

RAADSVOORSTEL

status: B

Agendapunt:	7
Onderwerp:	Reactie op voorkeursvariant N340 provincie
Commissie:	2 maart 2009, nr. 5
Raadsvoorstel:	3 februari 2009, nr. 21
Portefeuillehouder :	dhr. E. Goldsteen
Beleidsterrein:	verkeer en vervoer
Programma:	beheer openbare ruimte
Ter inzage (o.m.) :	<ul style="list-style-type: none">- Structuurvisie N340 Zwolle-Ommen/N48 Varsen-Arriërveld (provincie)- Gs-nota voorkeursvariant (provincie)- Planstudie PlanMER N340 (provincie)
Informant:	I. Oenen E. i.vanoenen@dalfsen.nl T. (0529) 48 82 38

Voorstel:

Voorgesteld wordt kennis te nemen van de voorkeursvariant die Gedeputeerde Staten voorstellen en hierop voor 23 maart 2009 te reageren via bijgevoegde conceptzienswijze.

Inleiding:

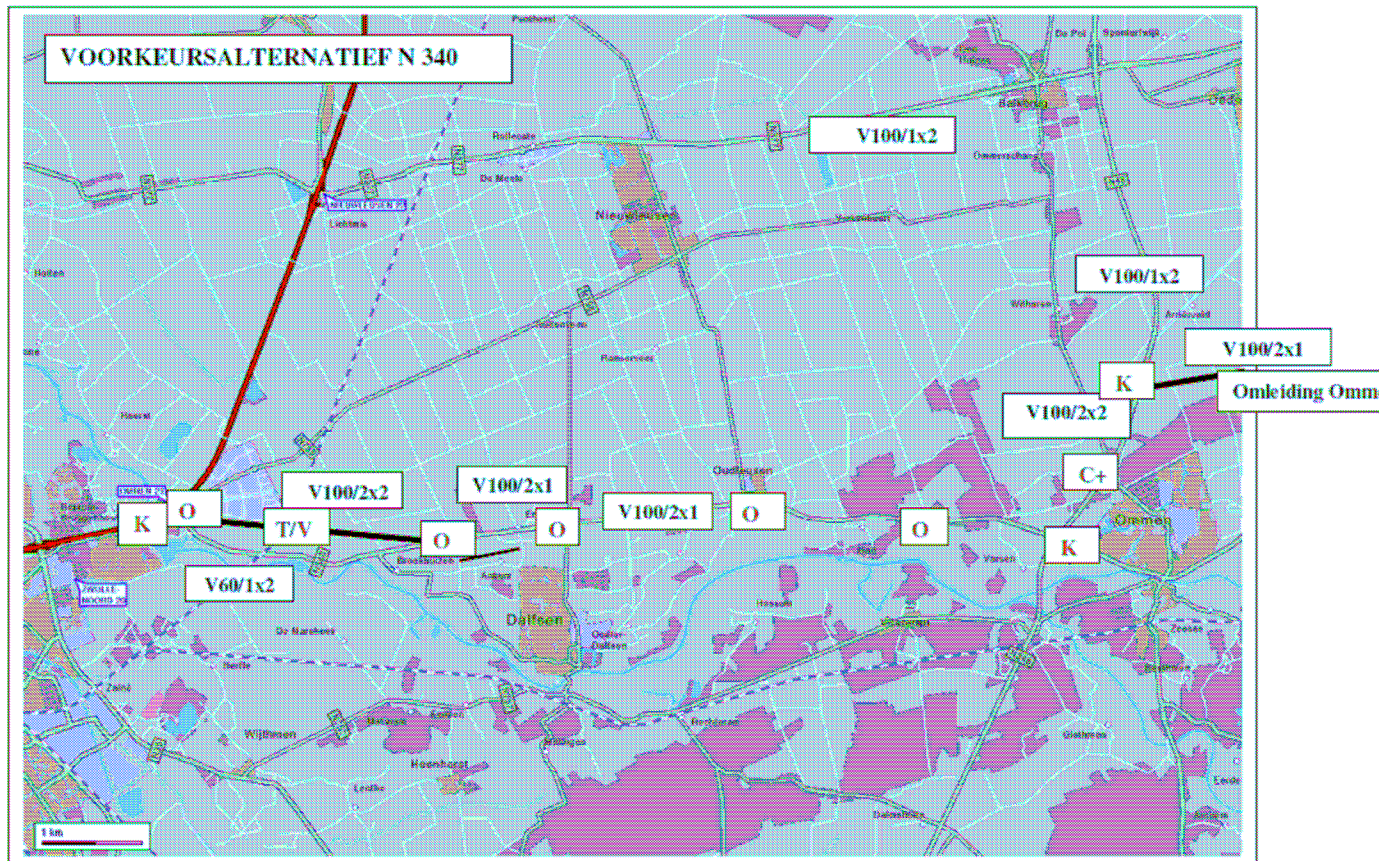
In juni 2008 heeft u, samen met de gemeenteraden van Zwolle en Ommen en Provinciale Staten, de richtlijnen voor het milieueffectrapport – planstudie N340 van de provincie vastgesteld. In vergelijking met het oorspronkelijke uitgangspunt van de provincie betekenden deze richtlijnen een uitbreiding van het onderzoek. In een motie van uw raad (24 september 2007) heeft u destijds aangedrongen op het aanvullend onderzoeken van een extra variant, met als uitgangspunt het oplossen van knelpunten op het huidige tracé. Dit zou niet alleen op basis van de voorgestelde 80 km/uur moeten worden gedaan, maar ook met 100 km/uur als uitgangspunt.

