

**Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
N34/N36 (Omleiding Ommen)**

3 april 1996

748-41



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directeur-Generaal Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 210997
en IO 212339

uw brief
d.d. 5 januari 1996 en
d.d. 26 januari 1996

ons kenmerk
U200-96/Od/mp/748-42

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport N34/N36 (Omleiding Om-
men)

doorkiesnr.
(030) 234 76 22

Utrecht,
3 april 1996

Met bovengenoemde brieven stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de N34/N36 problematiek (Omleiding Ommen).

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

drs. L. van Rijn-Vellekoop
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
N34/N36 (Omleiding Ommen)

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
N34/N36 (Omleiding Ommen)

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de N34/N36 problematiek (Omleiding Ommen),

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat d.t.v. de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. N34/N36 (Omleiding Ommen)

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 3 april 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel en noodzaak	5
2.3 Kader voor het zoeken naar en het afwegen van alternatieven	5
2.4 Te volgen besluitvormingsprocedure	6
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Alternatieven	8
3.2.1 Nulalternatief	9
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	10
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Landschap en levende natuur	13
4.3 Bodem en water	15
4.4 Geluid en trillingen	15
4.5 Lucht	16
4.6 Externe veiligheid	17
4.7 Woon- en leefmilieu	18
4.8 Secundaire effecten	19
5. Vergelijking van alternatieven	19
6. Leemten in kennis	20
7. Evaluatieprogramma	20
8. Vorm en presentatie	21
9. Samenvatting van het MER	21

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Dit advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage gaat in op wat er in het milieu-effectrapport over de *Omleiding Ommen (N34/N36)* zou moeten staan.

De belangrijkste elementen uit het advies zijn:

- het MER moet een goede – ook kwantitatieve – analyse bevatten van de bestaande en toekomstige knelpunten die het verkeer veroorzaakt (in ieder geval gesplitst naar functies/doelgroepen) zodat ook gericht kan worden gezocht naar oplossingen op maat;
- bij bespreking van probleem- en doelstelling moet ook worden ingegaan op de noodzaak van maatregelen;
- er moet worden ingegaan op de mate waarin flankerend beleid kan bijdragen aan oplossing van de knelpunten, maar het MER moet wel duidelijk onderscheid maken tussen activiteiten in het kader van een tracébesluit en 'externe' maatregelen (door andere overheden en organisaties);
- de 'Dunnewind-Haverkort-variant' moet volwaardig meedoen bij beschouwing van alternatieven;
- duidelijk moet zijn of de beschouwde alternatieven/varianten halve- of kwartboogoplossingen zijn, en of er mogelijkheden voor fasering zijn;
- er moet aandacht worden besteed aan herinrichtings-/gebruiksmogelijkheden van bestaande weginfrastructuur na realisatie van eventuele nieuwe verbindingen;
- bij het zoeken naar en het vergelijken van alternatieven moet ook worden gekeken naar de mate waarin zij kunnen bijdragen aan oplossing van de noord-zuid-problematiek;
- bij de beschouwing van milieu-effecten moet de nadruk liggen op landschappelijke, ecologische, geohydrologische en leefbaarheidsveranderingen;
- bij de vergelijking van alternatieven moet erop worden gelet, dat negatieve milieu-effecten niet (door doorwerking in andere milieu-onderdelen) 'dubbel worden geteld'.

1. INLEIDING

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) is indicatief als nieuwe verbinding in het hoofdwegennet een doortrekking van de N36 tussen de Witte Paal (N34) en Dedemsvaart (N48) opgenomen als ontbrekende schakel in de hoofdverbinding van Twente met het noorden des lands. In Ommen treden op de rijksweg N34 enkele capaciteitsknelpunten op. De provincie Overijssel heeft uitgesproken dat oplossingen voor de N34 en de N36-problematiek in één studie moeten worden gecombineerd. Hiertoe zal een trajectstudie/milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. Met de kennisgeving van de startnotitie op 27 december 1995 is de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart¹. Op 5 januari 1996 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een advies voor richtlijnen uit te brengen². Nadat een vormfout in de kennisgeving was ontdekt, is een nieuwe kennisgeving gepubliceerd³.

Het bevoegd gezag bestaat uit de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Namens de minister van Ministerie van Verkeer en Waterstaat treedt de directie Oost-Nederland van Rijkswaterstaat als initiatiefnemer op.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen⁵.

