

Agendapun: **11**
Onderwerp: Richtlijnen MER N340

Commissie: 16-6-2008, nr. 11
Raadsvoorstel: 7-4-2008, nr. 488

Portefeuillehouder : dhr. E. Goldsteen
Beleidssterrein: Verkeer
Programma: 3. Beheer openbare ruimte

Ter inzage (o.m.):

Bijlagen

- Ontwerpbesluit raad (bijgevoegd)
- Richtlijnen m.e.r. N 340 (bijgevoegd)
- Inspraaknota n.a.v. startnotitie m.e.r. N 340
- Inspraakreacties (ca 200) op startnotitie m.e.r. N 340

Informant: I. v. Oenen
E. i.vanoenen@dalfsen.nl
T. (0529) 48 82 38

Voorstel:

Voorgesteld wordt bijgaande Richtlijnen m.e.r. N 340 (bijlage II) vast te stellen met inachtneming van de beantwoording van de reacties zoals opgenomen in de Inspraaknota (bijlage III).

Samenvatting vanuit Dalfser perspectief

Gemeenten en provincie gaan in hun colleges en raden gezamenlijk de richtlijnen voor de MER-studie N340 vaststellen. Dit geeft gespreide medezeggenschap en verantwoordelijkheid over de te onderzoeken opties in het MER-proces voor alle betrokken wegbeheerders. De richtlijnen gelden voor zowel plan-MER als besluit-MER. De plan-MER speelt op streekplanniveau en behandelt met name de tracékeuze. De besluit-MER draait om beslissingen op bestemmingsplanniveau. Nadat de tracékeuze via de plan-MER gemaakt is, kunnen aanvullende richtlijnen opgesteld worden voor de besluit-MER.

Voor het opstellen van de richtlijnen heeft de provincie de Commissie m.e.r. om advies gevraagd. Verder zijn de reacties (200) die bij de provincie binnengekomen zijn naar aanleiding van de Startnotitie gebruikt. Uw college heeft binnen de inzagetermijn twee reacties ingestuurd, vergezeld van een motie van de raad. In de richtlijnen is de door college en raad voorgestelde uitbreiding van het aantal te onderzoeken varianten overgenomen, evenals een wijziging in de formulering van de doelstelling. Naast de varianten die de provincie in de Startnotitie voorstelt worden nu ook 80- en 100 km/uurvarianten met knelpuntaanpak (zonder wegvakverbreding) meegenomen in het MER-proces.

De conceptrichtlijnen voor de MER betekenen voldoende verbreding van het oorspronkelijke provincievoorstel (Startnotitie) om alle relevante opties voor de opwaardering van de N340 goed te kunnen onderzoeken. In de stuurgroep, waarin alle betrokken bevoegde gezagen zitting hebben, is inmiddels overeenstemming over de richtlijnen bereikt. Besluiten van de stuurgroep moeten bekrachtigd worden door de B&W's en GS en in het geval van de richtlijnen ook door raden en staten. De manier van trechteren en selecteren van de verschillende opties blijft een aandachtspunt. Dit gebeurt in de stuurgroep. Het is belangrijk dat in het Statenvoorstel van de provincie duidelijk gesteld is dat de selectie van varianten niet

Opmerking [EL1]: Kies hier de verantwoordelijk portefeuillehouder.

Opmerking [EL2]: Indien 2 portefeuillehouders verantwoordelijk zijn, kies hier de 2^e verantwoordelijk portefeuillehouder.

Opmerking [EL3]: Kies hier het beleidsterrein waaruit het voorstel komt (hier: ELFERS / HOFLAND). Indien het onderwerp niet uit het beleidsterrein van ELVERS of HOFLAND komt, kies dan hier "- " en kies uit de keuzelijst hiernaast van de andere portefeuillehouders.

Opmerking [EL4]: Kies hier het beleidsterrein waaruit het voorstel komt (hier: LAARMAN / OPHOFF / VELDHUIS).

Opmerking [EL5]: Geef hier een opsomming van de ter inzage liggende stukken

Opmerking [EL6]: Geef hier je telefoonnummer

Opmerking [EL7]: Geef hier aan wat er voorgesteld wordt.

puur op basis van de uitgangspunten in de Startnotitie gebeurt. Deze toezegging voorkomt dat de 80 km/uurvariant meteen 'weggetrechterd' wordt. Verder moet er binnen de afbakening van het te onderzoeken studiegebied voldoende aandacht zijn voor de gevolgen op het onderliggend wegennet van de gemeente Dalfsen.

