en beschreven onder het aspect natuur.

Luchtkwaliteit

Uit de Rapportage luchtkwaliteit 2006 van de Provincie Overijssel blijkt dat er binnen de provincie geen overschrijdingen van de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ zijn. Dat impliceert ook dat aan de grenswaarden voor de overige stoffen uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) wordt voldaan. Immers PM₁₀ en voornamelijk NO₂ zijn doorgaands maatgevend bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de herinrichting van de N331 worden luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. De luchtkwaliteit wordt berekend voor alle relevante stoffen, zoals genoemd in de Wet Milieubeheer. De nadruk ligt hierbij op de maatgevende stoffen PM₁₀ en NO₂. De berekeningen worden uitgevoerd volgens de Standaard methode 2 middels GeoStacks (dgmr/KEMA). Naast de stoffen die zijn opgenomen in de standaard rekenmethode, wordt de luchtkwaliteit voor de stof PM_{2,5} berekend. Voor het bepalen van de concentraties PM_{2,5} is geen rekenmethode beschikbaar. Er wordt daarom gebruik gemaakt van literatuur en algemeen beschikbare gegevens. De berekeningen worden uitgevoerd voor de huidige wegsituatie van de N331, uitgaande van een autonome groei en van de toekomstige situatie. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van de peiljaren: het jaar waarin de realisatie plaatsvindt, 2010, 2015 en 2020.

Op basis van de emissiegegevens wordt aangegeven of er sprake is van een verbetering of verslechtering van de luchtkwaliteit en wordt inzicht gegeven of er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Ruimtegebruik

Op basis van de voorgestelde maatregelen wordt kwalitatief een effectbeoordeling uitgevoerd van de eventuele beïnvloeding van het huidige ruimtegebruik (landbouw en recreatie).

5.4 Wijze van beoordeling

Type effecten

In het PlanMER worden zowel de positieve als de negatieve effecten in beeld gebracht. Hiernaast wordt ingegaan op de tijdelijke effecten (in de aanlegfase) en de effecten na realisatie. Op basis van de effectbeoordeling worden, indien nodig, mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd.

Referentiesituatie

De effecten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van de situatie in 2020 na autonome ontwikkelingen, waarbij er aan de N331 geen maatregelen worden uitgevoerd. De autonome ontwikkeling bestaat daarbij in principe uit die ontwikkelingen waarvoor sprake is van vastgesteld beleid.

Kwalitatieve beoordelingsschaal

De effecten worden kwalitatief (en indien nodig en mogelijk kwantitatief, zoals voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit) beoordeeld en onderbouwd. Tevens wordt aangegeven of en zo ja welk type mitigerende maatregelen nodig en/of mogelijk zijn om optredende effecten te verzachten of te voorkomen.

Voor het weergeven van de effecten wordt gebruik gemaakt van de volgende kwalitatieve

zevenpuntsschaal:

++	zeer positief effect
+	positief effect
0/+	licht positief effect
0	niet of nauwelijks effect
0/-	licht negatief effect
-	negatief effect
--	zeer negatief effect

Bijlage 1 Literatuurlijst

1. Concept Ontwerpplan in hoofdlijnen N331 Zwartsluis – Vollenhove. Ombouw naar gebiedsontsluitingsweg, Provincie Overijssel, maart 2008.
2. Oriëntatiefase Natuurbeschermingswet ombouw naar gebiedsontsluiting N331, ARCADIS, januari 2008.
3. Provinciaal Verkeer- en vervoersplan, Provincie Overijssel, april 2005.
4. Analyse verkeersongevallen en effecten van maatregelen. N331 Zwartsluis – Vollenhove, Provincie Overijssel, februari 2008.