1 Zie bijlage 1a.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 1b.

4 Voor de samenstelling hiervan en andere projectgegevens: zie bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

2.2

Doel en noodzaak

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten. Om goed richting te geven aan de afbakening van te beschouwen en de beoordeling van beschouwde alternatieven en varianten zou het zinvol zijn om de doelstelling aan de hand van operationele criteria verder uit te werken. Het is zinvol daarbij onderscheid te maken in de verschillende gebruiksgroepen¹⁴⁾ van de wegverbinding(en).

Ook moet duidelijk worden, hoe de projectspecifieke doelstellingen zich verhouden tot de doelstellingen (en luiken en sporen) van het SVV2.

Uit de startnotitie is af te leiden, dat het toeristisch verkeer¹⁵⁾ een belangrijke factor vormt bij het ontstaan van de bereikbaarheidsproblemen. Het kan dan van belang zijn om de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied op te nemen als een van de weegfactoren voor de alternatieve oplossingen.

De startnotitie geeft aan, dat het MER/trajectnota niet alleen zal moeten ingaan op de wijze van uitvoering, maar ook op de *noodzaak* van infrastructurele maatregelen. Het is belangrijk dat het MER daarbij lokale omstandigheden toetst aan expliciete beleidscriteria.

Met behulp van een robuustheidscontrole¹⁶⁾ kan worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen (bijvoorbeeld over de ontwikkeling van het wegverkeer) tegen- of meevallen.

2.3

Kader voor het zoeken naar en het afwegen van alternatieven

Voor de trajectstudie/m.e.r. vindt overleg plaats tussen overheden en particuliere instanties, zodat ook de probleemoplossende mogelijkheden van flankerend beleid (meer openbaar of ander collectief vervoer, verplaatsing van winkels, andere route-aanwijzingen¹⁷⁾, wijziging van het parkeerbeleid en dergelijke)¹⁸⁾ ten volle kunnen worden overwogen bij het zoeken naar alternatieve oplossingen.

Aangezien het MER wordt opgesteld ten behoeve van een besluit ingevolge de Tracéwet, zou geredeneerd kunnen worden dat de beschrijving van de alternatieven (voor dit besluit) alleen de infrastructurele maatregelen hoeft te belich-

14 Gekoppeld aan economische functies, dat wil zeggen woon-werkverkeer, goederentransport, toeristisch/recreatief verkeer en dergelijke.

15 Zie ook reactie 37 (bijlage 4).

16 Deze term gebruikt de Commissie als aanduiding voor de mate waarin een alternatief voldoet (aan doelstellingen of criteria), ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen. Dit ter onderscheid van een *gevoeligheidsanalyse*, die de mate aangeeft waarin de voorspelde omvang van een milieuvariabele afhangt van een andere variabele.

17 Zie ook reactie 30 (bijlage 4).

18 Zie ook reactie 14 (bijlage 4).

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit (en de alternatieven) moet(en) worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Mede om beter zicht te krijgen op mogelijke alternatieven kan het zinvol zijn de activiteit op te splitsen in deel-, neven- en vervolgactiviteiten.

Ook verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden :

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer);
- na functiewijziging van wegen²⁴].

Secundaire activiteiten, dat wil zeggen activiteiten die redelijkerwijs zullen optreden door uitvoering van het gekozen alternatief, behoren eveneens te worden aangeduid in het MER. Hiertoe kunnen verbetering of herinrichting van andere wegen, toename van industriële of recreatieve vestigingen en dergelijke behoren²⁵]. De aanduiding in het MER van dergelijke activiteiten zal slechts globaal kunnen zijn.

Het MER moet duidelijk maken, of de infrastructurele oplossingen alleen worden gezocht op autowegniveau of ook op autosnelwegniveau²⁶].

24 Zie ook reactie 37 (bijlage 4). Hierbij kunnen ook voornemens van andere organisaties dan Rijkswaterstaat worden vermeld (zoals plannen voor herinrichting van de Markt; zie reactie 8b, bijlage 4). In het MER moet desalniettemin een helder onderscheid blijven tussen de ingrepen die in het kader van het te nemen besluit door de Ministers aan de orde zijn, en ingrepen die door andere organisaties kunnen worden getroffen.