Leeswijzer

In de door de provincie ingestelde projectgroep en stuurgroep is afgesproken dat de vaststelling van de richtlijnen in Ommen, Dalfsen, Zwolle en bij de provincie gelijktijdig gebeurt. Hiervoor heeft de provincie een integrale tekst aangeleverd, die in dit voorstel in hoofdstuk 2 is opgenomen. Het eerste hoofdstuk behandelt de Dalfser aspecten rondom dit project.

HOOFDSTUK 1 – N340 VANUIT DALFSER PERSPECTIEF

Meebeslissen, medeverantwoordelijk?

Het proces van de door de provincie geplande opwaardering van de N340 kent al een behoorlijke geschiedenis. Zowel bij bestuurders als bij burgers heeft dit proces het nodige stof doen opwaaien. De provincie zet in op een opwaardering tot een stroomweg waar 100 km/uur gereden wordt. Om te voorkomen dat de verwachte groei van de mobiliteit op deze weg tot (meer) files in de spits gaat leiden, denkt de provincie aan een (toekomstige) verbreding tot een weg met vier rijbanen. In de Startnotitie is voor deze inrichtingsvorm, naast aanpak van het huidige tracé, een aantal tracévarianten voorgesteld. De provincie wil de nu ingezette lijn voortvarend oppakken, om zo snel mogelijk op alle fronten duidelijkheid te kunnen geven. Er wordt een MER-procedure georganiseerd, waaruit een advies volgt waarin de gevolgen van de verschillende varianten uiteengezet worden. Aan de hand van dit advies wil de provincie eind dit jaar een tracékeuze kunnen maken. Deze keuze speelt op streekplanniveau en vloeit voort uit de zogeheten plan-MER. Hierna kan gericht aan de inrichting van het gekozen tracé gewerkt worden. Dit vereist keuzes op bestemmingsplanniveau, waarvoor een besluit-MER wordt opgesteld. Juridisch gezien is de keuze op streekplanniveau, dus de keuze voor een bepaald tracé, een provinciale aangelegenheid. Pas bij de inrichting van het gekozen tracé zijn de gemeenten verantwoordelijk, omdat het dan gaat om aanpassingen op bestemmingsplanniveau.

De provincie heeft er bij het project N340 voor gekozen beide trajecten tegelijk te doorlopen. Dat betekent dat gemeenten bij de keuzes op streekplanniveau worden betrokken en ook (mede)aanspreekbaar zijn op die keuzes. Andersom krijgt de provincie medezeggenschap over wat er op bestemmingsplanniveau gebeurt. Deze vorm van 'gespreide verantwoording' heeft voor de gemeenten voor- en nadelen. Zij kunnen in de stuurgroep rechtstreeks meepraten over de tracékeuze, maar kunnen er – via de gezamenlijk vastgestelde richtlijnen - ook op aangesproken worden. Het vaststellen van de richtlijnen is daarom een belangrijke stap in het proces, waarover zowel college als raad zich moeten buigen.

