

Bijlage IV bij statenvoorstel

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Reactienota N 340

**Beantwoording zienswijzen / reacties Planstudie PlanMER
N 340 / Ontwerp Structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen /
N48 Varsen-Arriërveld**

juni 2009

Colofon

Datum

Juni 2009

Eenheid Wegen en Kanalen

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB ZWOLLE

Telefoon (038) 499 88 99

Fax (038) 425 48 88

www.provincie.overijssel.nl/n340

n340@overijssel.nl

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Aanleiding | 5 |
| 1.2 | Terinzagelegging | 5 |
| 1.3 | Werkwijze behandeling zienswijzen / reacties | 6 |
| 2 | Zienswijzen en beantwoording rubriek A: Planstudie PlanMER | 8 |
| 2.1 | Reactie 1: Voor of tegen het voornemen / nut en noodzaak (36 unieke zienswijzen) | 8 |
| 2.2 | Reactie 2: Intensiteit en capaciteit (4 unieke zienswijzen) | 10 |
| 2.3 | Reactie 3: Huidige situatie en autonome ontwikkeling (17 unieke zienswijzen) | 11 |
| 2.4 | Reactie 4: Inhoud PlanMER / effectbeoordeling (83 unieke zienswijzen) | 13 |
| 2.5 | Reactie 5: Verkeersstudie (uitgangspunten en cijfers) (48 unieke zienswijzen) | 20 |
| 2.6 | Reactie 6: Relatie met andere N-wegen en A 28 (141 unieke zienswijzen) | 24 |
| 2.7 | Reactie 7: Ontbreken Combinatiealternatief in PlanMER (90 unieke zienswijzen) | 26 |
| 3 | Zienswijzen en beantwoording rubriek B: Combinatiealternatief en Lange omleiding | 28 |
| 3.1 | Reactie 8: Voor/tegen het Combinatiealternatief of Lange omleiding (270 unieke zienswijzen) | 28 |
| 3.2 | Reactie 9: Verkeer en vervoer (219 unieke zienswijzen) | 31 |
| 3.3 | Reactie 10: Verkeersveiligheid en externe veiligheid (172 unieke zienswijzen) | 38 |
| 3.4 | Reactie 11: Landschap, cultuurhistorie en archeologie (178 unieke zienswijzen) | 40 |
| 3.5 | Reactie 12: Geluid, licht en trilling (88 unieke zienswijzen) | 43 |
| 3.6 | Reactie 13: Luchtkwaliteit (44 unieke zienswijzen) | 44 |
| 3.7 | Reactie 14: Wonen en werken (226 unieke zienswijzen) | 45 |
| 3.8 | Reactie 15: Landbouw (159 unieke zienswijzen) | 48 |
| 3.9 | Reactie 16: Recreatie en toerisme (113 unieke zienswijzen) | 49 |
| 3.10 | Reactie 17: Ecologie / natuur (171 unieke zienswijzen) | 50 |
| 3.11 | Reactie 18: Bodem en Water (39 unieke zienswijzen) | 53 |
| 3.12 | Reactie 19: Kosten (124 unieke zienswijzen) | 54 |
| 3.13 | Reactie 20: Planschade (178 unieke zienswijzen) | 56 |
| 3.14 | Reactie 21: Regionale kansen voor gebiedsontwikkeling (25 unieke zienswijzen) | 58 |
| 3.15 | Reactie 22: Relatie met andere programma's (156 unieke zienswijzen) | 59 |
| 3.16 | Reactie 23: Aanlegfase (117 unieke zienswijzen) | 61 |
| 3.17 | Reactie 24: Voorkeur voor een ander alternatief (74 unieke zienswijzen) | 62 |
| 3.18 | Reactie 25: Milieu (87 unieke zienswijzen) | 66 |
| 3.19 | Reactie 26: Doelbereik (voldoet wel/niet aan de doelstelling) (77 unieke zienswijzen) | 67 |
| 4 | Zienswijzen en beantwoording rubriek C: Wegontwerp en vervolg | 69 |
| 4.1 | Reactie 27: Ontwerp van de weg (194 unieke zienswijzen) | 69 |
| 4.2 | Reactie 28: Snelheid (54 unieke zienswijzen) | 71 |
| 4.3 | Reactie 29: Aansluiting op de A 28 (49 unieke zienswijzen) | 72 |
| 4.4 | Reactie 30: Detaillering ontwerp (7 unieke zienswijzen) | 72 |
| 4.5 | Reactie 31: Tracéverloop (70 unieke zienswijzen) | 73 |
| 4.6 | Reactie 32: Vervolgonderzoeken besluit m.e.r. (29 unieke zienswijzen) | 74 |
| 5 | Zienswijzen en beantwoording Rubriek D: Overige onderwerpen | 76 |
| 5.1 | Reactie 33: Proces en communicatie (aanpak en planning) (55 unieke reacties) | 76 |
| 5.2 | Reactie 34: Reactie Economische waarde van het gebied (5 unieke reacties) | 78 |
| 5.3 | Reactie 35: Bereikbaarheid hulpverlening (50 unieke reacties) | 79 |
| 5.4 | Reactie 36: Politieke verantwoordelijkheid (23 unieke reacties) | 79 |
| 5.5 | Reactie 37: Divers (31 unieke reacties) | 80 |

Inleiding

1.1 Aanleiding

In deze Reactienota zijn de zienswijzen en reacties samengevat, die naar aanleiding van de Planstudie PlanMER N 340 (januari 2009) en de Ontwerp Structuurvisie N 340 Zwolle–Ommen/N 48 Varsen-Arriërveld (januari 2009) door insprekers zijn gesteld en is een beantwoording opgenomen. In het PlanMER zijn naast de autonome situatie 14 alternatieven onderzocht. In de Ontwerp Structuurvisie spitsen Gedeputeerde Staten de keuze toe op drie alternatieven: het Netwerkalternatief 80 km/uur, de Lange omleiding en een zogenaamd Combinatiealternatief. Het Combinatiealternatief is samengesteld uit onderdelen van alternatieven die in het PlanMER zijn onderzocht.

Na een nadere vergelijking van de drie geselecteerde alternatieven geven Gedeputeerde Staten in de Ontwerp Structuurvisie de voorkeur aan het Combinatiealternatief. Bij het Combinatiealternatief gaat het om een autoweg (2x1 en deels 2x2) die vanaf Zwolle tot Ankum een nieuw noordelijk tracé volgt en verder het huidige tracé van de N 340 tot Varsen en dan via de N 48 tot Arriërveld waar de weg aansluit op de toekomstige omleiding Ommen (N 36/N 34, gereed in 2010).

1.2 Terinzagelegging

De terinzagelegging van de Planstudie PlanMER N 340 en de Ontwerp Structuurvisie besloeg een periode van 6 weken en vond plaats van 9 februari tot en met 23 maart 2009. Gedurende deze periode zijn de volgende informatiebijeenkomsten georganiseerd:

- 17 februari 2009 Mooi Rivier Congreshotel
- 19 februari 2009 Partycentrum De Lindenberg
- 26 februari 2009 Hotel Restaurant Hof van Dalfsen

De bijeenkomsten zijn bezocht door in totaal circa 450 mensen.

Tijdens genoemde bijeenkomsten is informatie gepresenteerd over de Planstudie PlanMER N 340 en de Ontwerp Structuurvisie met daarin het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten. Er is tevens de gelegenheid geweest om vragen te stellen of een zienswijze in te dienen. Ook was en is informatie te vinden op <http://provincie.overijssel.nl/N340>.

Er zijn ongeveer 370 reacties/zienswijzen binnengekomen. Hierin zijn alle reacties opgenomen, dus ook de (door de provincie gevraagde) reacties van instanties als gemeenten, waterschap en rijkswaterstaat en het advies van de Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (PCFL). Gemakshalve hierna allemaal als reacties/zienswijzen aangeduid.

Sommige van de reacties/zienswijzen worden ondersteund door meerdere personen. Een voorbeeld daarvan is de reactie van 'Duurzaam door het Vechtdal' die door 1205 personen wordt ondersteund. In Witharen is een zogenaamd 'Noordelijk Manifest' opgesteld, ondertekend door 747 personen en organisaties, en bij de zienswijze gevoegd. Maar ook andere zienswijzen zijn soms door meerdere of tientallen personen ondertekend. Na het bekend worden van het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten in januari van dit jaar, is er ook een nieuwe organisatie opgericht: 'Red het Leusener en Varsener Vechtdal'. Veel (recreatie-) bewoners in Varsen steunen deze organisatie en hebben een vrijwel identieke zienswijze ingediend.

In een groot deel van de reacties, veelal afkomstig van omwonenden van het bestaande tracé, wordt gepleit voor het noordelijke tracé.

1.3 Werkwijze behandeling zienswijzen / reacties

Verzamelen unieke zienswijzen

Alle inspraakreacties zijn bij de Eenheid Wegen en Kanalen van de provincie Overijssel binnengekomen en hebben een nummer gekregen. De reacties bevatten één of meerdere zienswijzen, vragen, opmerkingen, meningen en/of opinies over het project. Alle vragen, meningen en opinies bij elkaar opgeteld levert circa 3500 unieke zienswijzen op.

Formuleren en rubriceren reacties

Vanwege het grote aantal zienswijzen is er voor gekozen om eensluidende zienswijzen te bundelen. De 3500 unieke zienswijzen zijn ondergebracht in 37 algemene reacties. Bij het formuleren van deze algemene reacties was het doel om een zo goed mogelijke samenvatting te geven van de unieke zienswijzen. De verschillende zienswijzen worden daarbij eveneens aangegeven. De 37 algemene reacties zijn ingedeeld in 4 rubrieken:

- A. Planstudie PlanMER
- B. Combinatiealternatief / Lange omleiding
- C. Wegontwerp
- D. Overige onderwerpen

De 37 algemene reacties worden in de volgende hoofdstukken weergegeven en beantwoord.

In de bijlage bij deze Reactienota kunnen insprekers zien in welke rubrieken en onder welke algemene reacties hun unieke zienswijzen zijn ingedeeld. De indieners van zienswijzen worden aangeraden om ook de overige reacties uit de betreffende rubriek te lezen. Hierdoor is het tevens mogelijk om een beeld te vormen van de reacties van andere insprekers en mogelijk een meer compleet antwoord te krijgen op individueel gestelde vragen/opmerkingen.

Reacties instanties

Onderstaande instanties zijn in de gelegenheid gesteld om een reactie (LNV, RWS, RACM), standpunt (gemeenten en waterschap) en/of advies (PCFL) te geven naar aanleiding het PlanMER en de Ontwerp Structuurvisie.

- Provinciale Commissie voor de Fysieke Leefomgeving (PCFL) Overijssel (reactie nr. 147)
- Waterschap Groot Salland (reactie nummer 132)
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Zwolle (reactie nummer 343)
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen (reactie nummer 316)
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Ommen (reactie nummer 320)
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Hardenberg (reactie nummer 127)
- Rijkswaterstaat Dienst Oost Nederland (reactie nummer 124)
- Regiodirecteur van het ministerie van LNV (geen reactie)
- RACM (geen reactie)

Deze reacties zijn als zienswijzen bij de beantwoording in deze reactienota meegenomen (reactie nummers zie boven).

Advisering over PlanMER, en besluitvorming over Structuurvisie

De binnengekomen zienswijzen en reacties zijn tevens naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) gestuurd. Zij heeft deze betrokken bij het opstellen van haar advies. De commissie m.e.r. heeft het PlanMER getoetst aan de eerder vastgestelde richtlijnen. Gedeputeerde Staten betrekken het advies van de Commissie m.e.r. bij het statenvoorstel over de structuurvisie. Vervolgens neemt het Bevoegd Gezag (Provinciale Staten) aan de hand van het statenvoorstel en de (aangepaste) structuurvisie een besluit over de keuze van het tracé. Daarmee is de procedure van behandeling van zienswijzen/reacties op de Planstudie PlanMER en de Ontwerp Structuurvisie afgerond. Vervolgens wordt een Planstudie BesluitMER gemaakt voor de uitwerking van het voorkeursalternatief uit de Structuurvisie.

Wijzigingen in structuurvisie n.a.v. ingediende zienswijzen en beantwoording in deze Reactienota

Naar aanleiding van de reacties/zienswijzen, en de beantwoording daarvan in deze nota, zijn in de Structuurvisie de volgende wijzigingen/aanvullingen verwerkt:

In par. 5.2.1 van de vast te stellen structuurvisie is opgenomen dat in het Combinatiealternatief het 2x2 strooks deel aan de westzijde eindigt bij de Ankummerdijk óf bij de Dedemsweg/Koesteeg (bij keuze van het Combinatiealternatief verder te onderzoeken en af te wegen varianten in de Planstudie BesluitMER). In relatie met de variant 2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg wordt onderzocht of kan worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalflen bij de Koesteeg/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk.

In par. 5.2.2 van de vast te stellen structuurvisie is opgenomen dat bij keuze voor de Lange omleiding een veiligheidsvoordeel is dat op de af te waardenen oude N 340 het fietsverkeer gescheiden kan worden van het overige verkeer.

In par. 5.2.3 van de vast te stellen structuurvisie zijn de teksten over de geluidsbelasting bij de Lange omleiding en het Combinatiealternatief aangepast en bijlagen toegevoegd; ook tekst over de recreatie-effecten is aangepast.

In paragraaf 5.2.4 van de vast te stellen structuurvisie is aangegeven dat naast het verlies aan landbouwgrond ook het bestaansrecht van daarbij betrokken agrarische bedrijven en omrijnschade in het geding zijn.

In paragraaf 5.2 (en 3.2.4) geven wij de relatie met het provinciaal grondwaterbeschermingsbeleid meer expliciet aan, en het te verwachten effect van de alternatieven op de Robuuste verbindingzone/EHS. Bij de Lange omleiding gaan wij in op de relatie met het programma 'Ruimte voor de Vecht' en de ligging ten opzichte van het Natura 2000 gebied Zwarte Water en Vecht.

In par. 5.2.7 van de vast te stellen structuurvisie is tekst opgenomen over de te verwachten lage verkeersintensiteiten op een afgewaardeerde N 340.

In par. 5.3 van de vast te stellen structuurvisie is de tekst over de relatie met de Omgevingsvisie aangepast.

In par. 5.4 van de vast te stellen structuurvisie is tekst opgenomen over de "life cycle costs" (LCC) analyse en tekst toegevoegd over de duurzaam veilige inrichting van de N 377.

Paragraaf 5.5 van de vast te stellen structuurvisie is aangepast in overeenstemming met het bovenstaande. In relatie daarmee hebben wij in hoofdstuk 5 van de Structuurvisie paragraaf 5.3 'Relatie overig beleid' naar voren gehaald en de titel gewijzigd in 'Relatie Omgevingsvisie'.

Bijlage I bij het statenvoorstel (effectscoretabel van de drie geselecteerde alternatieven) is ook in de aangepaste structuurvisie opgenomen.

De (technische) beschrijving van het Combinatiealternatief en de Lange omleiding 2x2 Noord met de aandachtspunten bij uitwerking zijn opgenomen in bijlage 3 respectievelijk bijlage 4 van de aangepaste Structuurvisie. Hoofdstuk 6 is hierop aangepast en gaat nu in op de eindafweging en de conclusie met betrekking tot het voorkeursalternatief. Hoofdstuk 7 is vervallen en de inhoud is verwerkt in genoemde bijlagen 3 en 4.

De kaartbijlage in de Ontwerp-structuurvisie is in de aangepaste structuurvisie vervangen door zowel een kaart met de globale tracézone van het Combinatiealternatief als een kaart met de globale tracézone van de Lange omleiding 2x2 Noord.

In de vast te stellen structuurvisie zijn in de hoofdstukken 1 tot en met 4 ook enkele ondergeschikte wijzigingen doorgevoerd, o.a. in verband met de actuele planning.

2 Zienswijzen en beantwoording

rubriek A: Planstudie PlanMER

2.1 **Reactie 1: Voor of tegen het voornemen / nut en noodzaak (36 unieke zienswijzen)**

1. Nut en noodzaak

- Inspreker herkent het nut en de noodzaak voor het project.
- Inspreker twijfelt aan het nut en de noodzaak van de voorgestelde ingrijpende maatregelen aangezien het niet meer is dan een toegangsweg voor de vier regionale dorpen en aangezien er reeds meerdere oost-west-verbindingen aanwezig zijn. De huidige reistijden en verkeersintensiteiten op de N 340 worden (al dan niet in verhouding tot de verkeerssituatie in de randstad) ook in de spitsuren als relatief goed /acceptabel beoordeeld.
- Inspreker geeft aan dat opwaardering alleen zin heeft als er ook wat aan de A28 wordt gedaan. Immers, wat is anders het nut van een paar minuten tijdwinst als men weer moet wachten om de A28 op te gaan.
- Inspreker twijfelt of er in de toekomst echt een sterke toename zal zijn van verkeer. Op langere termijn daalt het aantal inwoners, en daarmee volgens inspreker het verkeersaanbod.
- Inspreker geeft aan dat Natuur en Milieu Overijssel twijfels heeft over nut en noodzaak in relatie tot de noodzakelijke investering. Verkeerskundig bestaat hier, gelet op de norm voor de minimale reissnelheid, onvoldoende aanleiding voor.
- Inspreker is voorstander van het combinatiealternatief maar is van mening dat de keuze om te komen tot een 100 km/u weg en de 2x2 rijstroken niet is gebaseerd op nut en noodzaak, maar vooral op eerdere beleidsplannen.
- Inspreker geeft aan dat in het PlanMER de noodzaak tot opwaarderen van een 4-baansweg niet is aangetoond.
- Inspreker stelt dat verbreding van de N 340 en/of een verhoging van de maximumsnelheid onwenselijk en niet noodzakelijk is. Huidige problemen kunnen worden opgelost door op knelpunten maatregelen te treffen.
- Inspreker begrijpt dat er iets moet gebeuren aan de N 340, maar om het op zo'n ingrijpende manier te doen voor een paar minuten tijdwinst vindt inspreker overdreven.
- Inspreker vraagt zich af of het bedrag dat wordt uitgetrokken voor de aanpassingen aan de N 340 niet beter kan worden besteed aan iets anders unieks in Nederland waarbij het geld op een duurzame en moderne manier wordt ingezet.
- Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat er zo veel asfalt wordt neergelegd (bij de westelijke omleiding van het combinatiealternatief) terwijl onderzoeken aantonen dat het huidige tracé met aanpassing van de knelpunten kan zorgen voor een goede verkeersafwikkeling.
- Insprekers zien in de onderzoeken geen nut of noodzaak om de aftakking al bij Ankummerdijk te laten beginnen.
- Inspreker geeft aan dat het goed is dat er een goede verbinding is tussen de Vechtdal gemeenten en dat het Vechtdal niet gebaat is bij een bypass voor rijkswegen of een extra doorgangsroute naar Duitsland.

Beantwoording 1

De provincie is blij dat de problematiek en dus het nut en de noodzaak van opwaardering door een aantal insprekers wordt onderkend.

Tegelijkertijd constateert de provincie dat door een aantal insprekers twijfels geuit worden bij het nut en de noodzaak van de opwaardering. Als reactie hierop kan de provincie het volgende aangeven.

De provincie is zich er van bewust dat waar keuzes ten algemene nutte gemaakt worden mensen in hun persoonlijke belang geschaad worden. Dit is helaas niet te voorkomen, wat de provincie kan

doen is trachten de negatieve gevolgen waar mogelijk teniet te doen en anders zo veel mogelijk te beperken.

Het door sommige insprekers naar voren gebrachte alternatief, namelijk het aanpakken van de knelpunten, komt goeddeels overeen met het nulplus alternatief zoals dat in het PlanMER is opgenomen. Dit alternatief is op effecten beoordeeld en maakt dus onderdeel uit van de bestuurlijke afweging. Uit de effectscores blijkt evenwel dat het nulplusalternatief onvoldoende probleemoplossend is, waardoor de situatie in feite alleen maar verslechterd.

Het nut en de noodzaak van de opwaardering van de N 340 zijn gelegen in de geprognosticeerde verkeersgroei de komende jaren. Op basis van een inventarisatie van de redelijkerwijs te verwachten ruimtelijke en socio-economische ontwikkelingen laat het gehanteerde verkeersmodel een verwachte gemiddelde verkeersgroei tot 2020 van 1,9 procent per jaar op (het westelijk deel van) de N-wegen in het studiegebied zien. Door de verwachte afvlakking van de bevolkingsgroei zwakt de verkeersgroei in deze periode weliswaar ook af, maar het blijft wel degelijk groei, ook al omdat economische ontwikkelingen een sterkere invloed heeft op de verkeersgroei dan de bevolkingsontwikkeling. Om deze verkeersgroei op een vlotte en veilige manier op te kunnen vangen is een aanpassing van de inrichting van de N 340 noodzakelijk. Dit om de bereikbaarheid van de kernen en de economische centra te waarborgen, toenemende druk op het onderliggende wegennet te voorkomen danwel te beperken en oplossingen te bieden voor de barrièrewerking die zal ontstaan wanneer de groeiende verkeersstroom op de huidige infrastructuur zou moeten blijven worden afgewikkeld. Het gaat dus niet alleen om tijdwinst, zoals door sommige insprekers wordt aangegeven, maar om veel meer dan dat.

De N 340 is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) aangewezen als een 100 km/u stroomweg en in de Omgevingsvisie aangewezen als onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Het betreft dus een provinciale stroomweg waarvan de beoogde functie meer is dan de toegangsweg voor de vier dorpen zoals sommige insprekers aangeven. De N 340 vervult overeenkomstig de Omgevingsvisie namelijk een belangrijke verbindingsfunctie in het wegennetwerk van stedelijke centra naar streekcentra. Om de verdere verkeersgroei in de komende jaren op een verantwoorde wijze op te vangen en de regionaal economische ontwikkeling te ondersteunen is opwaardering van de N 340 gewenst. Daarmee is het uitdrukkelijk geen bypass voor rijkswegen of een (inter)nationale route, temeer daar ook de capaciteit van de A28 wordt verhoogd.

Het combinatiealternatief betreft een weg met een inrichting als 2x1 100 km/u weg en waar nodig (aansluiting Zwolle en de N 48) een indeling als 2x2 100 km/u weg. In het combinatiealternatief is er sprake van een westelijke omleiding die in 2x2 is uitgevoerd om zodoende voldoende verkeer –op het drukste deel – traject Zwolle-Dalfsen vice versa, en richting de A 28 te kunnen afwikkelen. Een inrichting van de weg als 100 km/u past inderdaad in het provinciale beleid. Een dergelijke keuze levert een eenduidig wegbeeld op en heeft voordelen op het gebied van de verkeersveiligheid door de ongelijkvloerse kruisingen.

De aansluiting van de N 340 op de A 28 wordt door een aantal insprekers terecht als een belangrijk onderwerp naar voren gebracht. Vanwege dit belang is deze aansluiting ook onderwerp van een studie die parallel wordt uitgevoerd. Ook hier wordt derhalve door de provincie samen met de andere betrokken overheden (Rijk en gemeente Zwolle) gekeken naar de mogelijkheden om de situatie te verbeteren.

In het PlanMER zijn de daarin omschreven alternatieven allemaal onderzocht op doelbereik zodat duidelijk is hoe de verschillende alternatieven op de diverse onderwerpen scoren. De politieke afweging welk alternatief, en dus welke inrichting (2x1 of 2x2 of een combinatie hiervan), wordt gekozen, dient op basis van de beschikbare informatie plaats te vinden. Alternatieven die in het PlanMER zijn onderzocht, dus ook de alternatieven over een noordelijk tracé zouden een antwoord kunnen bieden voor de gesignaleerde problematiek. Het is uiteindelijk een afweging van het bestuur welk alternatief de voorkeur geniet. De stelling die door insprekers naar voren wordt gebracht dat voor een noordelijk tracé een duidelijkere toename van het verkeer verwacht moet worden, wordt niet door de provincie onderschreven. Bij de afweging gaat het bovendien om meer aspecten die betrokken moeten worden bij de tracékeuze.

De financiering van het project is onderdeel van de bestuurlijke afweging. Door middel van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) zijn de kosten van het project inzichtelijk gemaakt en afgezet tegen de baten die de investering met zich mee zal brengen. Deze MKBA wordt eveneens in de afweging betrokken. De provincie maakt uiteraard afwegingen waaraan zij de haar beschikbare financiële middelen zal besteden. Een investering in de opwaardering van de N 340 is onder meer een investering in veiligheid en in het faciliteren van de doorstroming van het verkeer.

2. Voor of tegen het voornemen

- Inspreker vindt dat de vier wegen tussen de N 377 en N 340 voor een onleefbare situatie zorgen in dit gebied.

Beantwoording 2

Deze zienswijze berust vermoedelijk op een misverstand dat alle tracés die zijn onderzocht ook zullen worden gerealiseerd. Dit is niet het geval. De alternatieven uit het PlanMER worden tegen elkaar afgewogen op voor- en nadelen, waarna door Provinciale Staten een keuze voor een alternatief zal worden gemaakt. Er is dus hoe dan ook geen sprake van vier wegen tussen de huidige N 340 en de N 377.

3. Voor Combinatiealternatief/tegen Lange omleiding

- Een eventuele keuze voor het noordelijke tracé zou ingegeven zijn door het argument dat op termijn toch een 2x2 weg noodzakelijk is. Inspreker twijfelt hier aan omdat er in het verkeersmodel een aantal discutabele aannames/variabelen zitten, waardoor de lange omleiding overgedimensioneerd is.
- Inspreker is van mening dat het aanleggen van een nieuw tracé overbodig is. De jaarlijkse verkeersgroei is volgens het verkeersmodel van de provincie gemiddeld 1,9% (ipv de eerder genoemde 4,5%). Daarnaast zijn er alleen knelpunten op het tracé tijdens de spitsuren. Het huidige tracé kan volgens inspreker het toekomstige verkeer aan.
- Inspreker geeft aan dat een noordelijk tracé niet nodig en niet gewenst is. Voor de aanleg van een nieuw tracé moet duidelijker worden aangetoond dat er een duidelijke toename van het verkeer verwacht wordt.

Beantwoording 3

De provincie constateert dat deze insprekers voorstander zijn van een oplossing over het bestaande tracé van de N 340 omdat er verkeerskundig volgens hen geen noodzaak is voor de aanleg van een Noordelijk tracé. De keuze van de provincie voor een alternatief is niet alleen afhankelijk van de al dan niet aanwezige verkeerskundige noodzaak. Ook de andere aspecten die in het PlanMER zijn onderzocht zullen in de belangenafweging worden betrokken.

De stelling die door insprekers naar voren wordt gebracht dat voor een keuze voor een noordelijk tracé een duidelijkere toename van het verkeer verwacht moet worden, wordt niet door de provincie onderschreven. De Lange omleiding is dan ook een alternatief dat volwaardig in de afweging door de provincie wordt betrokken.

4. Overig

- Inspreker (gemeente Hardenberg) stelt zich ten doel dat de snelwegenruit rondom Hardenberg binnen 30 minuten bereikbaar is. Hiertoe zou ook de N 340 een stroomweg moeten worden.

Beantwoording 4

Zoals aangegeven bij het onderwerp nut en noodzaak, is de N 340 in het PVVP aangewezen als een 100 km/u stroomweg en in de Omgevingsvisie aangewezen als onderdeel van de hoofdinfrastructuur. De gemeente Hardenberg en de provincie zitten dus op één lijn voor wat betreft de gewenste inrichting van de N 340 als een 100 km/u stroomweg.

2.2 Reactie 2: Intensiteit en capaciteit (4 unieke zienswijzen)

- Inspreker verwacht dat de capaciteit van het combinatiealternatief binnen 10 jaar onvoldoende zal zijn en dat een 2x2 weg alsnog nodig zal zijn.
- Inspreker verwacht bij een keuze voor het noordelijk tracé, waarbij volgens inspreker sprake is van overdimensionering, de doorstroming op de A28 ook in gevaar komt. Door vestiging van IKEA en een Van der Valkvestiging wordt dit probleem alleen maar verergerd.
- Inspreker is van mening dat de oorzaak van de beperkte capaciteit van de N 340 vooral ligt in de lage capaciteit van de kruispunten in plaats van in de capaciteit van de wegvakken.
- Inspreker geeft aan dat op termijn geen 4-baans weg nodig is.
- Inspreker geeft aan dat bij het bepalen van de I/C-waarden geen rekening is gehouden met het effect van rekeningrijden.
- Inspreker geeft aan dat het belangrijk is dat de route via de N 340 over Ommen naar Hoogeveen en Almelo niet beter/snelser wordt dan de route over de A28 en N35 om nationaal sluipverkeer te voorkomen.
- Inspreker vindt dat berekende I/C-waarden met voorzichtigheid bekeken moeten worden:
 - o er is geen rekening gehouden met het effect van rekeningrijden;
 - o de gegeven waarden zijn waarden voor het drukste uur van de spits (2 uur durend); de verwachte overlast zal voor een korte periode zijn
 - o een I/C-waarde van 1 betekent niet dat het verkeer vaststaat, de kans op file is wel groot

Beantwoording

De provincie constateert dat insprekers op basis van de I/C verhoudingen de vrees hebben dat bij een keuze voor het combinatiealternatief over het bestaande tracé, welk tracé voor een belangrijk deel als een 2x1 weg is ingericht, op termijn alsnog een 2x2 inrichting noodzakelijk zal blijken te zijn. Hierover kan worden opgemerkt dat de afweging voor een verbreding tot 2x2 niet alleen op het criterium capaciteit van de weg wordt gebaseerd maar ook op het criterium reistijd van het totale traject. Bij het combinatiealternatief is voor het oostelijke deel van de N 340 een dimensionering als 2x1-strooksweg voorzien. Voor een verdere onderbouwing van de gekozen inrichting van het combinatiealternatief, wordt verwezen naar de structuurvisie.

De verknoping van de N 340 met de A28 is een belangrijk onderwerp. De keuze van herinrichting van de N 340 (en de aansluiting) dient dan ook in samenhang met de effecten op de A 28 te worden gezien. Voor de verknoping van de N 340 met de A 28 loopt een apart onderzoek waarin de effecten van de vestigingen van Ikea en van der Valk worden betrokken. Er vindt uiteraard afstemming plaats tussen onderhavige studie en de studie naar de aansluiting op de A28. Inrichtingsvarianten voor het knooppunt worden in de volgende N 340-fase, de Planstudie BesluitMER, onderzocht.

De provincie verwacht de door inspreker geuite vrees voor nationaal sluipverkeer niet. De routes over de A28 en N35 faciliteren andere verkeerstromen. De N 340 is met name bedoeld om regionaal verkeer met een oost-west gerichte oriëntatie te faciliteren. Ook uit het verkeersmodel dat gebruikt is in de Planstudie PlanMER N 340 komt niet naar voren dat er bij de onderzochte alternatieven verkeer van de A28 of de N35 naar de N 340 wordt getrokken.

Voor wat betreft het punt dat door insprekers naar voren wordt gebracht dat bij de totstandkoming van de I/C waarden geen rekening is gehouden met rekeningrijden, wordt verwezen naar de beantwoording bij A5, paragraaf 2.5 (onderdeel 1), Verkeersstudie (uitgangspunten en cijfers). Voor het overige is bij de bepaling en waardering van de geconstateerde I/C verhoudingen aansluiting gezocht bij de gangbare methoden om hier naar te kijken. Dit betekent inderdaad dat er naar de spitsperiodes is gekeken en dat de gebruikelijke grens van 0,85 is gehanteerd als I/C waarde waarboven de situatie als kritiek wordt beoordeeld. Deze grens is voor de N 340 ook opgenomen in de provinciale Omgevingsvisie.

2.3 Reactie 3: Huidige situatie en autonome ontwikkeling (17 unieke zienswijzen)

1. Huidige situatie

- Inspreker geeft aan dat voor fietsers (scholieren) de oversteeksituatie bij Oudleusen onveilig is (smal middenstuk) en wil graag een snelle oplossing voor dit probleem.
- Inspreker geeft aan dat de omgeving van de Wildbaan in de conflictzone kaart (planMER) is aangegeven als dagrecreatie, terwijl het woongebied is.
- Inspreker geeft aan dat het culturele karakter en de NSW-status van de beeldentuin niet is vermeld in de rapporten.
- Inspreker geeft aan dat direct ten noorden van het Combinatiealternatief een grote dassenkolonie aanwezig is.
- Inspreker vindt dat de knelpunten op het huidige tracé de grootste beperkende factor zijn bij de doorstroming
- Inspreker geeft aan dat de N48 Balkeweg nu al druk is en in de toekomst alleen maar drukker zal worden
- Inspreker geeft aan dat de generatie mensen die langs de weg wonen niet anders weten dan dat de N 340 een drukke weg is.
- Inspreker geeft aan dat voor fietsers in de bestaande situatie moeilijkheden ontstaan bij ontmoeting en inhalen van brede landbouwvoertuigen. Inspreker pleit in de huidige situatie ook maatregelen te treffen
- Inspreker geeft aan dat op blz. 50, van Deel B onderdeel Natuur van het PlanMER ontbrekend wordt vermeldt dat bij veel groepen geen gegevens voorhanden zijn
- Inspreker geeft aan dat de VRI-installatie in Balkbrug dusdanig is afgesteld dat het doorgaande verkeer op de N 377 geprioriteerd wordt tov het plaatselijke verkeer. Inspreker pleit voor een tunnel tbv het doorgaande verkeer.-> huidige situatie

Beantwoording 1

Bij keuze voor het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief en verdere uitwerking daarvan zal ook aandacht geschonken worden aan de veilige kruising van de weg, o.a. bij Oudleusen. Dat gebeurt met ongelijkvloerse kruisingen. Wanneer er een acute noodzaak is om bestaande knelpunten aan te passen, valt dat buiten de scope van de onderhavige plannen en is dit iets wat apart door de provincie wordt behandeld. Bij de oversteeksituatie bij Oudleusen zijn recent waarschuwingsschilden geplaatst en is in samenhang met het ROVO en de scholengemeenschap Vechtdalcollege een verkeerseducatief programma uitgevoerd. Bij keuze van het

Combinatiealternatief zal nagegaan worden hoe de situatie bij Oudleusen bij voorrang aangepakt kan worden.

De aanwezige woningen in de omgeving van de Wildbaan betreffen recreatiewoningen. De aanduiding van dagrecreatie op de conflictzonekaart is inderdaad niet correct. Deze woningen zijn echter wel betrokken bij de berekeningen van het aantal geluidsgehinderden en ernstig gehinderden.

De stellingname dat de NSW status van de Anningahof niet is onderkend, is onjuist. In het deelrapport B onderdeel Landschap en cultuurhistorie is op pagina 30 onder het kopje Visueel ruimtelijke waarden, bij het subkopje overige landschappelijke waarden de Anningahof genoemd als NSW landgoed. Middels een voetnoot bij de tekst is aangegeven dat niet alle Natuurschoonwet (NSW) landgoederen ook een landschappelijke waarde vertegenwoordigen en dat hier bij de effectbeoordeling rekening mee is gehouden.

Het is bekend dat ten noorden van het Combinatiealternatief een dassenburcht aanwezig is. Dit is beschreven in Deel B onderdeel Natuur van het PlanMER in paragraaf 5.2 op pagina 29. Bij keuze van het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief zal in de BesluitMER bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden worden met aanwezige natuurwaarden, waaronder dassen.

De provincie onderschrijft dat de huidige knelpunten op de N 340 een beperkende factor zijn in de doorstroming. Naar de toekomst toe zullen deze knelpunten een grotere beperking worden als er niets wordt gedaan, aangezien het verkeersaanbod zal stijgen.

Bij keuze van het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief zal in de BesluitMER ook aandacht geschonken worden aan de inrichting van de parallelweg, ook in verband met verkeersveiligheid voor fietsers. In het kader van de realisatie van dit project is hier dus aandacht voor. Wanneer er een acute noodzaak is om een bestaand knelpunt of een verkeersonveilige situatie aan te passen, valt dat buiten de scope van de onderhavige plannen en is dit iets wat apart door de provincie behandeld zal worden.

Waar inspreker aangeeft dat in het PlanMER onterecht wordt gesteld dat gegevens van (soort)groepen ontbreken, kan worden aangegeven dat met het oog op PlanMER niveau de bronnen geraadpleegd zijn zoals weergegeven in bijlage 3 bij Deel B, onderdeel Natuur. Uit genoemde bronnen zijn op onderdelen geen gegevens beschikbaar. Voor zover relevant voor PlanMER niveau zijn groepen echter beschreven. Het ontbreken van de gegevens waar inspreker op doelt, heeft derhalve geen invloed op de effectbeoordeling. In de BesluitMER zal overigens middels een inventariserend veldonderzoek meer informatie verzameld worden.

De constatering dat de Balkeweg in de toekomst relatief drukker zal worden klopt en hiermee is in de planvorming rekening gehouden.

De mensen die langs het huidige trace van de N 340 wonen hebben inderdaad dagelijks te maken met het gegeven van een drukke verkeersweg. De weg zal echter alleen maar drukker worden en daarom is het noodzakelijk om te onderzoeken op welke wijze deze verkeersgroei gefaciliteerd kan worden en de overlast beperkt. Met dit doel is het PlanMER opgesteld en op basis van deze informatie zal een bestuurlijke afweging van alternatieven plaatsvinden.

De door inspreker voorgestelde tunnel ten behoeve van doorgaand verkeer in Balkbrug vormt geen onderdeel van dit project. De effecten van de opwaardering van de N 340 op de N 377 zijn onderzocht. Bij uitvoering van het Combinatiealternatief zal volgens het verkeersmodel in 2020 de verkeersdrukke in Balkbrug ongeveer overeenkomen met die in 2007.

2. Autonome ontwikkeling

- Inspreker vindt het niet duidelijk of van nieuwe woningbouwlocaties wordt uitgegaan en waar die dan liggen.
- Inspreker geeft aan dat er geen rekening is gehouden met bekende en voorgenomen ontwikkelingen als uitvoeringsprojecten van de Kaderrichtlijn Water en het Bestuursakkoord Water.
- Inspreker geeft aan dat het effect van klimaatverandering op natuur niet is omschreven
- Inspreker geeft aan dat, ondanks opmerkingen van specialisten, zeer uitgebreid over natuurontwikkelingen langs de Vecht wordt geschreven en slechts summier over ontwikkelingen elders

Beantwoording 2

De constatering dat de invloed van klimaatverandering niet zou zijn meegenomen is onjuist. In hoofdstuk 6 van Deel B, onderdeel Natuur is klimaatverandering wel meegenomen.

Ook wordt aangegeven dat andere ontwikkelingen dan natuurontwikkeling langs de Vecht niet zijn meegenomen. De ontwikkelingen waar inspreker vermoedelijk op doelt, waren voor het PlanMER

veelal niet relevant. In het PlanMER zijn die natuurontwikkelingen meegenomen Voor zover deze relevant zijn voor het project N 340.

3. Overig

- Inspreker vindt dat het bij de vergelijking van de leefbaarheid niet gaat om het aantal af te breken woningen, maar ook om het aantal huizen dat binnen een bepaalde afstand van een weg komt te staan. Bij het huidige tracé staan de woningen reeds in de buurt van het tracé. Bij de noordelijke alternatieven worden woningen belast die nu helemaal niet in de buurt staan van een (grote) weg.
- Inspreker geeft aan dat het in het belang van de gemeente Dalfsen is om de knelpunten op het huidige tracé aan te pakken (prioriteit ondertunneling spoor) met instandhouding van de 80 km/u op de N 340.

Beantwoording 3

Het klopt dat voor wat betreft het aspect leefbaarheid niet alleen dient te worden gekeken naar het aantal af te breken woningen. Leefbaarheid, in het PlanMER ook wel kwaliteit van de leefomgeving genoemd, is gekeken naar geluidhinder, luchtkwaliteit, visuele verstoring, subjectieve verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Hierop zijn alle alternatieven beoordeeld. De constatering is juist dat bij een keuze voor een noordelijk tracé woningen zullen worden belast die nu niet in de buurt van een verkeersweg staan. Hier staat tegenover dat woningen die nu belast worden in dat geval minder zullen worden belast. Dit gegeven zal in de bestuurlijke afweging meegenomen worden.

De aanpak van (knelpunten in) de N 340 beziet de provincie in relatie met de keuze in de Omgevingsvisie om de N 340 aan te wijzen als onderdeel van de provinciale hoofdinfrastructuur. Het gaat om een regionale verbinding / stroomweg vanaf Drenthe via streekcentrum Hardenberg naar de stad Zwolle. Bij een stroomweg kiest de provincie in principe voor een 100 km-uur weg. Uiteraard worden ook Ommen en Dalfsen ontsloten door de N 340 en is de ligging van de weg ten opzichte van de dorpen in deze gemeenten ook van belang. Voor deze kernen zou kunnen worden volstaan met een gebiedsontsluitingsweg 80 km-uur maar de weg heeft, zoals aangegeven ook een regionale functie.

2.4 Reactie 4: Inhoud PlanMER / effectbeoordeling (83 unieke zienswijzen)

1. Systematiek

- Inspreker geeft aan dat de effectwaardering voor diverse thema's is gemiddeld over het gehele traject. Een driedeling van het gebied had meer helderheid gegeven over het ontstaan van de effecten van onderdelen en over de bouwstenen van het MMA en zou zodoende beter inzichtelijk maken welk alternatief het beste scoort.
- Inspreker geeft aan dat op de conclusies, op basis waarvan is gekozen voor het combinatiealternatief, het nodige valt af te dingen.
- Inspreker geeft aan dat in het gehele planMER onvoldoende aandacht is besteed aan de voordelen van de Lange Omléiding.
- Inspreker/adviseur (PCFL) geeft aan dat alle commissieleden, op Natuur en Milieu Overijssel na, zich in belangrijke mate kunnen vinden in het ontwerp-structuurvisie en planstudie PlanMER N 340
- Inspreker/adviseur (PCFL) geeft aan dat de meerderheid van de commissies van mening is dat de Ontwerp Structuurvisie N 340 N 48 een goed inzicht geeft in het afwegingsvraagstuk en voldoende informatie biedt voor het maken van een verantwoorde afweging en dat de keuze om de afweging toe te spitsen op de alternatieven Netwerk 80, Lange omléiding en Combinatiealternatief navolgbaar en verantwoord is.
- Inspreker/adviseur (PCFL) geeft aan dat de meerderheid van de commissies adviseert om, met inachtneming van de resultaten van de terinzagelegging en het advies van de commissie m.e.r., de ontwerp-structuurvisie N 340 vast te stellen.
- Inspreker geeft aan dat bij een keuze voor een alternatief anders dan over het huidige tracé niet meegenomen is wat de gevolgen zijn voor de woningen die dan dichterbij de weg komen te liggen.
- Inspreker geeft aan dat bij de effectwaardering de effecten zijn gemiddeld over het gehele gebied en over een aantal deelaspecten. De moeite die is gedaan om de verschillende aspecten te benoemen en te waarderen wordt zo 'uitgemiddeld' dat de uitkomst weinig meer zegt.
- Inspreker geeft aan dat een 2x2 baans lange omléiding vergeleken wordt met een 2x1 baans Combinatiealternatief. Om een eerlijke vergelijking te maken dient in beide gevallen een 2x1 baans oplossing vergeleken te worden.
- Inspreker vindt dat de volgende zaken in het PlanMER niet goed zijn onderzocht:
 - o de KBA is niet volledig (de aansluiting op de A28 niet meegenomen in de plannen)
 - o ecoduct bij Witharen en Varsen

- o invloed van de weg op waterstromen voor drinkwater en water voor landbouw en natuur
- Inspreker vraagt zich af of bij de keuze voor het Combinatiealternatief voldoende rekening is gehouden met de economische crisis
- Inspreker geeft aan dat de beperkte mogelijkheden voor een goed functionerend ecoduct in de noordelijke variant van de lange omleidingen, waar de EVZ smal is, onvoldoende vergeleken zijn met de ruimere mogelijkheden bij de zuidelijke varianten en het huidige tracé. Dit heeft effect op de kosten van de alternatieven
- Inspreker geeft aan dat alle positieve en negatieve scores bij elkaar opgeteld leiden tot min 50 voor het combinatie alternatief, terwijl het noordelijke tracé plus 20 scoort.
- Inspreker is tevreden dat naast alle gedefinieerde varianten ook de knelpuntenaanpak (80km/uur en 100 km/uur) meegenomen is in de planstudie. Inspreker geeft aan dat alle varianten uit het PlanMER voldoen aan de geformuleerde doelstellingen.
- Inspreker geeft aan dat binnen de ombouwvarianten een opmerkelijk verschil is tussen 2x1 rijstrook en 2x2. De 2x1 scoort aanmerkelijk slechter. Het combinatiealternatief is ook 2x1.
- Inspreker geeft aan dat de middellange omleiding wel degelijk voordelen kan betekenen voor Oudleusen t/m Varsen. Het tracé kan worden afgewaardeerd met alle positieve gevolgen van dien.
- Inspreker geeft aan dat de opdracht aan GS mbt de verbetering van de N 340 geen bevordering van het verkeer van en naar Drenthe en Twente bevat. Door de aanleg van een 100 km/u weg ontstaan extra verkeersstromen (en extra bedrijvigheid) die niet zijn meegenomen in het PlanMER. Inspreker verzoekt de effecten daarvan te onderzoeken.