25 Zie ook reactie 24 (bijlage 4).

26 Zie ook reactie 15b (bijlage 4).

variant C) zo kan worden aangepast, dat de doorsnijding of aantasting van ecologische verbindingzones kan worden voorkomen. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de 'zoekruimte' voor traseringen naar het noorden wordt uitgebreid. Daarbij zou tevens kunnen worden gezien, of zulke traseringen een groter bijdrage zouden kunnen leveren aan oplossing van problemen in de noord-zuidrichting.

Ten aanzien van de N36-problematiek biedt de startnotitie minder houvast. Het MER dient aan te geven, waarom de doortrekking van de N36 niet meer als alternatief in deze studie wordt opgevoerd³⁶].

De afbakening van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd³⁷], evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

Bij alle alternatieven zal moeten worden gezien, in hoeverre er varianten mogelijk zijn die minder milieuschade veroorzaken³⁸] en of er mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen, bijvoorbeeld om de barrièrewerking voor de fauna te verminderen³⁹]. Dat geldt overigens niet alleen voor de (eventuele) nieuwe wegverbindingen, maar evenzeer voor de bestaande wegen in het studiegebied⁴⁰].

Ten minste bij het milieuvriendelijkste alternatief zal moeten worden gezien, of naast mitigerende ook compenserende maatregelen zinvol zijn.

3.2.1 Nulalternatief

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is⁴¹]. In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven. Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling⁴²] als referentiekader.

In verband met de rol van toeristisch verkeer⁴³] is het zinvol om voor dit MER na te gaan, of er in toeristisch-recreatieve attractiepunten, accommodaties en voorzieningen in de omgeving een verandering van bezoekersaantallen of zoekpatronen in de komende circa tien jaar te verwachten zijn.

36 Zie ook reacties 6, 14, 36 en 37 (bijlage 4).

37 Zie § 2.2 van dit advies.

38 Bij de Haverkortvariant kan bijvoorbeeld worden gezien bij welke trasering het minste aantal bomen (langs de Vecht) hoeft te worden verwijderd.

39 Zie ook reactie 33 (bijlage 4).

40 Wellicht kan zulke ontsnippering zelfs worden gecombineerd met autoverkeersontmoedigende maatregelen op het wegdeel kern Ommen – Witte Paal, als er nieuwe wegverbindingen worden aangelegd en de functie en inrichting van de oude weg kan worden herzien.

41 Zie ook reacties 32 en 37 (bijlage 4).

42 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

43 Zie ook reactie 37 (bijlage 4).

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referentiegegevens voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven⁴⁵].

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door gevoeligheidsanalyses.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Als duidelijk is, dat de infrastructurele veranderingen waarvoor dit MER wordt opgesteld, in het jaar 2010 nog nauwelijks hun beslag zullen kunnen hebben gehad, en dat het verkeersgebruik in dit jaar dus geen goede indruk geeft van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (waarbij dan wordt aangenomen dat hetzelfde beleid geldt).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat enerzijds het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en anderzijds de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden.

⁴⁵ Voor zover uit de beschrijving van de bestaande milieutoestand en/of de autonome ontwikkeling *leefbaarheidsknelpunten* blijken, kunnen die ofwel in het hoofdstuk *Probleemstelling* (zie hoofdstuk 2 van dit advies) worden behandeld (te zamen met de bereikbaarheidsknelpunten), ofwel in dit hoofdstuk (aangezien de begrippen leefbaarheid en milieu vrijwel overlappen). Wel dient via verwijzingen de relatie tussen beide onderdelen van het MER te worden gelegd.

Het MER dient ten minste aandacht te besteden aan onderstaande milieu-aspecten:

- landschap en levende natuur
- bodem en water
- geluid en trillingen
- lucht
- externe veiligheid
- woon- en leefmilieu.

De nadruk zal moeten liggen op landschappelijke, ecologische en leefbaarheids-effecten; vanwege het tunnelalternatief (en de Haverkort-variant) ook op de gevolgen voor het grondwaterstromingspatroon (en de daardoor optredende ecologische veranderingen).

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Landschap en levende natuur

Het begrip landschap omvat het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en de landschapstypen, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische (inclusief archeologische) objecten en waarden.