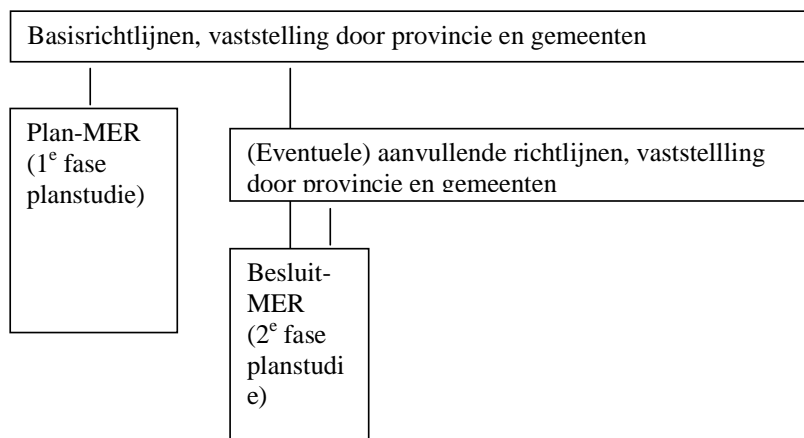
Rol stuurgroep, college en raad

De provincie heeft de projectorganisatie zo opgezet, dat (politieke) discussie binnen de stuurgroep afgetikt moet worden. Het is niet de bedoeling dat de afzonderlijke colleges de richtlijnen opnieuw gaan bediscussiëren. Uw college heeft de positie van de stuurgroep in de reactie op de Startnotitie kritisch tegen het licht gehouden, vanwege de vrees voor een te beperkte ruimte voor (politieke) discussie. Vertaald naar de huidige fase van het proces betekent deze projectorganisatie dat op de bereikte overeenstemming in de stuurgroep over de MER-richtlijnen een 'geruisloze' vaststelling' door raden en colleges wordt verwacht. In haar antwoord op vragen van Duurzaam door het Vechtdal over de functie van de stuurgroep benadrukt de provincie wel *'dat B&W's, Gedeputeerde Staten, raden en staten officiële bestuursorganen zijn en de stuurgroep niet. De bestuursorganen kunt u altijd formeel aanspreken op hun verantwoordelijkheid'*. De overeenstemming over de richtlijnen in de stuurgroep krijgt dus pas status als de richtlijnen door de colleges en raden overeenkomstig worden vastgesteld. Dat is de rol van uw college in deze fase van het proces, met de bijbehorende verantwoordelijkheid.

Dit neemt niet weg dat de N340 een provinciaal project blijft, waarvoor de provincie, ook naar buiten toe, als basisverantwoordelijke blijft optreden.

De rol van de gemeenten in het MER-proces

De plan-MER en de besluit-MER worden gezamenlijk aan de hand van dezelfde basisrichtlijnen doorlopen. Eventueel worden voor de besluit-MER aanvullende richtlijnen vastgesteld.



De commissie MER adviseert over de vraag of na de tracékeuze aanvullende richtlijnen nodig zijn, waarna deze door de betrokken overheden vastgesteld worden.

De richtlijnen voor de MER worden door de colleges en raden van de provincie en de betrokken gemeenten (Zwolle, Dalfsen en Ommen) gezamenlijk vastgesteld. In de planning van de provincie staat raadsbehandeling in juni op het programma. Dit is afgestemd met de betrokken gemeenten. In Dalfsen betekent dat commissiebehandeling op 16 juni en vaststelling in de raad op 23 juni. De collegebehandeling is gepland op 22 april.

De commissie MER heeft conceptrichtlijnen opgesteld, na alle reacties op de Startnotitie gelezen te hebben. Deze conceptrichtlijnen zijn zowel in de projectgroep (ambtelijk) als in de stuurgroep (bestuurlijk) besproken.

Inhoud richtlijnen

Het college van Dalfsen en de raad hebben eind 2007 gereageerd op de Startnotitie. De belangrijkste punten uit die reacties zijn overgenomen door de commissie MER in de conceptrichtlijnen. Dat betekent dat de provincie meer alternatieven gaat onderzoeken dan zij eerst van plan was. Naast de bestaande opties zijn dit een 0-plusalternatief, een netwerkalternatief, een 2x1 of 1x2-variant en een 80 km/uurvariant. De conceptrichtlijnen zijn als bijlage toegevoegd. Hierin staan de nieuwe alternatieven beknopt omschreven. Aan het rijtje nieuwe varianten is de zin toegevoegd dat *'uit deze alternatieven de relevante alternatieven getrechterd moeten worden voor verdere uitwerking in de plan- en besluit-MERfasen'*. Hoe die trechtering vorm krijgt staat niet in de richtlijnen omschreven. In de consultatiegroepen met burgers en organisaties zijn hierover meerdere vragen gesteld. De provincie geeft als antwoord aan dat dit in de stuurgroep op transparante wijze bepaald zal moeten worden. In het statenvoorstel van de provincie wordt uitgesloten dat dit puur op basis van de uitgangspunten in de Startnotitie gebeurt, met name daar waar het gaat om het criterium stroomweg. Deze toevoeging is essentieel, omdat bijvoorbeeld de 80 km/uurvariant anders meteen weer uit beeld zou verdwijnen.

In de doelstelling van de Startnotitie lag oorspronkelijk een middel besloten. *'Het tot stand brengen van een duurzaam veilige verbinding tussen Zwolle en Ommen als onderdeel van de totale Oost-west verbinding met een afwikkelingskwaliteit van een 100 km per uur stroomweg'*. In de conceptrichtlijnen zijn doel en middel uit elkaar gehaald, zodat ook andere varianten dan een 100 km/uurweg tot de te onderzoeken mogelijkheden behoren.

