

Nr.	PH	Eenheid	Kenmerk	Vertrouwelijk	Auteur	Tst.	GS	VD
1	Klaasen	WK / RWB	2009/0005793	nee	v. Weerd Mossel	7129 8105	20 01 09	04 02 09

Onderwerp	Ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld en Planstudie PlanMER N 340
Besproken met PH op	12 januari 2009
Besproken met eenheid/naam	EMT (mw. F.J. Geschiere/5A, mw. A. Bergsma/4c, dhr. N.H.M. Eshuis/5a, dhr. E. Dijk/5a); ZC (mw. A.E. van der Horst/2e, dhr. H.J. Klinker/2e); LNL (dhr. B.K. Vries/4a); BA (dhr. K. Veenma/2c, mw. P.A. Timmer/5c); CSPP (dhr. H. Schuman/6c, dhr. H. Bos/6c); MI (B. Gerrits/3a).
Kopie nota verzonden aan eenheid	EMT (mw. F.J. Geschiere/5A, mw. A. Bergsma/4c, dhr. N.H.M. Eshuis/5a, dhr. E. Dijk/5a); ZC (mw. A.E. van der Horst/2e, dhr. H.J. Klinker/2e); LNL (dhr. B.K. Vries/4a); BA (dhr. K. Veenma/2c, mw. P.A. Timmer/5c); CSPP (dhr. H. Schuman/6c, dhr. H. Bos/6c); MI (B. Gerrits/3a).
Conclusies GS-nota	<ol style="list-style-type: none"> <li>GS stellen als initiatiefnemer voor de provinciale weg N 340 Zwolle – Ommen de Planstudie PlanMER N 340 vast, inclusief de herijkte probleem- en doelstelling (<b>bijlage 1</b>).</li> <li>GS stellen de structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld <i>in ontwerp</i> vast en geven de voorkeur aan het volgende voorkeursalternatief: realisering van een duurzaam veilige 100 km/uur weg grotendeels via de bestaande N 340 en de N 48 met een omleiding vanaf Zwolle tot de Ankummerdijk (Dalfsen).</li> <li>GS stemmen in met het tijdschema voor de vaststelling van de structuurvisie (<b>bijlage 2</b>) waarbij de structuurvisie op 1 juli 2009 ter vaststelling voorligt bij Provinciale Staten.</li> <li>GS besluiten de ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld en de Planstudie PlanMER N 340 ter inzage te leggen van 9 februari t/m 23 maart 2009 en stellen daartoe bijgevoegde advertentietekst (<b>bijlage 3</b>) vast en stemmen in met het houden van 3 informatiebijeenkomsten in deze periode.</li> <li>GS vragen over de ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld en/of de Planstudie PlanMER N 340 advies aan de PCFL en de commissie m.e.r. en stellen daartoe bijgevoegde brieven vast.</li> <li>GS vragen de betrokken gemeenten, en diverse andere organisaties als het Waterschap en RWS, tijdens de terinzagelegging een standpunt over de ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld kenbaar te maken en stellen daartoe bijgevoegde brieven vast.</li> <li>GS informeren met bijgaande vast te stellen brief Provinciale Staten over de ontwerp-structuurvisie.</li> <li>GS agenderen de financiering van de eerste fasen van het voorkeursalternatief N 340, aan de hand van dan bekende deelramingen, bij de Uitvoeringsagenda Omgevingsvisie, de DBA en Investeren in Overijssel/Perspectiefnota 2010.</li> <li>GS geven in de ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld aan welke knelpunten bij voorrang aangepakt moeten worden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- traject Kranenburgweg - Ankummerdijk met ongelijkvloerse kruising bij de spoorlijn;</li> <li>- aanpassing knooppunt A28 – Kranenburgweg - N340 (deelproject met RWS/gemeente);</li> <li>- een goede aansluiting van de N 340 op de N 48 bij Varsen en realisering 2x2 rijstroken op N 48 Varsen – Arriërveld;</li> <li>- de oversteeksituatie bij Oudleusen.</li> </ul> </li> <li>GS besluiten dat voor de aansluiting van de N 340 op de A 28 en de Kranenburgweg, samen met het Rijk en de gemeente Zwolle, een apart (deel-)project gestart moet worden, waarbij zowel de ontwikkelingen op korte termijn (Ikea) als lange termijn betrokken moeten worden.</li> <li>GS machtigen Gedeputeerde Klaasen om: <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld op ondergeschikte onderdelen nog aan te passen, c.q. in overeenstemming te brengen met de inhoud van deze GS-nota;</li> <li>- de Planstudie PlanMER N 340 waar nodig nog te verbeteren, te corrigeren en af te ronden.</li> </ul> </li> </ol>