Bijlage 2 Overzicht te raadplegen instanties

Rijksoverheid

- Rijkswaterstaat Twente kanalen IJsseldelta

Provincies

- Provincie Overijssel, afdeling LNL
- Provincie Flevoland

Gemeenten

- Steenwijkerland
- Zwartewaterland

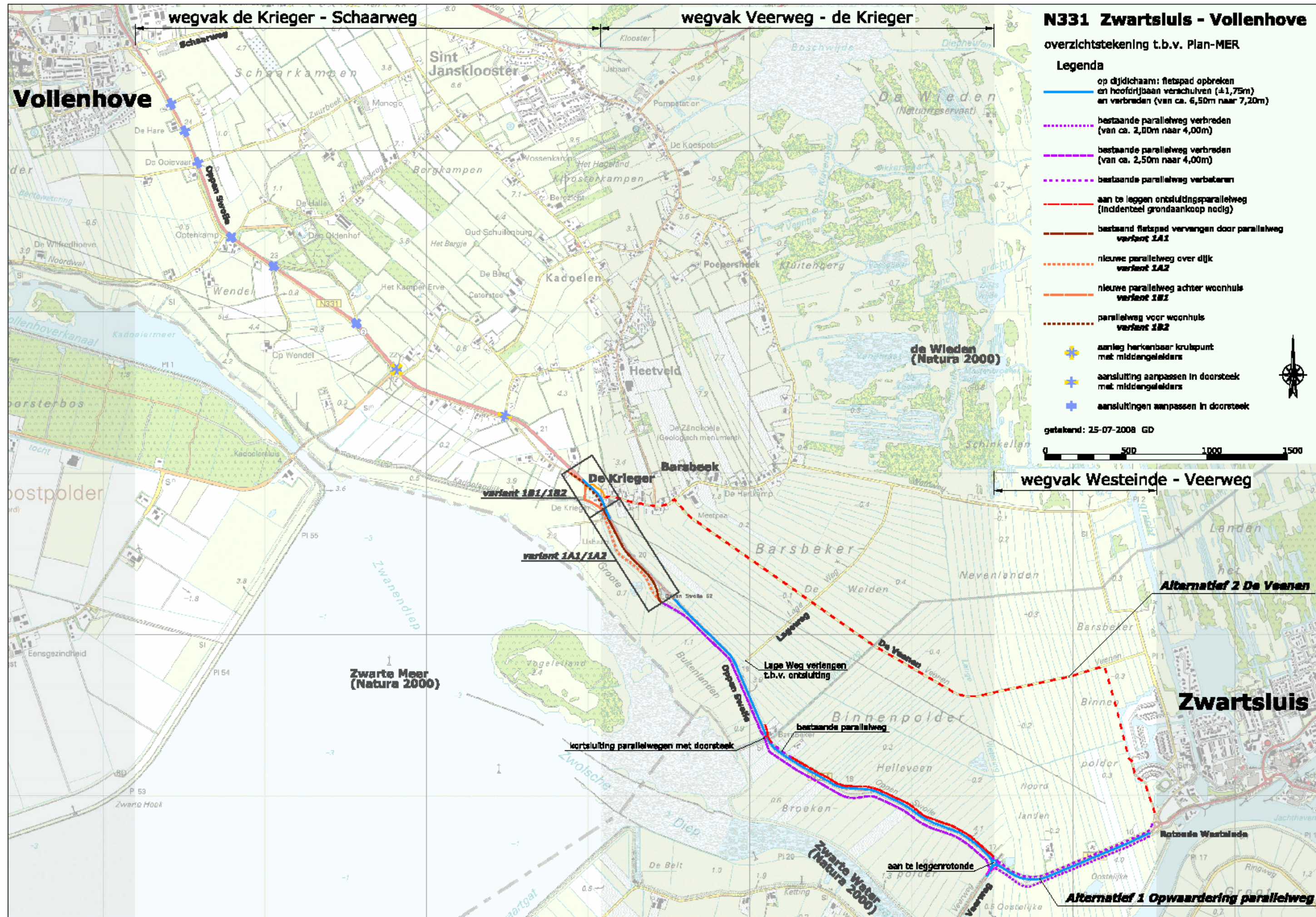
Waterschap

- Waterschap Reest & Wieden

Overig

- Natuurmonumenten
- Politie IJsselland

Bijlage 3 Overzichtkaart N331 Zwartsluis-Vollenhove



Bijlage 4 Gehanteerde begrippen en afkortingen

<i>Autonome ontwikkeling</i>	Ontwikkelingen in het plangebied die plaatsvinden wanneer de voorgenomen activiteit niet gerealiseerd wordt
<i>Besluit-m.e.r.</i>	Milieueffectrapportage van m.e.r.-plichtige besluiten, de procedure.
<i>BesluitMER</i>	Milieueffectrapport, gekoppeld aan m.e.r.-plichtige besluiten, het document.
<i>Bevoegd gezag</i>	De overheidsinstantie die bevoegd is (het m.e.r.-plichtige) besluit te nemen (en die de m.e.r.-procedure organiseert). In dit geval Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel
<i>Commissie voor de m.e.r.</i>	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER
<i>Compenserende maatregelen</i>	Maatregelen die gericht zijn op het vervangen van (natuur)waarden die verloren gaan
<i>Dynamische BeleidsAgenda (DBA),</i>	Het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeer- en vervoersplan van de provincie Overijssel, 2005.
<i>GOW</i>	Gebiedsontsluitingsweg
<i>Mitigerende maatregelen</i>	Verzachtende, effectbeperkende maatregelen
<i>Plan-m.e.r.</i>	Milieueffectrapportage van plannen, de procedure.
<i>PlanMER</i>	Milieueffectrapport, gekoppeld aan plannen, het document.
<i>Referentiesituatie</i>	De situatie in het plangebied wanneer enkel de autonome ontwikkelingen en niet de voorgenomen activiteit plaatsvindt. Ten opzichte van deze situatie worden de effecten van de activiteit beoordeeld