Voor Dalfsen is verder de afbakening van het studiegebied van belang. De opwaardering van de N340 heeft hoe dan ook gevolgen voor het onderliggend wegennet. Deze gevolgen beperken zich niet tot de in de Startnotitie genoemde provinciale routes (N377, N(3)48, N757), maar strekken zich ook uit tot de gemeentelijke wegen. In de conceptrichtlijnen vallen die onder de volgende zin: *Ook de veiligheid en het woon- en leefmilieu langs andere wegen die door het voornemen worden beïnvloed – waaronder de N48*

en de N377 – dienen in het MER aan de orde te komen. De Dalfser wegen vallen duidelijk onder de wegen die door het voornemen worden beïnvloed en zullen vanwege deze formulering een duidelijke plaats in het onderzoek moeten krijgen.

HOOFDSTUK 2 – INTEGRALE TEKST PROVINCIE, OMMEN, DALFSEN EN ZWOLLE

Integrale tekst vaststelling richtlijnen m.e.r.

De nu volgende tekst is opgesteld door de provincie en wordt in de colleges van provincie en de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen gelijktijdig vastgesteld

Samenvatting

De richtlijnen m.e.r. N 340 worden, in aansluiting op de Startnotitie m.e.r., overeenkomstig de bijlage (richtlijnen m.e.r. N340) vastgesteld. Het richtlijnenadvies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage voor de m.e.r. N 340 wordt daarbij zonder inhoudelijke wijzigingen overgenomen. Het provinciaal initiatief voor een 100 kmuurstreamweg zal in de m.e.r. vergeleken worden met andere (tracé)alternatieven en varianten, waaronder een 80 km/uurweg. Alle alternatieven en varianten zullen op een gelijkwaardige manier in de planstudie/plan-MER worden onderzocht. Nadat het plan-MER is opgesteld wordt een tracékeuze gemaakt voor het in een besluit-MER uit te werken alternatief. Indien nodig zullen hiervoor nog aanvullende richtlijnen worden vastgesteld. De planning is er op gericht om het plan-MER in 2008 op te stellen en het besluit-MER in 2009. Na elke stap is er inspraak en besluitvorming maar ook tijdens het opstellen van de m.e.r. zal de provincie intensief overleggen met alle betrokkenen o.a. via consultatiegroepen. De reacties en adviezen op de Startnotitie zijn in een Inspraaknota (bijlage III) samengevat en beantwoord. De beantwoording in de Inspraaknota is onderdeel van de Richtlijnen. Vaststelling van de richtlijnen m.e.r. N 340 is aan de orde in zowel provinciale staten als in de raden van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen.

Inleiding

Richtlijnen voor een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden vastgesteld door het bevoegd gezag en geven aan op welke (milieu)aspecten het voorgenomen initiatief onderzocht moet worden en welke alternatieven/varianten naast het voorgenomen initiatief dienen te worden onderzocht.

Het MER-proces voor de N 340 bestaat uit twee delen: eerst wordt een plan-MER gemaakt om alternatieven en varianten op hoofdlijnen met elkaar te vergelijken en om een keuze voor een uit te werken alternatief te kunnen maken. Daarna wordt een besluit-MER opgesteld, dat dieper ingaat op dit alternatief en de inrichtingsvarianten daarvan.

Omdat deze richtlijnen voor de N 340 zowel betrekking hebben op het plan-MER (waarbij Provinciale Staten het bevoegd gezag zijn voor de streekplanherziening waaraan het plan-MER is gekoppeld) als voor het besluit-MER (waarbij de gemeenteraden van de Dalfsen, Ommen en Zwolle het bevoegd gezag zijn voor de bestemmingsplanherzieningen waaraan het besluit-MER is gekoppeld) worden de bijgevoegde (gecombineerde) richtlijnen zowel aan Provinciale Staten als aan de drie gemeenteraden ter vaststelling aangeboden.

Na de vaststelling door Gedeputeerde Staten van de Startnotitie MER in oktober 2007 heeft de Startnotitie ter inzage gelegen en zijn circa 200 reacties ontvangen. Vervolgens heeft de commissie voor de m.e.r. een advies gegeven over de richtlijnen voor de MER-studie. Daarbij heeft zij rekening gehouden met de inspraakreacties. De provincie stelt voor dit advies zonder verdere inhoudelijke wijzigingen over te nemen in de definitieve richtlijnen voor het MER.

De beantwoording van de reacties die in de Inspraaknota (bijlage III) worden gegeven, komt overeen met en sluit aan bij de richtlijnen zoals die door het Bevoegd Gezag worden vastgesteld.

De vast te stellen richtlijnen MER bouwen voort op de Startnotitie m.e.r. N 340. Samen vormen ze de complete richtlijnen, met inachtneming van de beantwoording in deze Inspraaknota.