Beantwoording 1

In deel A, de hoofdnota van de Planstudie PlanMER is in hoofdstuk 6 per aspect onder het kopje "De essentiële verschillen" aangegeven hoe de alternatieven onderling verschillen wanneer ze worden opgedeeld in een westelijk, midden en oostelijk deel. Dit is een aanvullende analyse geweest op de effectbeoordeling van het totale tracé, met als doel om te bezien of deze benadering tot andere inzichten zou leiden dan wanneer alleen naar de effecten van het totale tracé zou worden gekeken.

De provincie is zich er van bewust dat ieder alternatief voor en nadelen kent. In de bestuurlijke afweging wordt hier rekening mee gehouden en wordt uiteindelijk na zorgvuldig beraad een keuze gemaakt. In de volgende fasen van de planvoorbereiding wordt vervolgens gekeken hoe de nadelen die aan de gekozen oplossing kleven zo veel mogelijk ongedaan gemaakt dan wel verzacht kunnen worden.

De provincie deelt de visie dat onvoldoende aandacht zou zijn gegeven aan de voordelen van de lange omleiding niet. Naar het oordeel van de provincie zijn alle alternatieven zorgvuldig en evenwichtig op zowel positieve als negatieve effecten beoordeeld, zo ook de lange omleidingen.

De veronderstelling is niet juist dat de gevolgen niet inzichtelijk zijn gemaakt voor woningen bij een keuze voor een ander tracé dan over het huidige. Het klopt dat een nieuw tracé een belasting met zich mee zal brengen voor woningen die nu niet belast worden. Hier staat tegenover dat andere woningen ontlast zouden worden bij een keuze voor een nieuw tracé. Dit is in het PlanMER inzichtelijk gemaakt door te kijken naar de totale effecten die in het studiegebied optreden bij de verschillende alternatieven. Op basis hiervan zal de politiek-bestuurlijke afweging moeten worden gemaakt.

De effecten zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op de wijzigingen in de verkeersafwikkeling. Dit wordt per traject in het gehele studiegebied nagegaan. Er is geen sprake van gemiddelden of iets dergelijks. Wellicht kan dit worden geïllustreerd aan de hand van de effecten op geluid. Voor het gehele studiegebied is nagegaan welke woningen in het invloedsgebied van de wegen liggen die wijzigingen in verkeersintensiteit laten zien. Dit wordt onderverdeeld naar geluidsklassen in het referentiealternatief (de toekomstige situatie zonder uitvoering van het project) en vervolgens ook voor alle veertien projectalternatieven. Per projectalternatief wordt het verschil tussen het referentiealternatief en het projectalternatief berekend. Er is geen sprake van gemiddelden.

In het PlanMER zijn alle 14 onderzochte alternatieven met elkaar vergeleken, op zowel milieu- als overige effecten, en dus ook op kosten. Op basis van deze informatie is in de (Ontwerp-) Structuurvisie een voorselectie gemaakt en zijn er drie alternatieven overgebleven, het netwerk 80 alternatief, de lange omleiding 2x2 en het combinatiealternatief. Het waarom van het afvallen van de andere alternatieven is eveneens aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie (paragraaf 4.3). De provincie is dus van mening dat een eerlijke vergelijking heeft plaatsgevonden en dat in de voorselectie realistische alternatieven zijn overgebleven die aan een verdere afweging zijn onderworpen.

In het PlanMER is de vormgeving van de aansluiting op de A28 niet meegenomen en dus ook niet in de KBA. In het PlanMER zijn de alternatieven onderzocht op het detailniveau voor een

alternatievenafweging. In de volgende fase van het BesluitMER zullen de onderzoeken voor het voorkeursalternatief op een hoger detailniveau plaatsvinden.

Bij de keuze wordt niet specifiek rekening gehouden met de economische crisis, maar wordt rekening gehouden met de verwachtingen voor de middellange (2020) en langere termijn (2030) en de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses in verband met beprijzingsmaatregelen of een andere groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in Noordoost Overijssel.

Bij een (politieke) afweging krijgen niet alle aspecten een gelijk gewicht. De door de indiener van de zienswijze gemaakte optelsom is derhalve een te grote vereenvoudiging van de problematiek.

In de (Ontwerp-) Structuurvisie par. 4.3. hebben wij beargumenteerd waarom wij de middellange omleiding niet betrekken bij onze keuze van een voorkeursalternatief:

'De middellange omleidingen (een combinatie van westelijke omleiding, oostelijke omleiding en 3,5 km bestaand N 340 tracé in het middendeel) leveren een nieuwe doorsnijding op van ca 15 km. De voordelen bij een middellange omleiding van een kortere doorsnijding ten opzichte van een Lange omleiding wegen niet op tegen de nadelen. Juist op het deel waar bij de Middellange omleiding het bestaande tracé wordt gevolgd komt langs de weg de meeste bebouwing voor (o.a. Ankum). De mogelijke voordelen bij de Middellange omleidingen van een kortere doorsnijding (2,5 km korter ten opzichte van de Lange omleiding) worden teniet gedaan door de diagonale doorsnijding van de landbouw- en landschapsstructuren. De Lange doorsnijding past veel beter in de verkavelings- en landschapsstructuur. De Middellange omleidingen hebben daardoor geen toegevoegde waarde ten opzichte van de Lange omleidingen en vallen in deze structuurvisie daarom af als een mogelijk te beschouwen voorkeursalternatief.'

De aanpak van de N 340 beziet de provincie in relatie met de keuze in de Omgevingsvisie om de N 340 aan te wijzen als onderdeel van de provinciale hoofdinfrastructuur. Het gaat om een regionale verbinding / stroomweg vanaf Drenthe via streekcentrum Hardenberg naar de stad Zwolle. Bij een stroomweg kiest de provincie in principe voor een 100 km-uur weg. Uit het verkeersmodel gebruikt bij het PlanMER blijkt niet dat bij de 100 km/uur alternatieven veel verkeer vanaf de rijkswegen naar de N 340 wordt toegetrokken en dat de weg meer dan een regionale functie gaat vervullen.

2. Woon, werk en leefmilieu

- Inspreker vindt het onlogisch dat de ombouwalternatieven op het aspect woon-, werk-, en leefmilieu hetzelfde scoren als de zogenaamde lange omleidingen. De verschillen zouden veel groter moeten zijn, eenvoudig omdat er langs de N 340 een veelvoud aan mensen wonen dan langs het zeer dun bevolkte noordelijke tracé. (tenzij natuurlijk gerekend wordt met allerlei mitigerende maatregelen, zoals geluidsschermen, bij de ombouwalternatieven).
- Inspreker geeft aan dat bij een keuze voor de lange omleiding de voordelen voor de verbetering woon- en leefmilieu veel groter zijn dan de beschreven nadelen bij Witharen, aangezien het afgewaardeerde tracé voor veel meer woningen een positieve verbetering betekent.
- Inspreker geeft aan dat de milieu- en gezondheidsaspecten aandacht verdienen ter hoogte van Balkbrug.

Beantwoording 2

De stellingname dat de ombouwalternatieven het zelfde scoren als de lange omleidingen op het aspect woon- werk- en leefmilieu is niet juist. Wanneer de effectscores op pagina 90 van deel A van de Planstudie PlanMER worden bekeken, is te zien dat deze alternatieven wel degelijk verschillende scores laten zien. Het gaat daarbij om de verschillen die optreden in het hele studiegebied.

De provincie onderkent dat een keuze voor de lange omleiding een verbetering van de leefbaarheid op het bestaande tracé met zich meebrengt. Hier staat tegenover dat de leefbaarheid aan met name de oostzijde (de omgeving van Witharen) negatief wordt beïnvloed doordat daar een nieuwe doorsnijding optreedt. Deze feiten worden meegenomen in de bestuurlijke afweging.

De effecten op het woon- werk en leefmilieu in Balkbrug zijn in het PlanMER, en de aanvulling daarop, meegenomen in de effectbeoordeling van de alternatieven.

3. Verkeer, vervoer en economie

- Inspreker geeft aan dat de effecten voor verkeer, vervoer en economie onjuist en onacceptabel zijn. De variant (O 100 2x2) kan volgens de inspreker onmogelijk beter scoren dan de lange omleidingen 2x2. Deze laatste zijn korter en hoeven geen knooppunten met de N48 te passeren en hebben geen onlogische aansluitingen bij Ommen en de N 340.
- Inspreker vindt het onduidelijk met welke ruimtelijke-, economische-, en infrastructurele ontwikkelingen rekening wordt gehouden. Is bijvoorbeeld rekening gehouden met het feit dat na de openstelling van de verlenging N36 Ommen een herinrichting plaatsvindt van de bestaande N 34 tussen Ommen en Witte Paal?

Beantwoording 3

De scores van de verschillende alternatieven in het MER voor het onderdeel verkeer en vervoer zijn afgeleid van de resultaten die het verkeersmodel laat zien en gaan over het studiegebied als geheel, met haar verschillende parallelle N-wegen. In het verkeersmodel wordt inzichtelijk gemaakt wat de verwachte verkeersstromen zijn bij een gegeven aanwezige infrastructuur. Dit kan soms tot resultaten leiden die niet logisch lijken of anders zijn dan verwacht. Bijvoorbeeld in het geval dat een weg een dermate aantrekkelijke verbinding is dat deze hierdoor zoveel verkeer aantrekt dat de prestaties van de weg negatief worden beïnvloed.

In de PlanMER is aangegeven met welke ruimtelijke-, economische-, en infrastructurele ontwikkelingen rekening is gehouden. De omleiding Ommen is in het verkeersmodel opgenomen en de afwaardering van de N34 Witte Paal – Ommen ook.

4. Bodem en water

- Inspreker geeft aan dat invloed van de weg op drinkwatergebied onvoldoende nadruk heeft gekregen.
- Inspreker geeft aan dat niet duidelijk is in hoeverre de waterhuishouding in de woonomgeving is onderzocht. Op dit punt verwacht de inspreker meer onderzoek en betere communicatie.
- Inspreker geeft aan dat in het planMER de effecten voor bodem en water cq de waterhuishouding van het natuurgebied Varsenerveld niet zijn onderzocht/beschreven.
- Inspreker geeft aan dat effecten op de waterhuishouding veel verder optreden dan de aangehouden afstand van 10 meter van de weg.

Beantwoording 4

Lange omleiding en Combinatiealternatief vermijden beide bijna geheel het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd.

De Lange Omleiding (noord- en zuidvariant) doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Witharen. Het Combinatiealternatief doet dat nauwelijks (alleen bij aansluitpunt op Omleiding Ommen). In het PlanMER en de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. is dit in de effectscores aangegeven. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan een stap-vooruit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken. Bij een keuze voor de Lange Omleiding zou dit in de BesluitMER verder moeten worden uitgewerkt.

In het kader van het PlanMER, ten behoeve van de tracékeuze, is het onderzoek naar de waterhuishouding voldoende. In de volgende fase, de BesluitMER, wordt verder onderzocht welke maatregelen precies nodig zijn, zoals verlegging van waterleidingen.

Waar inspreker stelt dat de invloed op de waterhuishouding op het Varsenerveld niet is onderzocht, dient te worden opgemerkt dat dit onjuist is. In deel B van de Planstudie PlanMER onderdeel Bodem en water is hier aandacht aan besteedt in paragraaf 7.4 bij de beoordeling van de effecten op ecohydrologisch gevoelige gebieden.

De invloed van de alternatieven op grondwaterbeschermingsgebieden Witharen en Vechterweerd is in beeld gebracht in deel B van de Planstudie PlanMER, onderdeel Bodem en water. In de effectbeoordeling is hier rekening mee gehouden. Hierbij is onderdeel van de bestuurlijke afweging of een redelijk alternatief voorhanden is dat beide grondwaterbeschermingsgebieden mijdt.

In de planstudie PlanMER is op hoofdlijnen gekeken naar de effecten van de verschillende alternatieven op het grondwater en het oppervlaktewater. Voor zover noodzakelijk zal in de BesluitMER in relatie tot het voorkeursalternatief een verdiepingsslag plaatsvinden.

5. Natuur

- Inspreker geeft aan dat Staatsbosbeheer onlangs (ter hoogte van hectometerpaal 64) het stilte en vogelbroedgebied voorzien heeft van nieuwe borden, hoe ver blijft de N 340 hier vanaf?
- Inspreker geeft aan dat niet duidelijk is of en hoe rekening is gehouden in het MER met het robuuste ecologische kruispunt te Varsen.
- Inspreker geeft aan dat bij de uitwerking van de het combinatiealternatief en alle andere varianten geen rekening is gehouden met de uitwisselingsmogelijkheden van flora en vooral fauna. Er zal in de planvorming rekening gehouden moeten worden met de barrièrewerking die van de gereconstrueerde N 340 uitgaat voor flora en fauna.
- Inspreker geeft aan dat de (on)mogelijkheden van een ecoduct bij Witharen niet/niet goed zijn meegenomen in het onderzoek. Doordat de geplande RVZ op het smalste deel doorsneden wordt, is veel extra grond nodig om rustgebieden aan weerszijden te realiseren
- Inspreker geeft aan dat de lijst met 'rode lijstsoorten' incompleet is. Voorkomende weldevogels ontbreken
- Inspreker geeft aan dat de waterspitsmuis en de Grote Modderkruiper niet rondom Witharen zijn gevonden, maar rondom het natuurgebied Varsenerveld.

- Inspreker geeft aan dat de weidevogelgebieden niet passend zijn beschreven, ondanks de beschikbare gegevens
- Inspreker geeft aan dat de natuurwaarde "ganzengebied" in het onderzoek had meegenomen moeten worden als natuurwaarde binnen en buiten de EHS, omdat dit gevolgen heeft voor de effecten van de noordelijke tracés en de bestaande weg tussen Zwolle en Broekhuizen.
- Inspreker geeft aan dat niet alle doelsoorten zijn opgenomen; Das, Otter, kerkuil.
- Inspreker geeft aan dat er in de huidige situatie EHS geen enkele beschrijving is gegeven van het forse EHS gebied Zandbelten, het bosgebied Varsenerveld en Vlierbelten en van Witharen, terwijl juist hier de meeste directe effecten van tracés optreden.
- Inspreker geeft aan dat Variant Ombouw 100 2x1 een neutrale effectscore moet krijgen voor effect op Natura 2000-gebied Zwarte Water - Vecht.
- Inspreker geeft aan dat het ombouwalternatief langs Hessenpoort helemaal geen effect heeft op het leefgebied van de vleermuis. Deze soort jaagt vooral boven de Vecht en is daardoor niet gevoelig voor dit plan.
- Inspreker vindt dat in de mitigerende maatregelen voor verlichting beter moet worden aangegeven hoe de wegbeheerder denkt de effecten van licht op de natuur te kunnen verzachten.

Beantwoording 5

Op dit moment is nog niet precies bekend waar de as van de weg komt te liggen. Dit zal bij het verder uitwerken van de ontwerpen duidelijk worden, nadat een definitieve voorkeur is uitgesproken. Dan wordt ook duidelijk hoe de N 340 gepositioneerd is ten opzichte van het vogelbroed- en stiltegebied.

Bij de verdere planuitwerking is het voorkomen van barrièrewerking voor flora en fauna een van de onderwerpen waar verder aandacht aan zal worden besteedt. Bij het combinatiealternatief en de overige alternatieven die het bestaande tracé volgen, is een ecoduct voorzien tussen Oudleusen en Varsen.

De lijst met rode lijst soorten staat weergegeven in Hoofdstuk 5 van Deel B onderdeel Natuur. Deze is hierin opgenomen op het detailniveau dat doelmatig is voor een PlanMER. Insteek van een PlanMER is niet een volledige inventarisatie op te nemen, voor nu zijn relevante bronnen geraadpleegd om inzicht te geven van de aanwezige Rode Lijst soorten met het oog op PlanMER. Verdieping gaat plaatsvinden in de BesluitMER.

De aanwezigheid van de waterspitsmuis is gebaseerd op de gegevens van Vereniging Natuur en Milieu de Vechtstreek. De aanwezigheid van de Grote modderkruiper op basis van de Vissenatlas Overijssel.

Insteek van de beschrijvingen in het onderdeel Natuur is PlanMER niveau, voor weidevogels zijn relevante zoekgebieden opgenomen. Het opnemen van meer gedetailleerde informatie is in deze fase van de besluitvorming niet doelmatig. In het gebied van de omleidingen komen geen weidevogelgebieden voor die op provinciaal niveau een bijzondere status hebben.

In het studiegebied komen geen door de Provincie Overijssel erkende ganzengebieden voor. Zoals blijkt uit de tabel op pagina 16 van Deel B, onderdeel Natuur van het Plan MER zijn de doelsoorten Das, Otter, Kerkuil wel meegenomen.

De effecten tengevolge van doorsnijding van de EHS gebieden zijn in het PlanMER wel opgenomen. De effecten op het Natura 2000 gebied Zwarte Water en Vecht staan op blz 67 van deel B onderdeel Natuur. Ombouw 100 2x1 scoort daar op het aspect Natura 2000 alleen op het criterium geluidbelasting een – en overigens neutraal.

Het eventuele effect op de Meervleermuis is beschreven in deel B voortoets Natura 2000 en de kans op negatieve beïnvloeding (op verblijfplaatsen) wordt inderdaad gering geacht.

In de BesluitMER zal verder nagegaan worden hoe de effecten door licht door maatregelen verzacht kunnen worden.

6. Landbouw

- Inspreker geeft aan dat het verlies van landbouwareaal bij de lange omleiding te negatief wordt beoordeeld. Het gaat om 100 hectare, slechts een luttel percentage van alle grond in het gebied. Indien dit belang wordt gewaardeerd als een "economisch goed", wordt niet alleen recht gedaan aan de bedrijfsbelangen van de agrariërs maar zal tevens blijken dat sprake is van een relatief gering belang. Denk bijvoorbeeld aan de economische belangen van betere bereikbaarheid van ondernemers in Overijssel en de negatieve effecten op natuur en woongenot. Afwaardering daarvan en waardering van zogenaamde planschade aan bewoners langs de N 340 is volgens de inspreker niet meegenomen.

Beantwoording 6

Alle elementen die inspreker noemt worden in de bestuurlijke afweging over de definitieve voorkeur meegenomen.

7. Recreatie

- Inspreker vraagt zich af hoe het kan dat op het punt van recreatie, de Noordelijke varianten beter scoren dan een snelweg door het Vechtdal? Het vechtdal is recreatief veel belangrijker!

Met andere woorden: de positieve effecten in het vechtdal worden meegenomen bij de waardering van de Noordelijke tracés.

- Inspreker geeft aan dat in paragraaf 5.2.3. van de Ontwerp Structuurvisie de nieuwe doorsnijding door het landschap door de Lange Omleiding voor het onderwerp recreatie veel te negatief wordt beoordeeld. Het grootste deel van de Lange Omleiding loopt door vlak en open heideontginningslandschap dat vele malen herverkaveld is en waaruit iedere recreatieve aantrekkingskracht verdwenen is, mede door het feit dat het gebied aangewezen is als landbouwontwikkelingsgebied (LOG).

Beantwoording 7

De noordelijke tracés zorgen ervoor dat de verkeersbelasting langs de af te waardenen N 340 afneemt en dat is positief voor de recreatie in het gebied waar de bestaande N 340 loopt en dat is meegeteld in de scores voor 'Doorsnijding recreatieve routes'.

Bij de effecten op de Recreatie zijn in het PlanMER twee criteria betrokken: 'Aantasting recreatiegebied' en 'Doorsnijding recreatieve routes'. Op het eerste criterium scoren de Lange omleiding en het Combinatiealternatief 0/-. In de Ontwerp-structuurvisie is aangegeven dat deze – vooral speelt aan de oostzijde. Op het tweede criterium scoort de Lange omleiding + en het Combinatiealternatief een -. Inspreker heeft gelijk dat in de Ontwerp Structuurvisie dit niet goed is samengevat. Dit zal in de Structuurvisie worden aangepast.

8. Landschap

- Inspreker merkt op dat in paragraaf 5.2.6 van de Ontwerp Structuurvisie voor het aspect landschap de negatieve effecten wel worden benoemd en de kansen die een keuze voor de lange omleiding biedt voor herstel van het karakteristieke landschap op het bestaande tracé onderbelicht blijven.
- Inspreker geeft aan dat de Lange Omleiding door het gebied, wat volgens het Streekplan Overijssel 2000+ als waardevol jong landschap is gekenmerkt, slechts langs de randen van dit gebied loopt. De zeer negatieve beoordeling in paragraaf 5.2 van Deel B onderdeel Landschap en Cultuurhistorie van het PlanMER t.a.v. 'aantasting provinciale statusgebieden en landschappen beoordeelde karakter' is daarom onterecht.
- Inspreker vindt dat bij de kwalificatie 'ruimtebeslag' van de Lange omleiding voorbij wordt gegaan aan het feit dat elders ruimtewinst optreedt door de afwaardering van de huidige N 340. De oude doorsnijding tast het landschap daardoor minder aan. Dit positieve effect ontbreekt in de beoordeling.

Beantwoording 8

De onderbouwing van de negatieve score van de Lange omleiding op het aspect landschap is terug te vinden op pagina 113 van Deel A van het PlanMER en Deel B, onderdeel Landschap en Cultuurhistorie. De positieve effecten van herinrichting van het bestaande tracé zijn bij de beoordeling meegenomen, en leiden per saldo tot de aangegeven waardering.

In paragraaf 7.1 van Deel B Landschap en Cultuurhistorie is uitgelegd hoe tot de effectbeoordeling is gekomen. Daarnaast is in paragraaf 7.4 het volgende nog aangegeven "Provinciale statusgebieden landschappen worden gezien als waardevol. Aantasting is dus altijd negatief, maar een nieuwe doorsnijding vormt een grotere aantasting dan uitbreiding van het bestaande tracé van de N 340. Dit leidt tot de volgende beoordeling van de ernst van de aantasting: indien het ruimtebeslag door een nieuwe doorsnijding betreft, is er sprake van een ernstige aantasting. Bij ruimtebeslag door uitbreiding van het bestaande tracé, is de aantasting matig ernstig. Het op deze manier beoordelen van de effecten is echter geen 'rigide stelregel'. Indien mitigerende maatregelen of andere omstandigheden hiertoe aanleiding geven, kan gemotiveerd afgeweken worden van deze wijze van effectbeoordeling." Op basis van deze uitgangspunten is de beoordeling tot stand gekomen.

9. Lucht

- Inspreker (RWS) constateert dat de N 340 zelf nauwelijks onderdeel uitmaakt van het studiegebied voor het aspect Luchtkwaliteit. Daarnaast is het studiegebied naar het oordeel van inspreker groter opgezet dan noodzakelijk. Inspreker verzoekt om in overleg met hen tot een hernieuwde afbakening van het studiegebied te komen voor het aspect luchtkwaliteit t.b.v. het BesluitMER.

Beantwoording 9

In de besluit-m.e.r.-fase zal, conform het verzoek van inspreker contact worden opgenomen om tot afstemming te komen, over het te hanteren studiegebied.

10. Geluid

- Inspreker geeft aan al 12 jaar te wonen op de Wildbaan en is het er niet mee eens dat de recreatiewoningen minder zwaar meegewogen worden voor de geluidshinder beperkende maatregelen.

Beantwoording 10

Het wettelijk regime voor geluidwaarden is bij recreatiewoningen anders dan bij woningen die bestemd zijn voor permanente bewoning. De provincie sluit in de planvorming aan bij toepasselijke wet en regelgeving. Recreatiewoningen waarbij permanente bewoning door de gemeente wordt gedoogd en het gedoogd is gekoppeld aan de recreatiewoning (permanente bewoning door een nieuwe bewoner wordt ook gedoogd) zijn in het kader van de Wet geluidhinder wel te beschouwen als 'gewone' woningen.

Bij de bepaling in het PlanMER van het aantal geluidsgehinderden en ernstig gehinderden (zonder maatregelen) zijn wel alle woningen, inclusief recreatiewoningen, meegeteld.

11. Beoordeling van het Combinatiealternatief versus de Lange Omleiding

- Inspreker geeft aan dat het hem bevreemdt dat op pagina 23 van de samenvatting van het PlanMER een doorsnijding door oud cultuur- en natuurlandschap, vlak bij de Vecht op één lijn wordt gesteld met een doorsnijding van een weinig interessant grootschalig landbouw ruilverkavelingsgebied.
- Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de analyses uit de ontwerp structuurvisie waaruit volgt dat de Lange omleiding minder goed scoort dan het combinatiealternatief.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding beter scoort dan het combinatiealternatief op de onderwerpen verkeer en vervoer en veiligheid.
- Inspreker geeft aan dat de positieve effecten op leefbaarheid van de Lange Omleiding bij het bestaande tracé veel groter zijn dan de negatieve effecten bij het nieuwe tracé.
- Inspreker geeft aan dat de effecten van het Combinatiealternatief op de recreatiemogelijkheden veel negatiever zijn dan bij de Lange Omleiding en er worden minstens 13 recreatieve fietsroutes doorsneden. Ook de Vecht en verschillende recreatiebedrijven worden minder goed bereikbaar.
- Inspreker geeft aan dat in paragraaf 5.2.5 van de Ontwerp Structuurvisie voor het aspect natuur de positieve effecten van de Lange omleiding (en dan met name de noordelijke variant) groter zijn dan de negatieve effecten. Het afgewaardeerde tracé loopt immers dwars door EHS-gebied en een keuze voor het noordelijk tracé biedt kansen om de samenhang van de EHS nabij het bestaande tracé te vergroten. Het effect van de Lange Omleiding op de natuurlijke omgeving wordt daarom veel te negatief beoordeeld.
- Inspreker is van mening dat op de onderwerpen landschap, cultuurhistorie en archeologie te veel nadruk ligt op de negatieve effecten van de lange omleiding en dat de positieve effecten onderbelicht blijven. Wanneer de positieve effecten ook in de beoordeling betrokken zouden worden zou de lange omleiding wat deze onderwerpen betreft aanzienlijk beter scoren dan het combinatiealternatief.
- Inspreker is van mening dat het negatieve effect van de lange omleidingen voor 'natuurlijk milieu, landschap, cultuurhistorie en archeologie' aanzienlijk minder is dan de grote winst die behaald kan worden in het eigenlijke Vechtdal door de N 340 daar juist af te waarderen. Het negatieve effect op landbouw van de lange omleiding kan door de provincie gefinancierde bedrijfsbeëindiging en ruilverkaveling teniet worden gedaan.
- Inspreker geeft aan dat op basis van PlanMER geconcludeerd kan worden dat het opwaarderen van de N 340 en 2x2 N48 alleen maar nadelen heeft ten opzichte van de lange noordelijke omleiding.
- Inspreker geeft dat door een noordelijk tracé de verkeersoverlast meer over het gebied wordt gespreid. Voor de effecten op leefbaarheid is niet het aantal te slopen woningen maatgevend, maar de mate van verandering van de overlast voor de blijvers. Op het huidige tracé blijft ook na afwaardering redelijk veel verkeer, het wordt geen landweggetje. De bewoners langs deze weg houden ook overlast.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief op basis van de onderzoeksresultaten uit het PlanMER zeer slecht scoort ten opzichte van andere tracés.

Beantwoording 11

Landschappen die in het provinciaal beleid een status hebben, zo ook het waardevol jong landschap ten zuiden van Nieuwleusen, zijn betrokken bij het bepalen van de effectscores.

In paragraaf 5.5.4 van de Ontwerp Structuurvisie worden de overwegingen weergegeven waarop de keuze van Gedeputeerde Staten voor het Combinatiealternatief is gebaseerd. De voorkeur is gemaakt op basis van een zorgvuldige afweging van voor- en nadelen van de diverse alternatieven en van verschillende, vaak tegenstrijdige belangen. De provincie constateert dat Inspreker zich niet kan vinden in deze voorkeur.

De provincie onderkent dat een keuze voor de Lange omleiding een verbetering van de leefbaarheid op het bestaande tracé met zich meebrengt. Hier staat tegenover dat de leefbaarheid bij de omleiding, vooral aan de oostzijde (de omgeving van Witharen), negatief wordt beïnvloed doordat daar een nieuwe doorsnijding optreedt. Deze feiten worden meegenomen in de bestuurlijke afweging.

De effecten op recreatie en doorsnijding recreatieve routes zijn inzichtelijk gemaakt in paragraaf 7.5 van Deel B Onderdeel Ruimtelijke Ordening. Het aantal van 13 doorsnijdingen bij het Combinatiealternatief heeft betrekking op zowel fiets, wandel en ruiterspaden. Bij de lange omleidingen is dit aantal 7. Dit komt terug in de effectscores op pagina 55 van Deel B.

De negatieve (EHS) beoordeling van de Lange omleiding wordt veroorzaakt doordat er sprake is van een nieuwe doorsnijding. Dit weegt zwaarder dan de mogelijkheid van afwaardering van het bestaande tracé, aangezien de doorsnijding daar blijft, zij het met een minder grote impact. Bij de alternatieven die gebruik blijven maken van het bestaande tracé wordt voorzien in een ecoduct in het oostelijk deel van het tracé van de N 340 in verband met behoud van de samenhang in de EHS.

Het onderscheid dat in het PlanMER wordt gemaakt voor het onderwerp Natuur, is o.a. gekoppeld aan het ruimtebeslag en doorsnijding leefgebied dat de verschillende alternatieven met zich meebrengen. Op dit onderdeel scoren de alternatieven die gebruik maken van het bestaande tracé beter dan de alternatieven die van een nieuw tracé gebruik maken.

De informatie en de effectscores uit het PlanMER zullen worden meegenomen in de politiek-bestuurlijke afweging. Alle alternatieven hebben voor- en nadelen. Het beeld dat de inspreker geeft dat het combinatiealternatief alleen maar nadelen heeft ten opzichte van de Lange omleiding herkent de provincie niet.

Bij de beoordeling van de leefbaarheid is, naast het aantal te amoveren woningen, naar meerdere aspecten gekeken die ook zijn meegewogen in de beoordeling van de leefbaarheid. Ook de effecten op het bestaande tracé bij afwaardering zijn meegenomen in de beoordeling, waaronder de forse daling van het aantal motorvoertuigen per etmaal.

12. (Integrale) Gebiedsvisie

- Inspreker geeft aan dat een visie ten aanzien van de complete ontwikkeling van het Vechtdal en de omliggende regio's ontbreekt. Uitgangspunt is enkel een beperkt aantal knelpunten en prognoses voor toekomstig gebruik van de N 340.

Beantwoording 12

In het PlanMER en de aanvullende notitie daarop zijn ook de gebiedsontwikkelingskansen gezien. In de (Ontwerp-)structuurvisie zijn deze betrokken in de afweging. Er wordt dus breder gekeken naar de weg en het betrokken gebied.

13. Ontwerp

- Inspreker mist de parkeerplaatsen/info bord Ommen en een tankstation aan de Oudleusen kant.
- Inspreker geeft aan dat in het PlanMER een viaduct bij de kruising Varsenerweg-Hessenweg ontbreekt. Om Varsen en het Varsenerveld niet in tweeën te delen is een viaduct (eventueel gecombineerd met ecoduct) hier zeer gewenst.

Beantwoording 13

Het klopt dat in het voorstel dat nu is gepresenteerd ten behoeve van de tracékeuze parkeerplaatsen, informatieborden en het tankstation achterwege zijn gelaten. Dit is nu ook nog niet nodig. In een latere fase, nadat een definitieve voorkeur is uitgesproken, zal het ontwerp van de weg op een hoger detailniveau plaatsvinden en zullen genoemde zaken waar nodig hierin worden verwerkt.

Bij keuze van het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief zal in de BesluitMER nagegaan worden op welke locaties nog ongelijkvloerse kruisingen moeten worden gerealiseerd in aanvulling op de reeds voorziene ongelijkvloerse aansluitingen/kruisingen (zoals bij het huidige viaduct Varsen).

2.5 Reactie 5: Verkeersstudie (uitgangspunten en cijfers) (48 unieke zienswijzen)

1. Effect van beprijzen

- Inspreker verwacht dat de verkeersdrukke in de toekomst wel eens minder zou kunnen zijn dan nu verwacht, wanneer de kilometerheffing wordt ingevoerd.
- Inspreker is van mening dat beprijzen naar tijd en plaats alsnog moet worden meegenomen in de verkeersberekeningen. Argumenten voor deze stelling zijn:
 - o Dat er, anders dan in het PlanMER wordt aangegeven, niet alleen een kabinetsstandpunt ligt, maar de tweede kamer ook het voorstel inzake anders betalen voor mobiliteit heeft vastgesteld. Vanaf 2012 wordt het prijsbeleid stapsgewijs ingevoerd dus moet hier rekening mee worden gehouden.
 - o Inspreker stelt, op basis van de uitgevoerde onderzoeken vast dat er op een aantal plaatsen voor 2020 maatregelen genomen moeten worden om filevorming tegen te gaan, maar ook dat er, rekening houdend met de introductie van

prijsbeleid, geen verkeerskundige noodzaak bestaat voor de aanleg van een nieuwe 2x2-weg tussen de Ankummerdijk en de A28.

- Inspreker constateert dat een (indicatieve) doorberekening van het netwerk met prijsbeleid voor 2030 geheel ontbreekt en adviseert dit wel te doen om de toekomstvastheid van de alternatieven inzichtelijk te krijgen.
- Inspreker geeft aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met het effect van rekeningrijden. Daarmee worden de 2x2 delen van het combinatiealternatief en/of de lange omleiding overgedimensioneerd.
- Inspreker geeft aan dat NMO wijst op het ontbreken van het prijsbeleid in de berekeningen, hetgeen leidt tot overdimensionering.
- Inspreker geeft aan dat de effecten van kilometerheffing niet zijn meegenomen en verzoekt de netwerkvariant 80 door te laten rekenen met de effecten van beprijzen.

Beantwoording 1

Het standpunt van de Minister van Verkeer en Waterstaat is dat prijsbeleid niet de noodzaak van maatregelen weg kan nemen maar wel dient om overdimensionering tegen te gaan. In de Planstudie PlanMER is het effect van beprijzen in een gevoeligheidsanalyse doorgerekend (blz 33 e.v. van deel B Verkeer, Vervoer en Economie). Het verkeer neemt er ongeveer 10% mee af. Toegepast op het Combinatiealternatief levert dit geen overdimensionering op. Bij uitvoering van de 2x2 gedeelten (westelijke omleiding en N48) als 2x1 wordt de 0,85 norm voor I/C waarden ook bij beprijzing daar ruim overschreden. Op het middendeel met 2x1 rijkstroken is in de spits bij nationale beprijzingsmaatregelen, cq een verkeersvermindering van 10%, sprake van de volgende I/C waarden:

- op het trajectdeel Engellandweg - Koesteeg in 2020 0,87 en in 2030 0,90
- op het trajectdeel Oudleusen - Varsen in 2020 en in 2030 0,86).

Zie ook antwoord bij paragraaf 3.1, Reactie 8 (doortrekken 2x2 tot Koesteeg).

2. Twijfel bij geprognosticeerde groei

- Inspreker verwacht, op basis van de economische- en bevolkingsgroei geen toenemende verkeersgroei. Het belang van een opgewaardeerde N 340 is volgens inspreker voor de regio beperkt.
- Inspreker geeft aan dat de verkeersprognoses erg discutabel zijn. Hierbij is tevens voorbijgegaan aan het feit dat de aanleg van wegen en de keuze van de soort wegen ook een sturend element kan zijn.
- Inspreker verwacht dat de bevolking niet meer groeit, maar krimpt. De groeicijfers zijn verouderd, er is geen 2x2 over een nieuw tracé nodig.
- Inspreker geeft aan dat uit publicaties van het CBS blijkt dat tot 2025 een krimp tot 11% wordt voorzien in de bevolking van het Vechtdal. Is hier rekening mee gehouden? En in welke mate zijn deze van invloed op de doorrekening van scenario's of zouden ze dat moeten zijn?
- Inspreker vindt bij berekende I/C-waarden kanttekeningen moeten worden geplaatst:
 - o Er is geen rekening gehouden met het effect van rekeningrijden
 - o De gegeven waarden zijn waarden voor het drukste uur van de spits (2 uur durend); de verwachte overlast zal voor een korte periode zijn
 - o Een I/C-waarde van 1 betekent niet dat het verkeer vaststaat, de kans op file is wel groot

Beantwoording 2

Mobiliteit ontwikkelt zich anders en intensiever dan de bevolkingsgroei en is meer gekoppeld aan de ontwikkeling van de economie. De relatie met de bevolkingsontwikkeling mag derhalve niet één op één gelegd worden.

Het verkeersmodel is naar beste en meest actuele inzichten opgesteld, ook voor wat betreft de bevolkingsontwikkeling en de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in de regio. De recent ingetreden recessie is daarin niet meegenomen maar het gaat bij de N 340 om plannen voor de middellange en langere termijn (2030). Wel is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met 50% mindere groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in Noordoost Overijssel. Dat levert een vermindering van de verkeersgroei op van 3 tot 4% in 2020 (zie paragraaf 3.5 in deel A van de Planstudie PlanMER N 340).

Voor wat betreft de opmerking van de inspreker 'dat voorbij is gegaan aan de sturende werking van de keuze van soort wegen', is de provincie van mening dat dit niet het geval is. In de Planstudie PlanMER zijn 14 alternatieven onderzocht. De alternatieven onderscheiden zich van elkaar door het snelheidsregime, de inrichting, de aansluitvormen en de ligging. Al deze elementen en het effect dat hiervan uitgaat, is dus meegenomen in het verkeersmodel en de beoordeling daarvan. De beoordeling van de I/C waarden is verantwoord gebeurd. Ook de commissie m.e.r. komt tot dat oordeel. Het effect van beprijzen op de I/C waarden wordt geschat op 10%. In de Planstudie PlanMER is het effect van beprijzen in een gevoeligheidsanalyse doorgerekend (blz 33 e.v. van deel B Verkeer, Vervoer en Economie).

3. Geschiktheid van het gebruikte verkeersmodel

- Inspreker vindt dat het verkeersmodel wel geschikt is voor het vergelijken van de alternatieven, maar onbetrouwbaar/niet goed is voor een voorspelling van de verkeersgroei in de toekomst.
- Inspreker geeft aan dat het verkeersmodel verouderd is.
- Inspreker geeft aan dat de verkeersanalyse een zodanig krap studiegebied hanteert dat geen inzicht wordt gegeven in de verkeersontwikkeling op de verlenging N36 en de N34 ten oosten van Witte Paal. Inspreker stelt voor die gegevens openbaar te maken en in de analyses te betrekken.
- Inspreker verwijst naar het rapport van de Wetenschapswinkel van Wageningen Universiteit en Researchcentrum in opdracht van Stichting Duurzaam door het Vechtdal. De onderzoekers van de Wageningen Universiteit hanteren andere uitgangspunten voor de verkeersstudie waardoor zij tot de conclusie komen dat het bestaande tracé voldoende capaciteit heeft om de verkeersgroei tot 2030 op te vangen.
- Inspreker geeft aan dat het verkeersmodel met een verouderd economisch scenario werkt en vindt de gegevens niet betrouwbaar (erg hoog). Voorbeeld: het verkeersmodel gaat uit van het EC-scenario dat uitgaat van 2,75 % groei per jaar. Andere, meer gebruikte scenario's (TM) gaan uit een economische groei van 1,9%. Resultaten moeten met de nodige reserve bekeken worden.
- Inspreker verwijst naar het rapport 'Structurele bevolkingsdaling', waarin gewaarschuwd wordt voor overinvestering in infrastructuur en bedrijventerreinen, omdat de bevolkingsgroei (en daarmee de werkzame beroepsbevolking) de komende jaren alleen maar zal afnemen. Verkeersprognoses dienen met dit gegeven rekening te houden en naar beneden te worden bijgesteld.

Beantwoording 3

Het uitgangspuntendocument regionale verkeersstudies (meest recent is van 17 oktober 2007) wordt door het rijk jaarlijks geactualiseerd. Deze uitgangspunten voor het prognosejaar 2020 (waaronder het EC-scenario), die in het Zwolle-Hardenberg model worden gebruikt, worden landelijk in verkeersprojecten gehanteerd.

Het verkeersmodel is derhalve naar beste en meest actuele inzichten opgesteld. De stelling dat het model te onbetrouwbaar is om de verkeersontwikkeling in de toekomst te bepalen, deelt de provincie dus niet.

Er zijn vanuit het verkeersmodel wel gegevens beschikbaar over de verkeersontwikkeling op de verlenging N36 en de N34 ten oosten van Witte Paal. Deze gegevens laten geen dermate verschillen zien dat de keuze van een N 340 alternatief daardoor wordt beïnvloed. Deze informatie is derhalve wel betrokken bij de verkeersanalyse.

Het verkeersmodel geeft voor wat betreft het Combinatiealternatief negatieve scores op betrouwbaarheid en toekomstvastheid als de zwaarst belaste delen niet als 2x2 weg worden uitgevoerd. De stelling dat het bestaande tracé voldoende capaciteit zou hebben om de verkeersgroei op te kunnen vangen, wordt derhalve niet onderschreven door de provincie. Ten onrechte gaat inspreker (Duurzaam door het Vechtdal) er van uit dat de verkeersgroei op de N 340 1,9 % per jaar zal zijn. Dat is volgens het verkeersmodel echter het gemiddelde groeipercentage op (het westelijk deel van) de drie N-wegen in het gebied (N 340, N 377 en N 758). Bij opwaardering van de N 340 zal door herverdeling van het verkeer een aanmerkelijk hoger groeipercentage optreden op de N 340 waardoor de wegcapaciteit op wegvakken te beperkt zal zijn. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van deze paragraaf 2.5.

4. Ontbrekende analyses in de verkeersstudie

- Inspreker geeft aan dat in het MER enkele aspecten moeten worden meegewogen in verband met toekomstige verkeersintensiteit: thuiswerken en variabele werktijden.
- Inspreker geeft aan dat de effecten van de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg bij Dalfsen (tussen Cubbinghesteeg en Leemculeweg) niet zijn onderzocht.
- Inspreker vindt dat een te sterke verbetering van de reistijd ongewenst bovenregionaal verkeer aantrekt.
- Inspreker vraagt zich af wat er gebeurt als er in de toekomst blijkt dat de verkeerstoename te laag is ingeschat, komt er dan alsnog een 2x2?

Beantwoording 4

In het PlanMER zijn de variabelen thuis werken en variabele werktijden niet specifiek benoemd. In algemene zin wordt met de ontwikkeling van dergelijke variabelen in het verkeersmodel wel rekening gehouden bij de geprognostiseerde groei van het verkeer door hantering van de herkomst en bestemmingmatrix waar *periodieke* enquêtes aan ten grondslag liggen.

De effecten van de eventuele aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg bij Dalfsen (tussen Cubbinghesteeg en Leemculeweg) richting de aansluiting Ankummerdijk zullen, bij keuze van het Combinatiealternatief, worden onderzocht in de BesluitMER .

Uit het verkeersmodel blijkt niet dat verkeer vanaf de rijkswegen naar de N 340 wordt getrokken als deze als 2x2 strooksweg, met de daarbij behorende reistijdverbetering, wordt uitgevoerd.

Als het Combinatiealternatief volgens plan is vastgelegd in bestemmingsplannen of provinciaal inpassingsplan dan kan een 2x2 uitvoering over het hele tracé later alleen gerealiseerd worden na een nieuwe procedure en besluitvorming.