Samenvatting t.b.v.  
openbare  
besluitenlijst

**NB: pas op de besluitenlijst plaatsen na overleg met auteur Van Weerd.**

Gedeputeerde Staten spreken een voorkeur uit voor de verbetering van de provinciale wegverbinding N 340 Zwolle - Ommen. Het college stelt -in een *Ontwerp*-structuurvisie- de realisering van een duurzaam veilige 100 km/uur weg voor, grotendeels via de bestaande N 340 Zwolle - Ommen en de N 48 Varsen - Arriërveld.

Op het traject Kranenburgweg (Zwolle) tot Ankummerdijk (Dalfsen) stellen Gedeputeerde Staten een omleiding voor, langs het bedrijventerrein Hessenpoort, met een ongelijkvloerse kruising bij de spoorlijn Zwolle - Meppel.

Dit voorkeursalternatief is opgenomen in een ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld. Deze ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld en het bijbehorende Milieueffectrapport (PlanMER N 340) liggen van 9 februari 2009 t/m 23 maart 2009 ter inzage. Een ieder kan daarop in deze periode reageren (indienen zienswijzen).

De commissie voor de milieueffectrapportage zal na afloop van de terinzagelegging advies uitbrengen over het opgestelde PlanMER N 340 (toetsing aan de vastgestelde richtlijnen m.e.r. van juni 2008) en daarbij de ingediende zienswijzen betrekken.

Vervolgens stellen Gedeputeerde Staten een reactienota op en een voorstel voor Provinciale Staten.

Naar verwachting nemen Provinciale Staten op 1 juli 2009 een besluit over de vaststelling van de structuurvisie en het voorkeursalternatief voor de N 340 tussen Zwolle en Ommen.

## 1. Probleemstelling:

In het coalitieakkoord staat (citaat): 'opwaardering van de N 340 Zwolle - Ommen richting een 2x2-strooks autoweg'. In juni 2008 hebben Provinciale Staten de richtlijnen vastgesteld voor de uit te voeren planstudie m.e.r. N 340 met de opdracht om ook andere alternatieven te onderzoeken, waaronder 80 km/uur en 2-strooksvarianten. De eerste fase hiervan, de Planstudie *PlanMER* N 340, met de vergelijking van 15 alternatieven is nu gereed. Uw college is nu aan zet om het voorkeursalternatief te kiezen dat, na inspraak en advisering, kan worden voorgelegd aan Provinciale Staten. De vaststelling door PS wordt beoogd op 1 juli 2009, samenvallend met de vaststelling van de Omgevingsvisie, waarbij de inhoud van de Omgevingsvisie en de structuurvisie N 340 uiteraard geheel op elkaar afgestemd zijn. In het stadium van de voorbereiding van de beide statenvoorstellen, voor de vaststelling van deze twee documenten, kan samenvoeging eventueel ook nog overwogen worden. In deze GS-nota worden de resultaten van de Planstudie *PlanMER* N 340 aan u voorgelegd met een voorstel voor het voorkeursalternatief, op te nemen in een ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld overeenkomstig de Wro. Deze kan vervolgens ter inzage worden gelegd en aan de meest betrokken gemeenten en organisaties als het waterschap Groot Salland en Rijkswaterstaat voor standpuntbepaling worden voorgelegd.

## 2. Relevante overwegingen

### 2.1 relatie met relevante beleidsdocumenten

Coalitieakkoord, ontwerp-Omgevingsvisie, vigerend PVVP, DBA, Ontwikkelingsreserve (€ 40 mln voor N 340).

### 2.2. overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

#### a. Nieuwe doelstelling

Bij de vaststelling van de richtlijnen voor de Planstudie m.e.r. N 340 door Provinciale Staten en de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen, juni 2008, is bepaald dat de probleem- en doelstelling voor het project moesten worden herijkt, mede op advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

De ingestelde stuurgroep N 340 (Gedeputeerde Klaasen met de wethouders V&V van de vier gemeenten) is, in samenwerking met twee consultatiegroepen uit het gebied, tot een nieuwe probleem- en doelstelling gekomen (**bijlage 1** bij deze GS-nota). Het advies is om hiermee in te stemmen.