Het advies van de commissie voor de m.e.r. is gericht op het plan-MER en geeft een doorkijk naar de te onderzoeken aspecten in het besluit-MER. De commissie zal bij toetsing van het plan-MER nagaan of nog aanvullende richtlijnen voor de besluit-m.e.r. nodig zijn.

Startnotitie (samenvatting)

In de startnotitie m.e.r. N 340 van 16 oktober 2007 staat dat de provincie het voornemen heeft de provinciale weg N 340 van Zwolle naar Ommen op te waarderen tot een 100 km/uur stroomweg. Daarvoor zal een m.e.r. worden opgesteld. De startnotitie is vastgesteld door *de initiatiefnemer*, Gedeputeerde staten van Overijssel. In de startnotitie is aangegeven welke tracéalternatieven en varianten en welke mogelijke effecten de provincie wil onderzoeken.

Overeenkomstig het geldende provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) is het voornemen (het initiatief, de voorgenomen activiteit) om van de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen een 100 km/uur stroomweg te maken. De N 340 is nu een 80 km/uur weg met parallelwegen. Voor zo'n plan tot opwaardering tot 100 km/uur weg bestaat een m.e.r.-plicht. Op strategisch niveau is er een m.e.r.-plicht (plan-MER gekoppeld aan een streekplan/structuurvisiebesluit) en op het concrete niveau van de inrichting evenzo (besluit-MER gekoppeld aan herziening van bestemmingsplannen). Met het vaststellen van de Startnotitie is besloten beide procedures in één proces samen te voegen.

De startnotitie geeft de provinciale doelstellingen van het project aan en omschrijft de voorgenomen activiteit als volgt:

'Het tot stand brengen van een duurzaam 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 als randvoorwaarde:

'Bij het tot stand brengen van deze verbinding moet rekening worden gehouden met milieu en leefbaarheid (waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water).'

In de startnotitie zijn – op grond van een uitgevoerde verkenning- twee alternatieve tracézones benoemd. Het gaat globaal om een tracé dat de huidige N 340 volgt en om een tracézone ten noorden van de N 340. Beide tracézones kennen enige varianten voor deeltrajecten. De alternatieven zullen ook in het perspectief van de gewenste gebiedsontwikkeling onderzocht worden. Daarbij gaat het onder meer om de relatie met projecten als de provinciale Omgevingsvisie die wordt opgesteld, het project Ruimte voor de Vecht en het provinciaal programma 'Cultuur en Ruimte'.

De startnotitie diept de verschillende te onderzoeken aspecten nader uit. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid, de leefbaarheid (sociale veiligheid, geluid e.d.) en de omgevingskenmerken (landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuur, bodem en water, landbouw en ruimtelijke ordening). Ook zijn beoordelingscriteria weergegeven.

Inspraaknota: reacties op startnotitie

Van 1 november tot en met 13 december 2007 heeft de startnotitie m.e.r. N 340 ter inzage gelegen en zijn inloop- en inspraakbijeenkomsten gehouden. Er is een groot aantal reacties en adviezen binnengekomen, waaronder het advies van de commissie voor de Milieueffectrapportage (m.e.r.). Het gaat om ruim 200 reacties. De reactie van de groep 'Duurzaam Vechtdal' is ingediend namens meer dan 1100 inwoners. In de reacties en adviezen wordt in zijn algemeenheid gepleit voor een zo breed mogelijke aanpak, waarbij nut en noodzaak van opwaardering van de N 340 tot een 100 km stroomweg ook wordt onderzocht.

probleemanalyse

De analyse dat de N 340 opgewaardeerd en heringericht moet worden, puur om de bereikbaarheid van economische centra ook in de toekomst te kunnen garanderen, heeft de steun van weinig insprekers. De meeste insprekers beklemtonen de noodzaak van het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid op de huidige N340. In veel reacties wordt getwijfeld aan nut en noodzaak van de opwaardering van de N 340 tot een 100 km/uur stroomweg. De doorstroming zou volgens veel insprekers voldoende kunnen worden verbeterd door het aanpakken van een aantal knelpunten. Over de te verwachten verkeersgroei en

de daarbij te hanteren aannames verschillen de inzichten en dit betekent ook dat er twijfels zijn bij het aantal benodigde rijbanen/rijstroken in de toekomst.

De vast te stellen Richtlijnen dringen aan op een goede beschrijving en onderbouwing in de m.e.r. van de probleem- en doelstelling ook in relatie tot gebiedsontwikkeling, milieu en leefbaarheid. Alle alternatieven en varianten zullen op een gelijkwaardige manier in de planstudie/plan-MER worden onderzocht.

te onderzoeken alternatieven en varianten

In veel reacties wordt nu al aangegeven welke alternatieven of varianten zouden moeten afvallen.