5. Conclusies die aan de verkeersstudie kunnen worden verbonden

- Inspreker vindt dat de verwachte verkeerstoename onvoldoende is om een nieuw tracé te rechtvaardigen. Alle alternatieven voldoen aan de doelstellingen voor I/C verhoudingen en reistijd tot 2020. De waarden voor 2030 zijn niet afkomstig uit een verkeersmodel, ze zijn gebaseerd op schattingen; de betrouwbaarheid van deze gegevens is daardoor niet erg hoog.
- Inspreker geeft aan dat veranderingen in de regio (groei van de plaatselijke economie, arbeidsplaatsen en woningen) weinig invloed hebben op de hoeveelheid verkeer. De 50%-plus en 50%-min scenario's (hoeveelheid meer of minder arbeidsplaatsen en inwoners in 2020) laten nauwelijks verschillen in hoeveelheden verkeer op de N 340 en andere wegen zien. Toename van de hoeveelheid verkeer is het gevolg van een toename van de beschikbare capaciteit, herverdeling van verkeer over de 3 oost-west N-verbindingen en van aantrekking van bovenregionaal verkeer.
- Insprekers zijn verbaasd over het gekozen tracé vanaf de kruising met de spoorlijn tot Ankummerdijk. Waarom is dit een 2x2 baans weg? Uit gegevens planMER, onderzoek Wageningen Universiteit en rapport Goudappel blijkt a.d.h.v. het uitgangspunt verkeers-intensiteit dat zowel in de huidige situatie als de autonome ontwikkeling (2020) wordt voldaan aan de gestelde normen.
- Inspreker geeft aan dat het nut van de vierbaansweg Ankummerdijk-Zwolle niet is aangetoond.
- Inspreker geeft aan dat gezien de economische ontwikkelingen en verwachte bevolkingsgroei een vierbaansweg niet nodig is.
- Inspreker geeft aan dat een 2x2 weg verkeer aantrekt dat anders een andere route neemt
- Inspreker geeft aan dat op basis van onderzoek door de Wetenschapswinkel van Wageningen Universiteit en Researchcentrum geconcludeerd kan worden dat een weg met 2 rijstroken in het jaar 2030 voldoende capaciteit heeft
- Inspreker geeft aan dat zelfs bij een hoger groeicijfer van 1,9% per jaar, een weg met twee rijstroken in het jaar 2030 voldoende capaciteit heeft.

Beantwoording 5

De groei van de bevolking en werkgelegenheid in het studiegebied tot 2020 is afgeleid van het vastgelegde overheidsbeleid en in het verkeersmodel opgenomen. Vervolgens is in het verkeersmodel daarmee gerekend en levert dit een output op met de hoeveelheden verkeer. Voor de periode 2020 – 2030 is anders te werk gegaan. Voor die gehele periode is uitgegaan van een verkeersgroei van 10% voor autoverkeer en 15% voor vrachtautoverkeer. Met die hoeveelheid verkeer zijn de alternatieven voor 2030 vervolgens weer doorgerekend en is de I/C waarde bepaald.

Het verkeersmodel is naar beste en meest actuele inzichten opgesteld en geeft voor wat betreft het Combinatiealternatief negatieve scores op betrouwbaarheid en toekomstvastheid zeker wanneer de zwaarst belaste delen van het Combinatiealternatief, te weten Zwolle-Dalfsen en het deel van het tracé over de N 48, niet als 2x2 weg worden uitgevoerd. Ten onrechte gaat inspreker en de Wageningen Universiteit er aan voorbij dat de verkeersgroei op de N 340 hoger zal zijn dan 1,9 %. Deze 1,9 % is volgens het verkeersmodel het gemiddelde groeipercentage tot 2020 op (het westelijk deel van) de drie N-wegen in het studiegebied (N 340, N 377 en N 758). Ook in de autonome situatie tot 2020 is de groei op de N 340 trajectdelen al hoger, variërend van 2,1% tot 2,8%. Bij opwaardering van de N 340, met bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen, zal door herverdeling van het verkeer een nog hoger groeipercentage optreden op de N 340 waardoor de wegcapaciteit op wegvakken te beperkt zal zijn.

Het is waar dat een weg met een 2x2 inrichting –door herverdeling- meer verkeer van de andere N-wegen en het onderliggende wegennet aantrekt. De vraag is echter of dat een ongewenst of juist gewenst effect is. Dit past namelijk ook bij de functie van de weg (overeenkomstig de Omgevingsvisie) als stroomweg waarop verkeer gebundeld wordt zodat de rest van het wegennet in het studiegebied wordt ontlast.

Het standpunt van Minister van Verkeer en Waterstaat is dat prijsbeleid niet de noodzaak van maatregelen weg kan nemen maar wel dient om overdimensionering tegen te gaan. In de Planstudie PlanMER is het effect van beprijzen in een gevoeligheidsanalyse doorgerekend (blz 33 e.v. van deel B Verkeer, Vervoer en Economie en paragraaf 3.5 in deel A van de Planstudie PlanMER N 340). Het effect van beprijzen op de I/C waarden wordt geschat op 10%. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van deze paragraaf 2.5.

2.6 **Reactie 6: Relatie met andere N-wegen en A 28 (141 unieke zienswijzen)**

1. A28

- Inspreker vindt het van allergeen belang dat er wat aan de A28 gebeurt.
- Inspreker vindt dat de problemen op de A28 het best opgelost kunnen worden door de A28 te verbreden
- Inspreker geeft aan dat wanneer er meer verkeer wordt aangetrokken, de doorstroming van de A28 in gevaar zou kunnen komen.
- Inspreker geeft aan dat de gevolgen voor de reistijd tot op de A28 niet is meegenomen in het onderzoek.

Beantwoording 1

De A28 wordt in 2010 verbreed tussen Lankhorst en Zwolle tot 2x3 rijstroken. Op A28 deel van Hattermerbroek tot Zwolle-Zuid wordt de capaciteit uitgebreid tot 2x4 rijstroken. Dit is primair de verantwoordelijkheid van het Rijk. De aanpak van de N 340 is niet bedoeld om de problemen op de A28 op te lossen en de uitkomsten uit het Verkeersmodel geven ook niet die uitkomst. De hoeveelheden verkeer op de A28 fluctueren niet erg sterk in de berekende N 340 alternatieven. De gevolgen voor de reistijd tot de oprit van de A28 zijn meegenomen in het onderzoek. Daarnaast is de reistijd op het A28-deel Lichtmis tot de aansluiting Ommen vice versa ook meegenomen in de studie. Naar de (gewenste) capaciteit van het knooppunt A28-N 340 - Kranenburgweg voeren wij samen met de andere wegbeheerders, rijkswaterstaat en de gemeente Zwolle, een onderzoek uit. Mogelijke inrichtingsvarianten daarvan worden in het BesluitMER N 340 met elkaar vergeleken. De aanpak van dit knooppunt en de financiering daarvan is een verantwoordelijkheid van de drie betrokken wegbeheerders: Rijk, gemeente Zwolle en de provincie Overijssel.

2. N 377

- Inspreker stelt voor de N 377 noordelijk om de kern Nieuwleusen te leiden en zuidelijk om Balkbrug i.v.m. doorstroming en de verkeersveiligheid.
- Inspreker geeft aan dat door de aanleg van een noordelijk tracé de N 377 zal worden ontlast en daar tot een verhoging van de verkeersveiligheid leidt.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief zwaar leunt op de overweging dat de N 377 een 100 km/u-weg blijft, terwijl deze daar niet of slechts ten dele op is ingericht en de herinrichting ook niet in de planvorming en/of de uitvoering staat opgenomen cq de bijkomende kosten van herinrichting niet zijn opgenomen in de kosten voor het Combinatiealternatief. Dit zou derhalve wel moeten gebeuren.
- Inspreker spreekt zijn verbazing uit over het feit dat de N 377 in de plannen wel als 100 km/u stroomweg wordt gezien, maar dat hiervoor geen maatregelen staan aangegeven. Dit terwijl de N 377 dwars door Balkbrug heen loopt en zowel ten noorden als ten zuiden van de weg huizen staan
- Inspreker denkt dat de N 377 geen 100 km/u moet blijven, aangezien deze weg dwars door Nieuwleusen en Balkbrug loopt waar maar 60 km/u gereden mag worden. Hierdoor ontstaan onveilige verkeerssituaties door de enorme snelheidsverschillen.
- Inspreker geeft aan dat het argument "beperkt de verkeersgroei op de N 377" dat voor het combinatiealternatief wordt gegeven, alleen voor het noordelijke tracé geldt.

Beantwoording 2

Bij het Combinatiealternatief wordt uitgegaan van handhaving van het huidige snelheidsregime op de N 377 (waarbij in de kernen een maximumsnelheid van 70 km/uur of 50 km/uur blijft gelden). Het is dus niet de bedoeling om het gehele tracé geschikt te maken voor 100 km/uur.

Zoals aangegeven in de (Ontwerp-)structuurvisie zal de opwaardering van de N 340 overeenkomstig het Combinatiealternatief er voor zorgen dat de verkeersgroei op de N 377 wordt beperkt. Volgens het verkeersmodel is er op de N 377 in 2020 dan globaal net zoveel verkeer te verwachten als in 2007.

De door inspreker voorgestelde omleiding van de N 377 om de kernen Nieuwleusen en Balkbrug vormt geen onderdeel van dit project en is gelet op het voorgaande ook niet nodig.

De constatering van inspreker is juist dat de aanleg van een noordelijk tracé (Lange omleiding) de N 377 ontlast en dus de verkeersveiligheid aldaar positief beïnvloedt. Dit gegeven is bekend en wordt betrokken in de bestuurlijke afweging. Het effect "beperkt de verkeersgroei op de N 377" treedt volgens de berekeningen bij meer alternatieven op dan alleen die over het noordelijke tracé, dus ook bij het Combinatiealternatief. Het

effect van de Lange omleiding 2x2 (met een N 377 die in dat alternatief wordt afgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur) op het verkeer op de N 377 is wel groter dan het Combinatiealternatief.

In de (Ontwerp-)structuurvisie staat dat de provincie bij het Combinatiealternatief het snelheidsregime op het traject N 377 Lichtmis – Slagharen wil handhaven. Van dat traject is 70 % ingedeeld als 100 km/uur weg en de rest zijn (bebouwde kom) trajecten met een ander snelheidsregime. De Inrichting van het 100 km/uur gedeelte Lichtmis – Nieuwleusen voldoet reeds in grote mate aan de uitgangspunten van 'duurzaam veilig'. Eventuele herinrichting betreft dus ca 55% van het traject Lichtmis-Slagharen. Dat deel kent minder oversteken en erfontsluitingen dan de N 340 en de inrichting is veiliger dan de N 340. Met een aantal maatregelen is een aanvaardbaar veiligheidsniveau te halen. Zoals aangegeven in de (Ontwerp-)structuurvisie leidt de realisering van het Combinatiealternatief ertoe dat de verkeersomvang in de kernen aan de N 377 in 2020 op het niveau van 2007 blijft. Op grond daarvan zijn in deze kernen geen ingrijpende maatregelen nodig in aanvulling op eerdere herinrichting van deze kom-doorsnijdingen.

In het PlanMER is de autonome situatie (nulalternatief/referentiesituatie) in het studiegebied beschreven. De N 377 behoudt in dat nulalternatief het huidige snelheidsregime. In het nulalternatief is dus de vraag naar een duurzaam veilige inrichting van de N 377 ook aan de orde. In dat licht gezien is het niet juist om de kosten van het duurzaam veilig inrichten van de N 377 tot een 100 km/uur weg te rekenen tot de kosten van het Combinatiealternatief. Wel kan gesteld worden dat bij realisering van de Lange omleiding 2x2 de provincie, ten opzichte van de autonome situatie, op termijn geld bespaart omdat de N 377 dan wordt afgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur. De kosten voor een duurzaam veilige inrichting van de N 377 tot een 80 km/uur weg kunnen lager ingeschat worden dan de duurzaam veilige inrichting van de N 377 tot een 100 km/uur weg.

3. Aansluiting op N 34/ N 36 Omleiding Ommen

- Inspreker vraagt zich af waarom de vernieuwde N 340 bij Ommen niet rechtstreeks gekoppeld wordt aan de omleiding van de N 34/N 36 bij Ommen? Zodoende zou de oost/west verbinding er ook op vooruitgaan (mits er iets gedaan wordt aan het slechte stuk N 34 v.a Witte Paal-Drentse grens).
- Inspreker pleit voor een goede aansluiting van dit project op de opwaardering van de N34 waarbij de uitgangspunten duurzaam, veilig en snel waren.
- Inspreker vindt dat de provincie Overijssel door een keuze voor het combinatiealternatief weinig rekening houdt met de doelstellingen die voor de omlegging van de N34 zijn gehanteerd: duurzaam snel en veilig.

Beantwoording 3

Afhankelijk van de definitieve tracékeuze voor de N 340 zal deze direct of indirect aansluiten op de N 34 / N36 omleiding Ommen. Bij de keuze voor opwaardering via het bestaande tracé zal dit via de (tot 2x2 opgewaardeerde) N 48 plaatsvinden en bij de noordelijke omleiding wordt rechtstreeks aangesloten op de omleiding Ommen.

Wanneer de doelstelling voor de verbetering van de N 340 wordt bekeken, dan ziet men dat hierin vergelijkbare elementen zitten als de elementen duurzaam, veilig en snel zoals deze voor de N34 worden gehanteerd. Het gaat bij de N 340 om het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Bij de alternatievenafweging zal hier derhalve rekening mee gehouden worden.

4. Aansluiting N 377 / N48

- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding beter aansluit op de rondweg ten noorden van Ommen en dat deze de N48 ten westen van Ommen alsmede de N 377 zal ontlasten. Tevens biedt het de mogelijkheid de N 377 af te waarden tot lokale erfweg.
- Inspreker geeft aan dat het terugbrengen van de snelheid op de N 377 en het doorgaande verkeer langs de andere route een wellicht betere keuze is. Inspreker geeft aan dat ongeveer 1 km. ten oosten van Balkbrug een ongelijkvloerse kruising van de N 377 met de N48 bevindt. Op betrekkelijk eenvoudige wijze zou deze kruising zodanig ingericht kunnen worden dat het verkeer komende vanaf Dedemsvaart/Slagharen richting Zwolle (en omgekeerd) ongehinderd de N48 op en af kan rijden. Hierdoor zal een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer de voorkeur geven aan het tracé N 48 / N 340. Te meer omdat de maximum snelheid dan teruggebracht kan worden naar 80 km/u. Dit heeft echter wel tot gevolg dat de verkeerintensiteit op het traject (N48/N 340) veel hoger uit gaat komen, dan de huidige becijfering. Dit pleit des te meer voor een zodanige verdere aanpassing van de N 340 (of een nieuw tracé), dat wellicht voor de 2x2 variant gekozen moet worden voor het totale traject.

Beantwoording 4

De constatering van inspreker is juist dat de aanleg van een noordelijk tracé (Lange omleiding) de N 377 en de N 48 ontlast en de verkeersveiligheid op de N 377 positief beïnvloed. Dit gegeven is bekend en is onderdeel van de bestuurlijke afweging.

De hoofdverbinding vanaf Hardenberg naar Zwolle gaat, overeenkomstig de Omgevingsvisie, via de Omleiding Ommen (N34/36) en niet via de N 343 (Hardenberg-Dedemsvaart/Slagharen) en de N 377. Daarom past dit alternatief van inspreker (aanpassing kruispunt N 377/N48) niet bij onze visie op de provinciale hoofdinfrastructuur. Bij het alternatief van de Lange Omleiding hoort overigens wel de afwaardering van de N 377 tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur weg.

5. Diversen

- Inspreker geeft aan dat niet alleen naar de reistijdwinst en doorstroming op de N 340 moet worden gekeken, maar ook naar de doorstroming op de A28 en in Hardenberg naar de bedrijventerreinen.

Beantwoording 5

In het PlanMER en de (Ontwerp-) structuurvisie worden verschillende trajecten van Hardenberg naar Zwolle op reistijden vergeleken.

De A28 wordt binnenkort verbreed tussen Lankhorst en Zwolle tot 2x3 rijstroken. Ook op het deel van de A28 deel van Hattermerbroek tot Zwolle-Zuid wordt de capaciteit uitgebreid tot 2x4 rijstroken. Op het A28 deel door de stad Zwolle is enige jaren geleden de capaciteit uitgebreid met een spitsstrook. Naar de (gewenste) capaciteit van het knooppunt A28-N 340 - Kranenburgweg voeren wij samen met de andere wegbeheerders, Rijkswaterstaat en de gemeente Zwolle, een onderzoek uit. Mogelijk inrichtingsvarianten daarvan worden in het BesluitMER N 340 met elkaar vergeleken.

2.7 Reactie 7: Ontbreken Combinatiealternatief in PlanMER (90 unieke zienswijzen)

- Inspreker verbaast zich over het feit dat in het MER 15 alternatieven zijn meegenomen en dat het Combinatiealternatief, waar in de Ontwerp structuurvisie de voorkeur voor wordt uitgesproken, niet in de huidige vorm is meegenomen.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief bestaat uit een mix van elementen die deels wel, maar deels ook niet in het PlanMER bestudeerd zijn. Hierdoor is het moeilijk vast te stellen of dit alternatief het best aan de doelstellingen voldoet. Inspreker ziet echter veel indicaties die aangeven dat dit niet het geval is.
- Inspreker geeft aan dat er geen onderzoek is gedaan naar het Combinatiealternatief en dat deze niet in het PlanMER is omschreven, waardoor de milieueffecten niet inzichtelijk zijn gemaakt, hetgeen in strijd is met artikel 7:10, 1e lid onder b Wm en waardoor belangen worden geschaad.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief geen basis vindt in cijfers en conclusies zoals vastgelegd in de onderzoeksrapporten planstudie Plan MER N 340 en structuurvisie N 340 het vanaf 1997 gevoerde beleid van de provincie mbt de gehele N 340.
- Inspreker (PCFL) geeft aan dat de commissielid Natuur en Milieu Overijssel (NMO) erop wijst dat het combinatiealternatief niet afzonderlijk is bestudeerd in het kader van het PlanMER en dat hierdoor geen duidelijk beeld van verkeer en milieueffecten van dit alternatief aanwezig is.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief niet onderbouwd is door cijfers en conclusies. Dit is volgens de inspreker in strijd met artikel 7:10, eerste lid onder b Wm.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief geen basis vindt in cijfers en conclusies uit het PlanMER N 340 en de Ontwerp Structuurvisie N 340 en niet strookt met provinciaal beleid voor de gehele N 340 met een duurzaam veilige benadering met eenduidig wegbeeld over hele verbinding.
- Inspreker vraagt om een tabel waarin de scores van het combinatiealternatief staan weergegeven

Beantwoording

De provincie wenst te benadrukken dat de Ontwerp Structuurvisie en dus het Combinatiealternatief zoals dat hierin is opgenomen, formeel geen onderdeel uitmaakt van het PlanMER. In het PlanMER zijn, naast de autonome situatie, 14 gedefinieerde alternatieven onderzocht. In het PlanMER gaat het er om dat helder en objectief op een rij wordt gezet wat zinvolle maatregelen zijn en welke voors en tegens deze hebben. Op basis van de resultaten van de Planstudie PlanMER is de tracékeuze door het aangeven van een voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten in de Ontwerp Structuurvisie verwoord en onderbouwd. Het Combinatiealternatief is samengesteld op grond van

een analyse en afweging van de voor- en nadelen van (delen van) de in het PlanMER opgenomen alternatieven.

Deze analyse en afweging, welke dus is verwoord in de Ontwerp Structuurvisie, heeft in eerste instantie geresulteerd in een voorselectie van kansrijke alternatieven. Deze kansrijke alternatieven waren het Netwerk 80 alternatief en de Lange Omleiding (2x2) en op grond van analyse en afweging het Combinatiealternatief. De effecten van dit Combinatiealternatief zijn grotendeels af te leiden van de alternatieven Ombouw 2x1 en Ombouw 2x2 en beschreven in de (Ontwerp-) structuurvisie.

De bestuurlijke voorkeur in de Ontwerp-structuurvisie valt buiten de scope van het PlanMER. De juridische noodzaak om de effecten conform de systematiek van het PlanMER voor het Combinatiealternatief te beschrijven op grond van artikel 7:10, 1e lid onder b Wm ontbreekt. Niettemin heeft de provincie, mede op verzoek van de Commissie m.e.r., in een aanvulling op het PlanMER en overeenkomstig de systematiek van het PlanMER, de effectscores van het Combinatiealternatief uitgewerkt. De aanvullende notitie voor de Commissie m.e.r. staat op de provinciale website (www.provincie.overijssel.nl/n340) en daarnaast zijn de effectscores voor het Combinatiealternatief in een bijlage van het statenvoorstel opgenomen, samen met de effectscores van de Lange omleiding 2x2 Noord en het Netwerk 80 alternatief. Ook in de aangepaste structuurvisie is deze bijlage opgenomen.

3 Zienswijzen en beantwoording

rubriek B: Combinatiealternatief en Lange omleiding

3.1 **Reactie 8: Voor/tegen het Combinatiealternatief of Lange omleiding (270 unieke zienswijzen)**

Reactie nummer 8 geeft een **algemeen overzicht** van standpunten ten aanzien van het Combinatiealternatief en de Lange Omleiding. Onder de reacties 9 t/m 26 en deels bij andere reacties zijn de argumenten voor de verschillende standpunten ondergebracht en gerubriceerd onder een bepaald thema.

Het aantal reacties dat pleit voor de Lange Omleiding is groter dan het aantal reacties waarin gepleit wordt voor het Combinatiealternatief, maar sommige zienswijzen worden ondersteund door meerdere personen. Een voorbeeld daarvan is de reactie van 'Duurzaam door het Vechtdal' (359) die door 1205 personen wordt ondersteund.

Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker keurt het Combinatiealternatief af / tekent bezwaar aan, heeft voorkeur voor de Lange omleiding en vraagt om het besluit / het Combinatiealternatief te heroverwegen. Inspreker vindt het combinatiealternatief vooral een politieke keuze.
- Inspreker vindt 100 km door het Vechtdal onacceptabel.
- Inspreker zegt dat het Combinatiealternatief het woongenot onherstelbaar zal beschadigen, de natuur, flora en fauna in het gebied tussen Oudleusen en Varsen gaat aantasten en de veiligheid voor fietsers op de parallelweg ten slechte komt. Een nieuwe vierbaans 100 km weg met aansluiting aan de nieuwe rondweg Ommen en afwaardering van de N 340 en N 377 bundelt het verkeer beter en is een betere oplossing.
- Inspreker is voor de Lange omleiding aangezien het Combinatiealternatief onnoemelijke schade aan bungalowpark Juniperus zou geven.
- Inspreker is voor de Lange omleiding; economische groei moet boven landschap gesteld worden.
- Inspreker is voor de noordelijke variant omdat het Combinatiealternatief tot een fuikwerking zal leiden vanaf het punt waar de 2x2 baan overgaat in 2x1. Bovendien zal bij een noordelijk tracé de oude N 340 fysiek van de nieuwe weg worden gescheiden, wat zal leiden tot snellere doorstroming en veiliger gebruik.
- Inspreker is bang dat het deel van het Combinatiealternatief dat als 2x1 weg wordt ingericht in de (nabije) toekomst ook 2x2 wordt en pleit daarom voor het noordelijke alternatief.
- Inspreker vindt het noordelijke tracé beter voor Dalfsen en het liefst zo noordelijk mogelijk.
- Inspreker geeft aan dat als landbouwovergang er bij de Welsummerweg-Veldweg bij de uitwerking van het combinatiealternatief niet komt, dat hij dan pleit voor het noordelijke tracé
- Inspreker geeft de voorkeur aan het noordelijke tracé, vanwege de barrièrewerking die ontstaat bij een keuze voor opwaardering van het bestaande tracé en vanwege het feit dat het noordelijk tracé goedkoper is.
- Insprekers, die aan de Rosengardeweg in Dalfsen wonen zijn tegen de aanleg van een noordelijk tracé omdat dit hen overlast bezorgd en een waardevermindering van de woning oplevert.
- Inspreker vindt de Lange omleiding met noord en zuid variant bij Witharen de meeste logische oplossing. Dit gaat weliswaar ten koste van enkele boerderijen, maar dit staat volgens de inspreker niet in verhouding met het aantal gezinnen dat door het Combinatiealternatief getroffen worden.

- Insprekers zijn van mening dat het Combinatiealternatief onvoldoende garanties biedt voor een goede verkeersdoorstroming in de toekomst.
- Inspreker geeft aan dat de ondernemers de voorkeur geven aan de L100 2x2 noord N 340. Deze variant is goedkoper en sneller te realiseren
- Inspreker geeft aan dat een keuze voor het noordelijke tracé meer voor de hand ligt vanuit oogpunt van natuur, landschappelijke waarden en de leefbaarheid in Varsen.
- Inspreker geeft aan dat bij de Lange Omleiding de N 340 en N 377 afgewaardeerd kunnen worden. Dit bevordert de leefbaarheid in Nieuwleusen, Balkbrug, Ankum, Oudleusen en Varsen en geeft nieuwe kansen voor o.a. natuurontwikkeling en (recreatie)bedrijven.
- Inspreker pleit voor aanleg van de Lange omleiding omdat deze het beste scoort op verkeer, vervoer en economie, verkeersveiligheid en economische ontwikkeling. Daarnaast is dit alternatief goedkoper dan het Combinatiealternatief.
- De Kamer van Koophandel twijfelt aan het doelbereik en toekomstvastheid van het combinatiealternatief en heeft daarom de voorkeur voor de Lange omleiding, ook omdat deze in één keer en snel gerealiseerd kan worden.
- Inspreker had het logisch gevonden om ook ten oosten van Zwolle te kiezen voor een nieuw noordelijk tracé. Het bestaande tracé brengt veel beperkingen met zich mee.
- Inspreker geeft aan dat de Lange Omleiding niet alleen 'nieuw asfalt' oplevert, maar ook asfalt doet verdwijnen door afwaardering van de huidige N 340. Dit sluit aan bij de wensen van verschillende organisaties. Daarnaast wordt er aan voorbij gegaan dat bij een opwaardering van het huidige tracé ook nieuw asfalt bij komt.
- Inspreker geeft aan dat de onderzoekscijfers geen enkele grond bieden voor de keuze voor het Combinatiealternatief.
- Inspreker vindt een keuze voor het Combinatiealternatief niet logisch: inpassingsproblemen bij Varsen en de Balkweg, het doorkruist een prachtig natuurgebied, het is een langere route die resulteert in meer transportkilometers en het zorgt voor meer milieubelasting. Het noordelijke tracé is duurzamer, efficiënter en komt meer tegemoet aan de bezwaren van de bewoners in Varsen.
- Inspreker geeft de voorkeur aan de noordelijke variant, omdat deze in één keer aangelegd kan worden zonder te veel (verkeers-)hinder.
- Inspreker vindt de nieuw aan te leggen weg tussen de N 340 en N 377 een beter alternatief dan het Combinatiealternatief om de volgende redenen: liggend in reeds twee keer verkaveld gebied, slechts enkele boeren aanwezig, meer tijdswinst, minder blootstelling aan gevaarlijke stoffen door uitstoot.

Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker is blij / stemt in met het Combinatiealternatief als voorkeur van Gedeputeerde Staten. Geen extra doorsnijdingen, behoud open gebied, geen onnodig extra asfalt en oplossingen van knelpunten worden gezien als positieve punten.
- Inspreker is voor het Combinatiealternatief, mits de N 377 en de N 340 dezelfde snelheidslimiet van 100 km/u hebben.
- Inspreker vindt de keuze voor het Combinatiealternatief een weloverwogen keuze waarbij niet al te veel extra verkeer wordt aangetrokken en wel de knelpunten opgelost worden.
- Inspreker is blij dat het VKA niet het noordelijke tracé is, dit zou een te grote impact hebben op landschap en op vele boeren in gebied.
- Inspreker heeft begrip voor de keuze voor het Combinatiealternatief. De lange of middellange omleiding biedt weliswaar kansen voor het Vechtdal en blijft verder bij Ommen vandaan, maar zorgt tegelijkertijd voor nieuwe doorsnijdingen van landschap en natuur die niet gewenst zijn.
- Inspreker onderscheidt de volgende positieve elementen aan het Combinatiealternatief:
 - o voldoet aan de doelstelling (verbetering doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid)
 - o instandhouding huidige gebiedskenmerken en de bestaande sociale cohesie daar waar het tracé onveranderd blijft
 - o prioriteit in de fasering op grond van de grootste knelpunten (waarin de aanpak van het spoor prioriteit moet krijgen)
 - o oplossen van de verwachte verkeersdruk door de omleiding Ommen
 - o specifieke aandacht voor oversteek Oudleusen (eventueel gecombineerd met een verdiepte aanleg van de N 340). Inspreker vraagt dezelfde aandacht voor de kern Ankum
 - o mogelijkheid voor een verkeersluwe fietsverbinding tussen Dalfsen en Zwolle
- Inspreker is het in grote lijnen eens met Combinatiealternatief en vindt dat er een goede afweging is gemaakt tussen bereikbaarheid/ verkeer en vervoer enerzijds en de gevolgen voor landschap, natuur, milieu en landbouw anderzijds.
- Insprekers zijn blij dat de gemeenteraad en het college van B&W van Ommen het Combinatiealternatief unaniem ondersteunen.
- Inspreker vindt de noordelijke tracés onnodig en maken veel natuur- en cultuurgebied stuk. Bovendien zal de Hessenweg onder alle omstandigheden een belangrijke weg blijven met alle plaatsen en bedrijven die daaraan liggen.
- Inspreker ondersteunt de keuze om de N 340 ter hoogte van Zwolle te verleggen naar het noorden. Dit is ook opgenomen in het Structuurplan van de gemeente Zwolle.

- Inspreker sluit zich aan bij de keuze tot opwaardering van de N 340 tot stroomweg met een snelheidsregime van 100 km/uur. Dit is belangrijk voor de economische bereikbaarheid van Zwolle. De verdere economische ontwikkeling van de regio en Hessenpoort in het bijzonder zijn hierbij gebaat.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief de beste keuze is voor de omgeving Ommen en Witharen; de impact van de meeste omleidingsvarianten zou hier erg groot zijn
- Inspreker geeft aan dat het alternatief goed aansluit op de visie op de provinciale hoofdinfrastructuur en het tot nu toe gevoerde beleid voor de gehele N 340. Het grote voordeel van het Combinatiealternatief is dat er geen nieuwe doorsnijding plaatsvindt.
- Inspreker geeft aan dat de meerderheid van de gemeenteraad van Dalfsen van mening is dat de aanpassing van de N 340 op het huidige tracé moet plaatsvinden. Binnen de gemeenteraad van de gemeente Dalfsen is echter geen meerderheid voor de voorkeursvariant te vormen. Een dergelijke meerderheid is evenmin voor één van de andere varianten mogelijk. Het college van Dalfsen is het wel eens met het Combinatiealternatief. De gemeente vindt het negatief dat er 13 woningen moeten worden afgebroken.
- Inspreker vindt dat met het Combinatiealternatief zo min mogelijk landbouwperceel doorsneden wordt en goed aansluit bij de Omgevingsvisie.
- Inspreker geeft in een manifest aan dat de noordelijke tracés ongewenst is.

Geen voorkeur

- Inspreker geeft aan dat de aanleg van zowel het noordelijke tracé als het combinatiealternatief gevolgen heeft voor de basisschool Sjaloom en men onthoudt zich derhalve van het uitspreken van een voorkeur.

Beantwoording

In de (Ontwerp-)structuurvisie wordt aangegeven dat de Lange omleiding 2x2 op verkeer en vervoer het beste scoort en dat bij het Combinatiealternatief de (rest) capaciteit in de spits beperkt is door het 2x1 deel Ankummerdijk-Varsen. Dit blijft, maar in mindere mate, ook het geval bij (nationale) beprijzingsmaatregelen. Een deel van dit probleem kan aangepakt worden door het 2x2 gedeelte vanaf Zwolle door te trekken tot de Dedemsweg/Koesteeg met het oog op al het verkeer van en naar Dalfsen. Dit wordt in een aantal reacties/zienswijzen geadviseerd. Bij keuze van het Combinatiealternatief kan deze variant in de BesluitMER vergeleken worden met de 2x2 optie tot de Ankummerdijk. In relatie met de variant 2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg zal worden onderzocht of in dat geval kan worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalfsen bij de Koesteeg/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk. Het overig 2x1 tot Varsen blijft in de spits een relatief zwaar belast gedeelte in het Combinatiealternatief. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota. Insprekers vrezen dat daarom later alsnog wordt gekozen voor een 2x2 uitvoering over het hele tracé. Als het Combinatiealternatief volgens plan is vastgelegd in bestemmingsplannen dan kan een 2x2 uitvoering over het hele tracé later alleen gerealiseerd worden na een nieuwe procedure en besluitvorming.

Het Combinatiealternatief moet op het aspect verkeer beoordeeld worden op het totale traject van Zwolle tot Arriërveld en niet alleen op het middendeel. Uitvoering van het Combinatiealternatief zal verkeersoverlast opleveren tussen Ankummerdijk en Varsen, en tussen Varsen en Arriërveld. Tijdens de uitvoering wordt getracht deze overlast zoveel mogelijk te beperken.

Een Lange omleiding heeft relatief veel invloed op de bestaande natuur-, water-, en landschapssituatie in het noordelijk gebied. De Lange omleiding veroorzaakt aanmerkelijk meer extra (nieuw) ruimtebeslag dan het Combinatiealternatief en bij toepassing van de criteria uit het PlanMER levert dat meer negatieve scores op voor de Lange omleiding. Weliswaar kan bij een Lange omleiding het dwarsprofiel van de huidige N 340 versmald worden en neemt de verkeersintensiteit af, maar de doorsnijding blijft en de weg kan niet verdwijnen. Voor wat betreft 'bodem en water' speelt bij de Lange omleiding ook de doorsnijding van het grondwaterbeschermingsgebied Witharen. Bij de Lange omleiding wordt enerzijds het grondwaterbeschermingsgebied Witharen doorsneden en anderzijds wordt het grondwater-beschermingsgebied Vechterweerd vermeden. Het Combinatiealternatief vermijdt beide gebieden. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan het stap-vooruit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken.

In de (Ontwerp-)structuurvisie geven wij in paragraaf 5.2.3 (en paragraaf 5.2.7 Regionale gebiedsontwikkeling) aan dat de Lange omleiding voor het Woon- en leefmilieu langs de hele af te waarden huidige N 340, in het bijzonder voor de kernen Ankum en Oudleusen, voordelen oplevert.

Ook de commissie voor de m.e.r. wijst daar op. Het Combinatiealternatief doet dat alleen voor het westelijk deel. Het precieze aantal af te breken woningen hangt af van de exacte inpassing van de weg binnen de tracézone, en dat gebeurt in de volgende fase, de Besluit-m.e.r. fase. In de Planstudie PlanMER (zie paragraaf 7.3.1. van deel B, Ruimtelijke ordening van de Planstudie PlanMER) zijn de aantallen bepaald op grond van een voorlopig schetsontwerp. Bij de Lange omleiding hoeven er bij het schetsontwerp 2 woningen afgebroken en herbouwd te worden, bij het Combinatiealternatief 13. Op verzoek van de commissie voor de m.e.r. hebben wij het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden (zonder maatregelen) voor de alternatieven nader op een rij gezet, met als conclusie dat dit een verschil oplevert ten gunste van de Lange omleiding. De Lange omleiding betekent voor het noordelijk gebied een verslechtering voor het woon- en leefmilieu, voor het meest oostelijk deel bij Witharen met name bij keuze voor de noordvariant van de Lange omleiding. Per saldo is de Lange omleiding voor woon- en leefmilieu het beste, zeker wanneer daar de afwaardering van de N 377 tot een 80 km/uur weg bij wordt betrokken. Een afwaardering die wel onderdeel uitmaakt van de Lange omleiding maar niet van het Combinatiealternatief. De vergelijking van de alternatieven op het aspect recreatie (onderdeel van Woon- en leefmilieu) in de Ontwerp-structuurvisie spoort niet geheel met het PlanMER en heeft aanpassing.

Aanleg van de Lange omleiding geeft weinig verkeersoverlast.

In het PlanMER en de (Ontwerp) Structuurvisie zijn dus de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit aspecten als recreatie, landbouw, natuur, grondwaterbescherming landschap, cultuurhistorie, woon- en leefmilieu zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken. Enerzijds is bij keuze van het Combinatiealternatief sprake van het gebruiken van een bestaande doorsnijding en bundeling van verkeer en economische functies en een ongestoorde gebiedsontwikkeling in het noordelijk gebied, maar anderzijds biedt een omleiding de kans om de samenhang in het gebied bij het huidige N 340 tracé ten aanzien van natuur- (EHS), landschap en recreatie te vergroten en het woon- en leefmilieu te verbeteren. Bij de beoordeling van de omleidingsalternatieven in het PlanMER is rekening gehouden met de positieve effecten van de afwaardering van het huidige tracé. Zowel bij de omleidingsalternatieven als de alternatieven via bestaand tracé wordt rekening gehouden met te realiseren faunapassages. Bij realisering van het Combinatiealternatief zal door ongelijkvloerse kruisingen de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en gronden in voldoende mate gegarandeerd moeten blijven. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder uitgewerkt, dan wordt ook nagegaan of er extra ongelijkvloerse kruisingen moeten komen.

In de Structuurvisie geven wij aan dat wij bij realisering van het Combinatiealternatief eerst de zwaarst belaste delen met de meeste knelpunten willen aanpakken (west- en oostzijde) en de oversteeksituatie bij Oudleusen.

3.2 Reactie 9: Verkeer en vervoer (219 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker ziet verkeersknooppunt ontstaan ter hoogte van de woning of bedrijf aangezien het verkeer van Hoogeveen richting Raalte door optrekkende en remmende auto's vanaf de Balkeweg richting- en komend van verkeersknooppunt Varsen gaat vastlopen.
- Inspreker geeft aan dat veel oversteekplaatsen dicht gaan, waardoor men niet meer kan oversteken. Hierdoor is er geen contact meer met de 'overzijde'.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief een toename van het verkeersaanbod betekent op de noordelijke parallelweg waar de school in Ankum aan gelegen is. Dit heeft gevolgen voor de inpassing van de fietserstunnel, zal resulteren in een toename van geluid en fijn stof en zal de nu al aanwezige parkeerproblematiek groter maken.
- Inspreker geeft aan dat de 2x2 in het Combinatiealternatief een verkeersaantrekkende werking zal hebben
- Inspreker geeft aan dat de aansluiting bij Ankummerdijk (Combinatiealternatief) voor verkeer uit Dalfsen zorgt extra belasting in het zuidelijk deel van Dalfsen voor vooral fietsers richting Zwolle en de basisscholen aan de Hessenweg en Ankum tot onveilige situaties zal leiden.
- Inspreker geeft aan dat door ongelijkvloerse kruisingen de situatie gevaarlijk wordt. Hij heeft negatieve ervaringen met 100 km/u wegen met korte invoegstroken.

- Inspreker geeft aan dat het bedrijfsleven nu al een groot aantal voertuig verliesuren en economische schade leidt. De verwachting is dat het (vracht)verkeer op de N 340 zal blijven toenemen en vraagt daarom om een snelle realisatie van een nieuwe N 340.
- Inspreker is voorstander van het aanpakken van de knelpunten (aansluiting op de A28, spoorwegondertunneling, kruising Driessen, oversteekmogelijkheid bij Oudleusen en de aansluiting bij Ommen).
- Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van Ommen bij het Combinatiealternatief niet is aangegeven en niet is gegarandeerd.
- Inspreker geeft aan dat het huidige tracé al sterk kan verbeteren door de knelpunten op te lossen: de belangrijkste oorzaak van de beperkte capaciteit is gelegen in de stremmende werking van kruispunten en niet in de lage capaciteit van wegvakken.
- Inspreker is van mening dat de weg 80 km/u moet blijven omdat de doorstroming, veiligheid en het milieu gebaat is bij een snelheid die voor iedereen gelijk is.
- Inspreker vraagt aandacht voor de gevolgen op het wegennet van de ontwikkelingen rond de Hessenpoort (IKEA, Van der Valk).
- Inspreker vindt dat de parallelwegen erftoegangswegen behoren te zijn in plaats van gebiedsontsluitingswegen. Inspreker constateert tevens dat enkele erftoegangswegen rechtstreeks aangesloten worden op de geplande stroomweg. Dit is niet conform de principes van Duurzaam Veilig. Deze erftoegangswegen (zoals de Ankummerdijk, Cubbinghsteeg en de Stouwe) zijn niet berekend op het afwikkelen van grote verkeersstromen.

Beantwoording 1

Op dit moment is het ontwerp van het knooppunt Varsen in het Combinatiealternatief nog niet bekend. Indien een keuze voor het Combinatiealternatief wordt gemaakt, zal het knooppunt Varsen in de BesluitMER nader ontworpen worden en dan zullen ook verkeerskundige berekeningen worden gemaakt om te toetsen of met het ontwerp voldaan kan worden aan de gestelde doelstellingen.

Een verkeerskundig goede en zoveel mogelijk ongelijkvloerse aansluiting van de N 340 op de A28 en het gemeentelijke wegennet aldaar is in van groot belang. Drie overheden, Rijk, provincie en gemeenten Zwolle, zijn daar bij betrokken. Daarom is een apart project hiervoor gestart om tot een goede oplossing te komen. De haalbaarheid en financieringsmogelijkheden van deze oplossing worden in 2009/2010 onderzocht, waarna procedures gevolgd worden om tot besluitvorming te komen. In de Besluit-m.e.r.-fase van het project N 340 wordt indien nodig met meerdere oplossingsvarianten rekening gehouden, waarbij ook fasering in de tijd een rol kan spelen.

De ontwikkelingen bij Hessenpoort (IKEA, Van der Valk) zijn meegenomen bij de input van het verkeersmodel en worden betrokken bij de gewenste verkeersoplossingen.

Parallelwegen zijn en blijven erftoegangswegen.

De commissie voor de m.e.r. adviseert verkeersveiligheid niet mee te nemen in de keuze voor een voorkeursalternatief. Een goed ontwerp, uit te werken in het BesluitMER, bepaalt volgens de commissie de verkeersveiligheid. Dit wordt onderschreven, maar anderzijds wordt in vele zienswijzen terecht geconstateerd dat bij realisering van de Lange omleiding de bestaande N 340 zodanig heringericht kan worden dat het fietsverkeer gescheiden kan worden van de rest van het verkeer. Bij keuze van het Combinatiealternatief bevinden plaatselijk autoverkeer, landbouwverkeer en fietsers zich op de heringerichte parallelwegen. En dat wordt als minder veilig ervaren. Dit hebben wij ook aangegeven in de structuurvisie.

In reacties wordt gepleit voor een meer beperkte opwaardering (met ongelijkvloerse kruisingen) van de huidige 80 km/uur weg in plaats van het Combinatiealternatief. Ten onrechte gaan sommige insprekers er van uit dat de verkeersgroei op de N 340 1,9 % per jaar zal zijn. Dat is echter het gemiddelde groeipercentage op (het westelijke deel van) de drie N-wegen in het studiegebied (N 340, N 377 en N 758). Bij opwaardering van de N 340 met bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruisingen verdeelt het verkeer zich anders en zal een veel hoger groeipercentage optreden op de N 340 waardoor de wegcapaciteit op wegvakken in de spits tekort gaat schieten.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de noordelijke omleiding een betere toekomstvaste verkeerskundige oplossing biedt ten aanzien van noodzakelijke doorstroming en bereikbaarheid van de regio. Bij een keuze voor het noordelijke tracé zal het snelle verkeer het noordelijke tracé kiezen en het plaatselijke verkeer de Hessenweg (60 km/u).
- Inspreker ziet voor het Combinatiealternatief beperkingen in de doorgroei naar een vierbaansweg.
- Inspreker geeft aan dat de noordelijke verbindingen de voorkeur genieten en dat de bestaande N 340 prima voldoet voor landbouwverkeer en bestaande parallelwegen zijn goede fietspaden. Het noordelijke tracé sluit goed aan bij de rondweg Ommen en geeft een betere doorstroming.