Ten opzichte van de oorspronkelijke doelstelling van de provincie is het onderzoek na het vaststellen van de richtlijnen breder getrokken, in die zin dat niet alleen varianten met vier rijstroken en 100 km/uur in het PlanMER zijn onderzocht, maar ook knelpuntoplossingen en netwerkvarianten (100 en 80 km/uur). De nieuwe doelstelling is na de inspraakronde als volgt gaan luiden:

*'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.'*

De nieuwe, bredere doelstelling heeft vervolgens de nu gepresenteerde voorkeursvariant mogelijk gemaakt. Deze variant voldoet aan de eisen van 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. Ook past de variant in de regionale gebiedsontwikkeling.

De voorkeursvariant ziet er als volgt uit:



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.

Voor Dalfsen zijn voor deze variant de volgende voor- en nadelen te onderscheiden:

Positief

- Voldoet aan de doelstelling: verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en in de omgeving van de hoofdrijbaan;
- Mogelijk minder verkeersoverlast op parallelle routes in het gebied;
- Instandhouding van huidige gebiedskenmerken en de bestaande sociale cohesie daar waar het tracé onveranderd blijft;
- Mogelijkheid tot gefaseerde uitvoering, met prioriteit voor de aanpak van het spoor;
- Oplossing van de verwachte verkeersdruk door de omleiding Ommen bij de bron, dus meteen op de N(3)48;
- Specifieke aandacht voor overstek Oudleusen;
- Mogelijkheid voor een verkeersluwe fietsverbinding tussen Dalfsen en Zwolle.

Negatief

- de noodzaak tot het moeten afbreken van zo'n dertien woningen bij het instellen van 100 km/uur en daarnaast de aantasting van de leefbaarheid voor overige woningen langs het tracé;
- verslechtering van de lokale bereikbaarheid door barrièrewerking vanwege sterke vermindering aantal aansluit- en uitwisselpunten;
- zorg om de gevolgen voor de veiligheid op het onderliggend (Dalfser) wegennet, denk aan fietsverkeer in combinatie met landbouwverkeer op parallelwegen, maar ook aan het zwaarder belasten van (erftoegangs)wegen die de provincie rechtstreeks aan wil gaan sluiten op de nieuwe N340;
- verwachte hoge kosten, niet alleen voor de hoofdrijbaan, maar ook voor het onderliggend wegennet en het aanliggende gebied. De onzekerheid over de verdeling van die kosten baart zorgen.