De vernieuwde doelstelling luidt:

*'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340 / N48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer.'*

*Een aangepaste of nieuwe N 340 moet de regionale gebiedsontwikkeling ondersteunen.'*

#### b. Alternatieven en nieuwe verkeersprognose

In de Planstudie PlanMER N 340 zijn **15 alternatieven** onderzocht:

- de alternatieven uit de startnotitie m.e.r. N 340 (oktober 2007) en
- de extra alternatieven die via de inspraak en het advies van de Commissie m.e.r. door de Staten en de Gemeenteraden juni 2008 in de richtlijnen m.e.r. zijn opgenomen.

De tracéalternatieven zoals door uw college opgenomen in de startnotitie m.e.r. N 340 (oktober 2007) zijn daarbij onderzocht. De bestaande route heeft nummer 1 en gaat via de N 340 en N 48 naar het aansluitpunt met de omleiding Ommen bij Arriërveld ten noorden van Ommen (rijksweg, 2011 gereed).

Figuur 4.2: Te onderzoeken tracézones



Huidig tracé N 340 = tracé 1 (Ombouwalternatieven en Netwerkalternatieven)  
 Lange Omleiding = tracé 2 (met noord en zuid variant bij Witharen)  
 Middellange omleiding = tracé 3 met delen van 1 en 2

Op grond van de richtlijnen m.e.r. is ook een **nieuwe verkeersprognose** gemaakt aan de hand van een nieuw verkeersmodel Zwolle - Hardenberg:

gemiddelde jaarlijkse groei motorvoertuigen N 340, N 377 en N 758 tezamen

Periode 1996 - 2007 : ca 2,2 % / jaar (meting)

Periode 2007 - 2020 : ca 1,7 % / jaar (prognose)

Voor de periode 2020 - 2030 wordt nog een gemiddelde *jaarlijkse* groei van ruim 1% geschat.

Bij opwaardering van de N 340 treedt herverdeling van het verkeer op omdat in Noordoost - Overijssel drie provinciale wegen (N 340, N 377 Lichtmis - Dedemsvaart en N 758 Hessenpoort - Nieuwleusen) parallel lopen. De groei op de N 340 neemt dan verhoudingsgewijs extra toe. Dit noopt vervolgens tot capaciteitsuitbreiding die vervolgens weer zorgt voor nog meer extra verkeersgroei op de N 340 door herverdeling.

De keuze van het voorkeursalternatief kan toegespitst worden op **drie alternatieven** uit de eerdergenoemde 15 (zie ook schema hierna).

De onderbouwing van deze voorselectie staat in **bijlage 4**.

Het gaat om de volgende drie alternatieven:

- **Lange omleiding** (tracé 2, zie kaartje hiervoor)  
*nieuw tracé met - op termijn - 2x2 rijstroken; ongelijkvloerse spoor- en wegkruisingen; 100 km/uur; N 377 afwaarden tot 80 km/uur weg.*
- **Netwerk 80** (tracé 1 én ander N-wegen benutten voor afwikkeling regionaal verkeer)  
*geheel bestaand tracé met 1x2 rijstroken; ongelijkvloerse kruisingen spoorlijn - N 340 én N 758 - en rotondes op N 340; 80 km/uur; N 377 blijft 100 km/uur weg.*
- **Combinatiealternatief** (tracé 1 en klein deel tracé 2 aan westzijde)  
*vnl bestaand tracé met 2x1 rijstroken, maar met westelijke omleiding 2x2 en N 48 Varsen - Arriërveld 2x2; ongelijkvloerse spoor- en wegkruisingen; 100 km/uur; N 377 blijft 100 km/uur weg.*

		Alternatieven (15)		Voorselectie voorkeursalternatieven	
		Snelheden + aantal rijstroken en banen	Varianten + subvarianten		
RL	SN	<b>Nulalternatief (1)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2			
		<b>Ombouwalternatieven (10)</b> N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	<b>Lange omleiding</b>	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	<b>Lange omleiding</b> N. of Z. (2x1 →) 2x2
			<b>Middellange omleiding</b>	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	
			<b>Huidige N 340 + oml. westzijde + N48</b>		<b>Combinatie-alternatief</b> N 340 100 2x1 en deels 2x2 (west. oml. en N 48) ongelijkvl.aansluitingen N 377 100 1x2 N 48 100 2x2
	<b>IN</b>	<b>Netwerkalternatieven (2)</b> N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	<b>Netwerk 100:</b> N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen	<b>Netwerk 80:</b> N 340 80 1x2 met rotondes	
			<b>Netwerk 80:</b> N 340 80 1x2 met rotondes		
	<b>Nulplusalternatieven (2)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés	<b>0+</b> N 340 80 met rotondes			
		<b>0++</b> N 340 80 met ongelijkvloerse aansluitingen			