- Inspreker geeft aan dat het noordelijke tracé aanpassingen van de N 348 en de N 340 overbodig maakt. Bij de aanleg van het noordelijke tracé kan bij de bestaande N 340 de parallelweg fietspad worden. Ook zijn er dan geen problemen bij de herinrichting van wegen bij het Varsenerviaduct.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief de doorstroming van verkeer meer zal verslechteren dan verbeteren. De Lange Omleiding kent dit negatieve effect niet.
- Inspreker geeft aan dat bij het Combinatiealternatief het terugrijden vanaf Arriërveld negatief compenseert de tijdswinst op de 100 km/u weg.
- Inspreker vindt het vreemd dat er in het combinatiealternatief voorbij wordt gegaan aan het feit dat het alternatief in 2020 geen restcapaciteit meer heeft. Met dit gegeven in het achterhoofd vindt de inspreker dat de milieueffecten en de kosten van een nieuw infrastructureel project nu al inzichtelijk gemaakt moeten worden.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker begrijpt niet dat de gemeente Hardenberg voorstander is van het noordelijke tracé. Hardenberg heeft de N34 verdiept als 2-baans weg aangelegd en dat zal een flessenhals vormen bij een keuze voor het noordelijke tracé. Het beroepsvervoer maakt amper gebruik van de weg van Hardenberg naar Duitsland. Het noordelijke tracé is daarom overbodig.
- Inspreker geeft aan dat een tijdswinst van 1,5 minuut bij aanleg van het noordelijke tracé te verwaarlozen is. En een tijdswinst van 1,5 minuut rechtvaardigt niet de aanleg van een noordelijk tracé. Daarnaast wordt de reistijdswinst bij de Lange omleidingen weer verloren gaat in Hardenberg en op de A28.
- Inspreker geeft aan dat, bij realisering van de Lange Omleiding, voor bedrijven in het gebied Witharen een slechte bereikbaarheid nadelig is.
- Inspreker vraagt zich af of de 2x2 lange omleiding geen overdimensionering is.
- Inspreker is van mening dat de beloofde afwaardering van het huidige tracé minder effect zal hebben dan gedacht. O.a. doordat veel bewoners van het gebied gebruik blijven maken van de oude route (huidige N 340) en het nieuwe tracé nieuwe weggebruikers aan zal trekken. Dit kan niet de bedoeling zijn.
- Inspreker geeft aan dat het behoud van de huidige N 340 als hoofdweg leidt tot goede bundeling van functies. Het blijft een gebiedsontsluitingsweg met diverse (economische) bestemmingen (Anningahof, Dalfsen, Mooi Rivier en campings zoals Callunapark en Stambosch), bedrijven en kleine kernen. De weg kan daardoor niet echt afgewaardeerd worden.
- Inspreker geeft aan dat een 4-baansweg een bovenregionaal verkeer naar het gebied trekt, waardoor de kans bestaat dat ook het noordelijke tracé volloopt en de aanvankelijke tijdswinst verloren gaat.

Beantwoording 2 en 3

Het Combinatiealternatief moet op het aspect verkeer beoordeeld worden op het totale traject van Zwolle tot Arriërveld en niet alleen op het middendeel. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota.

Als het Combinatiealternatief wordt gekozen en dit is vastgelegd in bestemmingsplannen dan kan een 2x2 uitvoering over het hele tracé later alleen gerealiseerd worden na een nieuwe planologische procedure en besluitvorming.

De afwaardering van (een deel van) de huidige N 340 bij realisering van de bijvoorbeeld de 'Lange Omleiding' of het Combinatiealternatief werkt inderdaad positief uit voor het plaatselijke verkeer dat (het deel van) de huidige N 340 blijft gebruiken. Landbouwverkeer en fietsverkeer kunnen gescheiden worden afgewikkeld. De huidige N 340 zal in die gevallen wel heringericht moeten worden om te zorgen dat de afgewaardeerde weg daadwerkelijk de beoogde beperkte functie als erftoegangsweg (60 km/uur weg) gaat vervullen. In de Besluit-m.e.r.-fase zal onderzocht worden hoe die heringerichte afgewaardeerde weg er dan uit moet zien. Dat kan variëren van een fietsweg, waar ander verkeer zich op dezelfde baan moet voegen naar de fietsers, tot een versmalde hoofdrijbaan voor autoverkeer en landbouwverkeer met een noordelijke en/of zuidelijke (voormalige) parallelweg die als fietspad is ingericht.

De 'Lange Omleiding' heet zo omdat in het PlanMER ook sprake is van een 'Middellange Omleiding'. De benaming duidt dus op de lengte van de nieuwe doorsnijding. De 'Lange Omleiding' is vanaf de Omleiding Ommen echter de kortste verbinding naar Zwolle, met daardoor relatief meer reistijdswinst. De vergelijking van de reistijden van de alternatieven vindt plaats op het hele netwerk van de N-wegen. Bij de reistijden van het Combinatiealternatief wordt dus ook rekening gehouden met de reistijd via de N 377 en die is korter dan bij het alternatief Lange Omleiding omdat de N 377 bij de Lange omleiding wordt afgewaardeerd tot een 80 km/uur weg.

Bij realisering van het noordelijke tracé zal de huidige weg afgewaardeerd en heringericht moeten worden tot een erftoegangsweg, ook bij het Varsenerviaduct.

Zoals aangegeven in de (Ontwerp) Structuurvisie gaat het bij een keuze voor het Combinatiealternatief in principe om een tweestrooks regionale verbinding vanaf de Drentse grens naar Zwolle via de N34, N34/36 (omleiding Ommen), de N48 en de N 340 waarbij op de N48 en het westelijk deel voor een 2x2 oplossing wordt gekozen. De verkeerskundige beperkingen van het Combinatiealternatief zijn in de structuurvisie aangegeven. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota.

In de (Ontwerp)-structuurvisie is in paragraaf 4.4 een tabel opgenomen met reistijden op het traject Arriërveld-N 340-A28:

| Arriërveld-N340-A28 | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| | 0 ref. | 0+ | 0++ | Net80 | Net100 | O2x1 | O2x2 | M2x1 | N2x2 | L2x1 | L2x2 | Com. nbt. |
| afstand (km) | 21,43 | 21,43 | 21,44 | 21,43 | 21,44 | 21,23 | 20,79 | 19,56 | 19,14 | 19,53 | 18,91 | 20,79 |
| gem. reistijd (minuten) | 20,88 | 20,34 | 18,98 | 21,08 | 17,76 | 18,54 | 15,13 | 16,8 | 14,2 | 15,95 | 13,87 | 15,38 |
| gem. snelheid (km/uur) | 61,79 | 63,26 | 67,81 | 61,05 | 72,53 | 69 | 82,46 | 69,96 | 80,9 | 73,6 | 81,79 | 81,14 |

Tabel 4.1: Reistijdentabel trajecten (westelijke richting), 2020

Daaruit blijkt dat de verschillen op dat traject groter zijn dan 1,5 minuut en dat het procentueel gezien om relevante verschillen gaat. Een keuze voor de Lange Omleiding zal echter nooit alleen gebaseerd worden op het aspect tijdwinst. Bij de vergelijking van de Lange Omleiding en het Combinatiealternatief zijn meer voor- en nadelen in het geding, zoals aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie.

De commissie voor de m.e.r. wijst op de geringe verkeersintensiteit op de oude N 340 bij realisering van een omleiding. Bij de Lange omleiding gaat het, afhankelijk van het trajectdeel, volgens het verkeersmodel om 700 tot 3000 motorvoertuigen/etmaal op de oude N 340. Voorwaarde is uiteraard dat de oude weg daadwerkelijk wordt ingericht als erftoegangsweg 60 km/uur en niet als een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur. De afwaardering tot erftoegangsweg is onderdeel van het alternatief Lange omleiding, en voor het westelijk deel bij het Combinatiealternatief (vanaf de Ankummerdijk).

Uit het verkeersmodel blijkt niet dat verkeer vanaf de rijkswegen naar de N 340 wordt getrokken als deze als 2x2 strooksweg wordt uitgevoerd.

4. Opmerkingen over het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief tot fuikwerking bij Ankummerdijk zal leiden, maar volgens inspreker is dit ook de opzet om het onomkeerbaar te maken dat de weg rond Dalfsen alsnog 2x2 wordt.
- Inspreker vraagt zich af of er voldoende oversteekplaatsen blijven voor fietsers, aanwonenden en landbouwverkeer?
- Het Combinatiealternatief voorziet in een 2x2 inrichting van de N48. Het autoverkeer van noord naar zuid en van west naar noord (en vice versa) wordt op dit stuk samengevoegd wat twee nieuwe knelpunten zal creëren: de aansluiting Varsen en de aansluiting op de nieuwe omleiding Ommen.
- Inspreker voorziet problemen in de doorstroming door de aanwezigheid van een 2x1 weg in het middengedeelte van het Combinatiealternatief. De gepresenteerde verkeerscijfers laten namelijk al in 2020 knelpunten in de doorstroming zien. Er mist een goede onderbouwing van de keuze voor de aanleg van een 2x1-rijstrook in het middengedeelte.
- Inspreker geeft aan dat wanneer de N 340 en de N 377 beide 100 km/uur worden samen voor een vergrootte oost-west capaciteit zorgen, terwijl een grote reistijdverbetering ten opzichte van de A28/N35 (bovenregionaal sluipverkeer) wordt voorkomen.

Beantwoording 4

De overgang van het 2x2 deel van het Combinatiealternatief naar het 2x1 deel, ter hoogte van de Ankummerdijk is gekoppeld aan het punt waar een deel van het verkeer van en naar Dalfsen via de Enegeellandweg/Leemculeweg de N 340 op of af gaat. De gesuggereerde doortrekking van het 2x2 gedeelte tot de Koesteeg betekent dat de overgang van 2x2 naar 2x1 wordt gerealiseerd op het punt waar een ander groot deel van het verkeer van en naar Dalfsen de N 340 op of af gaat. Deze doortrekking heeft als neveneffect dat het Combinatiealternatief nog iets meer verkeer gaat trekken ten gunste van bijvoorbeeld de N 758. M.a.w.: meer verkeer vanuit de richting Nieuwleusen kiest dan een route via de Dedemsweg naar de N 340, en gaat niet via de N 758 naar Zwolle en vice versa. Een neveneffect bij een doortrekking van de 2x2 tot Koesteeg is een andere en kwalitatief betere verkeersafwikkeling via het onderliggende wegennet aan de zuidzijde van de N 340 naar en van Dalfsen. Bij keuze van het Combinatiealternatief is een verdere vergelijking van deze subvarianten op voor- en nadelen, verkeerskundig of anderszins, in het BesluitMER zinvol. In relatie met de variant 2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg zal worden onderzocht of in dat geval kan

worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalfsen bij de Koesteege/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk.

Het Combinatiealternatief gaat niet uit van een doorgroei naar een vierbaansweg. Het Combinatiealternatief gaat 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 2x2 rijstroken (westelijke omleiding bij Zwolle en N 48 Varsen-Arriërveld). Hierdoor wordt tussen Zwolle en 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 heeft dus niet het afwikkelingsniveau van een 2x2 strooksweg. Dat nadeel wordt bij de afweging betrokken. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota.

Bij de ruimtelijke inpassing van het Combinatiealternatief zal in de Besluit-m.e.r.-fase nagegaan worden op welke wijze rekening kan worden gehouden met allerlei inpassingsaspecten, waaronder benodigde ongelijkvloerse kruisingen.

Het aantal punten waar men de nieuwe N 340 tussen Zwolle en Ommen op en af kan wordt in alle alternatieven (zowel bij 80 km/uur als 100 km/uur varianten) teruggebracht, tot 2 tot 5, en daarnaast zullen nog enkele extra ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd worden. Dit wordt onderzocht in de Besluit-MER.

In de Besluit-m.e.r.-fase zal nagegaan worden op welke plaatsen extra ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn om sociale cohesie te behouden en omrijshade te beperken en hoe de parallelwegen heringericht moeten worden op de extra verkeersdruk veilig op te vangen.

Vanuit 'Verkeer en vervoer' en 'Economie' gezien is de Lange Omleiding in een 2x2 uitvoering een alternatief dat volgens het PlanMER op alle punten een + of ++ scoort. Het Combinatiealternatief scoort goed op Reistijd en Ondersteuning regionale gebiedsontwikkeling. Het Combinatiealternatief scoort, met de 2x1 capaciteit op het gedeelte Ankummerdijk-Varsen, op Betrouwbaarheid en Restcapaciteit echter - - . De verkeersaantrekkende werking van het Combinatiealternatief, door de 2x2 delen en de ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen, is zodanig dat Intensiteit/capaciteitsverhouding in 2020 op het trajectdeel vanaf de Ankummerdijk tot Varsen wel beneden de 1 blijft maar in de ochtendspits en/of avondspits wel boven de norm van 0,85 zoals opgenomen in de probleem- en doelstelling. Dat betekent kans op filevorming in de spits en geen of weinig restcapaciteit in de spits op dat trajectdeel richting 2030. Met een beprijzingsscenario (zie gevoeligheidsanalyse in PlanMER deel B, Verkeer, Vervoer en Economie, blz 33 e.v.) zal de I/C waarde circa 10% afnemen en blijft de I/C waarden in 2030 op het trajectdeel Ankummerdijk tot Varsen onder de waarde 1 maar in de ochtendspits en/of avondspits wel boven de norm van 0,85. Zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota.

Realisering van ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen in de N 340 leidt tot een herverdeling van het verkeer c.q. trekt verkeer aan. Als de wegcapaciteit van de N 340 daar vervolgens op wordt aangepast, leidt dit evenzeer tot een herverdeling en trekt dit evenzo verkeer weg van parallel lopende verbindingen als de N 377 en de N 758.

In de (Ontwerp-) Structuurvisie is bij het Combinatiealternatief voor het principe gekozen van een regionale verbinding 100 km/uur vanaf Drenthe naar Zwolle met twee rijstroken, waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor de drukste delen: het N48 deel en het deel Dalfsen-Zwolle. Doorstromingsmaatregelen zoals ongelijkvloerse kruisingen zorgen ervoor dat de groei op de N 340 hoger wordt dan het gemiddelde van 1,9 % groei uit het verkeersmodel van de parallelle N-wegen in het gebied. Er treedt herverdeling van het verkeer op. Overigens is de groei op de N 340 in de autonome situatie (als geen maatregelen worden genomen) ook meer dan het gemiddelde van de 1,9% voor de drie N-wegen (N 340, N 377, N 758) in het studiegebied. In die autonome situatie varieert de groei op de N 340, afhankelijk van het trajectdeel, van 2,1% (tussen Oudleusen en N48), 2,4% (tussen Kranenburgweg en spoorlijn) tot 2,8% (tussen Engelandweg en Koesteege). Zie hiervoor tabel in paragraaf 3.3 van deel A Hoofdnota (blz 21).

5. Westelijke omleiding

- Inspreker geeft aan dat een 2x2-baansweg tussen Zwolle en Ankummerdijk is gerechtvaardigd door de mogelijke aanleg van een goederenspoorstation bij Hessenpoort.
- Inspreker geeft argumenten voor een korte tweebaansweg voor de westelijke omleiding. Hij verwacht dat een 2x1-weg van 4 km een gunstiger saldo geeft dan een lange ombouw 2x2 van 5,5 km.
- Inspreker vindt het opofferen van zoveel natuurwaarden en landbouwgronden voor een minimaal stuk tijdswinst voor het noordelijke tracé ondenkbaar
- Inspreker vraagt zich af waarom het tracé vanaf de Ankummerdijk naar de Hessenpoort een 2x2 baansweg moet worden. Onderzoek toont aan dat een 2x2-baansweg helemaal niet nodig is.

- Inspreker geeft aan verbaasd te zijn over de keuze voor een 2x2 baansweg vanaf de spoorlijn tot de Ankummerdijk. Vanaf de Broekhuizen is voldoende.

Beantwoording 5

In opdracht van Duurzaam door het Vechtdal is door de Wetenschapswinkel van de Wageningse Universiteit (WUR-rapport) onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt het gemiddelde groeipercentage voor de parallelle N-wegen in het studiegebied van 1,9 % gehanteerd voor de N 340. Aanpassing van de N 340 met bijvoorbeeld ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen leidt echter tot een herverdeling van het verkeer over de N-wegen en een hoger groeipercentage op de N 340. De groei op de N 340 in de autonome situatie (als geen maatregelen worden genomen) is ook meer dan het gemiddelde van de 1,9% voor (het westelijk deel van) de drie N-wegen (N 340, N 377, N 758) in het studiegebied. Zie hiervoor tabel in paragraaf 3.3 van deel A Hoofdnota (blz 21).

De keuze in het Combinatiealternatief voor een 2x2-strooks gedeelte op de westelijke omleiding is gebaseerd op het volgens het verkeersmodel te verwachten verkeersaanbod op dit wegdeel. Het is niet gebaseerd op een eventueel goederenspoorstation bij Hessenpoort.

Het Combinatiealternatief is voor wat betreft de tracering samengesteld uit de Ombouwalternatieven 100 2x1 en 2x2 uit het PlanMER. Bij de 2x1 is in het PlanMER een kortere westelijke omleiding onderzocht tot Broekhuizen en bij de 2x2 de langere variant tot Ankummerdijk. Dat laatste vanuit overwegingen van inpasbaarheid gelet op de woningen en bedrijven die langs dat deel van de bestaande N 340 staan. Bovendien wordt bij deze tracévariant het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd nagenoeg niet doorsneden en dat is bij de korte westelijke omleidingsvariant (tot Broekhuizen) en de huidige N 340 wel het geval. Daar staat versnippering voor de landbouw tegenover die zoveel mogelijk opgelost moeten worden door herverkaveling/grondruiling.

Een westelijke Omleiding tot de Ankummerdijk geeft ter hoogte van Broekhuizen wat meer ruimte in het kader van 'Ruimte voor de Vecht' dan de westelijke omleiding tot Broekhuizen en vermijdt, zoals hiervoor aangegeven, het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan het stap-vooruit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken.

6. Openbaar vervoer

- Inspreker geeft aan dat OV (bushaltes) slecht bereikbaar wordt omdat de N 340 niet meer oversteekbaar is.
- Inspreker geeft aan dat het openbaar vervoer over de parallelweg zal rijden, daar er geen haltes langs de N 340 komen.

Beantwoording 6

Het openbaar vervoer, de huidige busroute van Ommen via de N 340 naar Dalfsen en dan verder via de Poppenallee naar Zwolle, zal niet via de parallelwegen gaan maar via de hoofdrijbaan. Bij de ongelijkvloerse aansluitingen kunnen dan in ieder geval bushaltes gerealiseerd worden. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt nagegaan of op enkele andere punten aan de hoofdrijbaan een bushalte gerealiseerd kan worden die dan bereikbaar is vanaf 1 zijde van de N 340 of van 2 zijden ter plaatse van een ongelijkvloerse kruising.

7. Sluipverkeer en onderliggend wegennet

- Inspreker geeft aan dat sluipverkeer op de parallelwegen langs de huidige N 340 door herinrichting tegengegaan moet worden. Aangegeven wordt dat door het terugbrengen van het aantal kruisingen/aansluitingen er meer sluipverkeer op de parallelwegen (bijvoorbeeld Hessenweg West) of via andere routes in het gebied (bijvoorbeeld via Vilsteren) zal komen.
- Inspreker geeft aan dat de afstand van Ommen naar Zwolle bij een noordelijk tracé groter wordt en de bereikbaarheid dientengevolge afneemt. Dit zal leiden tot sluipverkeer over de dan afgewaardeerde N 340.
- Inspreker geeft aan dat het onderliggende wegennet in het gebied bij een noordelijk tracé drukker wordt (bijvoorbeeld door slechte bereikbaarheid van Witharen).

Beantwoording 7

In het PlanMER is bij de verschillende alternatieven de verhouding van de Verkeersprestatie van het hoofdwegennet versus het onderliggend wegennet onderzocht (zie deel B verkeersveiligheid par. 7.3). De alternatieven onderscheiden zich op dit criterium niet.

De beperking van het aantal aansluitpunten/kruisingen leidt ertoe dat het verkeer richting de nieuwe N 340 zich meer concentreert op een aantal gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen dan nu, waarbij tegelijkertijd het verkeer op een aantal andere erftoegangswegen (zoals de Welsummerweg of de Hessenweg-West) naar verwachting zal afnemen als deze niet uitkomen bij ongelijkvloerse aansluitingen op de N 340.

Zowel bij de Lange Omleiding als het Combinatiealternatief zal er dus een herverdeling optreden van verkeer over het onderliggende wegennet. Sommige wegen worden wat drukker en sommige daarentegen minder druk, afhankelijk van de situering van de aansluitingen en kruisingen. In de volgende onderzoeksfase wordt hieraan de nodige aandacht besteed en wordt nagegaan of het onderliggende wegennet en aangepaste parallelwegen (bij keuze voor het Combinatiealternatief) de verschuivingen kunnen opvangen.

De kans dat verkeer vanuit Witharen (deels) een route binnendoor klest richting Zwolle (en bij de Dommelerdijk de nieuwe N 340 opgaat) is inderdaad groter bij de Lange Omleiding. Het gaat echter om beperkte verkeersstromen.

Uit de output van het verkeersmodel blijkt dat bij de Lange Omleiding (ten opzichte van alternatieven die het bestaande tracé van de N 340 volgen) op de weg via Vilsteren per etmaal enige honderden extra motorvoertuigen per dag te verwachten zijn.

Veel verkeer van en naar Ommen gaat via de aansluiting van de Balkerweg op de N48, ook als het Combinatiealternatief wordt gerealiseerd. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan van Ommen kiest voor een ontsluitingsstructuur met accent op de Balkerweg.

8. N48, N 377, Balkbrug

- Inspreker is blij dat de oplossing van de verwachte verkeersdruk door de omleiding Ommen bij de bron, dus meteen op de N(3)48 wordt opgepakt
- Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van Witharen wordt aangetast bij realisering van de Lange Omleiding. Om naar Zwolle te gaan moet er eerst zuidwaarts naar de kruising Balkerweg-N48 gereden worden, dan over de N48 noordwaarts naar knooppunt Arriërveld om vervolgens weer westwaarts richting Zwolle te rijden. Inspreker vreest dan ook dat veel verkeer binnendoor richting Zwolle zal rijden.
- Inspreker geeft aan dat de onlogische aansluiting van de N 340 op de N48 de doorstroming vermindert en de leefbaarheid aantast, omdat zowel het noord-zuid als het oost-west verkeer op 1 weggedeelte samenkomt.
- Inspreker geeft aan dat er meer gebruik moet worden gemaakt van de N 377 bij een toenemend verkeersaanbod, omdat deze weg daar beter geschikt voor is dan de N 340.
- Inspreker geeft aan dat het belangrijk is de N 340 zodanig te verbeteren dat sluipverkeer en ongewenste groei op de N 377 voorkomen wordt, maar niet zo goed te maken dat de weg volloopt door het aantrekken van bovenregionaal verkeer zoals het geval is bij de lange omleiding.
- Inspreker vindt de verkeersdruk bij Balkbrug bij beide alternatieven niet onderscheidend.
- Inspreker verwacht dat de afslag Ommen via de Balkerweg veel verkeer zal moeten verwerken aangezien de aansluiting van de N 340 naar Ommen en de woonwijk Dantezuid autoluw zullen worden. Dit zal verkeersopstoppingen veroorzaken en de verblijfskwaliteit van de nabij gelegen recreatieparken beïnvloeden.

Beantwoording 8

De kans dat bij realisering van de Lange omleiding verkeer vanuit Witharen (deels) een route via de N 377 of binnendoor kiest richting Zwolle (en bij de Dommelerdijk de nieuwe N 340 opgaat) is inderdaad aanwezig. Het gaat echter om beperkte verkeersstromen.

In het Combinatiealternatief is voorzien dat het deel van de N48 dat zowel de zuid-noord vice versa verkeerstream moet opvangen als de verkeerstream oost-west vice versa wordt uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Bovendien wordt de aansluiting van de N48 op de N 340 bij Varsen zo aangepast dat het verkeer soepeler kan doorrijden en uitwisseling van verkeer uit het noordelijk en zuidelijk deel van Varsen kan plaatsvinden. Ook de aansluiting bij Arriërveld wordt in het Combinatiealternatief opgewaardeerd.

In de Netwerkalternatieven wordt volgens het PlanMER de capaciteit van de verschillende wegen gebruikt. In het Combinatiealternatief wordt ook uitgegaan van een N 377 die 100 km/uur blijft. Dit heeft een positieve invloed op de reistijd via de N 377 en dat heeft vervolgens effect op de verkeersverdeling over de N 340 en de N 377. De opgewaardeerde N 340 volgens het Combinatiealternatief, met ongelijkvloerse kruisingen, trekt echter wel een groter deel van de verkeersgroei naar zich toe waardoor per saldo er volgens het verkeersmodel in 2020 in Balkbrug ongeveer net zoveel verkeer op de N 377 is als in 2007.

Uit de output van het verkeersmodel komt niet naar voren dat bovenregionaal verkeer wordt aangetrokken bij realisering van de Lange omleiding.

Afslag Ommen via de Balkerweg: Bij het Combinatiealternatief, maar ook bij andere alternatieven, zal de capaciteit van deze aansluiting inderdaad moeten worden vergroot. Dit hangt ook samen met

de Omleiding Ommen en de (interne) verkeersafwikkeling van het verkeer dat Ommen inkomt vanaf het zuiden via de Vechtbrug.

Verkeersdruk bij Balkbrug is niet onderscheidend: hierbij wordt door inspreker gerefereerd aan bijlage 3 van deel A, waarin voor 2020 wordt aangegeven hoe een gevoeligheidsanalyse met het scenario beprijzen uitvalt. Richting 2030 is er in die situaties die boven de I/C norm van 0,85 uitgaan of daar in de buurt zitten geen sprake van restcapaciteit.

9. Apart genoemde wegen en locaties

- Inspreker geeft aan dat bij het Combinatiealternatief de Veldweg in Dalfsen wordt afgesneden van Dalfsen. De weg kan niet meer overgestoken worden en een tunnel voor fietsers en landbouwverkeer ziet de inspreker niet in de plannen.
- Inspreker vindt de weg tussen de Hessenweg en de Vossersteeg (van Cubbinghesteeg naar Leemculeweg) onwenselijk.
- Inspreker geeft aan geen gebiedsontsluitingsweg te willen langs achtertuin, maar de Leemculeweg als GOW door te trekken naar de Hessenweg en laten aansluiten op de parallelweg.
- Inspreker ziet graag een blijvende goede ontsluiting van het gebied rond De Stouwe waar zich veel toeristische bestemmingen vinden. Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van het hotel MooiRivier verslechtert, omdat een directe afslag naar het congreshotel in de huidige plannen verdwijnt.

Beantwoording 9

In de volgende onderzoeksfase zal meer in detail onderzocht worden op welke wijze het verkeer vanuit Dalfsen, dat via de Leemculeweg komt, het beste naar een aansluitpunt bij de Ankummerdijk geleid kan worden. De in de (Ontwerp-) Structuurvisie gesuggereerde verbinding tussen de Leemculeweg en de Cubbinghesteeg is slechts één van de te onderzoeken varianten.

Bij keuze voor het Combinatiealternatief wordt, zoals aangegeven in de (Ontwerp-) structuurvisie, in de volgende onderzoeksfase onderzocht of een ongelijkvloerse aansluiting het beste bij De Stouwe dan wel bij de Maneweg (richting Mooirivier) kan worden aangelegd. De voor- en nadelen worden dan nader met elkaar vergeleken.

Als bij de Maneweg een ongelijkvloerse aansluiting wordt gerealiseerd en niet bij de Stouwe dan heeft dit gevolgen voor de her in te richten parallelwegen van/naar De Stouwe. Deze moeten een voldoende ontsluiting blijven waarborgen.

Als er geen aansluiting bij de Maneweg komt dan zal de parallelweg zodanig heringericht moeten worden dat een veilige verkeersafwikkeling van bestemmingsverkeer voor Mooirivier plaats kan vinden.

3.3 Reactie 10: Verkeersveiligheid en externe veiligheid (172 unieke zienswijzen)

1. Verkeersveiligheid

- Inspreker geeft aan dat een 1x2 100 km/u weg onveilig is.
- Inspreker vindt dat veiligheid de hoogste prioriteit heeft en dat er onvoldoende rekening is gehouden met de veiligheid van fietsers. Inspreker wijst op veiligheidsproblemen op de parallelwegen als de snelheid op de N 340 wordt opgewaardeerd naar een 100 km/u omdat veel meer verkeer van de parallelwegen gebruik moet maken. Inspreker geeft aan dat veilige oversteekplaatsen m.n. voor fietsers (kinderen) en ook bestemmingsverkeer van belang zijn.
- Inspreker geeft aan dat de parallelwegen moeten worden verbreed omdat er meer (vracht)auto- en landbouwverkeer gebruik van zal moeten maken en de veiligheid voor voetgangers en fietsers hierdoor afneemt.
- Inspreker geeft aan dat een keuze voor het noordelijke tracé zorgt voor een doorsnijding die een belemmering vormt voor de kinderen die deze weg moeten oversteken. Als oplossing hiervoor pleit de inspreker voor de aanleg van een fietstunnel en fietspaden, c.q. verbreding van de wegen langs de aanvoerwegen naar de school toe.
- Inspreker geeft aan dat er een onveilige situatie ontstaat zolang op de parallelweg het landbouwverkeer niet wordt gescheiden van het fietsverkeer. Inspreker pleit daarom voor het scheiden van de kwetsbare verkeersdeelnemer van het overige verkeer.
- Inspreker geeft aan dat het noordelijke tracé veel beter scoort op het punt van verkeersveiligheid dan het combinatiealternatief (is alleen bestemd voor gemotoriseerd verkeer, er treedt geen vermenging op). Het noordelijke tracé biedt meer rust aan school fietsende kinderen.

- Inspreker denkt dat het nieuwe (noordelijke) tracé meer onveiligheid zal geven op de nu relatief rustige wegen in het achterliggende gebied. Er zullen kosten gemaakt moeten worden om veiligheid te garanderen.
- Inspreker geeft aan dat de verbetering van de verkeersveiligheid op de parallelwegen bij afwaardering van de huidige N 340 bij de lange omleiding, ten koste gaat van de veiligheid op het onderliggende wegennet in het gebied rond de noordelijke tracés.
- Inspreker geeft aan dat een noordelijk tracé er toe leidt dat de Dwarsweg een sluiproute wordt, wat gevaar oplevert voor de kinderen.
- Inspreker vindt dat in de Structuurvisie N 340 onvoldoende rekening gehouden is met de verkeersveiligheid, vooral ten aanzien van landbouwverkeer en fietsverkeer.
- Inspreker heeft zorgen over de veiligheid van aangrenzende bewoning, basisonderwijs en fietstochten aan/over de parallelwegen.
- Inspreker geeft aan dat de nieuwe afrit bij de vierbaansweg bij Ankum door toenemende verkeersdruk, levensgevaarlijke situaties zullen ontstaan voor het fietsverkeer.
- Inspreker geeft aan dat het feit dat fietsers bij Oudleusen de N 340 niet veilig kunnen oversteken het enige echte probleem is dat moet worden opgelost.
- Inspreker geeft aan dat een weg met een middengeleider van beton altijd een extra verkeersrisico oplevert.
- Inspreker geeft aan dat de veiligheid van het op- en afrijden van de N 340 behouden dan wel vergroot moet worden, aangezien de inspreker met zijn transportbedrijf zo'n 14.000 vervoersbewegingen op en af de N 340 maakt.
- Inspreker geeft aan dat het argument "bij opwaardering van het huidige tracé worden de parallelwegen drukker en onveilig" ook voor de Lange omleiding geldt. De Balkeweg zal drukker worden, aantasting van de leefbaarheid en veiligheid (school). Er komen maar een paar op- en afritten, dit betekent meer omrijden. Tevens zijn er ook meer parallelwegen nodig.
- Inspreker geeft aan dat zonder directe afslag al het bestemmingsverkeer richting Congresshotel Mooi Rivier over de parallelwegen zal rijden. Dit leidt tot onveilige situatie, zeker gezien de groeiambities van het hotel en de bijbehorende verkeersintensiteiten (250.000 per jaar).

Beantwoording 1

Bij de huidige N34 van Hardenberg naar de Drentse grens, en de omleiding Ommen, wordt uitgegaan van rijstroken die door een groene middenstreep van elkaar worden gescheiden. Op de N 340 wordt bij het Combinatiealternatief, op het middendeel, voornamelijk uitgegaan van door middel van een barriër van elkaar gescheiden rijbanen met elk één strook, dus van een 2x1 oplossing (1 rijstrook per baan).

De commissie voor de m.e.r. adviseert verkeersveiligheid niet mee te nemen in de keuze voor een voorkeursalternatief. Een goed ontwerp, uit te werken in het BesluitMER, bepaalt volgens de commissie de verkeersveiligheid. Dit wordt onderschreven, maar anderzijds wordt in vele zienswijzen terecht geconstateerd dat bij realisering van de Lange omleiding de bestaande N 340 zodanig heringericht kan worden dat het fietsverkeer gescheiden kan worden van de rest van het verkeer. Bij keuze van het Combinatiealternatief bevinden plaatselijk autoverkeer, landbouwverkeer en fietsers zich op de heringerichte parallelwegen. En dat wordt als minder veilig ervaren. Dit hebben wij aangegeven in de structuurvisie.

De verhoging van de verkeersnelheid en een voldoende veiligheidsniveau moeten in samenhang bezien worden met de gewijzigde inrichting van het wegprofiel. Volgens het handboek wegontwerp hoort bij een duurzaam veilig ingerichte weg een middengeleider om de risico's te verminderen.

Het aantal punten waar men de nieuwe N 340 tussen Zwolle en Ommen op en af kan wordt, om redenen van verkeersveiligheid, in alle alternatieven (zowel bij 80 km/uur als 100 km/uur varianten) teruggebracht tot 2 tot of vijf punten, en daarnaast zullen naar verwachting nog enkele ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd worden. Daarmee wordt bij de alternatieven die (deels) gebruik maken van de huidige N 340 de verkeersintensiteit op (delen van) de parallelwegen groter. In dat geval zal in het BesluitMER nagegaan worden welke inrichting en breedte van de parallelvoorziening daar bij hoort om tot een verantwoorde veilige verkeersafwikkeling te komen. In alle alternatieven waarbij (deels) gebruik gemaakt wordt van de huidige N 340 wordt de fysieke barrièrewerking van de weg dus groter. Bij keuze van het Combinatiealternatief zal in de Besluit-m.e.r.-fase nagegaan worden op welke plaatsen extra ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn om sociale cohesie te behouden en omrijdschade te beperken en hoe parallelwegen heringericht moeten worden op de extra verkeersdruk op te vangen.

Bij keuze voor de Lange omleiding vindt herinrichting van de oude N 340 plaats. Het fietsverkeer kan op die relatief rustige erftoegangsweg, en zonodig apart op de voormalige parallelweg(en) ingericht als fietspad(en), worden afgewikkeld. De exacte vormgeving van de afgewaardeerde N 340 is geen onderdeel van het PlanMER maar van het BesluitMER.

In het PlanMER is bij de verschillende alternatieven de verhouding van de Verkeersprestatie van het Hoofdwegennet versus het Onderliggend wegennet onderzocht (zie deel B Verkeersveiligheid par. 7.3). De alternatieven onderscheiden zich op dit criterium niet echt.

De beperking van het aantal aansluitpunten leidt ertoe dat het verkeer richting de nieuwe N 340 zich meer concentreert op een aantal gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen dan nu, waardoor het verkeer op een aantal erftoegangswegen afneemt.

In de volgende onderzoeksfase, de Besluit-m.e.r.-fase zal worden nagegaan:

- op welke wijze de ontsluiting van bedrijven verantwoord kan plaats vinden;
- hoe de veiligheid voor fietsers en wandelaars in de omgeving van de N 340 en overstekende routes het beste gewaarborgd kunnen worden;
- hoe de vormgeving van een ongelijkvloerse aansluiting (bijvoorbeeld bij de Ankummerdijk) en de veilige afwikkeling van fietsverkeer er het beste uit kan zien.

Zowel bij de Lange Omleiding als het Combinatiealternatief speelt de instandhouding van goede fietsverbindingen. In de volgende onderzoeksfase zal bij keuze van welk alternatief dan ook, aangegeven worden of en hoe (recreatieve) fietsverbindingen behouden kunnen worden door een ongelijkvloerse kruising en/of door parallelwegen.

2. Externe veiligheid

- Inspreker geeft aan dat zijn bedrijf wordt bevoorradt per vrachtwagen met benzine, diesel, LPG, en olie via de Cubbinghsteeg. Met deze route en afslag moet rekening gehouden worden voor gevaarlijke stoffen.
- Inspreker geeft aan dat door de verhoging van de verkeerssnelheid de risico's van de gevaarlijke stoffenroute toeneemt.
- Inspreker geeft aan dat de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over een 100 km/u route zijn groter dan over een 80 km/u weg. Dergelijk transport zou niet met zo'n snelheid door bebouwd gebied mogen rijden. Extra verkeersdruk op de parallelwegen zorgt voor verkeersonveilige situaties.
- Inspreker is van mening dat vanuit oogpunt van veiligheid een keuze voor het combinatiealternatief minder voor de hand liggend is omdat de route voor vervoer gevaarlijke stoffen dicht langs bewoond gebied loopt. Bij een keuze voor het noordelijke tracé zal dit vervoer ver van woonconcentraties plaatsvinden.
- Inspreker geeft aan dat de route gevaarlijke stoffen toch wel heel dicht bij Ommen blijft bestaan. Het noordelijke tracé is veel veiliger

Beantwoording 2

Zowel bij het Combinatiealternatief als de Lange Omleiding kan het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de wettelijke normen worden afgewikkeld. De Lange Omleiding scoort wel relatief beter.

Verhoging van de verkeerssnelheid gaat samen met een veiliger inrichting van de weg.

Drukkere parallelwegen worden heringericht voor een veilige verkeersafwikkeling. De wijze van herinrichting hangt mede af van de te verwachten verkeersintensiteiten.

3.4 Reactie 11: Landschap, cultuurhistorie en archeologie (178 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat de beeldentuin Anningahof zeer waardevol is en absoluut niet ten kosten mag gaan van de aanleg van het Combinatiealternatief. Inspreker vraagt of er geen andere mogelijkheden zijn om het tracé aan te leggen
- Inspreker vraagt zich af of de onherstelbare schade aan het landschap en de impact op de bewoners van de boerderijen de aanleg van de weg waard is.
- Inspreker vindt dat in de Structuurvisie N 340 onvoldoende rekening gehouden is met het landschap. Handhaving van het huidige tracé met grootschalige aanpassingen in het gebied langs de Vecht staat haaks op het project Ruimte voor de Vecht.
- Inspreker geeft aan dat omslag in denken nodig is. Er moeten niet alleen huizen afgebroken worden voor verbreding van de N 340, maar er moet ook gedacht worden aan mogelijkheid om huizen af te breken voor instandhouding en herstel van landschap.
- Inspreker geeft aan dat met het uitvoeren van de plannen rekening moet worden gehouden met het zeer kwetsbare landschap met hoge archeologische waarden.
- Inspreker geeft aan dat de in het PlanMER gestelde 'aanpassing van het landschap aan de huidige N 340' door de bewoners helemaal niet zo wordt beleefd. Zij ervaren de weg als een onnatuurlijke doorsnijding door het landschap.
- Inspreker geeft aan dat het vanaf Dalftsen tot Ommen van belang is om niet extra meters van de daar aanwezige landschapselementen zoals stuifduinen en kamduinen af te knabbelen, dit is in de jaren '60 al genoeg gedaan.

- Inspreker vindt dat als er huizen weg moeten aan de zuidzijde deze niet herbouwd moeten worden op de daar achter liggende historische esgronden met archeologische waarden.
- Inspreker geeft aan dat een afrit nabij landgoed Hofwijk afbreuk doet aan dit landgoed en omringende natuur.

Beantwoording 1

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit landschappelijk oogpunt, rust, ruimte en donkerte zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. met elkaar vergeleken. Op blz. 35 van die aanvullende notitie is dat gedaan voor Landschap en Cultuurhistorie (waaronder de belevingswaarde; vanaf de weg en vanuit de omgeving) en op blz. 37 voor Archeologie. Volgens het PlanMER wordt ten opzichte van de huidige situatie de belevingswaarde van het landschap meer aangetast bij de Lange Omleiding dan bij het Combinatiealternatief.

In de Besluit-m.e.r.-fase wordt de exacte gewenste ligging van de weg onderzocht en zal worden getracht de Beeldtuin zoveel mogelijk te sparen. De (on)mogelijkheden daarvoor hangen mede af van de toekomstige vormgeving van het knooppunt N 340-A28-onderliggend gemeentelijk wegennet, en de medewerking van daarbij betrokken partijen. Naar de vormgeving van het knooppunt wordt in een deelproject onderzoek gedaan.

In het PlanMER zijn de mogelijke effecten voor Archeologie in kaart gebracht. In de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. wordt voor zowel de Lange Omleiding als het Combinatiealternatief een groot negatief effect (score -) ingeschat. Bij realisering van het Combinatiealternatief zal de aantasting van kam- en stuifduinen tussen Oudleusen en Varsen zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder onderzocht. Een van de te onderzoeken mogelijkheden is om op een kwetsbaar trajectdeel te volstaan met een parallelweg aan 1 zijde waardoor de breedte van het dwarsprofiel beperkt kan worden.

De keuze van locaties voor de herbouw van woningen zal op zorgvuldige wijze moeten plaatsvinden, waarbij inderdaad rekening moet worden gehouden met bestaande landschappelijke, historische en archeologische waarden.

De exacte situering van een ongelijkvloerse kruising of (halve) aansluiting Ankummerdijk in het Combinatiealternatief (noordelijk van de huidige N 340, op de N 340 of zuidelijk van de N 340) wordt onderzocht in de BesluitMER. De eventuele gevolgen voor landhuis Hofwijk en omgeving wordt daarbij ook beoordeeld.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de landelijke beleving van de omgeving bij het Combinatiealternatief erg verstoord zal worden door de noodzakelijke kunstwerken, geluidswallen en schermen.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief als 100 km/u weg een negatieve invloed op cultuurhistorie, landschap en de toekomstige ontwikkeling van Oudleusen en Varsen. De huidige landelijke beleving van de omgeving zal erg verstoord. Ook zullen de aanwezige landschappelijke historische waarden (stuwwallen, rivierduinen en essen) minder herkenbaar worden.
- Inspreker geeft aan dat historische panden zullen moeten wijken (o.a. 'het Zwarte Paard') voor het Combinatiealternatief
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief een enorme aanslag is op het Vechtdal, door de weg zal het Vechtdal in 2 delen worden gesneden. Het noordelijke tracé heeft veel minder impact op landschap en de cultuurhistorische waarde van het gebied.
- Inspreker vindt dat het doorsnijden van de Lange omleiding van het karakteristieke landschap ten zuiden van Nieuwleusen en Witharen, te eenzijdig en negatief is gesteld. Het landschap is voornamelijk een heideontginningslandschap met een beperkte belevingswaarde. Zeker in vergelijking met het waardevolle essen- en rivierlandschap in het Leusener en Varsener Vechtdal.
- Inspreker vindt dat de Lange omleiding goed past in de verkavelings- en landschapsstructuur van het ontginningslandschap.
- Inspreker vindt dat daar waar de Lange omleiding waardevol jong landschap doorsnijdt, het slechts om de randen van het gebied gaat.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding ten aanzien van landschap, cultuurhistorie en archeologie beter scoort dan het combinatiealternatief (in tegenstelling tot wat in het PlanMER wordt gesteld).
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief veel meer landschappelijke negatieve effecten heeft dan het noordelijke tracé.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief de waardevolle omgeving van het Leusener en Varsener Vechtdal ernstig zal aantasten. De Lange omleiding biedt nieuwe kansen voor ruilverkaveling, veeteelt en natuur.

- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief oud gebied doorsnijdt, terwijl het noordelijke tracé relatief jong ontginningsgebied doorsnijdt.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft in manifest aan dat de noordelijke tracés het waardevolle landschap in zijn geheel aantasten: de weidevogels worden hierdoor bedreigd en de natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waarde daalt.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding een gebied met landschappelijke waarden doorkruist. Hij vindt een extra doorsnijding door het open landschap erg jammer.
- Inspreker geeft aan dat woon- werkomgeving en cultuurhistorische waarden van Witharen verloren gaan en dat deelname aan school en verenigingsleven aangetast wordt door doorsnijding van Witharen door een snelweg.
- Inspreker geeft aan dat zij door de aanleg van de Lange omleiding de cultuurhistorische waarden en landschappelijke aantrekkelijkheid worden aangetast. De beperkte verbreding van het bestaande tracé benadeelt de natuur en archeologische waarden in het Vechtdal niet.
- Inspreker geeft aan dat noordelijke tracés gave landschappen aantasten waar rust, donkerte en ruimte belangrijke kenmerken vormen. Deze worden niet gecompenseerd

Beantwoording 2 en 3

Wij zijn het niet met de insprekers eens dat het Combinatiealternatief en de doelstellingen voor het programma Ruimte voor de Vecht voor het gebied tussen Oudleusen en Varsen geheel niet met elkaar verenigbaar zijn. Wel zijn passende maatregelen nodig zoals de realisering van bijvoorbeeld een Ecoduct. Bij de nieuwe doorsnijding van de Robuuste verbindingzone/EHS bij Witharen door de Lange omleiding zal daar een Ecoduct gerealiseerd moeten worden. Bij het Combinatiealternatief zal zo'n ecoduct er moeten komen tussen Oudleusen en Varsen. De relatief beperkte breedte van de Robuuste verbindingzone/EHS bij Witharen met een ecoduct is een meer kwetsbare situatie dan een ecoduct in de EHS tussen Oudleusen en Varsen.