Zorg/aandachtspunten

- aansluiting op de A28;
- gevolgen op het wegennet van de ontwikkelingen rond de Hessenpoort (Ikea, van der Valk);
- gevolgen voor plannen als Ruimte voor de Vecht en Vechtcorridor;
- onzekerheid over de inrichting van het huidige tracé tussen Ankummerdijk en A28 en de gevolgen voor bewoners van dat gebied.

In de bijgevoegde conceptreactie voor de provincie worden deze punten verder toegelicht.

Samenvatting

Het voorkeurstracé sluit in hoofdlijnen goed aan bij het standpunt dat het bestuur van Dalfsen ten tijde van de Startnotitie heeft ingenomen. De gewijzigde doelstelling, die het gemeentebestuur mede heeft vastgesteld bij de behandeling van de richtlijnen voor de m.e.r., wordt door het voorkeurstracé gehaald. De gewenste verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid kan met dit tracé dus gerealiseerd worden, zonder dat het hele traject in een vierbaansvariant wordt uitgevoerd.

Positief is de mogelijkheid van een gefaseerde aanpak, waarbij de spoorwegovergang de hoogste prioriteit krijgt. Op die manier kan al vlot begonnen worden met het halen van een belangrijk deel van de doelstelling, zelfs als de financiële dekking voor het totale plan nog niet rond is.

Met de informatie die er nu is, kan de gemeente Dalfsen niet zonder meer instemmen met het instellen van 100 km/uur, daar waar het huidige tracé wordt gevolgd. Hiervoor is inzicht nodig in de vraag welk deel van de doelstelling volgens de provincie niet gehaald wordt bij de 80 km/uurvariant. Uit de PlanMER blijkt namelijk dat ook bij 80 km/uur die doelstelling gehaald kan worden.

Het aantal en de locatie van de geschetste aansluitingen baart zorgen. De geplande vier aansluitpunten betekenen een achteruitgang van de lokale bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie. Dit is niet voldoende om het maatschappelijk en economisch functioneren van bewoners en ondernemers in onze gemeente te waarborgen. Hiervoor zijn voor de verschillende modaliteiten (bv. langzaam verkeer, fietsers) meer uitwisselpunten nodig.

Wat de locaties van de aansluitingen betreft is het direct aansluiten van erftoegangswegen op de nieuwe N340 strijdig met ons categoriseringsplan en de principes van Duurzaam Veilig. Uw college zal samen met de provincie nader moeten onderzoeken hoe de geplande aansluitingen en uitwisselpunten kloppend gemaakt kunnen worden met de categorie-indeling van het onderliggend wegennet.

De aanpassing van de N340 levert op de voorgestelde manier grote kosten op, die voor een groot deel op Dalfser grondgebied gemaakt zullen moeten worden. Het is onduidelijk hoe groot die zijn en hoe ze verdeeld moeten worden. Voor Dalfsen is het belangrijk dat de optredende kosten evenredig

verdeeld worden, gebaseerd op evenwicht tussen de overlast en het respectievelijke belang dat de betrokken organen al dan niet hebben bij de aanpak van de N340.

Reacties omliggende gemeenten en consultatiegroep

De andere betrokken gemeenten reageren waarschijnlijk overwegend instemmend op de gepresenteerde voorkeursvariant.

Zwolle ziet als belangrijk positief punt in deze variant dat de - vanuit hun structuurvisie gewenste - noordelijke variant onder Hessenpoort langs gerealiseerd wordt. Zwolle wil meedenken over een gebiedsgerichte aanpak voor de A28 en Kranenburgweg (deelproject met Rijk en provincie). Voor de inpassing van belangrijke functies zal aandacht gevraagd worden (bv. beeldentuin).

Ook Ommen kan instemmen met het voorstel. De verwachte drukte na het realiseren van de omleiding Ommen wordt met het voorkeursstracé N340 opgelost (2x2 op N48) en het gebied Witharen, waar onder de bewoners veel onrust was over de plannen, hoeft niet doorsneden te worden. Zorg is er om de ontsluiting van het gebied Varsen, dat met een grotere barrièrewerking te maken zal krijgen.