Bij levende natuur gaat het in de eerste plaats om de aanwezige natuurwaarden, maar ook om de potentiële natuurwaarden. De beschrijvingen van de natuurwaarden binnen het studiegebied moeten zo gedetailleerd zijn dat ze de verschillen in de effecten tussen de alternatieven/varianten inzichtelijk maken.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- de visueel-ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en het landschapsbeeld; identiteit van het landschap en identificatie van de daarvoor belangrijke elementen en patronen⁴⁸;
- horizontale en verticale samenhang (zichtrelaties, kavelrichtingen of gerichtheid in het landschapsbeeld, gebruiksrelaties, ecologische relaties);
- aanwezigheid van aardkundige en cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, landgoederen, kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen⁴⁹;
- aanwezigheid van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen, het Ommerbos en andere onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur⁵⁰], recreatief-toeristisch gebied);
- toeristische aantrekkelijkheid (mede in verband met de samenstelling van het verkeer)⁵¹;

48 Zie de *Aandachtspunten voor de planvorming* uit de Nota Landschap (onder andere blz. 102 – 105, blz. 112).

49 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

50 Zie ook reactie 37 (bijlage 4).

51 Zie § 2.2 van dit advies. Zie ook reactie 37 (bijlage 4).

4.3 Bodem en water

Het aspect bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- aanwezigheid van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor grondmechanische processen (zetting);
- bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting);
- grondwaterhuishouding (stromingspatronen, verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

Indien effecten op de grondwaterhuishouding relevant zijn, kunnen schematische weergaven van noord-zuid- en oost-west-doorsneden inzicht verschaffen.

De belangrijkste milieu-effecten zijn:

- beïnvloeding en doorsnijding van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- verandering in de grondmechanische processen;
- aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van bepaalde lagen of zeldzame bodemtypen;
- beïnvloeding van bodem- en grondwaterkwaliteit. Daarbij dient rekening te worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding verontreinigde locaties nabij het tracé;
- verandering van de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit;
- beïnvloeding van de oppervlaktewaterhuishouding.

4.4 Geluid en trillingen

De belangrijkste informatie over de bestaande geluidssituatie en de autonome ontwikkeling betreft:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringsituaties;
- het aantal gehinderden in verschillende hinderklassen; als deze aantallen bij de vergelijking van alternatieven geen duidelijke conclusies kunnen verschaffen, dan kan gebruikt worden gemaakt van een aggregatiemethode als de populatiehinderindex (PHI);
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden⁵⁷);

57 Zie ook reactie 26 (bijlage 4).

Beschreven moeten worden de effecten in de gebruiksfase:

- concentratieveranderingen van genoemde stoffen op leefniveau;
- de totale emissies van stoffen die klimaatverandering, verzuring en vermes-ting veroorzaken, met een globale omschrijving van de verdere milieugevol-gen;
- gevolgen van geuremissies en de kans op smogvorming.

In geval van verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Bij de bepaling van de luchtverontreiniging dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voer-tuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzi-ne, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken.

Voor de concentraties van luchtverontreinigde stoffen buiten de bebouwde kom kan gebruik gemaakt worden van een zogenaamd lijnbronmodel dat is geba-seerd op het 'lange-termijn-frequentiedistributiemodel'.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met de te verwachten ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.6 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamitei-ten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij ge-vaarlijke stoffen vrijkomen. Hiertoe behoren ook ongelukken waarbij het muni-tiedepot *Stegerveld*⁵⁸] zou zijn betrokken, en eventuele schade aan hoofdaard-gastransportleidingen⁵⁹].

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijv. bij de weg onder/door het vliegveld of langs de chemische fabriek) moeten kwalitatief wor-den beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

Van de bestaande toestand en autonome ontwikkeling moeten kort worden be-schreven:

- individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8} nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg (risicocontour door RWS/DWW);

58 Zie ook reacties 15a, 15b en 20 (bijlage 4). Mochten er concrete plannen bestaan voor wijziging van dit munitie-depot, dan kan daar uiteraard rekening mee worden gehouden (zie reactie 34).

59 Zie ook reactie 18 (bijlage 4).

4.8 Secundaire effecten

Het MER dient een indicatie te geven van de gevolgen van eventuele secundaire activiteiten⁶⁰].