Er is op dit moment met de huidige N 340 ook sprake van een doorsnijding van de Vechtstreek. Bij realisering van het Combinatiealternatief wordt die doorsnijding forser en de barrièrewerking neemt toe. Bij keuze voor een Lange Omleiding komt er in het noordelijke gebied een nieuwe doorsnijding bij. De huidige N 340 wordt dan wel afgewaardeerd tot een erftoegangsweg, maar de doorsnijding blijft (maar dan minder fors en met veel minder verkeer).

Een Lange omleiding heeft relatief veel invloed op de bestaande natuur-, water-, en landschapssituatie in het noordelijk gebied. De Lange omleiding veroorzaakt meer extra (nieuw) ruimtebeslag dan het Combinatiealternatief en bij toepassing van de criteria uit het PlanMER levert dat meer negatievere scores op voor de Lange omleiding. Weliswaar kan bij een Lange omleiding het dwarsprofiel van de huidige N 340 versmald worden maar de doorsnijding blijft, de weg kan niet verdwijnen.

Bij de beoordeling van de waarden in het noordelijk gebied wordt uitgegaan van het effect op in het provinciaal beleid erkende waarden en belangen.

De toekomstige ontwikkeling van Oudleusen en Varsen is inderdaad meer gebaat bij een Omleidingsalternatief. De voordelen voor bijvoorbeeld Varsen moeten anderzijds echter afgezet worden tegenover de nadelen voor Witharen en omgeving bij keuze voor een Lange Omleiding. De huidige N 340 doorsnijdt het landschap rond Varsen en scheidt Varsen noord en zuid van elkaar. De uitbouw tot een 100 km/uur weg met het daarbij behorende dwarsprofiel vergroot het landschappelijke effect. Dit effect is betrokken in het PlanMER.

Zowel bij het Combinatiealternatief als bij de Lange omleiding moeten ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen gerealiseerd worden die invloed hebben op (het karakter van) het landschap. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt nagegaan hoe de kruisingen en aansluitingen ingepast kunnen worden. In deze fase wordt ook de exacte gewenste ligging van de wegen onderzocht en zal worden getracht historische panden zoveel mogelijk te sparen.

Bij realisering van de Lange Omleiding kan de huidige N 340 worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een aangepast dwarsprofiel, waarop nog relatief weinig verkeer rijdt. Zie ook de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. die daar dieper op ingaat. Dat kan deels als een vorm van compensatie worden aangemerkt voor een omleiding en wordt betrokken bij de afweging.

Bij keuze van het Combinatiealternatief zal in de Besluit-m.e.r.-fase nagegaan worden op welke wijze de aansluiting van de N 340 op de N48 (en de rest van het wegennet) daar het beste vorm kan worden gegeven en hoe schade aan landschap en archeologie zoveel mogelijk beperkt kan worden.

De Lange omleiding doorsnijdt verschillende landschappelijke eenheden. Het oostelijke gebied bij de Witharen dat wordt doorsneden is een ouder type landschap. Meer westelijk gaat het inderdaad om een jonger ontginningslandschap met landschappelijke waarden die daar bij horen.

3.5 **Reactie 12: Geluid, licht en trilling (88 unieke zienswijzen)**

1. Algemeen

- Inspreker vreest dat Oudleusen achter een geluidsscherm zal verdwijnen.
- Inspreker geeft aan dat als de weg 80 km blijft i.p.v. 100 km er veel geluidsoverlast voor aanwonenden wordt voorkomen, mits alle andere voorgestelde verbeteringen blijven doorgaan.
- Inspreker vraagt wat de provincie tegen geluidshinder gaat doen.
- Inspreker geeft aan dat de geluidshinder dusdanig wordt dat inspreker er niet meer zal kunnen blijven wonen. Inspreker geeft aan dat de geluidbelasting op de gevel van inspreker met 10 dB omhoog gaat. Dit vindt de inspreker niet aanvaardbaar.
- Een verdubbeling van het verkeer levert volgens de inspreker ook een verdubbeling van de geluidsoverlast op.
- Inspreker merkt op dat zijn/haar situatie wat betreft geluidshinder (en fijn stof overlast) onhoudbaar zal worden.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief het woongenot nabij weg af zal doen nemen door uitbreiding geluidszone.
- Inspreker vraagt zich af welke geluidswerende maatregelen genomen moeten worden en welke kosten hiermee zijn gemoeid om de geluidbelasting op een aanvaardbaar niveau te krijgen, als het Combinatiealternatief wordt uitgevoerd.
- Inspreker vindt dat in de Ontwerp-structuurvisie N 340 onvoldoende rekening gehouden is met rust en lichtvervuiling.
- Inspreker vraagt extra aandacht voor geluidshinder op de leslokalen van de aanliggende basisscholen. Extra geluidswerende voorzieningen aan het schoolniveau zijn noodzakelijk!
- Inspreker vindt het vreemd dat er in het besluit gevoelige bestemmingen van VROM aangegeven is dat er geen nieuwbouw van een school binnen 50 meter van een provinciale weg plaatsvinden. In de omgekeerde situatie, waar in dit geval sprake van is, is dat wel mogelijk.
- Inspreker vraagt of de provincie rekening houdt met trillingshinder. Zijn/haar huis ondervindt namelijk schade die vermoedelijk is ontstaan door de bestaande Hessenweg (lekkage aan ramen die in het kader van het geluidsisolatieproject van de provincie zijn geplaatst).

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat bij keuze voor het Combinatiealternatief het dorp Oudleusen zich aan de meest luidruchtige en stoffige deel van de weg zal bevinden. Dit in verband met de heersende wind uit het zuidwesten. Bij keuze voor een ander traject zullen minder mensen deze hinder ondervinden.
- Inspreker heeft grote zorgen over de geluidsoverlast en is bang dat dit bij het Combinatiealternatief meer wordt. Hij vraagt zich af of de toekomstige geluidsoverlast binnen de normen zal vallen en/of een geluidswal als mogelijke oplossing wordt gezien. En geldt dit ook voor het recreatiewoningen?
- Inspreker geeft aan dat de geluidzone van het noordelijke alternatief in agrarisch gebied komt te liggen en dus minder storende voorzieningen geeft dan het Combinatiealternatief
- Inspreker geeft aan dat met het Combinatiealternatief veel meer omwonenden geluidshinder ondervinden van het sterk toenemende verkeer, dan de Lange Omleiding doordat er veel meer huizen en scholen langs het tracé staan.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat het noordelijke tracé geluidsoverlast veroorzaakt
- Een keuze voor het noordelijke tracé zou voor de inspreker geluid, lichthinder en visuele verstoring opleveren. Door de toegenomen verkeersintensiteit neemt dit toe waardoor het gebied zwaarder belast wordt. Inspreker geeft aan dat er ook geluidshinder buiten bestaat. Woongenot neemt namelijk af als het lawaai buiten toeneemt. Gaat de provincie hier nog iets voor regelen?

Beantwoording 1, 2 en 3

De provincie dient zich te houden aan de wettelijke voorschriften. De Wet Geluidshinder is gebaseerd op de gevelbelasting van de woningen c.q. het geluidsniveau in de woning en niet op het geluidsniveau in de tuin.

Het (rijks-)besluit gevoelige bestemmingen VROM gaat inderdaad over de beoordeling van uitbreiding of nieuwbouw van scholen en gaat niet over de beoordeling van de uitbreiding van de weg in relatie tot gevoelige bestemmingen. In het kader van de goede ruimtelijke ordening zal wel een afweging plaatsvinden op dit aspect.

Bij het Combinatiealternatief is, voor het deel waarbij het huidige tracé wordt gevolgd, sprake van een reconstructie van de weg en zal (in tegenstelling tot de situatie als de weg niet wordt aangepakt, maar het verkeer wel blijft toenemen) aan de geluidnormen moeten worden voldaan. Hier zal bij de inrichting van de weg derhalve rekening mee gehouden worden.

De landmeetkundige ondergrond en het ontwerp worden verwerkt in een computermodel. Met behulp van speciale software wordt de gevelbelasting berekend. Indien de gevelbelasting bij een berekening te hoog is dan kan geluidreducerend asfalt en/of geluidsschermen/geluidswallen worden toegepast. Als de gevelbelasting dan nog te hoog is of als geluidsschermen/geluidswallen landschappelijk gezien ongewenst zijn, dan kan onderzoek worden gestart naar geluidsisolerende maatregelen en kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Als op geen enkele manier kan worden voldaan aan de normen zal de woning moeten worden aangekocht. In het PlanMER zijn de berekeningen globaal uitgevoerd. Als in de BesluitMER de wegas exact is bepaald dan kunnen de definitieve berekeningen en de te nemen maatregelen en de kosten daarvan worden bepaald.

Naarmate de verkeersintensiteit toeneemt zal inderdaad ook de geluid-, stof-, licht- en trillingshinder toenemen. Bij de verdere uitwerking zullen de eventueel te nemen maatregelen worden bepaald.

3.6 Reactie 13: Luchtkwaliteit (44 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat bij het Combinatiealternatief de school in Oudleusen erg dicht bij de weg ligt. Dit baart de inspreker grote zorgen voor de kinderen i.v.m. luchtkwaliteit. Volgens inspreker moet een school 300 meter van een snelweg (100 km weg) liggen.
- Inspreker geeft aan dat het onderzoek naar luchtkwaliteit onvoldoende genuanceerd is uitgevoerd nu alleen gekeken is naar grenswaarden en roept op dit alsnog te doen.
- Inspreker vreest voor verslechtering van luchtkwaliteit door een toename van de uitstoot van uitlaatgassen
- Inspreker geeft aan dat weinig bekend is over de toename van uitstoot van fijnstof en CO2 bij verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h, met name mogelijke normoverschrijding bij scholen is een zorgpunt.
- Inspreker geeft aan dat door snelheidsverlaging aantoonbaar minder verkeersemissie geproduceerd wordt.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de uitstoot van fijnstof in de toekomst alleen maar zal toenemen met de aanleg van het Combinatiealternatief, dat zeer onwenselijk is gezien de hoeveelheid woningen, basisschool en naar school fietsende kinderen.
- Inspreker geeft aan dat geurhinder en stofhinder zal toenemen bij uitvoeren van het Combinatiealternatief.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief resulteert in een toename van luchtverontreiniging en geluidsoverlast op de basisschool Sjaloom. Dit gaat ten koste van de gezondheid en leerprestaties van de kinderen. Voorkeur gaat daarom uit voor het noordelijke tracé.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat zij door de aanleg van de Lange omleiding veel last zullen ondervinden van licht en fijnstof. Hij geeft aan dat daardoor de leefomgeving van heel Witharen zal verslechteren.

Beantwoording 1, 2 en 3

De provincie heeft te voldoen aan alle wettelijke eisen. Dit betekent dat dus ook voldaan moet worden aan de wettelijke eisen voor de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit bij scholen dient ook te voldoen aan de wettelijke normen.

Het (rijks-)besluit gevoelige bestemmingen bepaalt dat op plaatsen waar de Europese normen voor fijn stof of stikstofdioxide worden overschreden, of dat dreigt te gebeuren, binnen 50 meter van provinciale wegen geen gevoelige bestemmingen zoals een school mag worden gevestigd of uitgebreid. Ter plaatse van de school wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. De invalshoek is dus niet 'wat je moet doen als je een weg aanlegt of verandert'. In het kader van de goede ruimtelijke ordening zal wel een afweging plaatsvinden waar het gaat om de inpassing van de weg bij de school.

Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit volgt dat in Witharen wordt voldaan aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. De concentraties rond de N 340 liggen behoorlijk lager dan de wettelijke norm van 40 ug/m³.

Het Combinatiealternatief bij Oudleusen kent 2x1 rijstroken. Als het Combinatiealternatief volgens plan is vastgelegd in bestemmingsplannen dan kan een 2x2 uitvoering over het hele tracé later alleen gerealliseerd worden na een nieuwe planologisch procedure en besluitvorming.

De commissie m.e.r. heeft aangegeven, dat het onderzoek naar luchtkwaliteit voldoende is.

3.7 Reactie 14: Wonen en werken (226 unieke zienswijzen)

Reactie nummer 14 geeft een overzicht van alle standpunten ten aanzien van woon- en werkgenot, gezondheid, sociale cohesie, bereikbaarheid en barrièrewerking.

1. Algemeen

- Inspreker heeft geen bezwaar te moeten verhuizen, maar vindt het wel een probleem wanneer de Hessenweg/N 340 nog dichterbij het huis aan komt, bij Combinatiealternatief lijkt dit het geval. Of de inspreker geeft aan dat hij liever de woning teruggeplaatst ziet worden dan dat het verkeer vlak voor de deur langs raast
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief vreselijk is voor Dalfsen. Mensen worden afgesneden van hun dorp. Wanneer in de toekomst de drukte toeneemt en uitbreiding nodig is, verergert dit nog meer.
- Inspreker geeft aan dat het woongenot zal afnemen door een uitbreiding van de geluidszone bij het Combinatiealternatief.
- Inspreker spreekt zijn zorg uit over de effecten op de gezondheid door wonen langs of in de nabijheid van een snelweg. Hij refereert daarbij naar verschillende onderzoeken die in dit kader zijn uitgevoerd.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief problemen oplevert voor bedrijven (recreatie, landbouw- en overige bedrijven) in Varsen en dat de basis van de leefbaarheid van de buurtschap wordt aangetast als deze bedrijven verdwijnen.
- Insprekers aan De Bese en De Brandt geven aan dat de aanleg van het combinatiealternatief de leefbaarheid slechter wordt.
- Inspreker geeft aan dat er door het uitvoeren van het Combinatiealternatief een verslechtering van het uitzicht zal plaatsvinden.
- Inspreker geeft aan dat een groot aantal bewoners negatief zal worden getroffen met betrekking tot de bereikbaarheid van woningen en bedrijven door het combinatiealternatief. Ook de oversteekbaarheid wordt slechter.
- Inspreker vraagt of de provincie het acceptabel vindt om bij bewoners op 8 meter van hun huis een geluidswal te plaatsen. Het woongenot zal hierdoor flink dalen, net als de woningprijzen.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker merkt op dat het traject als barrière wordt ervaren. Bij noordelijke variant zal ook barrièrewerking ervaren worden in Witharen, maar gezien aantallen bewoners ten opzichte van Oudleusen is dit minder ingrijpend. Inspreker geeft aan dat bij het noordelijke tracé 1 kern wordt getroffen (Witharen) en bij het Combinatiealternatief 3 kernen (Varsen, Oudleusen en Ankum).
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief de kwaliteit van de leefomgeving vermindert en de kosten die nodig zijn om dit te beperken hoog zijn. Inspreker geeft aan dat het woongenot nabij bestaande N 340 door het noordelijke tracé niet wordt aangetast en er geen storende geluidswallen hoeven te komen.
- Inspreker geeft aan dat er bij een keuze voor het Combinatiealternatief een aantal woningen moeten worden gesloopt (bijvoorbeeld op het park Juniperus) en vindt dit onacceptabel.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding 3 woningen kost, in plaats van 13 bij Combinatiealternatief.
- Inspreker geeft aan dat de leefbaarheid van het 'Landgoed De Lindenberg' negatief wordt beïnvloed door het combinatiealternatief. De Lange omleiding heeft daar geen negatief effect op de leefbaarheid.
- Inspreker geeft aan dat de vierbaansweg N48 en stroomweg N 340 de buurtschap Varsen in tweeën snijden en er een visuele barrière zal ontstaan. Door de gekozen inrichting van de weg is deze niet meer oversteekbaar, waardoor de sociale structuur verdwijnt.
- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief direct langs bungalowpark De Wildbaan loopt, hetgeen ten koste gaat van enkele bungalows, geluidsoverlast en een visuele barrière veroorzaakt en het park afsnijdt van het direct aanliggende Vechtdal. Dit vindt de inspreker een onacceptabele verslechtering.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding op het punt van woon- en leefmilieu beter scoort dan de andere beoordeelde alternatieven (minder barrièrewerking, minder negatieve effecten op recreatie, geringer aantal geluidbelaste woningen en onderwijsinstellingen).
- Inspreker geeft aan dat een noordelijk tracé niet alleen de kernen ontlast die langs het bestaande tracé liggen, maar ook de kernen van Nieuwleusen en Balkbrug.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat bij de Lange omleiding Witharen onleefbaar wordt; het onderlinge verband tussen mensen komt te vervallen wegens slechte bereikbaarheid en kinderen kunnen niet meer naar school.
- Een keuze voor het noordelijke tracé zou volgens de inspreker ten koste gaan van de contacten met de burens. Het zou de eenheid in de buurtschap Witharen verstoren en nadelige consequenties hebben voor school, kerk, café, en verenigingsleven.
- Inspreker geeft aan dat het 'noaberschap' wordt aangetast. Witharen wordt in tweeën gedeeld en gaat als eenheid verloren.
- Inspreker geeft aan dat de inwoners van Witharen te maken hebben met veel provinciale belangen, zoals aanwijzing van waterwingebied met bijhorend grondwaterbeschermingsgebied. Er is een LOG gepland, een robuuste verbindingzone en er lopen op 2 plaatsen grote gasleidingen door het gebied. De aanleg van een 100 km/u stroomweg is te veel van het goede voor Witharen.
- Inspreker geeft aan dat de bereikbaarheid van bedrijf en woning bij aanleg van de Lange omleiding sterk zal verslechteren. Dit zou een grote impact hebben op de sociale verhoudingen tussen deze mensen in het landbouwgebied ten noorden van Dalfsen
- Inspreker geeft aan dat het bij de vergelijking van de leefbaarheid het niet alleen gaat om het aantal af te breken woningen, maar ook het aantal woningen dat binnen een bepaalde afstand van de weg komen te staan. Bij het huidige tracé gaat het om woningen die al bij een weg staan. In dit verband geeft inspreker aan dat mensen in het noordelijke gebied bewust voor dit open gebied hebben gekozen.
- Inspreker geeft aan dat de recreatiewoningen langs het huidige tracé (veelal een tweede woning) minder zwaar mogen wegen als de woningen langs het noordelijke tracé. De bewoners langs de N 340 weten ook al lang dat het een drukke weg is die opgewaarderd gaat worden.
- Inspreker is bij noordelijk tracé bang de sterrenhemel niet meer te kunnen bewonderen door overbelichting.
- Inspreker denkt dat de school Sjaloom haar deuren zal moeten sluiten als voor de noordelijke variant gekozen wordt, aangezien het voedingsgebied van deze school het gebied ten noorden van de Hessenweg is.
- Inspreker geeft aan dat de N 340 in de bestaande situatie ook al als barrière werkt, terwijl een nieuw noordelijk tracé een geheel nieuwe barrière zal vormen. Opwaarderen van de N 340 is daarom minder negatief dan de aanleg van een nieuw tracé.

Beantwoording 1, 2 en 3

In de Besluit-m.e.r.-fase wordt, voor het dan gekozen voorkeursalternatief, meer in detail onderzoek gedaan naar zaken als de exacte ligging van de wegas, de inrichting van de weg en de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. De gevolgen voor elk afzonderlijk bedrijf/woning/erf komen dan in beeld, voor wat betreft de handhaafbaarheid, de hinder- en geluidsbelasting en de mogelijk te nemen maatregelen, het uitzicht, de privacy, het woongenot de zichtbaarheid etc. Dan kan vervolgens ook, na afronding van de planologische procedure, worden vastgesteld of mogelijk sprake zal zijn van planschade.

De nadelen voor de landbouw en individuele agrarische bedrijven en (bedrijfs-)woningen bij een Lange Omleiding (of Combinatiealternatief) worden onderkend en moeten bij de tracékeuze afgewogen worden tegen de andere in het geding zijnde belangen, dit is aangegeven in zowel de (Ontwerp-) Structuurvisie als in het PlanMER. Bij keuze voor de Lange Omleiding dan wel een ander alternatief zal in de vervolgfase nagegaan moeten worden hoe die nadelen beperkt kunnen worden.

Zowel bij de Lange Omleiding als het Combinatiealternatief zal sprake zijn van (extra) barrièrewerking en aantasting van woongenot. Langs de huidige N 340 liggen meer woningen. Bij de beoordeling van de alternatieven scoort het Combinatiealternatief op Woon- en leefmilieu slechter dan de Lange Omleiding. Dit is in de Ontwerp Structuurvisie en het PlanMER ook aangegeven. Bij de belangenafweging en tracékeuze wordt dit naast andere in het geding zijnde belangen betrokken.

Het generieke ruimtelijk beleid in de Omgevingsvisie gaat uit van de zogenaamde SER-ladder voor de Stedelijke omgeving (waartoe de hoofdinfrastructuur behoort) en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik voor de Groene omgeving. Bij toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik op de hoofdinfrastructuur is eerst aan de orde of herbenutting en uitbreiding van bestaande infrastructuur redelijkerwijs een goede oplossing kan bieden. Het Combinatiealternatief past in die benadering en voorkomt een geheel nieuwe doorsnijding.

Een Lange omleiding en de Omgevingsvisie zijn alleen onder strikte voorwaarden met elkaar verenigbaar en als het Combinatiealternatief geen redelijk alternatief zou zijn. De bundeling van verkeer en vervoer op een nieuw tracé zou dan in elk geval gecombineerd moeten worden met een sterke afwaardering van het huidige tracé van de N 340 tot een erftoegangsweg 60 km/uur en een gebiedsontwikkeling met investeringen die zorgt voor een zodanige kwaliteitsslag dat de versnippering van het landschap in het noordelijk gebied wordt gecompenseerd in het gebied rond

het huidige tracé. In het kader van een gebiedsontwikkelingstraject zouden daarvoor plannen gemaakt kunnen worden. In de praktijk gaat het dan om een gebiedsproces van enkele jaren om te komen tot goede en gedragen plannen die ook financierbaar moeten zijn vanuit de verschillende betrokken partijen. Het gaat om meer dan een mooie schets van hoe het gebied eruit zou kunnen komen te zien. De reden waarom aan de westzijde een omleiding en een gebiedsontwikkelingsproject van groot belang zijn, is dat de huidige N 340 daar zeer dicht op de Vecht ligt. Daarnaast zijn in het noordelijk gebied maatregelen nodig om de nadelige gevolgen, waaronder die voor grondwaterbescherming (stap-vooruit-principe), landschap, natuur (Robuuste verbindingzone/EHS) en landbouw te beperken en ruimtelijke kwaliteit te bevorderen. De Lange omleiding ontlast de N 377 weliswaar meer dan het Combinatiealternatief, maar de N 377 blijft een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur dus een weg van andere (hogere) orde dan een tot erftoegangsweg 60 km/uur afgewaardeerde N 340.

Het aantal punten waar men de nieuwe N 340 tussen Zwolle en Ommen op en af kan wordt, om redenen van verkeersveiligheid, in alle alternatieven (zowel bij 80 km/uur als 100 km/uur varianten) teruggebracht tot 2 (Lange Omleiding) of vijf punten (Combinatiealternatief), en daarnaast zullen nog enkele ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd worden. Bij realisering van welk alternatief dan ook zal door ongelijkvloerse kruisingen de bereikbaarheid voldoende gegarandeerd moeten blijven.

Of voor realisering van het Combinatiealternatief op de recreatieparken woningen gesloopt moeten worden staat nog niet vast. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt meer in detail onderzoek gedaan naar zaken als de exacte ligging van de wegas, de inrichting van de weg en de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. De gevolgen voor elke afzonderlijke woning/erf komen dan in beeld, ook voor wat betreft de geluidsbelasting en de mogelijk te nemen maatregelen.

Voor wat betreft de af te breken woningen in het Combinatiealternatief in relatie tot duurzaamheid past een relativisering. Het gaat deels om woningen die in de huidige situatie met de gevel al pal op de (parallel)weg staan. Dit is uit een oogpunt van leefbaarheid bepaald geen ideale situatie, ook niet in het geval gekozen zou worden voor het Netwerk80-alternatief waar inspreker voorstander van is. Afbraak en herbouw op een andere plek kan dus een verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Bij het Combinatiealternatief worden een beperkt aantal ongelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen opgenomen en wordt het oversteken van de rijbaan tussen deze aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen niet toegestaan, omdat dit niet veilig is. Omrijden kan daardoor in bepaalde situaties voorkomen.

In de volgende (Besluit-m.e.r.) fase worden de volgende zaken, afhankelijk van het voorkeursalternatief, nader bekeken/uitgewerkt:

- door ongelijkvloerse kruising zal de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en gronden in Varsen in voldoende mate gegarandeerd moeten blijven.
- aan de westzijde van Oudleusen is bij het Combinatiealternatief een ongelijkvloerse kruising en aansluiting geprojecteerd waardoor Oudleusen vanaf de zuidzijde goed bereikbaar blijft.
- ook wordt nagegaan hoe het verkeer van en naar Dalfsen het beste afgewikkeld kan worden naar het/de aansluitpunt(en) op de N 340: bij de Ankummerdijk én de Koesteeg, of alleen bij de Koesteeg. Daarbij worden meerdere varianten met elkaar vergeleken.
- tevens wordt onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten gegarandeerd kan worden.
- nagegaan wordt op welke wijze lichthinder beperkt kan worden.
- Ook bij keuze voor een Lange Omleiding zal in de volgende fase nagegaan worden op welk punten een ongelijkvloerse kruising moet komen om een voldoende bereikbaarheid te behouden.

Bij keuze van het Combinatiealternatief zal, zoals aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie, een vloeiende overgang van de N48 naar de N 340 gerealiseerd worden met een ongelijkvloerse aansluiting. Verkeer van de N348 van en naar Raalte en verkeer van en naar Ommen zal ook op deze aansluiting aantakken. Verkeer vanuit Varsen bereikt deze aansluiting via de parallelweg en kan dan vlot in alle richtingen rijden.

De noordelijke variant van de lange omleiding doorsnijdt inderdaad de keramiek- en beeldentuin aan de Witharenweg. Bij realisering van de noordvariant van de Lange Omleiding zal in de besluit-m.e.r.-fase de exacte gewenste ligging van de wegas onderzocht worden en zal worden nagegaan of de doorsnijding beperkt kan worden. In het kader van de grondverwerving voor de weg kan nagegaan worden of het ruimtebeslag gecompenseerd kan worden.

3.8 **Reactie 15: Landbouw (159 unieke zienswijzen)**

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat er geen natuur en landbouwgrond mag worden verwoest voor alleen asphalt. Inspreker geeft aan dat landbouwgronden in ernstige mate worden doorsneden door het Combinatiealternatief
- Inspreker geeft aan dat in het MER wordt gesuggereerd dat er bijna geen agrarisch bedrijf weg hoeft. Er verdwijnt echter 100 hectare landbouwgrond en vele percelen worden doorsneden.
- Inspreker vindt het opvallend en storend dat er onevenredig veel rekening gehouden wordt met landbouw en veel minder met 'burgers' en andere bedrijven, zoals de voor het Vechtdal belangrijke toeristische sector (alleen bij geluidshinder wordt er gesproken van woningen en scholen).
- Inspreker geeft aan dat het aantakken van het westelijke gedeelte van de N 340 vanaf de A28 ter hoogte van de Ankummerdijk negatief zijn voor de doorsnijding van landbouwgronden.
- Inspreker geeft aan dat bij opwaardering van de N 340 agrarische percelen gedeeld of slechter bereikbaar worden i.t.t. O++ alternatief.
- Inspreker geeft aan dat in Varsen zuid veel duurzame landbouw aanwezig is die schade zullen ondervinden van een slechte bereikbaarheid en overlast doordat bezoekers zullen wegblijven van de bedrijven. Veel boeren in Varsen zuid komen in de knel tussen de Vecht en de N 340 als gekozen wordt voor het Combinatiealternatief.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker pleit voor de noordelijke variant tussen Oudleusen en N 48 omdat de boerenbedrijven die in de knel komen kansen hebben voor uitbreiding of stoppen van werkzaamheden. Andere bewoners die moeten verhuizen kan een alternatief geboden worden in gebied langs de nu bestaande Hessenweg.
- Inspreker vindt dat herverdeling van landerijen van boeren eenvoudiger is dan het onteigenen van tientallen huizen langs de N 340.
- Inspreker geeft aan dat het noordelijke tracé de mogelijkheid biedt om landbouwgronden te herverkavelen, waardoor bedrijven kunnen optimaliseren, (elders) uitbreiden. De herverdeling van landerijen is eenvoudig, doordat het aantal boeren hier laag is.
- Inspreker vindt dat de nadelen op het gebied van landbouw beperkt kunnen worden omdat de Lange omleiding goedkoper is waardoor fondsen vrijgemaakt kunnen worden ten behoeve van de landbouw.
- Inspreker geeft aan dat slechts het aspect landbouw de Lange Omleiding slechter scoort dan de andere alternatieven. Het is niet te verdedigen om de landbouwbelangen te prevaleren boven de belangen van beter woon- en werkmilieu en de voordelen op het gebied van milieu en landschap, een betere verkeersveiligheid en economie.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker vindt een noordelijk tracé ondenkbaar, aangezien dit tracé veel landbouwgrond doorsnijdt. Daarnaast is het gebied aangewezen als LOG. De Lange omleiding gaat ten koste van 100 hectare landbouwgrond, individuele bedrijven en de toekomst van jonge agrariërs. Het levert problemen op voor het bereiken en bewerken van grond en huiskavels.
- LTO Noord wijst iedere doorsnijding van het landbouwgebied in beginsel af, omdat dit ten koste gaat van de aanwezige landbouwbedrijven en omrijtschade met zich meebrengt.
- Inspreker geeft in manifest aan dat de noordelijke tracés het LOG doorsnijdt en andere goede landbouwgebieden. Het is niet wenselijk dat de karakteristieke openheid van dit gebied wordt aangetast door de aanleg van een weg.
- Inspreker geeft aan dat de kosten voor herverkaveling en verplaatsing van agrarische bedrijven, de omleidingsvarianten relatief duurder maken. Verplaatsing van een gemiddeld melkveebedrijf is naar schatting 1 tot 2 miljoen euro mee gemoeid. En het is de vraag of er een geschikte nieuwe plek voor deze bedrijven kan worden gevonden.

Beantwoording 1, 2 en 3

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit aspecten als landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, woon- en leefmilieu zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken.

Bij realisering van de Lange Omleiding kan een herindeling van de gronden de nadelige gevolgen voor de landbouw deels opvangen. Aan verlies aan landbouwgrond en bedrijven valt echter niet te ontkomen. In de volgende fasen van het project wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn voor

verplaatsing van bedrijven, herindeling en ruiling van gronden etc. Dat de Lange Omleiding alleen op landbouw slechter scoort is overigens niet correct. Dat blijkt ook uit het PlanMER, en de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. waarin ook de scores voor het Combinatiealternatief zijn opgenomen.

Zowel in het PlanMER als in de (Ontwerp-) Structuurvisie is aangegeven dat circa 100 hectare landbouwgrond verdwijnt bij realisering van de Lange Omleiding. Hoeveel agrarische bedrijven daardoor exact in hun voortbestaan worden bedreigd is nu nog niet bekend en inderdaad niet aangegeven. Wel is aangegeven hoeveel erven doorsneden worden, en hoeveel opstallen daarvoor naar schatting afgebroken moeten worden. Hoe, bij realisering van de Lange Omleiding, de bereikbaarheid van landbouwgronden blijvend kan worden gegarandeerd zal, bij een keuze voor dit alternatief, in de volgende onderzoeksfase worden nagegaan. Dan gaat het om ongelijkvloerse kruisingen en/of hier en daar het realiseren van een parallelvoorziening.

Het Landbouwwontwikkelingsgebied (LOG) zoals opgenomen in het Reconstructieplan wordt in het uiterste zuidwestelijk deel van dit LOG over een beperkte lengte doorsneden door de noordvariant van de Lange omleiding. De zuidgrens van het LOG wordt gevormd door de Witharenweg en De Leding en de westgrens door de gemeentegrens, cq De Stouwe. De noordvariant van de Lange omleiding legt geen wezenlijke beperkingen op aan de voorgestane ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied.

In het Combinatiealternatief is de westelijke omleiding opgenomen met een direct ruimtebeslag van circa 30 ha. Daarnaast worden landbouwgronden en huiskavels doorsneden. Bij realisering van het Combinatiealternatief zullen de nadelen daarvan verminderd moeten worden door herindeling van gronden. De omrijshade moet beperkt worden door voorzieningen i.v.m. de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en gronden (ongelijkvloerse kruising en/of parallelvoorziening). In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder uitgewerkt.

Aan de vergelijking van de kosten van de verschillende alternatieven ligt een globale kostenberekening ten grondslag met een nauwkeurigheidsmarge van circa 30%. Daarin is de uitkoop/schadeloosstelling van een aantal bedrijven inbegrepen. Bij realisering van de Lange Omleiding wordt de huidige N 340 afgewaardeerd en heringericht. De daaraan verbonden kosten zijn ook meegenomen.

3.9 Reactie 16: Recreatie en toerisme (113 unieke zienswijzen)

1. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de effecten op recreatiemogelijkheden van de Lange omleiding veel minder negatief zijn dan in de Ontwerp Structuurvisie wordt gesteld. De Lange Omleiding loopt door vlak en open heideontginningslandschap, dat door vele herverkavelingen iedere recreatieve aantrekkingskracht verloren heeft. Alleen bij Witharen zijn recreatieve waarden die negatief beïnvloed worden. Daar staat echter tegenover dat afwaardering van het huidige tracé langs de Vecht over veel langere afstand een verbetering bewerkstelligt.
- Een keuze voor het combinatiealternatief zorgt voor een aantasting van het Vechtdal en dus van het toerisme omdat de huidige rust zal worden verstoord. Het Combinatiealternatief doorkruist 13 recreatieve routes (wandel- en fietspaden) en delen van de ecologische hoofdstructuur. Het ontmoedigt de recreant in het gebied te gaan recreëren. Ook wordt de Vecht minder bereikbaar en zal de verblijfskwaliteit van de recreatieparken verminderen (wat weer negatieve gevolgen heeft voor de recreatiebedrijven in het gebied)
- Inspreker geeft aan dat de Vechtdal bij uitstek een toeristische trekker is. De mogelijkheden voor recreatie langs de huidige N 340 nemen met de Lange omleiding alleen maar toe. Tevens ontstaan er kansen voor herontwikkeling van het groene gebied tussen de Vecht en de Oude Hessenweg.
- Inspreker geeft aan dat de sterke punten van het park Calluna, vooral op gebied van landschap en recreatie, volledig opgeofferd worden door barrièrevorming met het direct aanliggend Vechtdal.

2. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker vraagt zich af of afwaardering van het huidige tracé de leefbaarheid en recreatie verbetert. Kwaliteiten die bij de aanleg van het noordelijke tracé verloren gaan komen niet terug bij het huidige tracé. De eventuele vergroting van de leefbaarheid en recreatie bij het afwaarderen van het huidige tracé, vallen in het niet bij de effecten die een Lange omleiding heeft voor Witharen.
- Inspreker vindt het argument van tegenstanders van het Combinatiealternatief dat het huidige tracé tot een prachtig recreatiegebied opgewaardeerd kan worden niet steekhoudend, aangezien de huidige N 340 haar belangrijke streekfunctie zal behouden. Recreatieontwikkeling zal niet veel meer plaatsvinden als nu het geval is.

Beantwoording 1 en 2

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit aspecten als recreatie, landbouw, natuur, grondwaterbescherming, landschap, cultuurhistorie, woon- en leefmilieu zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken. Enerzijds is bij keuze van het Combinatiealternatief sprake van bundeling van (doorgaand en plaatselijk) verkeer en economische functies en kan in het noordelijk gebied een ongestoorde gebiedsontwikkeling plaatsvinden, maar anderzijds biedt een omleiding de kans om de samenhang in het gebied bij het huidige N 340 tracé ten aanzien van natuur- (EHS), landschap en recreatie te vergroten en het woon- en leefmilieu te verbeteren. Bij realisering van de Lange Omleiding kan de huidige N 340 worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een aangepast dwarsprofiel, waarop nog relatief weinig verkeer rijdt. Ook wordt de N48 Varsen-Arriërveld ontlast van doorgaand oost-west verkeer en de verkeersgroei op de N 377 wordt beperkt, mede door afwaardering van de N 377 tot een 80 km/uur weg. Bij de belangenafweging en tracékeuze wordt dit naast de andere in het geding zijnde belangen betrokken.

De vergelijking in de Ontwerp-structuurvisie van de alternatieven op het aspect recreatie (onderdeel van 'Woon- en leefmilieu') spoort niet geheel met het PlanMER en wordt genuanceerd.

Zichtbaarheid vanaf de weg is voor een deel voor recreatie en toerisme relevant, terwijl voor een ander deel van recreatie en toerisme de ligging ten opzichte van een N-weg juist geen positieve factor is.

In de volgende onderzoeksfase, de Besluit-m.e.r.-fase, wordt nagegaan of en op welke wijze recreatieve routes behouden kunnen blijven door ongelijkvloerse kruisingen, parallelvoorzieningen of routeverlegging.

Ook de Lange Omleiding schaadt recreatieve gebieden, vooral aan de oostzijde. En de doorsnijding van de huidige N 340 kan niet geheel teniet worden gedaan. De weg krijgt wel een totaal andere functie als erftoegangsweg met relatief weinig verkeer. Dat komt ten goede aan de kwaliteit van de omgeving van de huidige N 340 en de daar aanwezige kwaliteiten. Deze positieve effecten moeten afgewogen worden tegen de nadelen die door de Lange omleiding ontstaan.

De ligging van recreatiegebieden is betrokken bij de beoordeling van de alternatieven in het PlanMER.

3.10 Reactie 17: Ecologie / natuur (171 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker pleit voor een passende oplossing (ecoduct of ongelijkvloerse kruising) om de natuur in het gebied Varsen leefbaar te houden van mens en dier.
- Inspreker (Natuur en Milieu Overijssel) heeft geen opmerkingen bij de voortoets die in het kader van het PlanMER is uitgevoerd.
- Inspreker (Natuur en Milieu De Vechtstreek) geeft aan dat de robuuste verbindingzone bij Varsen één van de belangrijkste ecologische kruispunten van Nederland bij Varsen ligt. Dit robuuste ecologische kruispunt vormt in west-oost richting de verbinding tussen het natuurmassief De Veluwe - via het Overijssels Vechtdal - met het Duitse Reichswald. In zuid-noord richting wordt het kernnatuurgebied Sallandse Heuvelrug via Vechtdal verbonden met het natuurgebied Reest en Drents Plateau. In het Natuurbeleidsplan Overijssel wordt aan dit nationale beleid al invulling gegeven door de robuuste verbindingen te Varsen concreet te begrenzen.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de natuurlijke waarden van het gebied verstoord zullen worden. Bijvoorbeeld doordat ecologische verbindingzones tussen de oevers van de Vecht en het noordelijke gebied verbroken worden, en dat ontwijkmogelijkheden voor wild bij hoogwater er niet meer zullen zijn en verblijfsplaatsen van vogels en amfibieën, verstoord worden door de aanleg van het combinatiealternatief en de verhoogde verkeersintensiteit. Door scheiding van verschillende biotopen zal de soortenvariateit verschromen.
- Inspreker merkt op dat er meer voordeel is in de noordelijke variant tussen Oudleusen en N 48 omdat de natuur ter hoogte van de Wildbaan aan overzijde Hessenweg dan gespaard wordt.
- Inspreker geeft aan dat de positieve effecten van de Lange omleiding op natuur (en dan vooral de noordelijke variant) groter zijn dan de negatieve effecten. Het afgewaardeerde tracé loopt immers dwars door EHS-gebied. Het effect van de Lange Omleiding op de natuurlijke omgeving is veel te negatief beoordeeld, doordat er geen rekening is gehouden met de positieve effecten

- Inspreker geeft aan dat het natuurgebied Varsenerveld door het noordelijke alternatief niet van Vechtdal afgesneden wordt en het gebied blijft rustiger voor dieren.
- Inspreker geeft aan dat het belang van het in stand houden van de grote natuurwaarden van de Vecht en de koppeling met overige natuur- en recreatiegebieden ernstig wordt geschaad door het combinatiealternatief. Dit in tegenstelling tot de Lange omleiding.
- Inspreker geeft aan dat een opgewaardeerde N 340 een onoverkomelijke barrière vormt voor wild in het gebied en de grote verscheidenheid ernstig aantast. Het Combinatiealternatief op de N 340 en N48 tast de migratiezones van de EHS ernstig aan.
- Inspreker vindt dat de Lange omleiding tot een verbeterde samenhang over een groter afstand binnen de EHS leidt.
- Inspreker geeft aan dat een zeer groot gebied in de regio is aangemerkt als EHS en dat de Juniperus voorkomt in de bossen. Deze struik is zeldzaam en kan niet worden aangeplant. Ook is er een dassenkolonie in deze bosgebieden.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief meer ruimtebeslag legt op de EHS dan de Lange omleiding.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Een keuze voor het noordelijke tracé levert nadelige gevolgen op voor het natuurgebied "Het Varsenerveld" en tast het weidevogelgebied ernstig aan.
- Inspreker geeft aan dat de aanleg van het noordelijke tracé de natuur in Witharen en Varsenerveld zal wegvagen. Het doorkruisen van de natuur gaat ten koste van de rust en de duisternis.
- Inspreker geeft aan dat de noordelijke tracés natuur aantasten die niet gecompenseerd kunnen worden. Zo dankt het Varsenerveld zijn hoge waarde aan de bijzondere hydrologische en bodemkundige situatie, gepaard aan afwezigheid van bewoning, verlichting en verkeer. Een weglichaam in de nabijheid zal het water-bodemsysteem aantasten en onrust in het gebied brengen.
- Inspreker geeft aan dat bundeling van infrastructuur altijd beter is bij doorsnijding van natuur. Door de N 340 op het huidige tracé te laten is het geplande ecoduct bij de kruising van de RVZ zeer effectief.
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief voldoet aan het streven om versnippering van natuur en open gebieden zoveel mogelijk te voorkomen.
- Inspreker geeft aan dat doorsnijding van de geplande RVZ en ecoducten door de Lange omleiding een negatief effect op de verbindende functie van de EHS heeft
- Inspreker geeft aan dat het huidige tracé slechts weinig natuur beschadigd door de geringe verbreding van de bestaande weg.
- Inspreker geeft aan dat het ecoduct de bestaande doorsnijding van natuur bij Varsen sterk verzacht. Bij het afwaarderen van de weg blijft de oude weg een (kleinere) barrière maar er komt een grote barrière bij (door het noordelijke tracé).
- Inspreker geeft in manifest aan dat de noordelijke tracés conflicteren met 'een robuuste verbindingzone'.

Beantwoording 1, 2 en 3

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit aspecten als recreatie, landbouw, natuur, grondwaterbescherming landschap, cultuurhistorie, woon- en leefmilieu zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken. Volgens de systematiek van het PlanMER, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat de huidige N 340 al een doorsnijding is, scoren de omleidingsalternatieven negatiever op 'Flora en fauna' en 'EHS' dan het Combinatiealternatief. Bij de beoordeling van de omleidingsalternatieven in het PlanMER is rekening gehouden met de positieve effecten van de afwaardering van het huidige tracé. Zowel bij de omleidingsalternatieven als de alternatieven via bestaand tracé wordt rekening gehouden met te realiseren faunapassages.