In de vast te stellen Richtlijnen wordt aangegeven om naast de alternatieven/varianten genoemd in de startnotitie m.e.r. ook de volgende alternatieven/varianten te onderzoeken:

- 0-plus alternatief: knelpunten op het huidige tracé en bij aansluiting op A28 aanpakken
- netwerkalternatief: knelpunten op het huidige tracé N 340 aanpakken in combinatie met maatregelen op andere (stroom-)wegen in het studiegebied zoals de N377
- variant 1x2 of 2x1 (met fysieke middenbermscheiding van de rijstroken)
- variant 80 km/uur weg

Verder wordt aangegeven dat moet worden nagegaan of openbaar vervoer een groter aandeel in de vervoersstromen kan krijgen en welke effecten te verwachten zijn van rekeningrijden en thuiswerken e.d.

effecten

Op de te onderzoeken effecten wordt in veel reacties uitgebreid ingegaan.

Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- de leefbaarheid (ook i.s.m. het doorbreken van sociale structuren bij nieuwe tracés)
- geluid, trillingen en licht
- luchtkwaliteit
- de landbouw
- natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie
- recreatie en toerisme

De vast te stellen Richtlijnen geven aan, dat een integrale effectbeschrijving nodig is, niet alleen in de zone langs de N 340, maar ook langs andere wegen die door het voornemen worden beïnvloed.

gebiedsontwikkeling

In verschillende reacties wordt gevraagd rekening te houden met bestaande en in ontwikkeling zijnde plannen, zoals

- 'Ruimte voor de Vecht'
- gemeentelijke plannen op het gebied van verkeer, landschap, recreatie en toerisme, economie
- afwateringsplannen
- reconstructie(uitwerkings-)plannen

De vast te stellen Richtlijnen vragen om expliciete en concrete doelstellingen aan de projectdoelstellingen toe te voegen voor o.a. natuur, landbouw, water, recreatie, cultuurhistorie en leefbaarheid.

Richtlijnen MER

In de Richtlijnen wordt aangegeven, wat er onderzocht moet worden in de op te stellen planstudie/m.e.r. (in Plan-MER en in Besluit-MER). Noch in de richtlijnen, noch in het op te stellen MER, staat of zal staan welke alternatieven of varianten de voorkeur zouden moeten hebben. De m.e.r. dient aan te geven welke gevolgen te verwachten zullen zijn bij de alternatieven en varianten die onderzocht zijn. Bij de uiteindelijke besluitvorming gaat het om een afweging van alle betrokken aspecten en belangen. Om welke aspecten en belangen gaat dat dan? Naast de milieueffecten zijn dat uiteraard ook de verkeersgevolgen, economische gevolgen, de maatschappelijke baten en kosten en de uitvoeringskosten. Bij de uiteindelijke besluitvorming in provinciale staten en de gemeenteraden worden al die elementen betrokken.

Daarnaast zijn in de Richtlijnen voor het MER N 340 een aantal zaken in het bijzonder uitgelicht. Deze worden hieronder kort besproken.

probleemanalyse en te onderzoeken alternatieven en varianten

Op het schaalniveau van de provincie en deelgebieden is in het verleden onderzoek verricht naar de gewenste indeling van wegen in categorieën, uit een oogpunt van bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. In het eerste en tweede Provinciaal Verkeers en vervoersplan hebben provinciale staten deze categorisering vastgelegd. Na een recente netwerkanalyse heeft andermaal toetsing en bevestiging van deze categorie-indeling plaatsgevonden. Op grond van dit beleid is door de provincie besloten de N 340 op te waarderen tot een 100 km/uur stroomweg. Uitgaande van dit beleid heeft de Startnotitie twee alternatieven en verschillende varianten aangegeven waarmee dit doel gerealiseerd zou kunnen worden.

In veel reacties op de Startnotitie is verzocht om het voorgenomen initiatief te vergelijken met mogelijke andere oplossingsmogelijkheden, met andere woorden om nut en noodzaak van een 100 km/uur stroomweg te toetsen.