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van (de voorgenomen activiteit en) de alternatieven moeten worden vergeleken met elkaar, met de autonome milieu-ontwikkeling en met de bestaande milieutoestand. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

In de vergelijking moeten ook de varianten worden betrokken (bijvoorbeeld ten aanzien van kwart- en halve boog-oplossingen).

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Tevens kunnen de financiële aspecten van de alternatieven erbij worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen⁶¹]. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

Voor de besluitvorming levert de vergelijkingstabel pas zinvolle informatie, als er ook een voorkeursvolgorde van alternatieven uit kan worden afgeleid. Dat kan alleen wanneer er gewichten worden toegekend aan milieu-effecten. De Commissie adviseert om deze subjectieve stap wél toe te passen, maar in het rapport duidelijk te scheiden van de objectievere vergelijking van de milieu-effecten der alternatieven. Tevens dient duidelijk te worden, in hoeverre zo'n voorkeursvolgorde van alternatieven wijzigt bij verandering van de gewichtstoekenning (gevoeligheidsanalyse van de vergelijking).

60 Zie § 3.1 van dit advies. Voor de secundaire landschappelijke gevolgen kan gebruik worden gemaakt van het rapport van P.B. Steinmetz: *Wegen als ordenend element in het landschap*. Landbouwniversiteit Wageningen, 1984.

61 Op basis van de informatie van de startnotitie (20 miljoen beschikbaar, vrijwel alle alternatieven kosten méér) zou geconcludeerd kunnen worden, dat slechts weinig alternatieven voor besluitvorming in aanmerking komen. Uit de schriftelijke reacties op de startnotitie is echter duidelijk, dat er meer geld beschikbaar kan komen. Het lijkt dan ook niet zinvol om de selectie van alternatieven te baseren op financiële overwegingen (zie ook reacties 8 en 36, bijlage 4).

Overigens zou het aanbevelenswaardig zijn om, als aandacht wordt besteed aan het kostenaspect, hierbij niet alleen eventuele aanlegkosten, maar ook onderhoudskosten te betrekken.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- (eventueel) kaartmateriaal (zo mogelijk) te voorzien van een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁶², inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

62 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

**bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
N34/N36 (Omleiding Ommen)**

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1a

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 januari 1996 waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan
Aan de Voorzitter van
de commissie voor
de milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

 Commissie voor de
milieueffectrapportage

ingekomen : 18 JAN. 1996

nummer : 019-96 IX

dossier : 748-14/m2

kopie naar : Dd | Sc | Pw | Bk

Contactpersoon
ir. M.R.W. Bos
Datum
5 januari 1996
Ons kenmerk
IO 210997

Doorkiesnummer
070 - 351 90 52

Bijlage(n)
1

Uw kenmerk

- 5 JAN 1996

Onderwerp
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r.
N34/N36 Omleiding Ommen

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over de N34/N36 Omleiding Ommen.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich wenden tot de heer ir. M.R.W. Bos, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 351 90 52, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de WM, Uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.

Gelet op de datum van de bekendmaking betekent dit uiterlijk 5 maart 1996.

Te Uwer informatie voeg ik hierbij een exemplaar van de startnotitie.
De overige exemplaren zijn U inmiddels ondershands aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,
namens deze,
Hoofd Afdeling Infrastructuur Ontwikkeling,

ir. M. Buis

Bezoekadres: Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

BIJLAGE 1b

Brief van het bevoegd gezag d.d. 26 januari 1996 waarin het opnieuw starten van de procedure wordt gemeld