**RL** = Alternatieven overeenkomstig Richtlijnen m.e.r.

**SN** = Alternatieven overeenkomstig Startnotitie m.e.r.

**IN** = Alternatieven n.a.v. inspraak en advies m.e.r.

### c. Vergelijking drie alternatieven

Deze drie *zeer verschillende* alternatieven zijn op de volgende hoofdthema's met elkaar vergeleken:

- Verkeer & Vervoer.
- Regionale gebiedsontwikkeling (waaronder economische ontwikkeling aan de hand van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)).
- Veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid).
- Woon- en leefmilieu.
- Landbouw/werkmilieu.
- Natuurlijk milieu.
- Landschap Cultuurhistorie en Archeologie.
- Kansen Gebiedsontwikkeling.
- Kosten.

Op grond van de volgende overwegingen wordt uw college geadviseerd het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief op te nemen in de Ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld en vervolgens na inspraak en advisering opnieuw uw standpunt te bepalen.

De Lange omleiding is voor 'Verkeer, Vervoer en Economie' en 'Veiligheid' een goed alternatief, maar tegenover deze voordelen staan (grote) nadelen voor 'Landbouw', 'Natuurlijk milieu' en 'Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie' in het noordelijke gebied. Het bestaande tracé van de huidige N 340 wordt daarentegen structureel ontlast en dat levert daar voordelen op voor het 'Woon- en Leefmilieu', 'Natuurlijk milieu' en 'Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie'. Door het westelijk deel van de omleiding bij Zwolle past dit alternatief daar goed bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht' en deze westelijke omleiding maakt (indien noodzakelijk) eventuele dijkverlegging mogelijk. De Lange omleiding vergt een investering van ca € 170 mln<sup>1</sup> en is niet of nauwelijks te faseren<sup>2</sup>. Dit alternatief kan naar verwachting niet rekenen op veel draagvlak in de samenleving en bij de meest betrokken gemeenten, vooral omdat dan naast de bestaande drie wegen (N 377, N 758 en – de dan afgewaardeerde oude – N 340), op korte afstand van elkaar, nog een vierde weg het gebied gaat doorsnijden. Bovendien gaat het bij de rest van deze *regionale* verbinding, via de omleiding Ommen (N 34 / N 36) en de N 34 Witte-Paal-Drentse grens en verder, om een 2-strooks weg (deels in aanleg: omleiding Ommen N 34 / 36).

<sup>1</sup> Geraamde kosten steeds exclusief BTW en exclusief aanpassing knooppunt met A 28 en – bij de omleidingen - mét tunnel in het oude tracé van de N 340 voor fietsers en autoverkeer van aanwonenden.

<sup>2</sup> Wel zou eerst een 2x1 weg aangelegd kunnen worden en later zou deze naar 2x2 kunnen worden uitgebreid, maar in dat geval zou toch alle grond direct verworven moeten worden en moeten kunstwerken ook reeds op 2x2 gedimensioneerd worden.

Het Netwerk 80 alternatief voldoet tot 2030 aan de (minimale) normen zoals gekoppeld aan de doelstelling voor 'Verkeer, Vervoer en Economie', 'Veiligheid' en 'Leefbaarheid'. De reissnelheid op het traject Ommen - Zwolle wordt echter niet verbeterd, neemt ten opzichte van 2007 zelfs nog iets af. Het alternatief spaart de open (landbouw-)gebieden noordelijk van de huidige N 340. Het alternatief kent geen omleiding ook niet aan de westzijde bij Zwolle en past daardoor niet bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht'. Door het geringe extra ruimtebeslag en de grote spreiding van het verkeer scoort het Netwerk 80 alternatief het meest neutraal bij de vergelijking van milieueffecten en biedt daardoor aanknopingspunten voor een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het Netwerk 80 alternatief vergt een investering van ca € 90 mln en is te faseren, waarbij de grootste knelpunten (spoorwegovergangen in N 340 en N 758) het eerste aangepakt kunnen worden.

Dit alternatief sluit echter niet aan op:

- de ontwerp Omgevingsvisie waarin wordt uitgegaan van bundeling van verkeer- en vervoer op aangewezen provinciale hoofdinfrastructuur en versterking van deze infrastructuur tussen belangrijke economische centra als Zwolle en streekcentrum Hardenberg;
- het vanaf 1997 gevoerde provinciale beleid voor de gehele N 340 met de duurzaam veilig benadering: een 80 km/uur weg Zwolle - Ommen wijkt af van een eenduidig wegbeeld voor de hele doorgaande (regionale) verbinding N 340 / N 34 vanaf Drenthe tot Zwolle;
- het vanaf 1997 ingezette provinciale beleid gericht op beperking van de verkeersgroei op de N 377 door de kernen Balkbrug en Nieuwleusen.