Eenzijds is bij keuze van het Combinatiealternatief dus sprake van het gebruiken van een bestaande doorsnijding en bundeling van (doorgaand en plaatselijk) verkeer en economische functies en kan in het noordelijk gebied een ongestoorde gebiedsontwikkeling plaatsvinden, maar anderzijds biedt een omleiding de kans om de samenhang in het gebied bij het huidige N 340 tracé ten aanzien van natuur- (EHS), landschap en recreatie te vergroten en het woon- en leefmilieu te verbeteren. Bij realisering van de Lange Omleiding kan de huidige N 340 worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een aangepast dwarsprofiel, waarop nog relatief weinig verkeer rijdt.

Bij een keuze voor de Lange Omleiding moet ook een keus gemaakt worden voor de zuidelijke of noordelijke variant. De zuidelijke variant scoort slechter op de criteria 'Flora en fauna' en 'EHS', maar beter op 'Kwaliteit van de woonomgeving'. Beide varianten kruisen de zogenaamde robuuste verbindingzone/EHS. Om de nadelen daarvan zoveel mogelijk te ondervangen zijn bij deze omleidingsalternatieven (maar ook bij alternatieven die het bestaande tracé volgen) faunapassages nodig. De wijze waarop en de locatie waar zullen in de volgende onderzoeksfase uitgewerkt worden,

waarbij ook nagegaan zal worden of de weg moet worden voorzien van een afrastering (die er in de huidige situatie niet is).

Een keuze voor de Lange Omleiding betekent inderdaad dat bestaande en potentiële waarden voor weidevogels door direct of indirect ruimtebeslag verloren gaan. In het gebied van de omleidingen komen overigens geen weidevogelgebieden voor die op provinciaal niveau een bijzondere status hebben.

Volgens het PlanMER en de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. scoort de noordvariant van de Lange Omleiding op het criterium 'Ruimtebeslag en doorsnijding EHS' gelijk aan het Combinatiealternatief (0/-). De zuidvariant van de Lange Omleiding scoort slechter (-) omdat deze het gebied Varsenerveld kruist. De noordvariant kruist wel de (te realiseren) Robuuste verbindingzone/EHS maar niet het Varsenerveld. Bij de nieuwe doorsnijding van deze Robuuste verbindingzone/EHS zal daar een Ecoduct gerealiseerd moeten worden. Bij het Combinatiealternatief zal zo'n ecoduct er moeten komen tussen Oudleusen en Varsen. De relatief beperkte breedte van de Robuuste verbindingzone/EHS bij Witharen met een ecoduct is een meer kwetsbare situatie dan een ecoduct in de EHS tussen Oudleusen en Varsen.

Overigens zal bij niet te voorkomen aantasting van natuurwaarden compensatie plaatsvinden overeenkomstig geldend beleid en regelgeving.

Bij realisering van het Combinatiealternatief wordt de huidige weg ter hoogte van deze bosgebieden in de breedte uitgebreid. Dit kan op bepaalde trajectdelen ten koste gaan van een smalle strook bos die direct grenst aan de weg. Het voortbestaan van de Juniperus in genoemde bosgebieden komt daarmee niet in het gedrang.

Rust en duisternis worden inderdaad negatief beïnvloed door een nieuwe weg. Bij een omleiding kan de huidige N 340 worden afgewaardeerd en dat biedt daar weer voordelen: minder onrust en licht.

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de effecten van de verschillende alternatieven op de natuur en andere aspecten beschreven, waaronder die van het Netwerk80 alternatief dat knelpunten aanpakt en verloopt via het huidige tracé. Dit Netwerk80 alternatief is aangemerkt als een alternatief dat de basis kan zijn voor een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). In de (Ontwerp-)Structuurvisie is aangegeven waarom dit MMA niet als voorkeursalternatief wordt aangemerkt.

3.11 Reactie 18: Bodem en Water (39 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat de ontsluiting van Varsen-Zuid onvoldoende mogelijkheden op evacuatie biedt in geval van hoogwater en overstroming
- Inspreker (waterschap Groot Salland) geeft aan dat zij een digitale kaart kunnen leveren waarop ook het Combinatiealternatief wordt aangegeven waarmee het water richting de Vecht kan worden afgekoppeld. Inspreker verzoekt de provincie deze kaart voor de volledigheid ook op te nemen.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de invloed op waterhuishouding bij Varsenerveld onvoldoende is onderkend.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding over een lengte van 2 km het grondwaterbeschermingsgebied bij Witharen doorsnijdt. Bescherming van de drinkwatervoorziening is een 'zwaarwegend' provinciaal belang' (ontwerp omgevingsvisie pag.107 en 159); aanleg van wegen moet daarin worden voorkomen (waterbijlage ontwerp structuurvisie pag.61-62)
- Inspreker vraagt zich af of voor het noordelijke tracé, dat door een drinkwatergebied gaat, de effecten voor de waterkwaliteit voldoende zijn onderzocht. Inspreker geeft aan dat de aanleg van de noordelijke varianten niet alleen voor een verslechterde waterhuishouding in kwantitatieve zin zorgt, maar ook een afname van de waterkwaliteit in het gebied veroorzaakt.
- Inspreker geeft in manifest aan dat de noordelijke tracés het drinkwaterbeschermingsgebied aantast
- Inspreker geeft aan dat een eventuele verslechtering bodemstructuur door het aanleggen van de nieuwe N 340, opgelost moet worden na de aanlegfase.

Beantwoording 1, 2 en 3

Lange omleiding en Combinatiealternatief vermijden beide bijna geheel het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd.

De Lange Omleiding (noord- en zuidvariant) doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Witharen. Het Combinatiealternatief doet dat nauwelijks (alleen bij aansluitpunt op Ommen). In het PlanMER en de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. is dit in de effectscores aangegeven. Het provinciale beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan een stap-vooruit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken. Bij een keuze van de Lange Omleiding zou dit in de Besluit-m.e.r.-fase verder uitgewerkt moeten worden.

Bij een keuze voor de Lange Omleiding moet ook een keus gemaakt worden voor de zuidelijke of noordelijke variant. De zuidelijke variant scoort slechter op de criteria 'Flora en fauna' en 'EHS', maar beter op 'Kwaliteit van de woonomgeving'. Beide varianten kruisen de zogenaamde robuuste verbindingzone/EHS. Bij een eventuele keuze voor de zuidvariant zou in de Besluit-m.e.r.-fase nagegaan moeten worden hoe bij de realisering ervan negatieve gevolgen voor de ecohydrologische situatie van het Varsenerveld kunnen worden voorkomen of zoveel mogelijk beperkt.

Bij realisering van het Combinatiealternatief zal door ongelijkvloerse kruisingen de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en gronden in Varsen in voldoende mate gegarandeerd moeten blijven, ook in het geval van hoogwater. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder uitgewerkt.

Langs de nieuwe weg worden bermsloten gemaakt die er mede voor moeten zorgen dat de oppervlaktewaterkwaliteit niet verslechterd.

Verslechtering van bodemstructuur (buiten het wegprofiel) door werkzaamheden tijdens de aanleg moet allereerst zoveel mogelijk voorkomen worden. Treedt dit toch op dan zullen naderhand maatregelen getroffen moeten worden om de bodemstructuur weer te verbeteren.

3.12 Reactie 19: Kosten (124 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker constateert dat het combinatiealternatief niet de goedkoopste is en dat het verschil in kosten door het meenemen van de N 377 alleen maar groter worden.
- Inspreker verwijst naar het onderzoek van de Universiteit van Wageningen. Hieruit blijkt dat een vierbaansweg met 100 km/uur te veel van het goede is. De kosten voor dit tracé zullen dan ook veel lager uitkomen dan nu is geraamd.
- Inspreker had begrepen dat de weg gefaseerd moet worden uitgevoerd omdat er geen geld voor is. Inspreker weet echter dat er 1,4 miljard euro vrijkomt door verkoop van aandelen Essent.
- Inspreker vindt dat er een evenredige verdeling van de financiële gevolgen van het plan moet plaatsvinden en is van mening dat de provincie de volledige investering voor zijn rekening moet nemen. Daar waar de opwaardering tot noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggende wegennet leidt, moeten ook deze kosten door de provincie gedragen worden.
- Inspreker verbaast zich over het feit dat er in de voorselectie niet wordt gekeken naar de financiële kant van het plan.
- Inspreker geeft aan dat de kosten van de extra infrastructuur qua ontsluitingswegen naar landbouwbedrijven en hun percelen bij de Lange omleidingen moeten worden meegenomen. Deze kosten zijn niet of nauwelijks aanwezig bij het combinatiealternatief en het Netwerkalternatief.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding 10 miljoen goedkoper is dan het Combinatiealternatief.
- Inspreker geeft aan dat door de gefaseerde uitvoering bij het combinatiealternatief en de vele aanpassingen die tijdelijk moeten worden gemaakt om de verkeersstroom doorgang te verlenen, de kosten moeilijk in de hand zijn te houden en de prijs naar alle waarschijnlijkheid hoger zal zijn dan wat men zich had voorgesteld (de gefaseerde uitvoering kent een veel groter risico voor budgetoverschrijding). Het noordelijke tracé kent dit bezwaar niet.
- Inspreker geeft aan dat het voor de hand ligt dat de huidige N 340 uiteindelijk toch uitgebreid wordt tot een 4-baansweg. Dit leidt tot hogere kosten
- Inspreker vindt dat bij de kostenvergelijking tussen de alternatieven 'appels met peren' vergeleken wordt. In het combinatiealternatief 2x1 is er namelijk geen rekening gehouden met planschade, vereiste fietstunnels, geluidsbeschermende maatregelen. De daadwerkelijke verschillen met een lange omleiding - Noord 2x2 zijn in werkelijkheid dus veel groter
- Inspreker geeft aan dat de Lange Omleiding miljoenen euro's goedkoper is dan het combinatiealternatief en dat deze besteedt kunnen worden aan mitigerende maatregelen voor Witharen, Varsenerveld en om de negatieve effecten op de landbouw zoveel mogelijk te beperken of te compenseren.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan een keuze voor de noordelijke omleiding gebaseerd kan zijn op het argument dat deze 10 miljoen goedkoper is. Echter inspreker is van mening dat de ramingen in de MKBA niet volledig zijn. Zo is het verlies van de baten voor de landbouw bij het noordelijke tracé niet meegenomen, evenals de externe effecten. Natuur, rust en ruimte hebben daarnaast ook economische waarde.
- Inspreker verwacht voor het noordelijke tracé veel hogere kosten in verband met vergoedingen planschade, kosten kavelruil, kosten afwaarderen en inrichten huidige N3340, aanleg parallelwegen en het opkopen van bedrijven.
- Inspreker geeft aan dat bij de keuze voor een noordelijk tracé de onderhoudskosten hoger zijn omdat de oude weg ook onderhouden moet worden. Inspreker vraagt zich af of ook de kosten voor het verplaatsen van gasleidingen en elektriciteitskabels zijn meegenomen?
- Inspreker zegt dat bij de kostenvergelijking tussen het combinatiealternatief en de Lange omleiding niet meegenomen zijn het verlies aan baten voor de landbouw en de externe effecten bij een noordelijk tracé. Natuur, rust en ruimte hebben ook economische waarde
- Inspreker geeft aan dat noordelijke variant veel duurder is als de hectaren landbouwgrond die verloren gaan, de hectaren voor natuurcompensatie, het aanleggen van twee ecoducten, de aanleg van ontsluitingswegen en de maatregelen die nodig zijn m.b.t. nutsleidingen worden meegenomen.
- Inspreker geeft aan dat de kosten voor het optimaal houden van bereikbaarheid door hulpdiensten bij het noordelijke tracé niet zijn meegenomen in het kostenoverzicht.
- Inspreker denkt dat bij het noordelijk tracé elektriciteit een belangrijke kostenpost is omdat vele lampen extra moeten branden om de weg te verlichten.
- Inspreker geeft aan dat de N48 tussen Balkerweg en Arriërveld eigenlijk verdubbeld moet worden; deze kosten zijn niet meegenomen bij de Lange omleiding waardoor deze in werkelijkheid duurder is.

Beantwoording 1, 2 en 3

Alle te verwachten kosten maken onderdeel uit van de kostenramingen in de Planstudie PlanMER met uitzondering van planschadekosten, de onderhoudskosten van de bestaande weg en de aansluiting op de A 28. Tevens is een schatting gemaakt van onvoorziene kosten, en deze maken ook onderdeel uit van de raming.

Insprekers (o.a. gemeente Hardenberg) stellen dat in de raming voor het Combinatiealternatief de kosten van het duurzaam veilig inrichten van de N 377 tot een 100 km/uur weg moeten worden meegenomen, omdat bij dit alternatief de N 377 niet wordt afgewaardeerd tot een 80 km/uur weg. In het PlanMER is de autonome situatie (nulalternatief/referentiesituatie) in het studiegebied beschreven. De N 377 behoudt in dat nulalternatief het huidige snelheidsregime. In het nulalternatief is dus de vraag naar een duurzaam veilige inrichting van de N 377 ook aan de orde. In dat licht gezien is het niet juist om de kosten van het duurzaam veilig inrichten van de N 377 tot een 100 km/uur weg te rekenen tot de kosten van het Combinatiealternatief. Wel kan gesteld worden dat bij realisering van de Lange omleiding de provincie ten opzichte van de autonome situatie op termijn geld bespaart omdat de N 377 dan wordt afgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur. De kosten voor een duurzaam veilige inrichting van de N 377 tot een 80 km/uur weg kunnen lager ingeschat worden dan de duurzaam veilige inrichting van de N 377 tot een 100 km/uur weg.

Taxatie van Individuele woningen en bedrijven maakt geen onderdeel uit van de m.e.r.-studie. Wel is een eerste kostenraming gemaakt van eventueel te amoveren en herplaatsing van woningen en bedrijven. In de volgende fase (BesluitMER) vindt een nadere detaillering van de kostenramingen plaats.

De systematiek van de kostenramingen is voor alle alternatieven dezelfde. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid zijn de zelfde onderwerpen in de ramingen van de verschillende alternatieven meegenomen. En bij alle varianten is uitgegaan van mitigerende maatregelen (het nemen van mitigerende maatregelen wordt niet gerelateerd aan kostenverschillen tussen verschillende varianten, maar op basis van de te nemen maatregelen voor die betreffende variant).

De kosten voor de effecten voor landbouw verschillen per alternatief en variant.

Een voorkeur voor een alternatief of variant heeft niet alleen te maken met kostenverschillen, maar met meerdere factoren.

Bij de Lange omleiding is het onderhoud van de bestaande Hessenweg niet in de kostenraming opgenomen. Wel is in de raming rekening gehouden met het verlies aan baten voor landbouw en andere externe effecten. Ook is meegenomen het aantal hectaren landbouwgrond die verloren gaan, de hectaren voor natuurcompensatie, de verleggingskosten voor kabels en leidingen en een ecoduct. Bij de keuze van een noordelijk tracé zal moeten worden onderzocht of en welke faunapassage nog bij de bestaande weg nodig is.

Hulpdiensten kunnen bij alle varianten goed gebruik maken van de infrastructuur. Daarvoor dient dan ook geen aparte kostenpost voor te worden aangehouden.

Bij alle varianten zal op bepaalde locaties openbare verlichting moeten worden aangebracht. De exploitatiekosten zijn niet in de ramingen van de varianten opgenomen.

Het combinatiealternatief is makkelijker te faseren dan het noordelijke tracé. Hierbij kunnen bijvoorbeeld het gedeelte vanaf de Kranenburgweg tot aan Ankummerdijk, het gedeelte vanaf Varsen tot aan omleiding Ommen, ongelijkvloerse kruising bij Oudleusen separaat worden uitgevoerd.

Over de kostenverdeling zal de provincie in overleg treden met de desbetreffende gemeente c.q. het Rijk. De provincie gaat er vooralsnog van uit dat er geen extra kosten hoeven te worden gemaakt voor aanpassingen aan het onderliggende wegennet. In de BesluitMER wordt voor het voorkeursalternatief een nauwkeuriger raming gemaakt, waarbij bijvoorbeeld ook planschade wordt meegenomen. Dan wordt ook nagegaan of aanpassing van de N 340 zodanige gevolgen oplevert voor het onderliggende wegennet dat daar nog aanpassingen nodig zijn waarover de provincie en de gemeenten afspraken moeten maken.

In aanvulling op de eerdere kostenberekeningen is recent een "life cycle costs" (LCC) analyse uitgevoerd voor de Lange omleiding en het Combinatiealternatief. Bij een LCC analyse worden niet alleen de kosten van de investeringen beschouwd, maar alle kosten in de totale levenscyclus van de infrastructuur die met een discontovoet op één tijdsnoemer (2009 in dit geval) worden gebracht. Hieronder begrepen de 'bruidschat' voor aan de gemeenten over te dragen N 340 weggedeelten en de onderhoudskosten van de opgewaardeerde N 340. Het (gefaseerd uitgevoerde) Combinatie-

alternatief is op basis van deze benadering voor de provincie ca 10 mln goedkoper dan de Lange omleiding (160 mln versus 170 mln).

Uit een oogpunt van maatschappelijke baten en kosten past hierbij een kanttekening. Gefaseerde uitvoering van het Combinatiealternatief betekent dat de volledige baten (reistijdwinsten en overige baten) ook pas later komen. Bij aanleg van de Lange omleiding kan het verkeer bovendien zonder extra ophoud worden afgewikkeld op het huidige traject. Deze effecten kunnen, bij een vergelijking op basis van maatschappelijke baten en kosten, het verschil in "life cycle costs" goedmaken en dan onderscheiden de twee alternatieven zich op die manier dus niet wezenlijk. In de zienswijzen wordt er terecht op gewezen dat de kosten van de Lange omleiding gaan om een 2x2 weg en die van het Combinatiealternatief over een deels 2x1 en deels 2x2 weg.

3.13 Reactie 20: Planschade (178 unieke zienswijzen)

Reactie 20 is samengevat onder de titel 'planschade'. Hieronder vallen alle standpunten ten aanzien van financiële schade aan de woning of het bedrijf, waardevermindering, grondverwerving, omzetverlies en.

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat door de aanleg van het Combinatiealternatief de bereikbaarheid van zijn bedrijf vermindert (omrijtschade) of verdwijnt, wat ten koste gaat van de omzet / de bedrijfsvoering. En worden de recente verbouwingen gecompenseerd?
- Inspreker doet allerlei suggesties voor de herbouw of verplaatsen van het bedrijf of woning (bijvoorbeeld op de eigen grond) of wil graag opgekocht worden.
- Inspreker vindt dat hij door de plannen ernstig in zijn woongenot wordt beïnvloed en geeft aan dat de waarde van zijn huis verminderd (door geluidhinder, fijnstof, slechte bereikbaarheid e.d.). Hij verwacht in aanmerking te komen voor / vraagt om een vroegtijdig overleg om te kijken naar de mogelijkheden om de planschade aan hun perceel/woning zoveel mogelijk te beperken. En hoe groot is het bedrag dat daar voor staat?
- Inspreker geeft aan dat het nieuwe tracé midden door zijn perceel / melkveebedrijf loopt. Hij vraagt om een vroegtijdig overleg, zodat bekeken kan worden hoe zijn bedrijfssituatie er in de toekomst uit zal zien.
- Inspreker is bezorgd over het aantal te slopen woningen en vindt dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden om terugbouwen, liefst op elgen grond, mogelijk te maken.
- Inspreker stelt dat de provincie aansprakelijk is voor alle nadelige gevolgen van de reconstructie voor het beeldenpark/landgoed.
- Inspreker geeft aan dat er onderzoek gedaan moet worden naar de gevolgen van voorgenomen plannen op de waarde van de al dan niet direct betrokken onroerende zaken.
- Inspreker geeft aan dat verplaatsing van woning en bedrijf emotionele consequenties zou hebben (ouderlijk grondgebied en bewoning).

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief voor doorsnijding van bestaande huiskavels zorgt en er vele woningen geamoveerd zouden moeten worden en dat bij een keuze voor het noordelijke tracé dit minder zou gebeuren. Inspreker ziet de gevolgen van het combinatiealternatief als een schadelijke situatie.
- Inspreker geeft aan dat hij verwacht dat de economische waarde van de aanwezige recreatiebedrijven zal afnemen door de toenemende verkeersdruk, verminderde bereikbaarheid en aantasting van de kwaliteit van het landschap.
- Inspreker geeft aan dat er schade zal optreden aan de wijngaard van de inspreker door toenemende geur en geluidhinder. De wijngaard is gelegen op 250 meter van de N 340.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Een keuze voor het Noordelijke tracé zou waardevermindering van de woning van inspreker opleveren. Daarnaast denkt de inspreker dat bij het noordelijke tracé veel mensen (in)direct inkomensschade en persoonlijke schade zullen ondervinden (verdwijning agrarische bedrijven en werkgelegenheid).
- Inspreker geeft aan dat hij/zij afgelopen jaren flink in zijn/haar bedrijf heeft geïnvesteerd. Een compensatievergoeding zal de financiële gevolgen beperken, maar betekent wel dat de inspreker wel veel tijd en energie kwijt is aan het opbouwen van het bedrijf elders. Inspreker vindt het verplaatsen van het bedrijf daarom onacceptabel en is daarom tegen de Lange omleiding.
- Inspreker vraagt zich af hoe de boeren bij de Lange omleiding gecompenseerd gaan worden (in land; waar komen die 100 hectare vandaan? Of in kosten; wie betaalt dat?)
- Inspreker geeft aan dat bij het noordelijke tracé de financiële compensatie onvoldoende zal zijn om elders in Nederland (of in het buitenland) een vergelijkbaar bedrijf weer te kopen. Bedrijven die weggekocht worden voor stads- op dorpsuitbreiding ontvangen van projectontwikkelaars tot wel 10 keer meer per ha, dan bedrijven die weggekocht worden voor natuur en of wegen.

- Bedrijven die opgekocht worden voor natuur en of wegen maken zo geen eerlijke kans op de agrarische onroerend goed markt. Inspreker heeft daar moeite mee.
- Inspreker geeft in manifest aan dat de keuze voor één van de noordelijke tracés gekoppeld moet worden aan een besluit dat de financiën voor realisatie, schadevergoedingen en bedrijfsverplaatsing beschikbaar stelt. Een reservering zet een gebied op slot wat leidt tot achteruitgang en verrommeling.
 - Inspreker geeft aan dat de noordelijke varianten ook de bestaande waterlopen verstoren hetgeen voor wateroverlast kan zorgen. Dit kan weer consequenties hebben voor gewasopbrengsten en huizen van de boeren; dit betekent economische schade voor agrarische ondernemers.
 - Inspreker geeft aan dat extra omrij schade wordt voorkomen door de aanleg van het combinatiealternatief; het gaat hierbij niet om eenmalige, maar om een blijvende schadepost. Bijvoorbeeld, bedrijf zal langs een doodlopende weg komen te liggen, waardoor ze moeilijk bereikbaar en vindbaar zijn voor klanten en toeleveringsbedrijven. Dit leidt tot omzetverlies.

Beantwoording 1, 2 en 3

Het recht op planschadevergoeding is geregeld in afdeling 6.1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Er is sprake van planschade als een onroerend goed in waarde daalt of als woongenot vermindert als gevolg van een planologische maatregel. Planschadevergoeding is mogelijk op basis van het advies van een onafhankelijke commissie van deskundigen aan de betreffende overheidsinstantie.

Om in aanmerking te komen voor schadevergoeding zijn twee voorwaarden van belang:

- 1) de schade was niet te voorzien bij aankoop;
- 2) de schade is niet al op andere wijze vergoed (bv. door onteigening)

Een verzoek om schadevergoeding dient te zijner tijd te worden ingediend bij de gemeente bij herziening van het bestemmingsplan of bij de provincie als de procedure van een provinciaal inpassingsplan wordt gevolgd. Voor schadeloosstelling moet dan een beroep worden gedaan op het betreffende artikel in de WRO.

De economische gevolgen voor bedrijven en waardevermindering van woningen worden uitgezocht en bij de planologische voorbereiding aan bestaande regelgeving getoetst. De geluidsdruk hangt onder meer af van de verkeersintensiteit, de inrichting van de weg en eventuele aanvullende voorzieningen.

Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief (exacte ligging van de weg, de inrichting van de weg en de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen) komen de gevolgen voor elke afzonderlijke woning/erf en (agrarisch) bedrijf in beeld. Er wordt nagegaan welk ruimtebeslag ter plaatse van is benodigd en welke consequenties dat heeft voor het onroerend goed van inspreker en of sprake zal zijn van omrij schade. Indien grond en opstallen gekocht dient te worden bij inspreker dan zal de eventuele waardevermindering tijdens het proces van de grondaankoop worden besproken. Bij dit proces wordt een (onafhankelijke) taxateur ingeschakeld. Indien grondaankoop niet noodzakelijk is dan heeft inspreker mogelijkheid om planschade te claimen. Indien er geen mogelijkheid is voor compensatie van grond dan zal een financiële vergoeding door de provincie worden voorgesteld.

De provincie biedt aan om, als een voorkeursalternatief is vastgesteld en uitgewerkt, in een gesprek de persoonlijke situatie van de inspreker te verkennen. Inspreker moet te zijner tijd zelf daartoe het initiatief nemen. Eventueel kan t.z.t. bij de bestemmingsplanherziening of bij vaststelling van een provinciaal inpassingsplan planschade geclaimd worden

Schade als gevolg van openbreken van wegen wordt in de regel niet vergoed.

Aankoop van percelen en eventueel opstallen voor de te kiezen variant vindt plaats op basis van onteigeningsrecht en niet op basis van commerciële belangen.

Indien blijkt dat sprake is van een te hoge geluidbelasting op de gevel, na eventueel toepassing van geluidsreducerend asfalt en/of geluidsschermen/geluidswallen, dan wordt in het kader van de hogere grenswaarde procedure onderzocht welke maatregelen eventueel aan de woning moeten plaatsvinden. Deze kosten daarvan zijn voor rekening van de provincie.

Provincie zal in principe alleen datgene aankopen dat noodzakelijk is voor de realisering van het voorkeursalternatief. Indien inspreker niet meer op locatie wenst te wonen dan staat het inspreker uiteraard vrij om over te gaan tot verkoop. Voorstel tot wijziging van het bestemmingsplan om daarin op te nemen dat teruggebouwd mag worden, liefst op eigen grond, moet passen in een planologisch kader. Provincie en gemeenten zullen overleg plegen over het opstellen van zo'n kader.

Bij realisering van een omleiding worden, in overleg met het waterschap, waterlopen daar op aangepast, o.a. om wateroverlast te voorkomen.

Bij keuze voor het combinatiealternatief mag volgens wettelijke kader nu niet grond voor 2 x 2 worden onteigend waar 2 x 1 is gepland.

3.14 Reactie 21: Regionale kansen voor gebiedsontwikkeling (25 unieke zienswijzen)

1. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker geeft aan dat bij keuze van het Combinatiealternatief de regionale gebiedsontwikkeling wordt beperkt. Een keuze voor de Lange omleiding daarentegen biedt ruimte geeft aan een goede ontwikkeling van het Vechtdal en de Vecht.
- Inspreker verzoekt de provincie nadrukkelijk de ontwikkelkansen voor ondernemers, bewoners, recreatie en natuur in ogenschouw te nemen; de Lange omleiding biedt daartoe de beste kansen.
- Inspreker pleit ervoor om in het proces van de BesluitMER te komen tot integrale gebiedsontwikkeling voor het tracédeel tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle – Meppel.

2. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat gesteld wordt dat bij een keuze voor het noordelijke tracé er kansen ontstaan voor meer kwaliteiten van het Vechtdal. Een argument voor een keuze voor het noordelijke tracé zou zijn dat afwaardering van het huidige tracé goed is voor de leefbaarheid en recreatie daar. Inspreker is van mening dat het effect van afwaardering van het huidige tracé beperkt zal zijn, aangezien de weg een belangrijke functie blijft vervullen en dat er een gebied ontstaat dat slecht bereikbaar is. Daarnaast vraagt inspreker zich af of ruimtelijke kwaliteiten die in het noordelijke gebied bij aanleg van een weg zullen worden opgeofferd (sterke landbouw, ontwikkeling recreatie, rust, ruimte, donkerte, ongeschonden landschap, natuurwaarden) terug te krijgen zijn langs de huidige N 340. Ook is er geen zekerheid dat er langs het huidige tracé dan geen ontwikkelingen zullen plaatsvinden (meer bebouwing, bedrijven e.d.).
- Inspreker geeft aan dat in het kader van gebiedsontwikkeling, het noordelijke tracé vooral voordelig is voor Hardenberg. Het huidige tracé biedt de mogelijkheid tot een weg die recht doet aan de belangen van de hele regio.
- Inspreker geeft aan dat rond een afgewaardeerd huidig tracé veel kwaliteiten van het noordelijke gebied niet opnieuw ontwikkeld kunnen worden, omdat het huidige tracé een verkeersweg blijft en geen groen gebied. Alleen ontwikkeling van functies als recreatie en wonen, kan vergeleken worden tussen noordelijke tracés en huidige tracé.

Beantwoording 1 en 2

Bij keuze van het Combinatiealternatief is sprake van het gebruiken van een bestaande doorsnijding en bundeling van verkeer en economische functies en een ongestoorde gebiedsontwikkeling in het noordelijk gebied, maar anderzijds biedt een omleiding de kans om de samenhang in het gebied bij het huidige N 340 tracé ten aanzien van natuur- (EHS), landschap en recreatie te vergroten en het woon- en leefmilieu te verbeteren. Bij realisering van de Lange Omleiding kan de huidige N 340 worden afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een aangepast dwarsprofiel, waarop nog relatief weinig verkeer rijdt. Het belang van de weg voor de regio neemt aanzienlijk af. Bij de beoordeling van de omleidingsalternatieven in het PlanMER is rekening gehouden met de positieve effecten van de afwaardering van het huidige tracé.

Het generieke ruimtelijk beleid in de Omgevingsvisie gaat uit van de zogenaamde SER-ladder voor de Stedelijke omgeving (waartoe de hoofdinfrastructuur behoort) en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik voor de Groene omgeving. Bij toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik op de hoofdinfrastructuur is eerst aan de orde of herbenutting en uitbreiding van bestaande infrastructuur redelijkerwijs een goede oplossing kan bieden. Het Combinatiealternatief past in die benadering en voorkomt een geheel nieuwe doorsnijding. Een Lange omleiding en de Omgevingsvisie zijn alleen onder strikte voorwaarden met elkaar verenigbaar en als het Combinatiealternatief geen redelijk alternatief zou zijn. De bundeling van verkeer en vervoer op een nieuw tracé zou dan in elk geval gecombineerd moeten worden met een sterke afwaardering van het huidige tracé van de N 340 tot een erftoegangsweg 60 km/uur en een gebiedsontwikkeling met investeringen die zorgt voor een zodanige kwaliteitsslag dat de versnippering van het landschap in het noordelijk gebied wordt gecompenseerd in het gebied rond het huidige tracé. In het kader van een gebiedsontwikkelingstraject zouden daarvoor plannen gemaakt kunnen worden. In de praktijk gaat het dan om een gebiedsproces van enkele jaren om te komen tot goede en gedragen plannen die ook financieerbaar moeten zijn vanuit de verschillende betrokken partijen. Het gaat om meer dan een mooie schets van hoe het gebied eruit zou kunnen komen te zien. De reden waarom aan de westzijde een omleiding en een

gebiedsontwikkelingsproject van groot belang zijn, is dat de huidige N 340 daar zeer dicht op de Vecht ligt.

Daarnaast zijn in het noordelijk gebied maatregelen nodig om de nadelige gevolgen, waaronder die voor grondwaterbescherming (stap-vooruit-principe), landschap, natuur (Robuuste verbindingzone/EHS) en landbouw te beperken en ruimtelijke kwaliteit te bevorderen.

De Lange omleiding ontlast de N 377 weliswaar meer dan het Combinatiealternatief, maar de N 377 blijft een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur dus een weg van andere (hogere) orde dan een tot erftoegangsweg 60 km/uur afgewaardeerde N 340.

De door Provinciale Staten en de drie gemeenteraden in juni 2008 vastgestelde richtlijnen m.e.r. N 340 gaan over zowel het PlanMER als het nog op te stellen BesluitMER. Bij het opstellen van het PlanMER zijn de gebiedsontwikkelingskansen in een aparte rapportage (deel B van het PlanMER, rapportage 'Kansen in Beeld') opgenomen. In de (Ontwerp-)structuurvisie zijn in de paragrafen 3.2.6, 5.2.7 en 5.5.1 de gebiedsontwikkelingskansen bij de alternatieven benoemd. Deze zijn en worden dus expliciet bij de tracékeuzeafweging betrokken.

Bij keuze voor een Lange omleiding kan, deels parallel aan het op te stellen BesluitMER N 340, samen met partijen uit het gebied, een Integraal ontwerp worden gemaakt voor het oostelijk deel waarin de tot erftoegangsweg af te waardenen N 340 ligt. Het gaat dan om een gebiedsontwikkelingsproject, in samenhang met het programma 'Ruimte voor de Vecht'. Op deze manier is dat – bij keuze van het Combinatiealternatief – in de (Ontwerp-)structuurvisie ook aangegeven voor het westelijk deel. Deze werkwijze is ook aangegeven in paragraaf 1.3 van de startnotitie m.e.r. N 340 (oktober 2007)

De kwaliteit van de weg in het landschap maakt onderdeel uit van de volgende fase van de studie (Besluit-m.e.r.-fase). Centraal staat het ontwerpen vanuit een heldere ontwerpvisie op de inpassing van de weg in zijn omgeving (het landschap). Daarbij gaat het ook over de (beeld-)kwaliteit van de weg, waaronder het afgewaardeerde tracé(gedeelte).

Zowel de Lange Omleiding als het Combinatiealternatief laten een gunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding zien, zoals aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie. De Lange Omleiding 2x2 biedt uit een oogpunt van verkeer- en vervoer een betere kwaliteitsverbinding van Zwolle naar Hardenberg. Dit is ook aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie. De bereikbaarheid van Ommen verschilt weinig in beide alternatieven. De effecten voor de landbouw zijn bij de Lange Omleiding veel groter dan bij het Combinatiealternatief.

3.15 Reactie 22: Relatie met andere programma's (156 unieke zienswijzen)

Reactie 22 geeft een overzicht van alle standpunten ten aanzien van de relatie met andere beleidsprogramma's en –initiatieven. Voornamelijk gaat het hierbij om de relatie met het programma 'Ruimte voor de Vecht'.

1. Algemeen

- Inspreker vraagt zich af wat de omgevingsvisie van de provincie is. Dit in relatie tot de tracering van de weg over de Anningahof en de uitbreidingsplannen van de Hessenpoort, evenals de leegstand op de Marslanden.
- Inspreker geeft aan dat 'Ruimte voor de Vecht' er (nog) niet is. Er moet bijvoorbeeld nog worden bepaald of er technische redenen zijn om de hoogwatercapaciteit te vergroten. Het argument dat het Netwerkalternatief 80 niet past bij de Visie van Ruimte voor de Vecht is daarom niet erg sterk.
- Inspreker wijst op het Gasunie project langs het noordelijke tracé, waarbij een vijfde leiding aangelegd wordt.
- Inspreker geeft aan dat een verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/u de emissies en de kwaliteit van de leefomgeving verslechtert; dit staat haaks op het provinciale duurzaamheidsbeleid.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker verwijst naar het Programmaplan 'Uitvoering Ruimte voor de Vecht 2008'. Hierin is aangegeven, dat er een nauwe relatie is tussen de Vecht en de bevolking van het Vecht-Regge gebied en dat de Vecht een grote beleefbaarheid heeft. De afwaardering van het huidige N 340-tracé is daarvoor een belangrijk element. De Lange omleiding levert belangrijke voordelen voor dit programmaplan in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven.
- Inspreker vindt dat het noordelijke tracé met plannen voor het plaatsen van windmolens gecombineerd kan worden.

- De lange omleiding sluit goed aan bij het plan "Ruimte voor de Vecht" en de voordelen van de Lange omleiding op dit punt in het oostelijk tracédele worden bij de conclusies van de Ontwerp Structuurvisie niet genoemd.
- Inspreker geeft aan dat de aanleg van het Combinatiealternatief recente investeringen in het gebied, als de reconstructieplannen, ruimte voor de Vecht, EHS en de Vechtdal promotiecampagne teniet doet.
- Inspreker geeft aan dat de aanleg van het Combinatiealternatief in strijd is met de Reconstructiewet, waarin Varsen is aangemerkt als nieuwe natuur en verwervingsgebied.
- Inspreker geeft aan dat de doelen uit het project 'Countryside exchange' (de Vecht beter bereikbaar), door het Combinatiealternatief uit beeld raken.
- Inspreker geeft aan dat in de Ruimte voor de Vecht is opgenomen dat het Leusener en Varsener Vechtdal een top locatie zou worden. Zowel aan de west- als oostkant van het studiegebied past een omleiding veel beter bij de doelstellingen van dit programma.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker geeft aan dat het Combinatiealternatief aansluit bij de Omgevingsvisie: bundeling hoofdinfrastructuur, handhaven gebiedsperspectieven (landbouw, RVZ), en de provinciale belangen: drinkwaterwinning, landschap, rust, ruimte, donkerte, LOG. Bij een noordelijk tracé wordt een maximaal resultaat gehaald voor verkeer, maar een minimaal resultaat op andere aspecten.
- Inspreker geeft aan dat het provinciale beleid, gericht om de agrarische sector in het gebied de ruimte te geven, terecht als argument is gebruikt om te kiezen voor het combinatiealternatief
- Inspreker geeft aan dat het ontwikkelen van het bestaande tracé het in lijn is met de ontwerp Omgevingsvisie en het provinciale beleid ondersteunt. Nieuwe tracés verslechteren het bereiken van de volgende doelstellingen van het beleid:
 - o het noordelijke Vechtdal is aangewezen als landbouw productieruimte
 - o de vastgestelde nieuwe robuuste verbindingzone naar de Reest
 - o de natuurparel Varsenerveld met een kwetsbare hydrologie

Beantwoording 1, 2 en 3

De huidige N 340 ligt op het traject Zwolle tot en met Broekhuizen zeer dicht op de Vechtdijk en op het Natura 2000 gebied uiterwaarden Zwarte water en Vecht. Met de doelstellingen voor het programma 'Ruimte voor de Vecht' wordt beoogd het Vechtdal (in ruime zin, dus niet alleen het winterbed) meer ontwikkelingsruimte te geven voor water, natuur, landschap en recreatie. Beide alternatieven vermijden bovendien nagenoeg het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan het stap-vooruit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken. Hiervoor genoemde aspecten rechtvaardigen in dit gebied de afwijking van het bestaande tracé. Ook als er op dit traject aan de noordzijde van de Vecht geen fysieke ruimte nodig is voor waterberging dan nog biedt de wegverlegging hier kansen voor natuur, landschap, recreatie voor het Vechtdal, dat niet ophoudt bij de huidige Vechtdijk, voor en het woon- en leefmilieu langs het trajectdeel van de af te waardenen huidige N 340 en de grondwaterbescherming.

Aan de oostzijde tussen Oudleusen en Varsen is de afstand van de huidige N 340 tot de Vecht groter. Er is meer ruimte om het programma 'Ruimte voor de Vecht' en het Combinatiealternatief met elkaar te verenigen.

In de Omgevingsvisie gaat het om bundeling op provinciale hoofdinfrastructuur, het voorkomen van versnippering van landschap en verschil houden tussen luwe en dynamische gebieden. In het ontwerp gaven wij aan dat de Lange omleiding strijdig is met enkele doelen uit de Omgevingsvisie zoals het tegengaan van versnippering van het landschap. In de Ontwerp structuurvisie staat dat het Combinatiealternatief op de Omgevingsvisie aansluit. In dit verband wijzen wij op ons generieke ruimtelijk beleid in de Omgevingsvisie dat uitgaat van de zogenaamde SER-ladder voor de Stedelijke omgeving (waartoe de hoofdinfrastructuur behoort) en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik voor de Groene omgeving. Bij toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik op de hoofdinfrastructuur is eerst aan de orde of herbenutting en uitbreiding van bestaande infrastructuur redelijkerwijs een goede oplossing kan bieden. Het Combinatiealternatief past in die benadering en voorkomt een geheel nieuwe doorsnijding. Een Lange omleiding en de Omgevingsvisie zijn alleen onder strikte voorwaarden met elkaar verenigbaar en als het Combinatiealternatief geen redelijk alternatief zou zijn.

De Lange Omleiding ontlast de N 377 meer dan het Combinatiealternatief, maar de N 377 blijft een gebiedsontsluitingsweg dus een weg van andere orde dan een afgewaardeerde N 340 (erftoegangsweg).

Bij realisering van het Combinatiealternatief zal door ongelijkvloerse kruisingen de bereikbaarheid van de Vecht en woningen, bedrijven en gronden in Varsen in voldoende mate gegarandeerd kunnen worden. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder uitgewerkt.

Realisering van het Combinatiealternatief en uitvoering van de Reconstructiewet in Varsen zijn wel met elkaar verenigbaar, onder meer door rekening te houden met aanleg van faunavoorzieningen. Waterberging en natuurontwikkeling in Varsen. Dat is bij nadere uitwerking ook mogelijk voor het Combinatiealternatief en de vijf (algemene) statements uit het rapport 'De levende Vecht'.

Zowel de omleidingsalternatieven als de alternatieven via bestaand tracé gaan door de Ecologische Hoofdstructuur c.q. de Robuuste verbindingzone/EHS. Hiermee wordt rekening gehouden met te realiseren faunapassages. De relatief beperkte breedte van de Robuuste verbindingzone/EHS bij Witharen met een ecoduct is een meer kwetsbare situatie dan een ecoduct in de EHS tussen Oudleusen en Varsen.

In de (Ontwerp-) Structuurvisie hebben wij de inhoudelijke voordelen van de Lange Omleiding aan de oostzijde ook belicht (zie bijvoorbeeld paragraaf 5.5). Verschil met de westzijde is dat daar de N 340 grenst aan de Vechtdijk waardoor er daar meer spanning is met de doelen van het programma Ruimte voor de Vecht.

De alternatieven voor de N 340 en de gasleidingen staan elkaar niet in de weg.

De effecten van het Combinatiealternatief en het alternatief van Duurzaam door het Vechtdal op het Vechtdal, de recreatie, natuur en landbouw zullen elkaar weinig ontlopen. De fysieke barrièrewerking van beide alternatieven is in ieder geval vergelijkbaar.

3.16 Reactie 23: Aanlegfase (117 unieke zienswijzen)

Reactie 23 geeft een overzicht van standpunten ten aanzien van overlast, bereikbaarheid van woning en bedrijf en de fasering van de aanleg van het Combinatiealternatief of Lange omleiding.

1. Algemeen

- Inspreker vraagt zoveel mogelijk rekening te houden met de aanwonenden om extra overlast tot een minimum te beperken.
- Insprekers pleiten bij een keuze voor het Combinatiealternatief voor een helder faseringsplan en garantie voor financiering voor de totale realisatie. Ook wil men inzicht in de werking van de flessenhals bij Dalflen en welke toekomstbestendige oplossing men hier voor heeft bij een toenemende verkeersintensiteit.
- Inspreker vindt dat de provincie Overijssel zich duidelijker had moeten committeren aan het volledige project en de daarbij behorende financiering en niet slechts op de eerste fasen van het project. Hiermee zou gewaarborgd zijn dat het niet alleen blijft bij de eerste fasen van het combinatiealternatief.
- Inspreker pleit er voor in de aanlegfase bij het combinatiealternatief het wegvak Varsen tot kruispunt Driessen met voorrang aan te pakken aangezien de veiligheid en leefbaarheid hier sterk onder druk staan.
- Inspreker geeft aan dat het gefaseerd uitvoeren van het Combinatiealternatief in strijd is met een zorgvuldige besluitvorming omdat inspreker in dat geval gedurende lange tijd geen duidelijkheid heeft over het lot van de woning van inspreker.
- Inspreker geeft aan dat (agrarische) bedrijven tijdens de uitvoerfase wel bereikbaar moeten blijven om hun bedrijf draaiende te houden.
- Inspreker stelt voor het gebied van de prioriteitsfase 1 (trajectdeel westzijde) door te trekken tot aan Driessen.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker wijst erop dat het noordelijke tracé grote voordelen biedt tijdens de aanlegfase. Het bestaande tracé kan dan namelijk gewoon gebruikt worden tijdens de aanleg. Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief een lange aanlegperiode (bouwtijd) kent en daardoor veel overlast veroorzaakt (stagnatie van verkeersstromen gedurende jaren).
- Inspreker geeft aan dat door gefaseerde aanleg een langdurige stagnatie, wat zorgt voor extra stof-, geluid- en geurhinder langs de weg en toenemend sluipverkeer op het onderliggende wegennet en een langdurige verslechterde bereikbaarheid van Varsen, Dalflen, Ommen en Hardenberg.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Een argument voor aanleg van het noordelijke tracé zou zijn dat opwaardering van het huidige tracé voor een jarenlange bouwput zou zorgen. Inspreker geeft echter aan het principe van

zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik er aan in de weg staat dat dit een argument in de afweging zou mogen zijn. Volgens inspreker kunnen de 2 andere oost-west N-wegen (N 377 en N 758) een deel van het verkeer opvangen tijdens de aanlegfase. Ook voor fietsers zijn er alternatieve routes mogelijk.

- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief wel en het noordelijke tracé niet gefaseerd is aan te leggen. Dit pleit voor het combinatiealternatief omdat daardoor met de belangrijkste knelpunten kan worden begonnen en tussentijdse herijking mogelijk is als de verkeersgroei achter blijft bij de prognoses.
- Inspreker deelt de vrees niet dat aanleg van de weg op het huidige tracé in een jarenlange bouwput zal resulteren. Hij beveelt aan het combinatiealternatief snel uit te voeren in verband met de huidige recessie en om daar mee te voorkomen dat het huidige tracé jarenlang een bouwput wordt.
- Inspreker geeft aan dat het huidige tracé gefaseerd opgewaardeerd kan worden (maatregelen nemen op het moment wanneer het nodig is en naar gelang de verkeersgroei). Dit maakt effectieve investeringen mogelijk.

Beantwoording 1, 2 en 3

Het Combinatiealternatief heeft mogelijk een langere periode waarin (in fases) delen van de opwaardering worden uitgevoerd dan het noordelijke tracé. Tijdens de uitvoeringsfases geeft aanleg van het Combinatiealternatief overlast voor het verkeer voor het gedeelte langs de bestaande N 340 tussen Ankummerdijk en kruispunt Varsen en de N 48. Bij de Lange omleiding speelt dit niet.

Bij keuze van het Combinatiealternatief kunnen de werkzaamheden tussen de Kranenburgweg en Ankummerdijk buiten het verkeer om worden uitgevoerd. Voor het resterende gedeelte wordt getracht het verkeer tijdens de uitvoering zoveel mogelijk doorgang te verlenen. De daadwerkelijke uitvoeringswijze wordt in een latere fase onderzocht.

De totale tijd waarbinnen fases van het Combinatiealternatief worden uitgevoerd staat nog niet vast. De overlast in tijdsduur voor de weggebruiker is nu moeilijk aan te geven, maar betreft dus de periodes waarbinnen delen van het Combinatiealternatief worden uitgevoerd.

Uit de praktijk blijkt dat als wegwerkzaamheden worden uitgevoerd en daardoor stagnatie optreedt het verkeer dan zoekt naar alternatieven. De opties die zijn aangegeven door inspreker kunnen dan van toepassing zijn. Tijdens de aanleg wordt getracht de bereikbaarheid zo optimaal mogelijk te houden. Of en in welke mate extra stof- geluid- en geurhinder langs de N 340 en N48 optreden is daarom nu moeilijk te bepalen.

Er wordt naar gestreefd om eigenaren van woningen die moeten wijken bij keuze van het Combinatiealternatief zo snel mogelijk uitsluitel te geven. Na uitwerking en vaststelling van het gemeentelijk bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan, wanneer duidelijk is welke woningen op den duur moeten wijken, is de provincie desgevraagd bereid deze woningen (onder gebruikelijke voorwaarden) met de beschikbare middelen voor de N 340 aan te kopen.

Bij keuze voor het Combinatiealternatief is fasering mogelijk. Zoals aangegeven in de (Ontwerp-) structuurvisie kunnen prioritaire delen het eerste aangepakt worden.

3.17 *Reactie 24: Voorkeur voor een ander alternatief (74 unieke zienswijzen)*

Reactie 24 geeft een overzicht van standpunten voor een ander alternatief. Hoewel de overgrote meerderheid van de zienswijzen betrekking hebben op het Combinatiealternatief en de Lange omleiding, zijn er ook zienswijzen ingediend die voor een ander alternatief pleiten.

1. Netwerkalternatief 80

- Inspreker geeft aan dat het Netwerk 80 alternatief goed voldoet aan de hoofddoelstelling van het project. Dit wordt ondersteund door conclusies uit het PlanMER. Hij plaatst een viertal kanttekeningen bij het afwijzen van dit alternatief:
 1. het Netwerk 80 afzetten tegen 'Ruimte voor de Vecht' is voorbarig;
 2. het Netwerk 80 alternatief bundelt het verkeer wel op provinciale hoofdstructuur dus dit is alleen maar goed;
 3. het Netwerk 80 alternatief zou geen eenduidig wegbeeld opleveren door de verschillen in 80 en 100 km/u wegen. Inspreker is van mening dat het Combinatiealternatief wat dit punt betreft niet beter scoort omdat het ook een breuk in het wegbeeld geeft door overgangen van 2x1 naar 2x2;
 4. de wegcapaciteit op de N 377 is bij Netwerk80 en Combinatiealternatief gelijk. De verkeersdruk bij Balkbrug is daarom bij beide alternatieven niet onderscheidend.

- Inspreker schat in dat het netwerkalternatief 80 beter aansluit bij het provinciaal beleid en de hoofddoelstelling van het project in vergelijking met het combinatiealternatief. Het netwerkalternatief 80 is goed te faseren, waardoor de grootste knelpunten als eerste kunnen worden aangepakt.
- Inspreker vindt dat het Netwerk 80 beter scoort dan het Combinatiealternatief en het investeren in het onderliggende wegennet voor de verkeersveiligheid effectiever is omdat daarnaast andere nadelen aan het Combinatiealternatief kleven (opheffen 3 landbouwbedrijven, onttrekken 30 ha landbouwgrond, barrièrewerking van 100 km/u weg en noodzaak tot afbreken 13 woningen).
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief 90 miljoen euro duurder is dan het netwerkalternatief 80, waarbij een aantal kosten als de aansluiting van de N 340 op de A28 en de ontsluitingsweg bij Dalflen niet lijken te zijn meegenomen.

Beantwoording 1

Reactie op de vier kanttekeningen bij afwijzen Netwerk 80:

- Ad 1: De huidige N 340 ligt op het traject Zwolle tot en met Broekhuizen zeer dicht op de Vechtdijk en op het Natura 2000 gebied uiterwaarden Zwarte water en Vecht. Met de doelstellingen voor het programma 'Ruimte voor de Vecht' wordt beoogd het Vechtdal (in ruime zin, dus niet per se het winterbed) meer ontwikkelingsruimte te geven voor water, natuur, landschap en recreatie. De keuze voor de westelijke omleiding in het Combinatiealternatief speelt daar op in en rechtvaardigt de afwijking van het bestaande tracé. Ook als er op dit traject aan de noordzijde van de Vecht geen fysieke ruimte nodig is voor waterberging dan nog biedt de wegverlegging hier kansen voor natuur, landschap, recreatie voor het Vechtdal, dat niet ophoudt bij de huidige Vechtdijk en voor en het woon- en leefmilieu langs het trajectdeel van de af te waardenen huidige N 340.
- Ad 2: in de Omgevingsvisie is de provinciale hoofdinfrastructuur gedefinieerd; daar behoren niet alle provinciale wegen toe; in Noordoost Overijssel is de N 340 daarin opgenomen; Netwerk 80 heeft als principe de spreiding van het verkeer over de N-wegen in het studiegebied en dat is niet het uitgangspunt in de Omgevingsvisie waarin wordt gekozen voor een provinciale hoofdinfrastructuur, waarbij in dit deel van Overijssel de N 340 is aangewezen als onderdeel daarvan.
- Ad 3: de overgang van een duurzaam veilig ingerichte 100 km/uur weg vanaf Drenthe tot en met Ommen en dan vervolgens terug naar 80 km/uur weg met gelijkvloerse kruisingen vinden wij een breuk; een overgang van 2x1 naar 2x2 niet.
- Ad 4: de theoretische wegcapaciteit is hetzelfde maar dat geldt niet voor de verkeersdruk; door opwaardering van de N 340 treedt in het Combinatiealternatief een herverdeling van het verkeer op ten gunste van een mindere groei op de N 377.

Zoals aangegeven in de (Ontwerp-) Structuurvisie voldoet het Netwerkalternatief 80 aan de minimum normen uit de doelstelling. De reissnelheid vermindert echter ten opzichte van het nulalternatief. Het Netwerkalternatief 80 heeft een beperkt effect heeft op de economische ontwikkeling. De Baten/Kostenverhouding (B/K) van het Netwerkalternatief 80 is 1,1. De grootste knelpunten kunnen inderdaad als eerste aangepakt worden. Dit alternatief sluit niet aan op de (Ontwerp-) Omgevingsvisie waarin wordt uitgegaan van bundeling van verkeer- en vervoer op aangewezen provinciale hoofdinfrastructuur (N 340) en versterking van deze infrastructuur tussen belangrijke economische centra als Zwolle en streekcentrum Hardenberg.

Ook bij het Netwerk 80 alternatief wordt het aantal aansluitingen teruggebracht tot circa 5 en neemt dus de barrièrewerking toe.

Bij het Netwerk 80 alternatief zijn de kosten voor een gewijzigde aansluiting van de N 340 op de A28 ook niet in de kostenraming opgenomen. Een aanpak van het knooppunt A28/N 340/Nieuwleusenerdijk is een zaak van drie overheden. Ook bij de andere N 340 alternatieven zullen erbij dit knooppunt maatregelen nodig zijn.

De eventuele ontsluitingsweg zuidelijk van Ankum in het Combinatiealternatief wordt, bij keuze van het Combinatiealternatief, in de Besluit-m.e.r.-fase onderzocht en afgewogen, ook financieel tegenover een opgevaardeerde zuidelijke parallelweg aldaar.

Alle alternatieven uit het PlanMER zijn op eenduidige wijze met elkaar vergeleken wat betreft de geprognosticeerde verkeersgroei. De effectscores van de alternatieven die uitgaan van een 80 km/u regime zijn terug te vinden in het PlanMER. In de (Ontwerp-) Structuurvisie is aangegeven dat het Netwerk 80 alternatief voldoet aan de (minimum) normen zoals gekoppeld aan de doelstelling voor verkeer en vervoer. De provincie onderkent dit en dat is en wordt betrokken in de bestuurlijke afweging.

2. Nulplusalternatief

- Inspreker spreekt de voorkeur uit voor het Nulplusalternatief: een tweestrooksweg op het huidige tracé met ongelijkvloerse kruisingen, brede parallelwegen met voldoende ruimte voor fietsers, landbouwverkeer en bewoners. Dit is de goedkoopste, eenvoudigste en snelste oplossing.

- Inspreker geeft aan voorstander te zijn van een verbeterde 80 km/u weg op het bestaande tracé. Doordat deze smaller is dan 100 km/u zijn er meer mogelijkheden voor scheiding van verkeer door losliggende fietspaden/herinrichting parallelwegen, het is beter voor het milieu en zorgt voor een juiste balans tussen belangen (wonen, werken, natuur, landbouw, bedrijvigheid en infrastructuur) in het Vechtdal.
- Inspreker denkt dat alleen het aanpakken van de bestaande drie knelpunten (spoorwegovergang, kruispunt bij Dalfsen / Driesen en aansluiting op N48) nu en in de toekomst voldoet om problemen op te lossen / verkeersoverlast te voorkomen.

Beantwoording 2

Aanpak van knelpunten op de N 340 verbetert de doorstroming en zorgt er vervolgens ook voor dat er een herverdeling van het verkeer over de N-wegen in het studiegebied plaatsvindt waardoor de bestaande wegcapaciteit in de spitsen onder druk komt te staan.

Bij de keuze tussen 80 km/uur of 100 km/uur gaat het om meer dan louter een verschil in snelheidsregime. Het gaat ook om het wegprofiel dat daar bij hoort en het daaraan gekoppelde veiligheidsniveau.

De provincie wil een provinciale hoofdinfrastructuur realiseren en kiest er in dat kader voor om een aantal provinciale wegen, waaronder de N 340, een stroomfunctie toe te kennen. Dit om de steden en streekcentra goed met elkaar te verbinden en te zorgen voor een goede reistijd. Daarom wordt gestreefd naar een opwaardering die verder gaat dan alleen het realiseren van enkele ongelijkvloerse kruisingen..

3. Combinatie tussen Nuldubbelplus, Netwerk 80 en Ombouw 2x1 80km/uur

- Duurzaam door het Vechtdal kiest voor een combinatie van in het PlanMER onderzochte alternatieven, de 0++ variant met Netwerk 80 variant en de Ombouw 2x1 als 80 km/uur weg. Inspreker denkt dat zijn voorstel het snelst te realiseren is met de laagste kosten.
- Inspreker verzoekt om de 80 km/u netwerkvariant aan te leggen met ongelijkvloerse kruisingen, moderne aansluiting op de A28 en een korte ombouw tussen Broekhuizen en de A28 en deze maatregelen te laten toetsen aan de 5 thema's die zijn onderzocht
- Inspreker geeft aan dat de door hen aangedragen duurzame variant snel kan worden gestart, voordeliger is, zonder planologische wijzigingen kan de spoorwegovergang als tunnel gerealiseerd worden, de hoofdweg hoeft niet breder te worden en er is geen nieuwe 2x2 ombouwweg nodig vanaf de Ankummerdijk.
- Inspreker pleit voor de combinatie van de 0++, de Netwerk 80 en de ombouw 2x1 varianten met ongelijkvloerse kruisingen en een speedige oplossing voor problemen rond aansluiting met A28. Bij Hessenpoort opstelstroken van voldoende lengte ter bevordering van doorstroming. Door een tunnel ter hoogte van spoorwegovergang van de N 758 (netwerkvariant) verdwijnt de noodzaak van de 2x2 ten westen van Ankum.

Beantwoording 3

Het alternatief van 'Duurzaam door het Vechtdal' en anderen vinden wij geen aantrekkelijk en duurzaam veilig alternatief en de verkeerskundige onderbouwing is onvoldoende. Dit alternatief combineert kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur met 1x2 rijstroken¹) met die van een stroomweg (ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen). Onderdeel van het voorstel is verder een korte omleiding vanaf Zwolle tot Broekhuizen met 1x2 rijstroken. 'Duurzaam door het Vechtdal' zegt ook uit te gaan van het Netwerk 80 alternatief maar dat blijkt niet uit de rest van de zienswijze waarin wordt uitgegaan van afwaardering van de N 377 (blz 17 van de zienswijze) en de 2x2 uitbreiding op de N48 niet genoemd wordt.

Ten onrechte gaat 'Duurzaam door het Vechtdal' er van uit dat de verkeersgroei op de N 340 in hun alternatief 1,9 % per jaar zal zijn. Dat is echter het gemiddelde groeipercentage op (het westelijk deel van) de drie N-wegen in het gebied. Zelfs in de autonome situatie is de groei op de N 340 hoger dan het gemiddelde (zie tabel op blz 22 in PlanMER deel B Verkeer, Vervoer en Economie: varieert afhankelijk van het trajectdeel van de N 340 van 2,1 tot 2,8%). Bij opwaardering van de N 340 door ongelijkvloerse kruisingen verdeelt het verkeer zich anders en zal in dit alternatief een aanmerkelijk hoger groeipercentage optreden op de N 340 waardoor de wegcapaciteit op wegvakken te beperkt zal zijn.

In het Combinatiealternatief is daarom een 2x2 gedeelte van Dalfsen naar Zwolle gewenst.

Het aantal punten waar men de nieuwe N 340 tussen Zwolle en Ommen op en af kan wordt, om redenen van verkeersveiligheid, in alle alternatieven (zowel bij 80 km/uur als 100 km/uur varianten) teruggebracht tot 2 tot vijf punten, en daarnaast zullen nog enkele extra ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd worden. In alle alternatieven waarbij (deels) gebruik gemaakt wordt van de huidige N 340 wordt de fysieke barrièrewerking van de weg dus groter. In de Besluit-m.e.r.-fase zal

¹ "Duurzaam door het Vechtdal" spreekt in haar zienswijze van een 2x1 weg (twee van elkaar gescheiden rijbanen met elk 1 rijstrook), maar in haar toelichting daarop (blz 17) blijkt dat een 1x2 strooksweg (1 baan met 2 rijstroken) met door lijnen gescheiden rijstroken wordt bedoeld.

nagegaan worden op welke plaatsen ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn om sociale cohesie te behouden en omrijshade te beperken en hoe parallelwegen heringericht moeten worden op de extra verkeersdruk veilig op te vangen.

4. Ombouwalternatief 100 2x1

- Inspreker geeft aan de voorkeur te hebben voor het 'Ombouwalternatief 100 2x1' (O100 2x1). Opmerkingen bij dit alternatief zijn:
 - o N 340 verdiept aanleggen waar wegen en spoorlijnen kruisen.
 - o Westelijke omleiding kort (tot Broekhuizen) 2x2 te maken i.p.v. 2x1
 - o Knooppuntaanpassing bij Zwolle (N 340/A28)
 - o Geluidsschermen/-wallen tot het minimum beperken
 - o Aandacht voor veiligheid fietsers (fietsstunnels)

Beantwoording 4

Het Combinatiealternatief is voor wat betreft de tracering samengesteld uit de Ombouwalternatieven 100 2x1 en 2x2 uit het PlanMER. Bij beide alternatieven wordt uitgegaan van een omleiding om meer ruimte te creëren bij de Vecht. Bij de 2x1 is in het PlanMER een westelijke omleiding onderzocht tot Broekhuizen en bij de 2x2 tot Ankummerdijk. Dat laatste vanuit overwegingen van inpasbaarheid gelet op de woningen en bedrijven die langs dat deel van de bestaande N 340 staan. Bovendien wordt bij de variant tot de Ankummerdijk het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd nagenoeg niet doorsneden en bij de tracévariant tot Broekhuizen wel. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Daar staat versnippering voor de landbouw tegenover die zoveel mogelijk opgelost moeten worden bijvoorbeeld door herverkaveling/grondruiling. De keuze in het Combinatiealternatief voor een 2x2-strooks gedeelte op de westelijke omleiding is gebaseerd op het te verwachten verkeersaanbod op dit wegdeel.

Een aanpassing van het knooppunt A28/N 340/Nieuwleusenerdijk wordt in alle gevallen in de BesluitMER onderzocht.

In de BesluitMER wordt nagegaan waar geluidsschermen/-wallen echt nodig zijn. Er wordt eerst naar andere oplossingsmogelijkheden gekeken zoals toepassing van geluidsarm asfalt.

5. Divers

- Inspreker stelt voor om bundeling van verkeer te optimaliseren is het een mogelijkheid om N 377 vanaf Coevorderweg / het Rak in richting Lichtmis af te waarden naar 80 km. Vanaf dat punt de N48 vierbaans maken tot nieuwe rondweg Ommen. Vanaf daar verder met noordelijke variant tot net voorbij Oudleusen. Balkbrug en Nieuwleusen zullen voordelen ondervinden.
- Inspreker adviseert driebaansweg. In ochtendspits 2-baansweg van Ommen naar Zwolle en in avondspits 2-baansweg van Zwolle naar Ommen. Dit op technisch moderne manier waardoor de veiligheid niet in het geding komt.
- Inspreker stelt voor
 - o openbaar vervoer en carpoolen interessanter te maken voor meer deur-tot-deur resultaat.
 - o satellietkantoren te installeren in de Vechtgemeenten om werken dicht bij huis mogelijk te maken
 - o een parallelweg te reserveren voor energie- en lawaaiuzinige vervoersvormen.
- Inspreker vraagt om nogmaals te kijken naar de middenlange omleidingen. Deze zijn in zijn ogen duurzamer en veiliger.

Beantwoording 5

De hoofdverbinding vanaf Hardenberg naar Zwolle gaat overeenkomstig de Omgevingsvisie via de Omleiding Ommen (N34/36) en niet via de N 343 (Hardenberg-Slagharen) en de N 377. Daarom past dit alternatief van inspreker niet bij onze hoofdinfrastructuur zoals ook aangegeven in de Omgevingsvisie. Bij het alternatief van de Lange Omleiding hoort overigens de afwaardering van de N 377 tot een 80 km/uur weg.

In de voorfase (in de fase voorafgaand aan de planstudie PlanMER) is de 2+1-variant afgevalen aangezien deze structureel gezien onvoldoende verkeersoplossend is.

Carpoolen, thuiswerken en OV kunnen slechts een beperkte bijdrage leveren en zijn niet als een afzonderlijk oplossend alternatief voor het toenemende autoverkeer te beschouwen. In het PlanMER is dit voor het OV onderzocht en beargumenteerd.

In de (Ontwerp-) Structuurvisie par. 4.3. hebben wij beargumenteerd waarom wij de middellange omleiding niet betrekken bij onze keuze van een voorkeursalternatief:
'De middellange omleidingen (een combinatie van westelijke omleiding, oostelijke omleiding en 3,5 km bestaand N 340 tracé in het middendeel) leveren een nieuwe doorsnijding op van ca 15 km. De voordelen bij een middellange omleiding van een kortere doorsnijding ten opzichte van een

Lange omleiding wegen niet op tegen de nadelen. Juist op het deel waar bij de Middellange omleiding het bestaande tracé wordt gevolgd komt langs de weg de meeste bebouwing voor (o.a. Ankum). De mogelijke voordelen bij de Middellange omleidingen van een kortere doorsnijding (2,5 km korter ten opzichte van de Lange omleiding) worden teniet gedaan door de diagonale doorsnijding van de landbouw- en landschapsstructuren. De Lange doorsnijding past veel beter in de verkavelings- en landschapsstructuur. De Middellange omleidingen hebben daardoor geen toegevoegde waarde ten opzichte van de Lange omleidingen en vallen in deze structuurvisie daarom af als een mogelijk te beschouwen voorkeursalternatief.'

3.18 Reactie 25: Milieu (87 unieke zienswijzen)

Reactie 25 geeft een overzicht van standpunten ten aanzien van milieu, een verzamelnaam voor natuur, geluid, landschap, water en recreatie. Veelal standpunten die al eerder de revue zijn gepasseerd, maar nu in combinatie met andere aspecten (nogmaals) naar voren worden gebracht.

1. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker vindt het noordelijke tracé beter voor milieu, geluid en het karakter van dorp Dalflen aan de Vecht.
- Inspreker geeft aan dat het Vechtdal is aangewezen als verwevingsgebied. Landbouw, recreatie en natuur moeten samen kunnen gaan. Een opgewaardeerde N 340 op het bestaande tracé maakt dit onmogelijk.
- Inspreker geeft aan dat de natuurlijke oevers van de Vecht slechter bereikbaar worden voor natuurliefhebbers en dat het landschap ernstig wordt aangetast door de aanleg van het combinatiealternatief. Bij aanleg van het noordelijke tracé zal dit minder zijn.
- Inspreker geeft aan dat door de sterke verbreding de sterke punten van het buurtschap Varsen volledig worden opgeofferd met barrièrewerking met het Vechtdal als gevolg
- Inspreker geeft aan dat het combinatiealternatief niet duurzaam is omdat het geen toekomstvaste oplossing is en negatieve gevolgen heeft voor natuur, landschap, water en landbouw.

2. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- Inspreker is tegen de noordelijke omleiding omdat waarden als rust, ruimte, donkerte, landschappen, natuurwaarden, ontwikkeling recreatie, gebiedsperspectief landbouw, het drinkwater gebied, cultuurhistorische waarden van Witharen aangetast worden.
- Inspreker geeft aan dat een noordelijk tracé jammer zou zijn vanwege onnodig nieuw asfalt, schade aan cultuurgrond, natuur en milieu, sluiting / verplaatsing van agrarische bedrijven en bederving van woonplezier van mensen die bewust gekozen hebben voor 'buitenaf' wonen.
- Inspreker merkt op dat de sterkte punten van het bungalowpark, vooral op landschappelijk en recreatief gebied, volledig worden opgeofferd door de afsnijding van het direct aanliggende Vechtdal
- Inspreker geeft aan dat de sterke punten van buurtschap Varsen volledig teniet worden gedaan door de sterke tracéverbreding met barrièrewerking met het Vechtdal als gevolg.
- Inspreker geeft aan dat compenserende maatregelen op andere dan het huidige tracé niet mogelijk zijn.
 - o Landbouwgrond kan niet gecompenseerd worden, want de ruimte hiervoor is op
 - o Een ecoduct van 50 m kan niet een RVZ van 200 m vervangen
 - o Risico's op calamiteiten in een drinkwatergebied zijn nooit helemaal uit te bannen
 - o De aantasting van kwetsbare grondwatersystemen met leemlagen rond het Varsenerveld zijn als gevolg van nieuw tracé niet te compenseren

Beantwoording 1 en 2

In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven beschreven. Vanuit aspecten als recreatie, landbouw, grondwaterbescherming, natuur, landschap, cultuurhistorie, woon- en leefmilieu zijn er nadelen verbonden aan een nieuwe doorsnijding maar ook aan een opwaardering/verbreding van de huidige weg (N 340 en N48). In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken. Enerzijds is bij keuze van het Combinatiealternatief sprake van het gebruiken van een bestaande doorsnijding en bundeling van verkeer en economische functies en een ongestoorde gebiedsontwikkeling in het noordelijkgebied, maar anderzijds biedt een omleiding de kans om de samenhang in het gebied bij het huidige N 340 tracé ten aanzien van natuur- (EHS), landschap en recreatie te vergroten en het woon- en leefmilieu te verbeteren. Bij de beoordeling van de omleidingsalternatieven in het PlanMER is rekening gehouden met de positieve effecten van de afwaardering van het huidige tracé. Zowel bij de omleidingsalternatieven als de alternatieven via bestaand tracé wordt rekening gehouden met te realiseren faunapassages.

Bij realisering van het Combinatiealternatief zal door ongelijkvloerse kruisingen de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en gronden in Varsen, maar ook elders, in voldoende mate gegarandeerd kunnen blijven. In de Besluit-m.e.r.-fase wordt dit verder uitgewerkt.

Natuur- en landschapsaantasting kan deels gecompenseerd worden. Verlies aan Landbouwgrond niet. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Bij een groot maatschappelijk belang en als een redelijk alternatief ontbreekt is zo'n functiewijziging aanvaardbaar, mits wordt voldaan aan het stap-voortuit principe. In dat geval dienen er technische maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat water vanaf de weg de ondergrond in kan zakken. De risico's op grondwaterverontreiniging in grondwaterbeschermingsgebieden kunnen door deze technische maatregelen beperkt worden. Bij eventuele doorsnijding van het Varsenveld bij keuze van de zuidvariant van de Lange omleiding zullen negatieve ecohydrologische gevolgen vermeden moeten worden, omdat die aantasting niet of moeilijk te compenseren valt.

3.19 Reactie 26: Doelbereik (voldoet wel / niet aan de doelstelling) (77 unieke zienswijzen)

1. Algemeen

- Inspreker geeft aan dat wanneer niet gekozen wordt voor een 2x2 oplossing, terwijl die wel nodig blijkt te zijn, de noodzaak vervalt om de huidige N 340 aan te passen. Een keuze voor het combinatiealternatief laat de bestaande verkeersknelpunten grotendeels in stand en zal nieuwe knelpunten opleveren.
- Inspreker geeft aan dat de geformuleerde doelstelling uitgaat van 'aanpassing van de N 340'. Inspreker is echter van mening dat het doel moet zijn 'het vinden van een optimale oplossing voor de mobiliteit'. Hiermee wordt meer open gestaan voor alternatieven buiten de N 340 om.
- Inspreker geeft dat geen rekening wordt gehouden met een opwaardering op termijn van het 2x1 gedeelte naar 2x2 in het combinatiealternatief. Hij vreest dan ook dat het doelbereik (goede doorstroming) in gevaar komt omdat op het moment van oplevering al weer knelpunten zullen ontstaan.
- Inspreker is het niet eens met de beslissing om een 100 km/u weg aan te leggen. Een 80 km/u heeft namelijk veel minder gevolgen voor de woningen langs het tracé. Inspreker wil graag inzichtelijk hebben welk deel van de doelstelling niet gehaald wordt als de maximumsnelheid 80 km/u blijft. Volgens PlanMER kan de doelstelling namelijk ook bij 80 km/uur worden gehaald.
- Inspreker geeft aan dat 80 km/u beter scoort op de doelstelling dan 100 km/u.

Beantwoording 1

In het PlanMER worden de verschillende effecten beschreven en op verzoek van de commissie m.e.r. zijn de effectscores van zowel de alternatieven uit het PlanMER als het Combinatiealternatief in een aanvullende notitie met bijlage met elkaar vergeleken. Vanuit 'Verkeer en vervoer' en 'Economie' gezien is de Lange Omleiding in een 2x2 uitvoering een alternatief dat volgens het PlanMER op alle punten een + of ++ scoort. Het Combinatiealternatief scoort goed op Reistijd en Ondersteuning regionale gebiedsontwikkeling. Het Combinatiealternatief scoort, met de 2x1 capaciteit op het gedeelte Ankummerdijk-Varsen, op Betrouwbaarheid en Restcapaciteit echter - - . Met een prijszingscenario (zie gevoeligheidsanalyse in PlanMER deel B, Verkeer, Vervoer en Economie, blz. 33 e.v.) zal de I/C waarde circa 10% afnemen, en wordt de I/C waarde in 2020-2030 op het trajectdeel Ankummerdijk tot Varsen beperkt (zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota). Een deel van het probleem kan aangepakt worden door het 2x2 gedeelte vanaf Zwolle door te trekken tot de Dedemsweg/Koesteeg met het oog op al het verkeer van en naar Dalfsen. Dit wordt in een aantal reacties/zienswijzen geadviseerd. Bij keuze van het Combinatiealternatief kan deze variant in de BesluitMER vergeleken worden met de 2x2 optie tot de Ankummerdijk. In relatie met de variant 2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg zal worden onderzocht of in dat geval kan worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalfsen bij de Koesteeg/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk. Het overig 2x1 deel blijft dan nog een relatief zwaar belast gedeelte in het Combinatiealternatief (zie ook antwoorden bij onderdelen 1 en 2 van paragraaf 2.5. van deze Reactienota). Het Combinatiealternatief moet op het aspect verkeer beoordeeld worden op het totale traject van Zwolle tot Arrieveld en niet alleen op het middendeel.

In de doelstelling gaat het over het verbeteren van 'op en in de omgeving van' en over 'Een aangepaste of nieuwe N 340'. In het PlanMER en de (Ontwerp-) Structuurvisie worden zowel alternatieven via het bestaande tracé als alternatieven via een (geheel of deels) nieuw tracé beschouwd.

Een keuze voor het Combinatiealternatief houdt in dat besloten wordt tot een 2x2 uitvoering voor de N48 Varsen-Arrierveld en het westelijk deel, en een 2x1 uitvoering voor het middendeel. Wanneer later alsnog een uitbouw van dit deel naar 2x2 zou worden voorgestaan dan is daarvoor opnieuw een besluitvormingstraject noodzakelijk.

De beoordeling van een alternatief hangt van tal van zaken af, en daarom kan op deze wijze niet aangegeven worden dat een 80 km/uur weg beter op de doelstelling scoort dan een 100 km/uur weg. Het alternatief van Duurzaam door het Vechtdal is niet altijd even duidelijk beschreven, bijvoorbeeld waar het gaat om de N48 (2x2?). Ook wordt gesteld dat wordt uitgegaan van Ombouw 100 2x1, maar Ombouwalternatieven zijn in het PlanMER 100 km/uur wegen. De N 377 wordt volgens de inspreker afgewaardeerd in hun alternatief (blz. 17 van de zienswijze) maar dat spoort niet met de kenmerken van het Netwerk80 alternatief volgens het PlanMER waarin de N 377 100 km/uur blijft. In het alternatief van Duurzaam door het Vechtdal zorgen doorstromingsmaatregelen zoals ongelijkvloerse kruisingen ervoor dat de groei op de N 340 hoger wordt dan het gemiddelde van 1,9 % groei uit het verkeersmodel van (het westelijk deel van) de parallelle N-wegen in het gebied. Er treedt herverdeling van het verkeer op, ook door de in dit alternatief (blz 17 zienswijze Duurzaam door het Vechtdal) opgenomen afwaardering van de N 377 tot een 80 km/uur weg. Daar wordt in de (niet rekenkundig verantwoorde) benadering van het alternatief van Duurzaam door het Vechtdal geen rekening mee gehouden. Het aantal punten waar men de nieuwe N 340 tussen Zwolle en Ommen op en af kan wordt, om redenen van verkeersveiligheid, in alle alternatieven (zowel bij 80 km/uur als 100 km/uur varianten) teruggebracht tot 2 (Lange Omleiding) of vijf punten (Combinatiealternatief), en daarnaast zullen nog enkele ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd worden. In alle alternatieven waarbij (deels) gebruik gemaakt wordt van de huidige N 340 wordt de fysieke barrièrewerking van de weg dus groter. De mogelijke effecten van het Combinatiealternatief en het alternatief van 'Duurzaam door het Vechtdal' op het Vechtdal, de recreatie, natuur en landbouw zullen elkaar weinig ontlopen. De fysieke barrièrewerking van beide alternatieven is in ieder geval vergelijkbaar. Dat geldt ook voor het verkeerseffect op de parallelwegen.

2. Voor de Lange omleiding / tegen het Combinatiealternatief

- Inspreker ziet in het combinatiealternatief niet de oplossing voor de huidige en toekomstige problemen. Inspreker is van mening dat op grond van de onderzoeksresultaten de keuze voor een noordelijk tracé de hoofddoelstelling en de subdoelstellingen van Provincie Overijssel het best benaderen.

3. Voor het Combinatiealternatief / tegen de Lange omleiding

- De achterliggende gedachte voor een keuze voor de lange omleiding is dat deze sneller en korter is. De inspreker twijfelt of deze gedachte de aanleg van een nieuwe weg rechtvaardigt. De aanleg van de Lange omleiding zou er namelijk voor kunnen zorgen dat er sprake is van overdimensionering, waardoor als ongewenst effect optreedt dat bovenregionaal verkeer wordt aangetrokken, wat niet in overeenstemming is met de doelstelling van het project.
- Inspreker geeft aan dat een noordelijke omleiding niet nodig is en dat een verbeterde N 340 ook kan voldoen aan de doelstelling van de provincie.
- Inspreker geeft aan dat de Lange omleiding een bovenregionale, verkeersaantrekkelijke werking heeft. Hiermee schiet deze N 340 haar doel als regionale hoofdweg voorbij
- Inspreker constateert dat het Combinatiealternatief een afdoende oplossing biedt voor wat nu en in de toekomst als probleem voor de N 340 wordt gezien.

Beantwoording 2 en 3

Erkend wordt dat de Lange omleiding een snelle en korte(re) verbinding vormt tussen Zwolle en Hardenberg. Dit betreft één van de af te wegen aspecten. Er kleven echter ook nadelen aan een dergelijk tracé. In de bestuurlijke afweging worden de voor- en tegenargumenten tegen elkaar afgewogen bij de keuze van een voorkeursalternatief.

De uitkomsten van het verkeersmodel geven niet aan dat verkeer vanaf de rijkswegen naar de N 340 wordt getrokken, ook niet bij de Lange omleiding 2x2.

4 Zienswijzen en beantwoording

rubriek C: Wegontwerp en vervolg

4.1 **Reactie 27: Ontwerp van de weg (194 unieke zienswijzen)**

Reactie 27 geeft een overzicht van standpunten met betrekking tot het ontwerp van de N 340/N48, en in sommige zienswijzen van de N 377. Het gaat om een groot aantal voorstellen voor ontwerp ten behoeve van verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid. Hierna wordt hiervan een samenvatting gegeven.

1. Voorstellen voor verbetering van de bereikbaarheid (landbouwgrond, bedrijven, woningen en kernen)

- Kruising en/of viaduct ter hoogte van de Bese/ Brandt.
- Oprit/overgang bij Mooi Rivier.
- Oversteek / tunnel bij Varsen in verband met bereikbaarheid landbouwgronden
- Landbouwovergang bij Welsummerweg-Veldweg.
- Afslag restaurant in Oudleusen.
- Afslag aansluitend op de Cubbinghsteeg (i.v.m. bereikbaarheid van zijn autobedrijf (met tankstation) aan Vossiersteeg).
- Parkeerruimte voor bedrijf langs de N 340.
- Voetgangers/fietstunnel of -brug bij de Wildbaan.
- Voldoende oversteekplaatsen.
- Kruising Koesteeg/Dedemsweg en spoorlijn ongelijkvloers maken
- Van Zwolle tot Varsen 4 ongelijkvloerse kruisingen aanlegend bij de Broekhuizen, de Koesteeg/Dedemsweg, Oudleusen en bij de afslag Mooirivier.
- Een rotonde bij industrieterrein 'De Evenboer'.
- Goede oversteekvoorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer (het bereiken van de bushaltes (oversteken van de weg) voor voetgangers zal bemoeilijkt worden door de middengeleider).
- Een ongelijkvloerse kruising in de N 377 ter hoogte van Balkbrug.

2. Voorstellen voor verbetering van de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid

- Goede en veilige oversteekplaatsen voor bewoners, fietsers en landbouwverkeer, zodat het een leefbaar en werkbaar gebied blijft.
- Voldoende ongelijkvloerse kruisingen om de veiligheid en de oversteekbaarheid te vergroten.
- Voldoende tunnels en viaducten (waarbij de tunnel bij de school Sjaloom hopelijk ook blijft bestaan aangezien dit voor velen een belangrijke fietsroute van/naar het dorp is).
- Bij Cubbingsteeg en de Ruitenborghweg tijdens de spits (7.00 - 9.00 uur en 16.00 - 19.00 uur) de wegen alleen toegankelijk te maken voor bewoners (in verband met sluipverkeer vanwege de geplande ongelijkvloerse kruising bij de Cubbingsteeg).
- Aandacht voor het kruispunt Cubbingsteeg/Vossiersteeg in verband met fietsverkeer dat kruist.
- Een duidelijke scheiding (in de vorm van een vrijliggend fietspad) tussen het fietspad en de weg voor plaatselijk verkeer. Bijvoorbeeld aan de noordzijde bij keuze voor een alternatief over het huidige tracé. In dit verband wordt ook genoemd het verbreden van de parallelwegen (ten minste 6,50 meter breed) als het schelden van kwetsbare verkeersdeelnemers van het landbouwverkeer niet mogelijk is.
- Geluidsbeperkende maatregelen bij de kernen Oudleusen, Ankum, recreatieparken Juniperus. suggesties t.b.v. geluidsoverlast:
 - o snelheidsregime 80 km/u
 - o andere constructie viaduct waarover de N 48 gaat, bijvoorbeeld door Baikerweg over N 34 / N 48 te leiden waarbij N 34 / N 48 in de bodem wordt verzonken.
 - o geluidschermen
 - o geluidsarm asfalt
- Verdiept aanleggen/ondertunnelen kern Oudleusen vanaf de Slagweg tot de Westerkampen

- Een fietstunnel, parkeerplaatsen voor bezoekers van het Zalencentrum Mansier, goede bewegwijzering, geen geluidswal en de parallelstraat en geen éénrichtingsstraat ter hoogte van de Parallelstraat in Oudleusen.
- Laten vervallen van parallelweg aan zuidkant Oude Hessenweg
- Maatregelen ten behoeve van basisschool Sjaloom:
 - o aanleg van aparte gescheiden fietspaden.
 - o aanleggen van voldoende veilige parkeergelegenheid
 - o bij handhaven van de uitgang van de fietstunnel op de huidige plek, een oversteekplaats met knipperlichten bij de noordelijke parallelweg
 - o maximumsnelheid van 30 km/u rondom de school en actieve handhaving
 - o geluidsbeperkende maatregelen om aan geluidnormen te voldoen
 - o bescherming tegen toename fijnstof om gezondheidsrisico's te voorkomen

3. Voorstellen voor (verbetering) parallelwegen en fietsroutes

- Fietsbrug ter hoogte van de spoorbrug over de Vecht om een snelle en aantrekkelijke fietsroute richting Zwolle te creëren.
- Fietspad naar de Hessenpoort
- Fietstunnel ter hoogte van de Maneweg in verband met aanwezige fietsroutes.
- Een directe, goede fietsroute van Ommen - Oudleusen - Dalfsen naar Zwolle, bijvoorbeeld aan de zuidkant van de N 340 (zonder dat gebruik gemaakt hoeft te worden van de zuidelijke parallelweg) of (vanaf Dalfsen) via de Vechterweerd over de dijk.
- Concentreren van fietsverkeer op één van de parallelwegen, het doorgaande lokale verkeer op de andere.
- Viaducten en fietstunnels ter hoogte van:
 - o Cubbinghesteeg/Ankummerdijk
 - o Ankum nabij Sjaloom (bestaande handhaven en verbeteren)
 - o kruising 'Driessen'
 - o ten westen van Oudleusen
 - o de Stouweweg
 - o de Varsenerweg/Hessenweg-West

4. Voorstellen voor ecoduct

- Onduidelijk of de ecopassage bij Vlierbelten onderdeel is van het Combinatiealternatief
- Onderzoek naar (on)mogelijkheden van ecoduct bij Witharen
- Aanleg van een ecoduct te Varsen (inspreker voelt zich daarbij gesterkt door het Provinciale en Rijksbeleid dat voorziet in de aanleg van robuuste verbindingzones).
- Bij noordelijke variant een afrastering voor reeën en ander wild.

5. Voorstellen met betrekking tot rijstroken en aan- en ontsluitingen

- Waarom bij Dalfsen 2x1 en bij Nieuwleusen 1x2? Wat is het verschil en de achterliggende gedachte?
- Een 2x1-rijstrook voor de westelijke omleiding volstaat (een 2x2-rijbaan heeft een verkeersaanzuigende werking).
- Doortrekken van 2x2-rijstrook tot de Koesteeg.
- Eerste gedeelte vanaf Zwolle tot Broekhuizen 2x2-rijstrook (in plaats van 2x2-rijstrook tot Ankummerdijk).
- Gehele traject van Varsen tot aan de Hessenpoort 2x1-rijbaan (100 km/u).
- Bij Combinatiealternatief is een afrit voor westelijke ontsluiting van Dalfsen onwenselijk omdat dit voor extra sluisverkeer zorgt waarvoor het wegennet niet is uitgerust. Een ontsluiting ter hoogte van kruispunt Driessen is de enige oplossing, eventueel nog een oostelijke afrit ter hoogte van de Welsummerweg.
- Een aftakking naar de Hessenpoort moet zijn nabij de spoorlijn.
- Ontsluiting van West-Dalfsen naar viaduct Ankummerdijk laten lopen via de Ankummer-Es, de Ankummer-Es over 250m via een nieuw aan te leggen weg in westelijke richting doortrekken naar de Cubbinghesteeg en vandaar over de Cubbinghesteeg naar het viaduct. In deze variant is het dan wel noodzakelijk dat er aan de noordzijde van de Ankummer-Es ruimte wordt gemaakt voor een fietspad.
- Alternatief voor de parallelvoorziening Leemculeweg / Cubbinghesteeg:
 - o Doortrekken van Leemculeweg langs het fietspad dat naar de fietstunnel bij Ankum gaat (met daar een veilige aansluiting op de nieuwe N 340 voor verkeer vanuit Dalfsen). Dit in combinatie met het afsluiten van de Engellandweg ter hoogte van de N 340 (alleen bereikbaar voor aanwonenden).
 - o Als toch de nieuwe weg vanaf de Leemculeweg naar de Cubbinghesteeg wordt gerealiseerd dan ook de Engellandweg voor doorgaand verkeer afsluiten.
- Openhouden van spoorwegovergang op de Nieuwleusenerdijk, het verlengde van het Westeinde richting Hessenpoort.
- Een ongelijkvloerse aansluiting bij de nieuwe aansluiting van de omleiding Ommen op de N48 (vlg. Ontwerp Structuurvisie) meteen realiseren i.p.v. de tweestrooksrotonde zoals nu gepland.
- Voldoende lengte voor opstelstroken bij Hessenpoort (ter bevordering van doorstroming daar).
- De N 377 noordelijk om de kern Nieuwleusen en zuidelijk om Balkbrug leiden.