	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Hoofddirectie van de Waterstaat										
Aan ir. P. van Duursen, Voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>in ontvangst:</td><td>30 JAN. 1996</td></tr><tr><td>nummer:</td><td>156-gb</td></tr><tr><td>devisor:</td><td>748-11</td></tr><tr><td>kopie naar:</td><td>Od.Sc.-pres-bibl</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	in ontvangst:	30 JAN. 1996	nummer:	156-gb	devisor:	748-11	kopie naar:	Od.Sc.-pres-bibl
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
in ontvangst:	30 JAN. 1996										
nummer:	156-gb										
devisor:	748-11										
kopie naar:	Od.Sc.-pres-bibl										
Contactpersoon P.J. Pols Datum 26 januari 1996 Oms kenmerk IO 212339 Onderwerp Rijkswegen 34/36. Omleiding Ommen.	Doorkiesnummer 070-3518721 Bijlage(n) Uw kenmerk 29 JAN. 1996										
Geachte heer Van Duursen, Zeer tot mijn spijt moet ik u mededelen dat in het kader van de tervisielegging van de Startnotitie voor de Omleiding Ommen door een abus bij de Directie Oost-Nederland een niet geheel volledige advertentie-tekst is geplaatst in de Staatscourant, de regionale dagbladen en de (huis aan huis verspreide) streekbladen. Hierdoor is het noodzakelijk dat een nieuwe advertentie wordt geplaatst en dat de termijn voor tervisielegging opnieuw ingaat. De advertentie zal op 31 januari a.s. in de betrokken bladen verschijnen. De periode van tervisielegging zal nu ingaan op 1 februari a.s. en lopen tot 29 februari. Insprekers die reeds hun reactie hebben ingediend, zullen van de gang van zaken in kennis worden gesteld. Hun reacties zullen te zijner gewoon in behandeling worden genomen. Voor de in de procedure ontstane vertraging bied ik u mijn verontschuldigingen aan.											
Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag Bezoekadres Johan de Wittlaan 3	Telefoon 070-3518080 Telefax 070-3518335										
Bereikbaar met: tramlijn 7 (station cs), tramlijn 8 (station hg), buslijn 4 (station cs) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)											

BIJLAGE 2a

**Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 250
d.d. 27 december 1995**



Bekendmaking Trajectstudie en milieu-effectrapportage N34/N36, Omleiding Ommen.

2 januari - 5 februari

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend, dat een Trajectstudie zal worden uitgevoerd naar de mogelijkheid van een omleiding van de huidige N34 ten noorden van Ommen. In deze trajectstudie zal een milieu-effectrapportage worden geïntegreerd. De gecombineerde trajectstudie/m.e.r. zal worden uitgevoerd door de directie Oost-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

Trajectstudie/m.e.r.

In de trajectstudie/m.e.r. wordt de noodzaak van een omleiding van de N34 ten noorden van Ommen onderzocht. Er worden verschillende alternatieven uitgewerkt die een oplossing kunnen bieden voor de huidige en in de toekomst te verwachten verkeersproblemen op de N34 tussen knooppunt Varssen en knooppunt Witte Paal.

De trajectstudie/m.e.r. levert een trajectnota geïntegreerd met een milieu-effectrapport op, de zogeheten Trajectnota/MER. Op grond van deze Trajectnota/MER zullen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een gezamenlijk besluit nemen over het te realiseren alternatief.

De opzet van de trajectstudie/m.e.r. is uitgewerkt in een informatieve notitie, de zogeheten Startnotitie. In deze Startnotitie is beschreven welke alternatieven voor verdere uitwerking in aanmerking komen. Al deze alternatieven hebben verschillende gevolgen voor aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, natuur en landschap.

De Startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken.

De Startnotitie ligt gedurende de periode van 2 januari tot en met 5 februari ter inzage. Tijdens de normale openingstijden kunt u de startnotitie inzien op de volgende adressen.

- Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, bibliotheek, Gildemeestersplein 1 Arnhem.
- Provincie Overijssel, bibliotheek, Luitenbergstraat 2, Zwolle
- Gemeentehuis Ommen, Chevallerastraat 2, Ommen,
- Openbare bibliotheek gemeente Ommen, Chevallerastraat 6, Ommen
- Openbare bibliotheek Lemele, Kerloweg 1A, Lemele
- Openbare bibliotheek Lemelerveld, ds. C. Keersstraat 91, Lemelerveld
- Gemeentehuis Hardenberg, Stephanusplein 1, Hardenberg.

Als bovengenoemde tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden voor het inzien van de Startnotitie, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, tel 026-3688225. Er wordt dan voor u naar een oplossing gezocht.

Over de Startnotitie heeft Rijkswaterstaat een informatiefolder gemaakt. Deze informatiefolder is aan te vragen bij de bibliotheek van de Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, tel 026-3688355.

Voorlichtingsavond.

Rijkswaterstaat houdt een voorlichtingsavond waar de Startnotitie en de verdere procedure worden toegelicht. Deze voorlichtingsavond wordt gehouden op maandag 22 januari in Uitgaanscentrum Grand Bellevue, Schunckstraat 44, 7731 GE Ommen.
Aanvang 20.00 uur.