Dit alternatief kan niet rekenen op draagvlak bij het bedrijfsleven en de verkeers- en vervoersector. Zij zullen er geen begrip voor kunnen opbrengen dat op deze (inter-)provinciale regionale verbinding, op termijn overal ingericht als 100 km/uur weg, een zeer klein deel als een 80 km/uur weg met rotondes wordt ingericht. De gemeente Hardenberg zal verwijzen naar het sinds 1997 overeengekomen gemeenschappelijke beleid, sindsdien steeds opnieuw bevestigd, om de ontsluiting van het streekcentrum Hardenberg structureel te verbeteren en de reissnelheid te verbeteren. Hardenberg beschouwt de ligging aan een doorgaande regionale 100 km/uur weg als een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven in Hardenberg.

Het Combinatiealternatief gaat in principe uit van een 2x1 strooks autoweg 100 km/uur (in aansluiting op de rest van de verbinding richting Drenthe en verder), met op de drukste delen van dit alternatief en waar dit ruimtelijk goed is in te passen, 2x2 rijstroken (westelijke omleiding bij Zwolle en N 48 Varsen - Arriërveld). Door deze combinatie wordt tussen Zwolle - Ommen een verbetering van de gemiddelde reistijd in de spits bereikt. Het middendeel van het traject (Ankummerdijk - Varsen) heeft in dit alternatief, net als op de rest van de verbinding N 340 / N 34 richting Drenthe, 2 rijstroken. De (rest-)capaciteit van de gehele verbinding N 340 / N 34 blijft in de spits daardoor beperkt en bereikt dus niet het ontwikkelingsniveau van een autosnelweg. Het alternatief scoort goed op 'Verkeersveiligheid'. Dit alternatief spaart voor een groot deel de open (landbouw-)gebieden noordelijk van de huidige N 340. Het Combinatiealternatief past goed bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht' door de westelijke omleiding en maakt (indien noodzakelijk) eventuele dijkverlegging mogelijk. Vooral op het middendeel van het traject treden nadelen op voor 'Woon- en Leefmilieu', 'Natuurlijk Milieu' en 'Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie'. Doordat in dit alternatief op dit trajectdeel wordt gekozen voor 2x1 rijstroken zijn deze nadelen echter minder groot dan bij een keuze voor 2x2 rijstroken. Op het westelijk deel bij Zwolle treden door de omleiding daar juist voordelen op langs het huidige tracé van de N 340 voor 'Woon- en Leefmilieu', 'Natuurlijk Milieu' en 'Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie'.

Het Combinatiealternatief vergt een investering van ca € 180 mln maar is goed te faseren, waarbij de grootste knelpunten het eerst aangepakt kunnen worden. Dit alternatief sluit aan op:

- de ontwerp Omgevingsvisie waarin wordt uitgegaan van bundeling van verkeer- en vervoer op aangewezen provinciale hoofdinfrastructuur en versterking van deze infrastructuur tussen belangrijke economische centra als Zwolle en streekcentrum Hardenberg;
- het vanaf 1997 gevoerde provinciale beleid voor de gehele N 340 met de duurzaam veilig benadering met een eenduidig wegbeeld voor de hele doorgaande regionale verbinding N 340 / N 34;
- het vanaf 1997 ingezette provinciale beleid gericht op beperking van de verkeersgroei op de N 377 door Balkbrug en Nieuwleusen.

De provinciale weg N 377 Lichtmis - Slagharen blijft in dit Combinatiealternatief een 100 km/uur weg. Door de opwaardering van de N 340 blijft de verkeersbelasting in 2020 op de N 377 echter ongeveer gelijk aan 2007. Afwaardering van de N 377 zou een ongewenste extra verkeersgroei op de N 340 geven.

Het Combinatiealternatief kan naar verwachting rekenen op een redelijk draagvlak in de samenleving en bij de meest betrokken gemeenten, omdat:

- niet opnieuw een geheel nieuwe weg wordt aangelegd, parallel aan reeds drie bestaande N-wegen op korte afstand van elkaar;
- dit alternatief enerzijds in het verlengde ligt van het tot nu toe gevoerde beleid, de reissnelheid verbetert, en anderzijds recht doet aan belangrijke omgevingsfactoren door af te zien van een 2x2 strooks weg over het gehele traject.