Hardenberg is blij dat de provincie de N340 erkent als onderdeel van de hoofdinfrastructuur, maar is bang dat het voorkeursalternatief na 2020 niet zal voldoen op het deel dat tweebaans blijft. Ook bestaat in Hardenberg vrees dat door het ontbreken van financiële dekking voor het totale plan de fasering ergens halverwege zal blijven steken. Verder wil deze gemeente aandringen op maatregelen voor de N377, nu deze weg 100 km/uur blijft.

Tijdens de presentatie van het voorkeursalternatief in de consultatiegroep op 27 januari 2009 werd vrij positief gereageerd. Dit neemt niet weg dat er voor de verschillende instanties en direct betrokkenen uiteenlopende punten van zorg over blijven.

Beleidskader en rol gemeente:

Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op 20 januari de "Structuurvisie N340 Zwolle-Ommen/N48 Varsen-Arriërveld" vastgesteld. Deze Ontwerp-structuurvisie, met het voorkeursalternatief voor de N340, wordt samen met het PlanMER ter inzage gelegd van 9 februari tot 23 maart 2009. Tijdens deze periode kan iedereen een zienswijze indienen bij de provincie en reageren op zowel het PlanMER als de Ontwerp-structuurvisie met het voorkeursalternatief.

Op basis van

- de informatie uit het PlanMER,
- de reacties (zienswijzen) op het PlanMER en de Ontwerp-structuurvisie,
- advies van de betrokken bestuursorganen en
- het advies van de MER-commissie

stellen GS na de terinzagelegging een statenvoorstel op, met daarbij de (eventueel gewijzigde) structuurvisie. Deze worden omstreeks mei 2009 aan Provinciale Staten (PS) aangeboden.

PS zal, waarschijnlijk op 1 juli 2009, het besluit nemen welk alternatief of welke combinatie van alternatieven in de structuurvisie zal worden vastgelegd.

Het gekozen alternatief (of alternatieven) wordt verder onderzocht in de BesluitMER.

Een structuurvisie op basis van de -nieuwe - Wro is eigenlijk een beleidsvisie van de overheid, waarin ook een specifieke ontwikkeling kan worden meegenomen (de N 340 dus). Op een *ontwerp* structuurvisie kan een ieder een reactie/zienswijze geven. De overheid, in dit geval dus de provincie, stelt uiteindelijk de structuurvisie vast. Tegen dat besluit is geen beroep bij de Raad van State mogelijk. Dat komt omdat een vastgestelde structuurvisie geen juridisch besluit is dat de burgers rechtstreeks bindt. **Maar een beroep bij de Raad van State is wel mogelijk op het moment dat het door de provincie gekozen voorkeursalternatief door de gemeenten wordt vastgelegd in de bestemmingsplannen. Na vaststelling door de gemeenteraad is dan beroep bij de Raad van State mogelijk. In dat beroep kan**

ook tegen de tracékeuze bezwaar worden gemaakt, ondanks dat Provinciale staten de structuurvisie hebben vastgesteld.

De gemeente Dalfsen is nu dus geen besluitvormende partner, maar wordt dat wel degelijk zodra het voorkeursalternatief in bestemmingsplannen moet worden vastgelegd. Op dit moment kan de gemeente alleen een zienswijze indienen.

Alternatieven:

Uw raad kan via de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen instemmen met de voorgestelde voorkeursvariant van de provincie, of de voorkeursvariant afkeuren. De provincie beslist uiteindelijk autonoom of de ingediende zienswijzen aanleiding zijn voor wijzigingen in de voorkeursvariant.

Financieel kader:

Niet van toepassing

Communicatie:

Niet van toepassing

Burgemeester en wethouders van Dalfsen,

de burgemeester,
L.V. Elfers

de secretaris-directeur,
drs. H. Zwart