In de vast te stellen Richtlijnen wordt aan deze vraag tegemoet gekomen door een grondige probleemanalyse voor te schrijven en daarbij ook het 0-plusalternatief, het zogenaamde netwerkalternatief en varianten met 80 km/uur (in verschillende rijstrookvarianten) te onderzoeken en te vergelijken met het provinciaal initiatief voor een 100 km/uur stroomweg.

integrale effecten

De vast te stellen Richtlijnen geven aan een integrale effectbeschrijving te geven in het studiegebied, en aandacht te geven aan de cumulatieve effecten op de sociale omstandigheden van mensen door aspecten als barrièrewerking, hinderbeleving, verkeersonveiligheid, gedwongen vertrek door sloop van woningen en toename van risico's.

gebiedsontwikkeling

In de planstudie/m.e.r. zal een relatie worden gelegd met de gebiedsontwikkeling(sprojecten) in Noordoost Overijssel. De vast te stellen Richtlijnen geven aan om in het MER zoveel mogelijk expliciete en concrete doelstellingen voor deze gebiedsontwikkeling te definiëren voor o.a. natuur, landbouw, water, recreatie, cultuurhistorie en leefbaarheid en daar de alternatieven ook op te beoordelen.

Planning

fasering

Er wordt een planstudie en een m.e.r. opgesteld, in twee fasen. Planstudie en m.e.r. tezamen dekken alle te onderzoeken aspecten af. In de eerste fase wordt het PlanMER gemaakt en een eerste deel van de planstudie. Het resultaat moet een afweging mogelijk maken voor een tracékeus. In de tweede fase wordt een BesluitMER opgesteld en het tweede deel van de planstudie. Het gekozen tracé wordt daarin verder onderzocht en inrichtingsvarianten met elkaar vergeleken. Dit voor afweging en keuzes op bestemmingsplanniveau.

Nadat het plan-MER is opgeleverd neemt de provincie, in overleg met de andere betrokken overheden, een tracébesluit, mogelijk in de vorm van een herziening van het streekplan (structuurvisie) bij keuze van een nieuw tracé, en kiest daarbij voor een uit te werken alternatief.

¹ Het 0-alternatief wordt, zoals al aangegeven in de startnotitie MER, ook onderzocht; bij het 0-alternatief worden de effecten in kaart gebracht die optreden als er niet of nauwelijks maatregelen worden getroffen, ook niet bij de knelpunten.

Dat besluit wordt voorafgegaan door inspraak, overleg en advisering.¹

Als het plan-MER klaar is zal ook, na advies van de Commissie MER over dat Plan-MER, nagegaan worden of nog een aanvulling op de richtlijnen nodig is voor het op te stellen besluit-MER.²

Nadat het besluit-MER gereed en aanvaard is, wordt het door de gemeenten ter inzage gelegd, samen met het voorgenomen besluit over de herziening van hun bestemmingsplannen.

Organisatie en aansturing

Het opstellen van de planstudie / m.e.r. en het proces worden begeleid door een stuurgroep, een projectteam, een werkgroep onderzoek en consultatiegroepen.

Bij de selectie en beoordeling van alternatieven en varianten in het Plan-MER zullen de meest relevante alternatieven en varianten verder in het Plan-MER uitgewerkt worden. De stuurgroep ziet er op toe dat goed onderbouwd, objectief en navolgbaar wordt aangegeven waarom deze alternatieven/varianten meer relevant zijn om verder uit te werken dan andere.

In de stuurgroep, onder leiding van de gedeputeerde Verkeer en Vervoer, nemen wethouders deel van de betrokken gemeenten. Het ambtelijke projectteam wordt getrokken door de provincie en daarin nemen zowel de gemeenten als Rijkswaterstaat (vanwege de aansluitingen op de A 28 en de N 48) ambtelijk deel. Het projectteam stuurt de werkgroep onderzoek aan.

consultatie

Tijdens het planproces zal via de consultatiegroepen over het opstellen van de planstudie/m.e.r. overleg worden gevoerd. Doel moet zijn dat de planstudie/m.e.r. straks voor zoveel mogelijk mensen en organisaties voldoende betrouwbare informatie biedt om te komen tot een (eigen)

afweging. Aan de ene consultatiegroep nemen organisaties deel, aan de andere bewoners en dorpsbelangen.

Op 15 april 2008 zijn de consultatiegroepen door de stuurgroep geraadpleegd over het concept van dit staten/raadsvoorstel.