#### d. Prioriteren bij de (gefaseerde) uitvoering

Met de thans reeds beschikbare middelen voor de N 340 (40 mln euro) kan een deel<sup>3</sup> van de volgende knelpunten bij voorrang aangepakt worden:

- traject 2x2 Kranenburgweg - Ankummerdijk met ongelijkvloerse kruising bij de spoorlijn;
- een vloeiende aansluiting van de N 340 op de N 48 bij Varsen en realisering 2x2 rijstroken op N 48 Varsen – Arriërveld;
- de oversteeksituatie bij Oudleusen.

Aanpak van deze prioriteiten zonder vervolginvesteringen leidt niet tot kapitaalvernietiging.

#### e. Gebiedsontwikkelingsproject bij westelijke omleiding

De westelijke omleiding van de N 340 is opgenomen in het in juni 2008 vastgestelde structuurplan van Zwolle. Bij de gemeente Zwolle wordt momenteel een plan van aanpak opgesteld voor een gebiedsontwikkelingsproject voor het gebied vanaf de A28 tot voorbij de spoorlijn Zwolle-Meppel. Daarbij wordt nadrukkelijk de samenhang gezocht met het programma 'Ruimte voor de Vecht'. De vier meest betrokken overheden (gemeente Zwolle, provincie, gemeente Dalfsen en het waterschap) zullen t.z.t. over de regie en aanpak een besluit moeten nemen. Dit zal tijdig aan uw college worden voorgelegd.

#### f. Knooppunt A28/N 340, korte en lange termijn

Uit de verkeerstudie N 340 blijkt dat de capaciteit van het huidige knooppunt van de A28 met de N 340 (en gemeentelijke Kranenburgweg) op termijn in capaciteit tekort schiet. Aanpak van dat knelpunt –op korte termijn en langere termijn- is een zaak van de drie betrokken overheden: Rijk, provincie en gemeente Zwolle. Dat geldt ook voor de financiering. Bestuurlijk is reeds met de gemeente Zwolle afgesproken dat, samen met het Rijk en onder regie van de provincie, een deelproject in het kader van de N 340 gestart wordt om te komen tot aanpak van dit knelpunt. Ambtelijk overleg is reeds gaande.

#### g. Wijkersbeleid

In het streekplanbeleid gold een zogenaamd 'wijkersbeleid'. Woningen die moesten wijken voor infrastructuur mochten onder voorwaarden herbouwd worden in het buitengebied. In de ontwerp-Omgevingsvisie is voor agrarische bedrijven een expliciet wijkersbeleid opgenomen (blz 81) maar voor woningen (nog) niet. Via de kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (blz 77) is een uitzondering op het verbod op nieuwe erven (blz 111 ontwerp-Omgevingsvisie) mogelijk, met respect voor de gebiedskenmerken. In de ontwerp structuurvisie N 340 is dit, met het oog op de af te breken woningen (ca 13) opgenomen.

#### h. Programma Cultuur en Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit

In de ontwerp-structuurvisie N 340 wordt ook aangegeven dat bij het opstellen van de Planstudie BesluitMER nagegaan zal worden hoe de resultaten van het project N 340 in het kader van het programma Cultuur en Ruimte gebruikt kunnen worden. Het Cultuur en Ruimte project bestond uit twee delen: een cultuurhistorisch onderzoek (Oversticht) en visies van kunstenaars op de N 340 als Parkway. Het eerste is geïntegreerd in het PlanMER N 340. Het resultaat van het tweede is op 2 december 2008 gepresenteerd. Kunstenaars hebben, overigens vooral toegespitst op de Lange omleiding, nagedacht hoe een Parkway N 340 tot stand zou kunnen komen. Ruimtelijke kwaliteit en cultuur zijn ook essentieel in de ontwerpfase N 340 volgens het voorkeursalternatief. De uitkomsten van de afgeronde C&R onderzoeken, de gebiedskenmerken (sturingsfilosofie met lagenbenadering en gebiedscatalogus cf Omgevingsvisie) en culturele analyses spelen daarbij een rol. Vanzelfsprekend wordt een relatie gezocht met de identiteit en kenmerken van de Vechtstreek.

#### i. Te onderzoeken (inrichtings-)varianten in BesluitMER

In de volgende fase, het opstellen van de BesluitMER, wordt het voorkeursalternatief verder onderzocht. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het aantal en de exacte situering van de ongelijkvloerse aansluitingen, de exacte ligging van de wegas, eventuele verdiepte ligging (bijvoorbeeld bij Oudleusen), de uitvoeringsbreedte van de parallelwegen, de geluidsschermen, de vormgeving en eventuele aanpassingen op het onderliggend wegennet etc. Ook worden de kosten in deze fase nauwkeuriger berekend.