De zaal is vanaf een half uur voor aanvang geopend.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat ir. G. Blom.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 2b

Rectificatie tekst van de bekendmaking van de startnotitie in Staatscourant nr. 22 d.d. 31 januari 1996



Rectificatie Bekendmaking Trajectstudie en milieu-effectrapportage N34/N36, Omleiding Ommen.

In de bekendmaking van de Trajectstudie en milieu-effectrapportage N34/N36, Omleiding Ommen is per abuis niet opgenomen dat de mogelijkheid wordt geboden om opmerkingen op de startnotitie schriftelijk in te dienen. De startnotitie wordt daarom opnieuw ter inzage gelegd.

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de aspecten waaraan in het Milieu-effectrapport (MER) aandacht zou moeten worden geschonken, kan deze uiterlijk 29 februari 1996 indienen bij: De Directeur Generaal van de Rijkswaterstaat.

Afdeling IO,
Postbus 20906,
2500 EX 's Gravenhage.

Op 22 januari 1996 heeft in Ommen reeds een voorlichtingsavond plaatsgevonden. Een ieder die nog vragen heeft, dan wel een toelichting op de inhoud van de startnotitie wenst, kan daarover contact opnemen met de projectleider van de Rijkswaterstaat drs. R.R. an Haack, (tel 026-368 82 25).

Diegenen die reeds een reactie hebben ingediend hoeven niet opnieuw te reageren.

1 februari – 29 februari

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend, dat een Trajectstudie zal worden uitgevoerd naar de mogelijkheid en de noodzaak van een omleiding van de huidige N34 ten noorden van Ommen. Er worden verschillende alternatieven uitgewerkt die een oplossing kunnen bieden voor de huidige en in de toekomst te verwachten verkeersproblemen op de N34 tussen knooppunt Varsen en knooppunt Witte Paal, voor zowel de afwikkeling van het verkeer in de oost-west verbinding als de afwikkeling van het verkeer tussen Twente en het noorden van het land.

In deze trajectstudie zal een milieu-effectrapportage worden geïntegreerd. De gecombineerde trajectstudie/m.e.r. zal worden uitgevoerd door de directie Oost-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

De trajectstudie/m.e.r. levert een trajectnota geïntegreerd met een milieu-effectrapport op, de zogeheten Trajectnota/MER. Op grond van deze Trajectnota/MER zullen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een besluit nemen over het te realiseren alternatief.

De opzet van de trajectstudie/m.e.r. is uitgewerkt in een informatieve notitie, de zogeheten Startnotitie. In deze Startnotitie is beschreven welke alternatieven voor verdere uitwerking in aanmerking komen. Al deze alternatieven hebben verschillende gevolgen voor aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, natuur en landschap. De startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken.

De Startnotitie ligt gedurende de periode van 1 februari tot en met 29 februari ter inzage. Tijdens de normale openingstijden kunt u de startnotitie inzien op de volgende adressen.

- Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, bibliotheek, Gildemeestersplein 1 Arnhem.
- Provincie Overijssel, bibliotheek, Luttengerstraat 2, Zwolle.
- Gemeentehuis Ommen, Chevallerastraat 2, Ommen.
- Openbare bibliotheek Ommen, Chevallerastraat 6, Ommen.
- Openbare bibliotheek Lemele, Kerkweg 1A, Lemele.
- Openbare bibliotheek Lemelerveld, ds. C. Keersstraat 91, Lemelerveld.
- Gemeentehuis Hardenberg, Stephanusplein 1, Hardenberg.

Als bovengenoemde tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden voor het inzien van de Startnotitie, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, tel 026-368 82 25. Er wordt dan voor u naar een oplossing gezocht.

Over de Startnotitie heeft Rijkswaterstaat een informatiefolder gemaakt. Deze informatiefolder is aan te vragen bij de bibliotheek van de Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, tel 026-368 83 55.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, ir. G. Blom.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland (voor de minister van Verkeer en Waterstaat)

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: ingevolge de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C1.1

Activiteit: In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) is indicatief als nieuwe verbinding in het hoofdwegennet een doortrekking van de N36 tussen de Witte Paal (N34) en Dedemsvaart (N48) opgenomen als ontbrekende schakel in de hoofdverbinding van Twente met het noorden des lands. In Ommen treden op de rijksweg N34 enkele capaciteitsknelpunten op. De provincie Overijssel heeft uitgesproken dat oplossingen voor de N34 en de N36-problematiek in één studie moeten worden gecombineerd. Hiertoe zal een trajectstudie/milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld.