Er zijn vooral vragen gesteld en beantwoord over:

- a. de behoefte aan een goede probleemanalyse vooraf waarbij niet het realiseren van een stroomweg voorop staat;
 - b. het gelijkwaardig onderzoeken van alternatieven en varianten;
 - c. het verschil tussen PlanMer en Besluit-Mer en de aspecten die in beide aan de orde komen;
 - d. het verschil tussen het Plan-MER en het Besluit-MER, waarbij in het Plan-MER alle alternatieven/varianten worden onderzocht en in het Besluit-MER alleen inrichtingsvarianten van een gekozen alternatief;
 - e. de wijze van selectie/beoordeling van alternatieven en varianten in de planstudie/m.e.r.;
 - f. de doorwerking van demografische veranderingen (krimp) in verkeersprognoses;
 - g. de IKEA vestiging op Hessenpoort en de gevolgen daarvan voor de verkeersontwikkeling bij het verkeersknelpunt A28;
 - h. toetsing van (groei)cijfers van gemeenten voor woningbouw en bedrijventerreinen;
 - i. het hanteren van bandbreedtes/scenario's bij de verkeersontwikkeling en het toetsen van alternatieven/varianten hieraan;
 - j. de gewenste transparantie bij verkeersprognoses en verkeersmodellen;
 - k. het tegengaan van een nationale 'sluiproute' via een opgewaardeerde N 340 en de N48, van Zwolle naar Hoogeveen (i.p.v. de route via de A28), en onderzoek hiernaar in de verkeersmodellen;
 - l. de kenmerken/definities van het 0-alternatief en een 0-plus alternatief;
 - m. de compleetheid van onderzoeksaspecten die in de richtlijnen worden genoemd;
 - n. een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) en maatregelen ter vermindering van effecten;
-

- o. andere aspecten dan milieuaspecten, zoals kosten, die t.z.t. een rol spelen bij de tracé- en variantkeuze;
- p. de nadelen van een eventueel toekomstig besluit waarbij (deels) alleen een ruimtereservering voor een tracé zou worden gelegd, voor onbepaalde tijd;
- q. het aanpakken van verkeersknelpunten versus het vergroten van de snelheid en de wegcapaciteit.

Naar aanleiding van bovengenoemde punten zijn in dit voorstel en bijlage II (de richtlijnen) tekstwijzigingen doorgevoerd. Naast enkele kleinere wijzigingen is, in verband met de punten b, e, l, m en n, aangegeven dat:

- alle alternatieven en varianten op een gelijkwaardige manier in de planstudie/Plan-MER zullen worden onderzocht (in de samenvatting van dit voorstel en par. 3.1.);
- bij de selectie en beoordeling van alternatieven en varianten in het Plan-MER de meest relevante alternatieven en varianten verder uitgewerkt worden, waarbij goed onderbouwd, objectief en navolgbaar zal worden aangegeven waarom deze alternatieven/varianten meer relevant zijn om verder uit te werken in het Plan-MER dan andere (zie bij onderdeel 4 van dit voorstel, onder 'Organisatie en aansturing', en bijlage II, par. 5.2);
- bij hoofdstuk 3 van dit voorstel, waar het 0-plusalternatief wordt omschreven, is een voetnoot opgenomen met een omschrijving van het 0-alternatief;
- in aansluiting op de startnotitie, 'bodem en water' tot de te onderzoeken milieueffecten behoort (bijlage II, hoofdstuk 2);
- bij het Meest Milieuvriendelijk alternatief ook naar maatregelen gezocht moet worden die (bestaande en toekomstige) hinder voor mensen en dieren kunnen *vermindere*n (bijlage II, par. 5.4.).

Globale planning

De inspanningen zijn er op gericht om:

- in 2008 het plan-MER op te stellen en te komen tot een voorstel voor een tracékeuze;
- in 2009 zonodig een streekplanbesluit te nemen, het besluit-MER op te stellen en te komen tot een inrichtingsvariant voor het gekozen alternatief;
- in 2010 worden dan de bestemmingsplannen herzien en de aanbesteding voorbereid.

5. Voorstel

Voorgesteld wordt bijgaande Richtlijnen m.e.r. N 340 (bijlage I) vast te stellen met inachtneming van de beantwoording van de reacties zoals opgenomen in de Inspraaknota (bijlage II).

Financieel kader:

n.v.t.

Communicatie:

Na vaststelling van de richtlijnen door Zwolle, Dalfsen, Ommen en de provincie publiceert de provincie hierover via haar Nieuwsbrief N340.

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
L.V. Elfers

de secretaris-directeur,
drs. H. Zwart

Opmerking [EL8]: Zijn er financiële gevolgen. Zo ja aangeven welke, en hoe de kosten gedekt kunnen worden. Ook aangeven of en zo ja welke gevolgen het dekkingsvoorstel voor de post heeft waaruit de kosten gefinancierd worden.

Opmerking [EL9]: Geef hier het communicatieplan

Opmerking [EL10]: Geef hier het communicatieplan