Bijgaand treft u de **ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle – Ommen / N 48 Varsen – Arriërveld** aan waarin een en ander is opgenomen en uitgewerkt. Er wordt nog een laatste redactieslag uitgevoerd om de Ontwerp structuurvisie geheel in overeenstemming te brengen met de inhoud van deze GS-nota (laatste concept van de ontwerp-structuurvisie is voor uw college meegekopieerd). De

<sup>3</sup> afzonderlijke raming van deze prioriteiten nog niet bekend.



afroning van de **Planstudie PlanMER N 340** door Arcadis is ook nog gaande. In conclusie 11, aan het begin van deze GS-nota, machtigt u gedeputeerde Klaasen om die beide documenten nog af te ronden.

### 3. Consequenties van besluitvorming

#### a. m.b.t. tijd

In **bijlage 2** is het tijdschema voor de besluitvormingsprocedure over de structuurvisie N 340 opgenomen, dat eindigt op 1 juli 2009 in Provinciale Staten, gelijk met de Omgevingsvisie. Dit tijdschema kan gehaald worden indien uw college de ontwerp-structuurvisie uiterlijk op 20 januari 2009 vaststelt. Provinciale Staten hebben reeds voorbereidingshandelingen getroffen voor de totstandkoming van de ontwerp-structuurvisie N 340 bij vaststelling van de richtlijnen m.e.r. in juni 2008. Daarom hoeft Provinciale Staten nu niet meer vooraf gevraagd te worden in te stemmen met de terinzagelegging van de ontwerp-structuurvisie N 340, zoals bij de ontwerp-Omgevingsvisie. De (data voor de) bijeenkomsten i.h.k.v. de Omgevingsvisie en de N 340 zijn op elkaar afgestemd.

#### b. m.b.t. geld

De kosten van het voorkeursalternatief (Combinatiealternatief) zijn vooralsnog grof geraamd op ca € 180 mln ex BTW en exclusief de aanpassing van het knooppunt A 28/N 340. In de fase van het opstellen van het BesluitMER (2e helft 2009) worden de kosten nauwkeuriger berekend. Bij de realisering van de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn zal de provincie een deel van de geraamde kosten willen verhalen bij het Rijk en Noord - Nederland (Zuiderzeelijnpakket). De voorgestane aanpassing van de aansluiting van de N 48 op de N 340 bij Varsen en de aanleg van extra rijstroken op de N 48 Varsen - Arriërveld is deels een gevolg van de aanleg van de Omleiding Ommen (rijksweg 34 / 36). In het bestuurlijk overleg over de omleiding Ommen is in het verleden afgesproken dat de provincie te zijner tijd bij het Rijk een beroep zal doen op medefinanciering bij deze aanpassingen. Het grootste deel van de kosten van het voorkeursalternatief (90%?) komt echter voor rekening van de provincie.

Thans is € 40 mln euro gereserveerd voor de opwaardering van de N 340.

Uw college wordt geadviseerd uit te spreken dat u streeft naar gefaseerde financiering van het voorkeursalternatief N 340 (als eindbeeld) en dat u dit agendeert in het kader van de Uitvoeringsagenda Omgevingsvisie, de Dynamische Beleidsagenda en Investeren in Overijssel / Perspectiefnota 2010.

#### c. m.b.t. personeel/organisatie

De 2<sup>e</sup> fase van het opstellen van de Planstudie met BesluitMER N 340 is opgenomen in de lopende provinciale opdracht aan Arcadis. Met de gemeenten wordt de komende tijd overleg gevoerd over het gezamenlijk opdracht geven tot het maken van bestemmingsplanwijzigingen, zodat dit ook in de tweede helft van 2009 kan plaatsvinden.

### 4. Advies en eventueel afwijkende opvattingen

RWB en WK adviseren u, met instemming van alle andere betrokken eenheden en programma's , de bijgevoegde ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld vast te stellen en in te stemmen met alle in de aanhef van de GS-nota opgenomen conclusies.

### 5. Standpunt portefeuillehouder

Akkoord

### 6. Vervolg:

Zie tijdschema: **bijlage 2**.