Procedurele gegevens:

eerste kennisgeving startnotitie: 27 december 1995

tweede kennisgeving startnotitie: 31 januari 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 3 april 1996

Bijzonderheden: De startnotitie gaf aan, dat de doortrekking van de N36 tussen Witte Paal en Dedemsvaart niet werd overwogen. Als oplossingen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblemen werden vijf basisalternatieven gepresenteerd: naast het nul-, het nulplus en het milieuvriendelijkste alternatief een traverse door Ommen en een omleidingsalternatief. Voor dit laatste alternatief werden drie verschillende traceringsvarianten gepresenteerd: A (ten zuiden langs het Ommerbos), B (door het Ommerbos) en C (ten noorden van en langs het Ommerbos). In het Streekplan was bij de start van deze m.e.r.-procedure al rekening gehouden met variant C; de provincie gaf aan dat andere keuzen als resultaat van de m.e.r.-procedure waarschijnlijk tot botsing met het ruimtelijk milieubeleid zouden leiden. In de openbare informatie-bijeenkomst heeft een aannemersmaatschappij Haverkort een variant op het traverse-alternatief voorgesteld: een tunnel die door het winterbed van het Vechtdal, onder de Hessel Mulertbrug (de brug over de Vecht) door zou lopen. De startnotitie gaf niet aan, of er ten westen van de N48 maatregelen zouden worden bestudeerd.

De Commissie adviseerde in haar richtlijnenadvies om in het MER een goede analyse van de verkeersknelpunten op te nemen en in te gaan op de noodzaak van maatregelen; om na te gaan in hoeverre flankerende maatregelen de knelpunten kunnen (helpen) oplossen; om de Haverkort-variant volwaardig mee te nemen in de beschouwing van alternatieven; om helder aan te geven of de beschouwde alternatieven/varianten halfboog (dat wil zeggen ook met nieuwe wegverbindingen ten westen van de N48) of kwartboogoplossingen zijn, of er mogelijkheden voor fasering zouden zijn en perspectieven te schetsen voor verbetering van het milieu rond de bestaande infrastructuur na voltooiing van eventuele nieuwe wegverbindingen.

Samenstelling van de werkgroep:

dr. K.J. Canters

ir. A.M. Nauta

ing. P.M. Peeters

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	960117	N.V. Energie-distributiemaatschappij voor Oost- en Noord-Nederland	Zwolle	960226
2.	960123	De Vlinderstichting	Wageningen	960226
3.	960101	Meijerink	Ommen	960226
4.	960122	J.E.A. Hollak en J.E.A. Hollak jr.	Ommen	960226
5.	960124	Haverkort Infrabouw b.v.	Vroomshoop	960226
6.	960126	Coöperatieve vereniging Buitenplaats De Hongerige Wolf B.A.	Amersfoort	960226
7.	960126	H. Doosje	Ommen	960226
8a.	960129	B&W Ommen	Ommen	960226
8b.	960227	idem	idem	960312
9.	960125	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	960226
10.	960130	W. Steenbergen	Arriën	960226
11.	960130	Industrie-Kombinatie Noordoost- Overijssel	Bergentheim	960226
12.	960131	Vleermuiswerkgroep Nederland	Wageningen	960226
13.	960131	B&W Hardenberg	Hardenberg	960226
14.	960124	mr. P.C.M. Habets	Ommen	960226
15a.	960130	GS provincie Overijssel	Zwolle	960226
15b.	960220	idem	idem	960312
16.	960131	L. van Duijn	Stegeren	960226
17.	960131	A.M. Meijers	Arriën	960226
18.	960131	Gasunie	Groningen	960226
19.	960207	EVO regionaal kantoor Oost-Neder- land	Deventer	960226
20.	960202	Vastgoedbeheer en ingenieursdien- sten DGW&T directie Oost-Nederland	Meppel	960226
21.	960130	WAVIN Nederland B.V.	Hardenberg	960226