Na vaststelling door PS van de structuurvisie volgt de 2<sup>e</sup> fase van het onderzoek. Dan wordt in de tweede helft van 2009 een Planstudie *Besluit-MER* opgesteld waarbij inrichtingsvarianten van het voorkeursalternatief worden uitgewerkt. Vervolgens zijn de gemeenten aan zet voor de wijziging van de bestemmingsplannen. Als de gemeenten bereid zijn de aanpassing van de bestemmingsplannen, gezamenlijk en i.o.m. de provincie, voor hun rekening te nemen is er geen reden voor een provinciaal inpassingsplan.

### 7. Voorstel over externe communicatie

In **bijlage 3** bij deze GS-nota is ter vaststelling de **advertentietekst** opgenomen waarmee de terinzagelegging kan worden gestart. Daarnaast zal er eind januari/begin februari een persbijeenkomst worden gehouden door gedeputeerde Klaasen om de plannen toe te lichten. De inwoners in het gebied en andere betrokkenen ontvangen, naast de advertentie en artikelen in de

krant ook informatie over de plannen via een nieuwsbrief. De consultatiegroepen worden 27 januari 2009 geïnformeerd. Tijdens de periode van ter inzage legging (9 februari tot en met 23 maart) worden er drie informatiebijeenkomsten gehouden.

De portefeuillehouders van de betrokken gemeenten worden via Gedeputeerde Klaasen vertrouwelijk geïnformeerd in de stuurgroep N 340 van 22 januari 2009.

#### **8. Voorstel over actieve informatie aan PS**

Uw college wordt geadviseerd met bijgaande vast te stellen brief Provinciale Staten te informeren over de ontwerp-structuurvisie en de procedure die gevolgd wordt. In de agendacommissie van Provinciale Staten is besloten in de periode van de terinzagelegging, op 4 maart 2009 het gebied en haar bewoners en organisaties te bezoeken om kennis te nemen van visies en standpunten (werkbezoek).

**Risicoparagraaf****Behoort bij Gs nota van 14 januari 2009  
Ontwerp-structuurvisie en Planstudie PlanMER N 340**

Het adviesbureau Arcadis heeft in onze opdracht (RWB/WK) het concept van de Planstudie PlanMER N 340 opgesteld.

Begin december '08 heeft Eenheid WK aan Royal Haskoning opdracht gegeven een second opinion uit te voeren op de concept Planstudie PlanMER N 340.

In haar advies van 11 december 2008 adviseert Haskoning het concept van de Planstudie PlanMER N 340 door Arcadis te (laten) verbeteren, met name waar het gaat om de methodiek van de vergelijking van de alternatieven in het hoofdrapport van het PlanMER N 340.

Het adviesbureau Arcadis heeft in opdracht van het Rijk recent ook het BesluitMER opgesteld voor de N 18. In het PlanMER N 340 is dezelfde systematiek gevolgd als in het BesluitMER N18.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 18 december 2008 een negatief toetsingsadvies gegeven op het BesluitMER N 18. De tekortkomingen bij het MER N18 zijn volgens de commissie m.e.r. drieledig:

- a. doelstellingen op het voornemen;
- b. ontbrekende informatie over de effecten op verkeer en natuur
- c. de (methodische) vergelijking van de alternatieven.

Risico is dat de Commissie m.e.r. ook een negatief toetsingsadvies zal uitbrengen op het eindconcept PlanMER N 340, met name op punt c: de methodiek van de effectvergelijking van de alternatieven in het hoofdrapport.

In verband met het voorgaande heeft medio december 2008, ook op leidinggevend niveau, spoedoverleg plaatsgevonden tussen de eenheid Wegen en Kanalen en Arcadis en is opdracht gegeven het eindconcept PlanMER N 340 aan te passen en daarbij rekening te houden met zowel de second opinion als de opvattingen van de commissie m.e.r.

Over de door Arcadis aangepaste versie van de Planstudie PlanMER van 7 januari 2009 heeft Haskoning opnieuw advies uitgebracht op 12 januari 2009. De aanpassingen worden door Haskoning nog als onvoldoende beoordeeld.

Met Arcadis is op 14 januari 2009 afgesproken dat verdere aanpassing en verbetering vóór 27 januari 2009 zal plaatsvinden. Het tijdschema voor de N 340 procedure is hier iets op aangepast maar eindigt nog steeds op 1 juli 2009 in Provinciale Staten, gelijk met de Omgevingsvisie.

**NB:**

Voor de onderbouwing en keuze van het voorkeursalternatief in de Ontwerp-structuurvisie N 340 heeft bovenstaande geen gevolgen, mede omdat in de eindafweging beleidsmatige overwegingen de doorslag geven.