Beantwoording 1 t/m 5

In de Besluit-m.e.r.-fase wordt, voor het dan gekozen voorkeursalternatief, meer in detail onderzoek gedaan naar zaken als de inrichting en ontwerp van de weg (inclusief parallelwegen), de vormgeving en locatie van de ongelijkvloerse aansluitingen en –kruisingen, de exacte ligging van de wegas, de ligging van fietspaden (en –routes), het aantal en de ligging van oversteekvoorzieningen, tunnels en ecoducten, et cetera. Genoemde suggesties en voorstellen voor de N340/N48 die door de insprekers zijn ingediend worden, na toetsing op effectiviteit, (neven)effecten en kosten, in de BesluitMER bestudeerd..

De provincie is nog steeds voornemens om met aanwonenden het voorkeursalternatief te optimaliseren en de diverse inrichtingsvarianten te bespreken. Deze ontwerpbijsluitingen zijn gepland in het najaar van 2009 (na besluit van Provinciale Staten, naar verwachting op 14 oktober 2009).

4.2 Reactie 28: Snelheid (54 unieke zienswijzen)

Reactie 28 geeft een overzicht van standpunten met betrekking tot de snelheid. Het gaat vooral om de verhoging van de snelheid van 80 km/uur naar 100 km/uur.

- Inspreker is tegen verhogen van de snelheid naar 100 km/uur en heeft de voorkeur voor 80 km/uur (vanwege veiligheid, geluidshinder, luchtvervuiling, aantal te slopen woningen en het levert 'slechts' 1,5 minuut tijdwinst op).
- Een weg met een snelheidsregime van 80 km/uur met 2x1-rijbaan volstaat volgens de inspreker, mits de knelpunten worden opgelost / aangepakt. Volgens inspreker bevestigen de onderzoeksresultaten van het PlanMER dit; deze geeft aan dat 100 km/u op de N 340 niet nodig is voor goede doorstroming en dat 80 km/u volstaat. 100 km/u levert geen noemenswaardige reistijdwinst op en trekt bovendien meer verkeer aan.
- Inspreker vraagt zich af of waarom de snelheid op de weg tussen Hoogeveen en Raalte teruggebracht is van 100 naar 80 km/u. De nieuwe N 340 zal weer 100 km/u zijn.
- Inspreker doet de suggestie om wegen in te richten zoals beschreven: met ongelijkvloerse kruisingen maar met een snelheidslimiet van 80 km/uur.
- Inspreker geeft aan dat bij de noordelijke omleiding de snelheid van de N 377 wel omlaag kan hetgeen de verkeersveiligheid daar (en vooral in de kernen Balkbrug en Nieuwleusen) bevordert.
- Inspreker vindt het vreemd dat gemeentebreed veel wegen van 80 km naar 60 km teruggebracht worden en dat provinciebreed juist opgewaardeerd wordt. Zeker gezien een korte tijdwinst niet opweegt tegen de milieu- en veiligheidsaspecten.
- Inspreker geeft aan dat vanwege veel vrachtverkeer (met snelheidslimiet van 80 km/u) op een tweebaansweg geen 100 km/h kan worden gereden, waardoor de doorstroming niet verandert.

Beantwoording

Bij het Combinatiealternatief gaat het volgens de (Ontwerp-) structuurvisie om een regionale verbinding 100 km/uur vanaf Drentse grens naar Zwolle met twee rijstroken, waarbij een uitzondering wordt gemaakt voor de drukste delen: het N48 deel en het deel Dalfsen-Zwolle. Doorstromingsmaatregelen zoals ongelijkvloerse kruisingen zorgen ervoor dat de groei op de N 340 hoger wordt dan het gemiddelde van 1,9 % groei uit het verkeersmodel van (het westelijk deel van) de parallelle N-wegen in het gebied. Er treedt herverdeling van het verkeer op, vooral door de ongelijkvloerse kruisingen en in mindere mate door het verschil in snelheidsregime.

Voor een 100 km/uur-weg gelden andere inrichtingsprincipes (in het kader van Duurzaam Veilig) dan voor een 80 km/uur-weg. Zoals de breedte van de weg, aantal aansluitingen, boogstralen en dergelijke.

Een alternatief met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en 80 km/uur combineert kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur met 1x2 rijstroken²) met die van een stroomweg (ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen en 2x1 strooks). Dit staat haaks op het principe van een duurzaam veilige inrichting van een weg waarbij uitgangspunt is dat de weginrichting het (snelheids-)gedrag moet oproepen dat bij die weg hoort.

De N 348 Raalte – Ommen behoort volgens de Omgevingsvisie niet tot de hoofdinfrastructuur van de provincie en de N 340 wel.

² "Duurzaam door het Vechtdal" spreekt in haar zienswijze van een 2x1 weg (twee van elkaar gescheiden rijbanen met elk 1 rijstrook), maar in haar toelichting daarop (blz 17) blijkt dat een 1x2 strooksweg (1 baan met 2 rijstroken) met door lijnen gescheiden rijstroken wordt bedoeld.

De afwaardering van een deel van de gemeentelijke wegen tot 60 km/uur en opwaardering van een aantal provinciale wegen tot 100 km/uur is juist logisch omdat het hele wegenverkeersnetwerk een samenhangende inrichting moet krijgen voor de verschillende soorten verkeer.

De gemiddelde snelheid op een 2 strooks 100 km-uur weg ligt hoger dan de gemiddelde snelheid op een 2/strooks 80 km-uur weg.

4.3 Reactie 29: Aansluiting op de A 28 (49 unieke zienswijzen)

- Inspreker vindt een goede aansluiting van de N 340 op de A28 van essentieel belang. De aansluitcapaciteit bij de A28 wordt als te gering ervaren.
- Inspreker geeft aan dat het Landgoed Anningahof vanwege de culturele waarde ervan gespaard moet worden. Is het mogelijk de weg Ommen Zwolle te verleggen, bijvoorbeeld over het industrieterrein heen? Dit omdat op bedrijventerrein Marslanden in Zwolle meer dan genoeg plek voor nieuwe bedrijven is en er daar veel leegstand is.
- Inspreker vindt het combinatiealternatief onacceptabel, omdat het landgoed Anningahof en landgoed Dijkzicht schade wordt toegebracht door de N 340 op het bestaande kruispunt te laten aansluiten. Dit ondanks de mogelijkheid om de aansluiting en het kruispunt in noordelijke richting te verplaatsen, zonder dat er schade aan natuur en/of andere belanghebbenden wordt gedaan. Inspreker is van mening dat de planvorming op elkaar afgestemd moet worden zodat een totaaloplossing ontstaat (realisatie Ikea, van de Valk, verbreding A28 naar 2x3 en herinrichting aansluiting N 340 op de A28). Men pleit dus voor het verleggen van de aansluiting op de A28 in noordelijke richting zodat voornoemde bezwaren worden opgeheven.
- Inspreker vraagt zich af of bij aanleg van het Combinatiealternatief nog mogelijk is via de huidige weg naar de A28 te rijden.
- Inspreker geeft aan dat de aansluiting van de N 340 op de Kranenburgweg/Nieuwleusenerdijk en de A28 niet los kan worden gezien van de verdere uitwerking van de plannen voor de N 340 in het Besluit-m.e.r.-fase.
- Inspreker (gemeente Zwolle) wil graag samen met de provincie en Rijkswaterstaat kijken naar de mogelijkheden en consequenties van het aanpassen van de aansluiting op de A28
- Inspreker stelt voor om de aansluiting A28 en de spoorwegovergang ongelijkvloers te maken. Daarnaast voldoende ongelijkvloerse kruisingen, waarbij de weg verdiept wordt aangelegd.

Beantwoording

In de volgende fase van de planstudie wordt onderzocht hoe de aansluiting van de N 340 op de A28 en de Kranenburgweg-Nieuwleusenerdijk het best vormgegeven kan worden. Hierbij wordt ook gekeken naar de capaciteit in relatie tot de korte en lange termijn. Bovendien zal in de BesluitMER nagegaan worden of een deel van de beeldtuin Anningahof gespaard kan worden door een wat noordelijke ligging van de N 340 tegen het bedrijventerrein Hessenpoort aan. Het zoekgebied op de tracézonekaart bij de structuurvisie is in verband hiermee in dit gebied iets aangepast.

Bij het Combinatiealternatief en de Lange omleiding zal al het doorgaande verkeer via de nieuw aan te leggen (westelijke) omleiding naar de A28 rijden (en vice versa). Voor de aanwonenden van het af te waarden tracé wordt in de BesluitMER onderzocht hoe zij in de nieuwe situatie naar de A28 kunnen rijden.

4.4 Reactie 30: Detaillering ontwerp (7 unieke zienswijzen)

- Inspreker vraagt zich af in hoeverre de weg wordt verbreed en wat de minimale afstand is tussen zijkant parallelweg en woonhuis.
- Inspreker verzoekt om bij verdere uitwerking van de plannen voor (nieuwe) routes voor het landbouwverkeer rekening te houden met de grootte van de landbouwvoertuigen.
- Inspreker verzoekt om de aanleg van drempels en plateaus te vermijden.
- Inspreker heeft bezwaar indien parkeerplaatsen of motorpechplaatsen bij het Combinatiealternatief voor zijn woningen gesitueerd worden.
- Inspreker geeft aan dat er gezocht moet worden naar een alternatief voor de aansluiting van de N 340 op de N48. Naast een vloeiende beweging voor het verkeer Hardenberg-Zwolle v.v. moet ook de huidige vloeiende beweging Raalte-Hoogeveen v.v. ook vloeiend blijven (dus behoud van het huidige Varsenerviaduct).

Beantwoording

Op dit moment kunnen de (geluids-)consequenties voor de woningen en tuinen langs de weg nog niet precies aangegeven worden, omdat dan eerst het gekozen voorkeursalternatief in de BesluitER verder onderzocht moet worden. Dit hangt af van het wegprofiel (bijvoorbeeld 2x1 met parallelwegen of 2x2 zonder parallelwegen) en exacte ligging van de as van de weg. Wanneer deze

gegevens bekend zijn kan ook de geluidsbelasting, gemeten vanaf de gevel van de woningen, berekend worden. Hiermee wordt de minimale afstand tussen de (parallel)weg en woonhuis bepaald. De geluidbelasting wordt bepaald aan de hand van geprognosticeerde verkeersintensiteiten. In de verdere uitwerking wordt rekening gehouden met het landbouwverkeer aan de hand van het handboek wegontwerp. Ook wordt bekeken hoeveel en waar parkeerplaatsen moeten komen. Met de aanleg van drempels in de parallelwegen moet wel rekening worden gehouden. Deze zijn bedoeld om het voorgeschreven snelheidsregime van 60 km/uur af te dwingen en afgeleid van het handboek wegontwerp.

Een vloeiende beweging voor het verkeer Hardenberg-Zwolle v.v. bij Varsen is in het Combinatiealternatief in ieder geval gewenst omdat het gaat om een oost-west route (vice versa) als onderdeel van de Hoofdinfrastructuur zoals aangegeven in de Omgevingsvisie, en dat is niet het geval met de route Raalte-Hoogeveen vice versa.

4.5 **Reactie 31: Tracéverloop (70 unieke zienswijzen)**

1. **Westelijke omleiding**

- Inspreker maakt bezwaar tegen het afbuigen van het bestaande traject vanaf de Ankummerdijk naar Zwolle. Inspreker vraagt zich af of bij aanleg van het Combinatiealternatief de weg (vanaf Dalfsen gezien) later kan afbuigen na de Hessenpoort, bijvoorbeeld vanaf de afslag bij de vistrap (Broekhuizen). Bij een aansluiting bij Broekhuizen (of nog meer richting Zwolle) kunnen enkele agrarische bedrijven meer gespaard worden.
- Inspreker vindt dat het concept Combinatiealternatief te vroeg bij Ankum van het oude tracé afbuigt. Dit gaat namelijk ten koste van bruikbare landbouwgrond. Het tracé kan beter kort voor de spoorlijn afbuigen en dan straks langs de Hessenpoort worden gelegd.
- Inspreker geeft aan dat wanneer de aftakking van het Combinatiealternatief later (bij Broekhuizen) richting Zwolle gaat (en niet vanaf Ankummerdijk) dat een voordeel is voor agrarische bedrijven, maar er wel meer woningen gesloopt moeten worden direct aan het huidige tracé, maar dat de meeste bewoners er bewust voor hebben gekozen (recent) aan deze verkeersader te gaan wonen.
- Inspreker wil wel een nieuw tracé tussen Zwolle en Broekhuizen, maar niet vierbaans, maar tweebaans. Een vierbaansweg trekt ongewenst doorgaand verkeer aan, kost onnodig landbouwgebied en levert onnodig veel milieuschade.
- Inspreker verzoekt de overheden zo snel mogelijk te starten met de 2x2 omleiding van de Kranenburgweg tot de Ankummerdijk en de kruising van de 100 km/uur-weg met de spoorlijn, omdat de bestaande spoorwegovergang in de spits een steeds groter probleem vormt, hetgeen ook weer leidt tot sluipverkeer.
- Inspreker pleit voor het doortrekken van de 2x2-rijbaan tot aan de kruising Koesteeg / Dedemsweg.
- Inspreker is bezorgd over de overgang tussen de 2x1 en 2x2 bij Ankummerdijk. Inspreker geeft aan dat de overgang van 2x2 naar 2x1 zou uiteindelijk tot inhaalacties van vrachtwagens en dergelijke.
- Het Combinatiealternatief gaat uit van 2x2 bij de westelijke omleiding en 2x2 op de N48. Hierdoor ontstaat aan beide zijden een flessenhals die de eventuele tijdswinst op de 2x2 delen weer volledig teniet zal doen.
- Inspreker geeft aan dat door in het Combinatiealternatief de Hessenweg vanaf de Ankummerdijk/Cubbingesteeg als weg voor het landbouwverkeer aan te wijzen het risico ontstaat dat dit ook een sluiproute wordt voor verkeer richting de A28. Inspreker stelt voor dit een 60 km/u weg te maken.
- Inspreker (Rijkswaterstaat Directie Oost Nederland) geeft in overweging om de 2x2 uitvoering van de westelijke omleiding van het Combinatiealternatief iets verder door te trekken naar het oosten en te laten aansluiten op de volgende aansluiting richting Dalfsen. Dit om uitwaiering op het onderliggende wegennet te beperken.

Beantwoording 1

Het Combinatiealternatief is voor wat betreft de tracering samengesteld uit de Ombouwalternatieven 100 2x1 en 2x2 uit het PlanMER. Bij de 2x1 is in het PlanMER een westelijke omleiding onderzocht tot Broekhuizen en bij de 2x2 tot Ankummerdijk. Dat laatste vanuit overwegingen van inpasbaarheid gelet op de woningen en bedrijven die langs dat deel van de bestaande N 340 staan. Bovendien vermijdt de tracévariant tot Ankummerdijk het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd en dat geldt niet voor de tracévariant tot Broekhuizen. Het provinciaal beleid is er op gericht nieuwe doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden door grootschalige infrastructuur tegen te gaan. Daar staat versnippering voor de landbouw tegenover die zoveel mogelijk opgelost moeten worden door herverkaveling/grondruiling.

De keuze in het Combinatiealternatief voor een 2x2-strooks gedeelte op de westelijke omleiding is gebaseerd op het te verwachten verkeersaanbod op dit wegdeel.

De overgang van het 2x2 deel van het Combinatiealternatief naar het 2x1 deel, ter hoogte van de Ankummerdijk is gekoppeld aan het punt waar een deel van het verkeer van en naar Dalfsen via de Leemculeweg de N 340 op of af gaat. De gesuggereerde doortrekking van het 2x2 gedeelte tot de Dedemsweg/Koesteeg betekent dat de overgang van 2x2 naar 2x1 wordt gerealiseerd op het punt waar een ander groot deel van het verkeer van en naar Dalfsen de N 340 op of af gaat. Deze doortrekking heeft als neveneffect dat het Combinatiealternatief nog iets meer verkeer gaat trekken ten gunste van bijvoorbeeld de N 758. M.a.w.: meer verkeer vanuit de richting Nieuwleusen kiest dan een route via de Dedemsweg naar de N 340, en gaat niet via de N 758 naar Zwolle en vice versa. Een positief neveneffect bij een doortrekking van de 2x2 tot Koesteeg is een kwalitatief betere verkeersafwikkeling via het onderliggende gemeentelijk wegennet aan de zuidzijde van de N 340 naar en van Dalfsen. Bij keuze van het Combinatiealternatief is een verdere vergelijking van deze subvarianten op voor- en nadelen, verkeerskundig of anderszins, in het BesluitMER zinvol. In relatie met de variant 2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg zal worden onderzocht of in dat geval kan worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalfsen bij de Koesteeg/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk.

Bij keuze van het combinatiealternatief als voorkeursalternatief is realisering van de westelijke omleiding één van de prioriteiten.

2. Viaduct Varsen

- Inspreker geeft aan dat de onlogische aansluiting van de N 340 op de N48 (al het noord-zuid en oost-west verkeer wordt op één weggedeelte samengevoegd) een remmende werking zal hebben op de doorstroming van verkeer, waardoor de leefbaarheid rond de weg en de aansluiting vermindert.

Beantwoording 2

Mede om te voorkomen dat het samenvoegen van het verkeer vanaf de N 340 op de N48 een remmende werking zal hebben op de doorstroming van het noord-zuid en oost-west verkeer is in het Combinatiealternatief een uitbreiding van de N48 (Varsen-Arrierveld) van een 1x2 strooksweg naar een 2x2 strooksweg opgenomen en een aanpassing van de knooppunten.

4.6 Reactie 32: Vervolgonderzoeken besluit m.e.r. (29 unieke zienswijzen)

Reactie 32 geeft een overzicht van standpunten met betrekking tot het vervolg. Insprekers geven suggesties voor nader onderzoek als één van de betreffende alternatieven wordt gekozen.

1. Algemeen

Inspreker verzoekt om de volgende zaken nader te onderzoeken

- Netwerk 80-variant
- Een vergelijking van de inrichtingsvarianten 80 km/uur en 100 km/uur.

2. Lange omleiding

Insprekers willen bij keuze van de Lange omleiding dat de volgende zaken in de Besluit-m.e.r.-fase onderzocht worden / meegenomen worden:

- Woongenot
- Goede taxatie van woningen/bedrijven met als gevolg een goede compensatie/vergoeding
- Opstellen bedrijf Effect Rapportage
- Financiële compensatie / planschade
- Mogelijkheden voor verplaatsing van bedrijven en kavelruil
- Kaveldoorsnijdingen
- Onderzoek naar minimaliseren gevaar grote gasleidingen
- Risico's extra kruising van hoofdgastransportleidingen en hoofdwaterleidingen
- Grote waterleiding naar Lemelerberg, leidingenstraat
- Waterhuishouding ten behoeve van Varsenerveld en waterhuishouding ten behoeve van landbouw en natuur
- Risico's voor drinkwatergebied
- Mogelijkheden i.v.m. hoogspanningsleidingen
- Ondergronds koelsysteem
- Veiligstellen van bereikbaarheid (waaronder de school en kern van Witharen)
- Oversteekmogelijkheden bij Witharenweg
- Bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten
- Gevolgen voor bestaande sociale structuren / aantasting deelname verenigingsleven
- Herinrichting wegennet o.a. met het oog op de veiligheid en bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid op de Balkerweg, de Witharenweg, de Dwarsdijk en de Leiding
- Gevaar voor omwonenden tijdens aanlegfase (bouwverkeer, veiligheid e.d.)
- Beperking negatieve gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid

- Maatregelen om overlast (geluid, fijnstof, en licht) tegen te gaan (zoals geluidswallen, verdiepte aanleg, zichtwallen)
- Ontwikkelingen rond de Ecologische Verbindingszone
- Versnippering van het landschap en gevolgen voor de groene ruimte
- Gevolgen voor het weidevogelgebied
- Gevolgen voor de das
- Toeristenstromen en ontwikkeling van toerisme

3. Combinatiealternatief

Inspreker verzoekt bij keuze van het Combinatiealternatief het volgende te onderzoeken in de Besluit-m.e.r.-fase:

- Een westelijke ontsluiting van Dalfsen.
- Goed uitgewerkte varianten van kruisingen
- Een korte westelijke ombouw 2x1 van 4 km

Beantwoording 1, 2 en 3

In de volgende fase (BesluitMER) wordt een effectbeoordeling en -vergelijking gemaakt van inrichtingsvarianten van definitief gekozen alternatief. De door insprekers genoemde aandachtspunten worden indien relevant daarbij betrokken en afgewogen. Dit gebeurt aan de hand van te selecteren realistische inrichtingsvarianten die met elkaar zullen worden vergeleken. De omgeving zal bij dat proces worden betrokken.

Bij keuze voor de Lange Omleiding, of een ander alternatief, zal in de volgende onderzoeksfase nagegaan worden hoe de weg kan worden ingepast en welke maatregelen mogelijk en wenselijk zijn om overlast, hinder, barrièrewerking, verstoring etc. te beperken en te voldoen aan wettelijke normen ten aanzien van bijvoorbeeld luchtkwaliteit.

5 Zienswijzen en beantwoording

Rubriek D: Overige onderwerpen

5.1 **Reactie 33: Proces en communicatie (aanpak en planning) (55 unieke reacties)**

1. Duidelijkheid

- Insprekers willen op korte termijn duidelijkheid over de N 340, zodat omwonenden niet langer in onzekerheid leven.
- Inspreker vraagt zich af in hoeverre onderhoudswerkzaamheden aan huis nog mogelijk zijn?
- Inspreker wil graag weten of hij/zij weg zal moeten omdat het tracé over het perceel van de woning is geprojecteerd.
- Inspreker verzoekt om duidelijkheid en een definitief besluit op korte termijn omdat de duur van de besluitvorming een slechte invloed heeft op de sociale cohesie in het gebied omdat mensen tegenover elkaar komen te staan.

Beantwoording 1

De provincie zou graag zo spoedig mogelijk (juridische) zekerheid aan de insprekers willen geven, maar kan dat op dit moment nog niet doen. In het BesluitMER dat wordt opgesteld wordt het exacte tracé opgenomen en dan wordt duidelijk welke woningen bij uitvoering moeten verdwijnen. Definitieve juridische duidelijkheid kan pas worden gegeven zodra de bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten zijn herzien en vastgesteld of als het provinciaal inpassingsplan van de provincie is vastgesteld én beroepsprocedures zijn afgerond. Naar verwachting vinden deze herzieningen in 2010 plaats en besluitvorming in 2011 waarna nog een beroepsprocedure bij de Raad van State kan volgen.

2. Communicatie met belanghebbenden

- Inspreker wil er op wijzen dat hij naar aanleiding van een aantal bijgewoonde bijeenkomsten van mening is dat huidige Hessenweg-bewoners niet geheel zuiver met de feiten en cijfers omgaan (wel logisch vanwege belangen, maar wel jammer).
- Inspreker geeft aan dat in de voorlichting van het project is aangegeven dat slechts 13 woningen zouden verdwijnen. Tijdens de voorlichtingsavond werd echter beweerd dat ook 5 woningen ter hoogte van de Wildbaan moeten verdwijnen. Hier is volgens de inspreker sprake van misleidende informatie.
- Insprekers verzoeken betrokken te worden bij de verdere ontwikkelingen en de inrichting van 'oude' Hessenweg, in het bijzonder de spoorwegovergang.
- Inspreker geeft aan dat de mogelijkheden om inzicht te krijgen en bij te dragen aan PlanMER is gewaardeerd en belangrijk voor acceptatie van besluit.
- Inspreker geeft aan graag samen met andere belanghebbenden in de consultatiegroepen verder te willen praten over een veilige en duurzame N 340.
- Inspreker geeft aan dat de nieuwe weg tussen de Leemculeweg en Ankummerdijk nooit besproken is in de consultatiegroep. Voor deze weg moet wel een betere oplossing te bedenken zijn.
- Inspreker vindt het flauw dat er nu ineens organisaties zijn die een noordelijk tracé voor ogen hebben. Zij hadden eerder moeten zijn en aan de consultatiegroepen mee moeten doen. En de gemeente Hardenberg weet ook niet wat er allemaal leeft.
- Inspreker vraagt om goed en tijdig geïnformeerd te worden over de werkzaamheden.
- Inspreker gaat er vanuit dat de provincie zorg draagt voor een goede communicatie en afstemming tussen de verschillende belanghebbenden enerzijds en de provincie anderzijds.
- Inspreker spreekt waardering uit over de informatievoorziening en de wijze waarop de provincie het communicatie- en participatietraject gezamenlijk met de belangenorganisaties en bewoners is ingegaan.

Beantwoording 2

De provincie kiest voor een open-planproces waarin betrokken partijen, personen en belanghebbenden actief kunnen meedenken over de herinrichting van de N 340. De provincie

Overijssel biedt via deelname aan de consultatiegroep, de gelegenheid om met de provincie en andere belanghebbenden te praten over een veilige en duurzame N 340. De provincie probeert zo op een zo open en transparant mogelijke wijze betrokkenen inzicht te geven in de afwegingen die gemaakt moeten worden om te komen tot een goede oplossing voor de N 340. Ook nieuwe partijen kunnen wat betreft de provincie Overijssel meedenken over de plannen voor herinrichting van de N 340. De gemeente Hardenberg maakt deel uit van de project- en stuurgroep van de N 340 is mede daardoor goed op de hoogte wat er allemaal in het gebied leeft. De provincie is blij dat de opzet en uitvoering van het open-planproces over het algemeen op een positieve manier worden ontvangen.

De provincie kan helaas niet voorkomen dat de verkeerscijfers en -feiten soms op een geheel eigen wijze worden geïnterpreteerd. Ook wil de provincie erop wijzen dat pas in de BesluitMER meer in detail onderzoek wordt gedaan naar zaken als de exacte ligging van de wegas, de inrichting van de weg en de vormgeving van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. De gevolgen voor elke afzonderlijke woning/erf komen dan in beeld, ook voor wat betreft de geluidsbelasting en de mogelijk te nemen maatregelen.

In volgende fase (Besluit-m.e.r.-fase) zal, bij keuze van het Combinatiealternatief, ook de parallelvoorziening nader onderzocht en besproken worden met de consultatiegroepen. Een voorbeeld is dat in het Combinatiealternatief ter hoogte van de Ankummerdijk een flinke parallelvoorziening tussen de Leemculeweg/Engellandweg en het aansluitpunt Ankummerdijk moeten worden aangelegd om de verkeersstromen te reguleren. Dit houdt in een forse parallelweg langs de N 340, of (variant) ten zuiden van de Engellandweg - vanaf de Leemculeweg - een verbinding naar de Cubbinghsteeg / Ankummerdijk. Dat is een te onderzoeken variant.

Ruim voordat de concrete wegwerkzaamheden van start gaan, worden betrokkenen geïnformeerd over de aard, duur en wijze van de werkzaamheden.

3. Opmerkingen over aanpak project en proces

- Inspreker wenst meer informatie over gefaseerd aanleggen van Combinatiealternatief m.b.t. planning, veiligheid en aanpassingen van nutsvoorzieningen.
- Inspreker onderkent de noodzaak dat er wat gedaan moet worden aan de N 340 en is van mening dat de aanpak zo spoedig mogelijk dient te worden gestart en dat voorkomen moet worden dat de uitvoering vertraging oploopt.
- De PCFL vindt in meerderheid dat de keuze van het combinatiealternatief als voorkeursalternatief navolgbaar is.
- Inspreker geeft aan dat oplossingsmogelijkheden voor de knelpunten met de aansluiting van de A28, de spoorwegovergang en de aansluiting met de N48 gekoppeld zijn aan alternatieven hetgeen het kiezen van een alternatief bemoeilijkt. Inspreker pleit er voor deze oplossingen los te koppelen van de alternatieven van de N 340, om een eerlijke vergelijking mogelijk te maken.
- Inspreker geeft aan dat de zorgvuldigheid van de procedure geweld wordt aangedaan door de beslitsprocedure in stukjes te knippen. Door in het PlanMER de ligging van het tracé te bepalen en in het BesluitMER de inrichtingsvarianten kan er niet meer teruggevallen worden op andere varianten als de inrichtingsvarianten tegen vallen. Met andere woorden, nu weet de inspreker nog niet precies wat de consequenties zijn van de weg en op het moment dat hij dat wel weet kan hij geen zienswijze meer indienen over het Combinatiealternatief. Inspreker geeft aan dat het onmogelijk is om een goed onderbouwde zienswijze in te dienen. Dit is niet zorgvuldig en tevens in strijd met de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht.
- Inspreker verzoekt de besluitvorming niet in deelstukjes op te knippen, maar alsnog één volwaardige m.e.r.-studie te maken, waarin zowel tracékeuze, alsook de inrichting van de voorkeursvariant worden uitgewerkt.
- Inspreker geeft aan dat tijdens de gesprekken in de consultatiegroep duidelijk werd dat de keuze voor een 100 km weg een goede is. De verkeersveiligheid wordt ermee gewaarborgd, het verkeer zal kunnen doorrijden en de doorkijk naar 2030 leert dat zo'n weg ook in de toekomst zal voldoen.

Beantwoording 3

De provincie gaat bij een keuze voor het Combinatiealternatief uit van enkele prioriteiten: de westelijke omleiding met ongelijkvloerse kruising spoorlijn, de aanpassing van het knooppunt A 28 - Kranenburgerweg - N 340, de aansluiting van de N 340 op de N 48 bij Varsen en 2x2-rijstroken op het traject Varsen-Arrlerveld, en de oversteeksituatie bij Oudleusen. Bij keuze van het Combinatiealternatief wordt in de volgende fase (BesluitMER) nader bekeken wat dit concreet betekent voor bijvoorbeeld de veiligheid, en aanpassingen van nutsvoorzieningen.

De fasering in een Plan-m.e.r. en vervolgens in een Besluit-m.e.r.-fase is te doen gebruikelijk en juist een afgeleide van de systematiek zoals deze is aangebracht in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. In de Plan-m.e.r.-fase worden locatie(tracé)alternatieven tegen elkaar afgewogen en in de Besluit-m.e.r.-fase worden inrichtingsalternatieven afgewogen, nadat het tracé vast staat. Het is ondoenlijk en niet nodig om alle alternatieven op detailniveau uit te werken alvorens een tracé te

kiezen. Voor de strategische keus op hoofdlijnen is nu de essentiële informatie aanwezig, vindt ook de commissie voor de m.e.r. in haar advies van april 2009.

Het BesluitMER, waarin de inrichtingsalternatieven van het voorkeursalternatief verder zullen worden uitgewerkt, zal worden gekoppeld aan de herziening van bestemmingsplannen of een provinciaal inpassingsplan. Ook dan wordt er een mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen tegen de voorgenomen inrichting van de weg. Overigens is zowel in de Plan-m.e.r.-fase als ook in de Besluit-m.e.r.-fase voorzien in overleg met de consultatiegroepen en zal in trajectdelen met groepen omwonenden worden gesproken. Zodoende kan de provincie waar mogelijk rekening houden met geluiden vanuit de omgeving bij de invulling van het wegontwerp. De provincie is derhalve van mening dat de gevolgte procedure zorgvuldig en met voldoende waarborgen voor belanghebbenden is omkleed.

4. Overig

- Inspreker is er van overtuigd dat bij eenzelfde inspraakprocedure voor de N 377 als voor de N 340 nog veel meer aandachtspunten gegeven worden voor de N 377.
- Inspreker geeft aan weinig vertrouwen te hebben in de provincie en denkt dat alles al beslist is.
- Inspreker vreest dat er om verkeerde redenen (economische belangen, prestige, gezichtsverlies) een bepaalde keus wordt gemaakt en dat hier niet meer van zal worden afgeweken wanneer argumenten waar het werkelijk om draait (verkeersveiligheid, onherstelbare schade aan de omgeving en het milieu) hier aanleiding toe geven.
- Inspreker vindt dat de provincie zich heeft laten leiden door de mening van LTO en actieve Plaatselijke Belangen.

Beantwoording 4

Hoewel er een sterke relatie ligt tussen de N 340 en de N 377, maakt de N 377 geen deel uit van het project N 340. In het PlanMER is de autonome situatie (nulalternatief/referentiesituatie) in het studiegebied beschreven. De N 377 behoudt in dat nulalternatief het huidige snelheidsregime. Bij realisering van de Lange omleiding 2x2 zal de N 377 worden afgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur. Bij realisering van het Combinatiealternatief wordt de N 377 niet afgewaardeerd en blijft een eventuele verbeteringsopgave bestaan, net als in het nulalternatief (de automote ontwikkeling).

De gevolgte en te volgen procedures voorziet op allerlei manieren in een zorgvuldige en verantwoorde afweging, overeenkomstig de democratische spelregels die daarvoor zijn.

5.2 *Reactie 34: Reactie Economische waarde van het gebied (5 unieke reacties)*

- Inspreker geeft aan dat de verkeersdruk mogelijk zal gaan verdubbelen op de N 48 en dat de economische en recreatieve waarden van het 'Landgoed De Lindenbergh' in het geding zijn.
- Inspreker geeft aan dat de kosten-baten analyse onvolledig is.
- Inspreker vindt dat de ramingen uit de MKBA een hoge onzekerheid hebben. Zij zijn namelijk gebaseerd op een enquête uit 1994, geactualiseerd m.b.v. enkele telefonische vraaggesprekken met transportbedrijven.
- Inspreker voert aan dat de lange omleiding, de lokale economie niet steunen omdat de bereikbaarheid van het noorden van Ommen en Dalfsen achteruit gaat. Dit ondanks de tijdwinst bij de lange omleiding.

Beantwoording

Bij het opstellen van de MKBA zijn de richtlijnen van de werkwijzer OEI bij MIT planstudies (2008) en de OEI leidraad (2001) van de ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat gevolgd. Dit is een methodiek die is voorgeschreven bij grote Rijksprojecten. Deze methode geeft een goed inzicht van het maatschappelijk rendement van het project. De kosten-batenanalyse is daarbij zo volledig mogelijk uitgevoerd en de ramingen van kosten en baten zijn niet gebaseerd op genoemde enquêtes uit 1994.

De beoordeling op het aspect lokale economie zijn bij de Lange omleiding en het Combinatiealternatief niet onderscheidend.

5.3 **Reactie 35: Bereikbaarheid hulpverlening (50 unieke reacties)**

- Inspreker voorziet problemen voor de bereikbaarheid van de huisartsenpost in Hardenberg en de Isataklinieken in Zwolle, vanwege de aanwezigheid van meerdere knelpunten. Hierdoor wordt het risico voor ernstig zieke mensen verhoogd.

Beantwoording

De Lange Omleiding scoort ten aanzien van de regionale bereikbaarheid in het algemeen en die voor de hulpdiensten in het bijzonder, beter dan het Combinatiealternatief. Beide alternatieven voorzien echter in een betere bereikbaarheid.

5.4 **Reactie 36: Politieke verantwoordelijkheid (23 unieke reacties)**

1. Besluitvorming

- Inspreker dringt aan op snelle besluitvorming, zodat vooral de bewoners langs de weg weten waar ze aan toe zijn en hun plannen daarop aan kunnen passen.
- Inspreker vreest dat het middendeel van het combinatiealternatief op termijn ook 2x2 zal worden. Een keuze voor het combinatiealternatief waarbij de mogelijkheid wordt geboden om het middengedeelte ook op termijn op te kunnen waarderen naar 4-baans is voor inspreker een aanwijzing is dat de politieke wil daartoe nu al aanwezig is, maar dat getracht wordt dit ongemerkt stukje bij beetje te realiseren.
- Insprekers geven aan dat een keuze voor het Combinatiealternatief niet in lijn is met het collegeakkoord dat de ambitie formuleert: "Wij verbinden ons aan opwaardering van de N 340 Zwolle Ommen richting een 2x2 autoweg".
- Inspreker geeft aan dat er nauwelijks / geen maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak is voor een noordelijke omleiding.
- Inspreker vraagt een harde garantie van de provincie en de gemeente Dalfsen dat de 2x1 verbinding van het tussenstuk in het Vechtdal nooit verbreed zal worden naar een 2x2. Dit o.a. omdat de overlast voor de kern Oudleusen in die situatie onacceptabel zou worden.
- Inspreker vraagt zich af of het college dat kiest voor een ander alternatief dan het meest milieuvriendelijke alternatief dit doet om reden van politiek gezichtsverlies.
- Inspreker vraagt zich af of bij de keuze voor het Combinatiealternatief door het college heeft meegespeeld dat het college enkele ondernemersgroepen tevreden willen stellen?

Beantwoording 1

De uiteindelijke keuze voor het voorkeursalternatief, welke uitgewerkt wordt in het Besluit-m.e.r.-fase, wordt naar verwachting op 14 oktober 2009 gemaakt tijdens de Provinciale Statenvergadering. Bij de politiek-bestuurlijke keuze voor één van de alternatieven, worden alle voor- en nadelen van de verschillende oplossingen tegen elkaar afgewogen. Alle belangen (dus ook die van de ondernemersgroepen) en aspecten worden in de politieke afweging en keuze meegenomen. Ook alle ingediende zienswijzen worden betrokken in de uiteindelijke afweging en besluitvorming. De zienswijzen die bij de provincie zijn ingediend laten overigens geen eenduidig beeld zien waar het gaat om de voorkeur. Personen en organisaties spreken hun voorkeur uit voor een bepaalde oplossing, waaronder ook die voor de Lange omleiding.

Het Combinatiealternatief gaat niet uit van een doorgroei naar een vierbaansweg. De capaciteitsbeperkingen van het middengedeelte worden wel onderkend. Een garantie dat een toekomstig bestuur nooit alsnog zal kiezen voor een 2x2 uitvoering kan in ons democratisch bestel niet worden gegeven.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is één van de alternatieven die in de politieke besluitvorming wordt meegenomen. Behalve milieu, worden in de afweging ook alle andere aspecten meegenomen (landbouw, water, verkeersveiligheid, kosten et cetera). Het is uiteindelijk een politieke afweging die bepaalt voor welk alternatief wordt gekozen.

De provincie wil het traject in z'n geheel aanleggen, en legt prioriteit bij de aanpak van de uiteinden en de oversteeksituatie bij Oudleusen.

De benodigde aanvullende financiering van de opwaardering van de N 340 komt, na uitvoering van de Planstudie BesluitMER N 340 en bij vaststelling van de gemeentelijke bestemmingsplannen of het provinciaal inpassingsplan, bij de provincie aan de orde in het kader van 'Investeren in Overijssel'.

De gevolgde en te volgen procedures voorziet op allerlei manieren in een zorgvuldige en verantwoorde afweging, overeenkomstig de democratische spelregels die daarvoor zijn.

2. Duidelijkheid

- Inspreker wil na 8 jaar eindelijk duidelijkheid over N 340.
- Inspreker verwacht inspanningsverplichting van de provincie om samen te zoeken naar een geschikte plek voor een woning in het buitengebied van Dalfsen.
- Inspreker geeft aan dat de gefaseerde uitvoering niet mag inhouden dat er na het aanpakken van de prioriteiten er geen of te weinig middelen meer overblijven om de overige problemen aan te pakken, waardoor de bewoners nog langer in onzekerheid blijven.
- Inspreker vraagt om een goede oplossing die ook in de toekomst uitkomsten biedt

Beantwoording 2

Definitieve duidelijkheid kan pas worden gegeven zodra de bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten zijn herzien en vastgesteld of als het provinciaal inpassingsplan is vastgesteld. Naar verwachting vinden deze herzieningen in 2010 plaats en besluitvorming in 2011. Daarna speelt mogelijk nog een beroepsprocedure bij de Raad van State,

De provincie is zich bewust van de vragen die er leven over nieuwbouw en herplaatsing van woningen. Wanneer komt iemand daarvoor in aanmerking en waar in het gebied mag worden herbouwd? Bewoners die moeten wijken voor ruimtelijke ordeningsprojecten van de overheid, moeten de gelegenheid krijgen om elders een nieuwe woning te herbouwen. Dit wordt wijkersbeleid genoemd. De provincie bevordert dat de gemeenten Zwolle, Dalfen en Ommen samen komen tot één gemeenschappelijk kader hiervoor. Met als doel te komen tot één uniform beleid voor wijkers.

Na uitwerking van het voorkeursalternatief en vaststelling van gemeentelijke bestemmingsplannen of het provinciaal inpassingsplan, wanneer duidelijk is welke woningen op den duur moeten wijken, zullen deze woningen desgevraagd door de provincie (onder gebruikelijke voorwaarden) met de beschikbare middelen voor de N 340 worden aangekocht;

De doelstelling van het project is 'het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340/N48, als onderdeel van de totale regionale oost-west verbinding en met voorkoming van sluipverkeer'. Hiermee geeft de provincie aan dat naar een oplossing wordt gezocht die voldoende toekomstvast is.

5.5 Reactie 37: Divers (31 unieke reacties)

- Inspreker geeft aan dat de uitbreiding van grootschalige bedrijvigheid in het Vechtdal in Nieuwleusen, Balkbrug en Dedemsvaart geconcentreerd moet worden.
- Inspreker wil dat in de zone Zwolle Dalfsen Ommen Hardenberg toerisme, landbouw en kleinschalige bedrijvigheid gestimuleerd wordt.
- Inspreker geeft aan dat opwaardering van de N 340 effect zal hebben op de overige wegen in de regio. Een van die effecten is verkeersafname op de N 377. Gezien ontwikkelingen op gebied van woningbouw en bedrijventerreinen in aanliggende dorpen lijkt het echter niet verstandig de N 377 af te waarderen.
- Inspreker beperkt zich met de zienswijze tot de effecten voor het verenigingsgebied van de Vereniging Dijkzichtweg Natuurlijk! Dit gebied is in relatie tot de voorliggende plannen het gebied tussen de spoorlijn Zwolle-Meppel en de Kranenburgweg te Zwolle.
- Inspreker wil zienswijze eventueel in een gesprek toelichten.
- Inspreker is van mening dat het aanleggen van meer asfalt en hogere snelheden het belonen van fout gedrag is omdat mensen ondanks groeiende milieuproblemen nog steeds te weinig gebruik maken van openbaar vervoer, carpoolen, thuiswerken en de fiets.
- Inspreker geeft los van dit project aan het jammer te vinden dat er geen windmolens geplaatst worden in het Dalfser Veld.
- Inspreker vraagt zich af of de volgende vragen voldoende zijn meegenomen in de overwegingen van het college:
 - o Waarom is Hardenberg niet in staat om werknemers te trekken en aan zich te binden?
 - o Waarom stationeren grote transporteurs uit Hardenberg een deel van hun vloot niet op Hessenpoort?
 - o Waarom legt Hardenberg niet op eigen grond een snelle verbinding naar de N 377?
 - o Wat is belangrijker, rust en ruimte of extra bedrijven in Hardenberg?
 - o Het Vechtdal als uniek gebied is in Nederland (rust, bossen, Vecht, gemoedelijkheid, landelijk gebied ten noorden van Hessenweg)
- Inspreker vraagt zich af waarom er eerst dodelijke slachtoffers moeten vallen (zoals bij bijvoorbeeld de oversteekplaats bij Oudleusen) voordat er actie kan worden ondernomen.
- Inspreker voorziet dat er in het achterland steeds meer industrieën komen door de aanleg van het nieuwe tracé.

- Inspreker vindt dat de snelheid waarmee in 2-A4-tjes alternatieven worden gekozen en afvallen toch te denken geeft; wordt de zorgvuldigheid niet, tezamen met het MER, achtergelaten. Hij geeft aan dat hoofdstuk 4 van de Ontwerp Structuurvisie geen goede onderbouwing of motivatie levert waarom bepaalde alternatieven afvallen en andere alternatieven doorgaan.
- Inspreker verzoekt zo weinig mogelijk nieuwe wegen aan te leggen.

Beantwoording

De keuze van uitbreidingslocaties van de grootschalige bedrijvigheid valt buiten de scope van de Planstudie m.e.r. N 340. Wel is in het verkeersmodel voor de N 340 - voor zover het vaststaand beleid betreft - rekening gehouden met uitbreiding van woningbouw- en bedrijfslocaties. Deze hebben immers effect op de toename van het aantal verkeersbewegingen.

In het PlanMER en het bijlagendocument 'Kansen in beeld' zijn de kansen voor gebiedsontwikkeling voor de verschillende alternatieven benoemd. Daarin is ook geïnventariseerd welke mogelijkheden de verschillende alternatieven bieden voor het stimuleren van het toerisme, de landbouw en (kleinschalige) bedrijvigheid.

Uit de verkeersstudie blijkt dat bij een afwaardering van de N 377, er een extra toename van het verkeer bij de N 340 is te verwachten. Bij het combinatiealternatief wordt daarom de N 377 niet afgewaardeerd en blijft 100 km/uur. De opwaardering van de N 340 in het Combinatiealternatief leidt er evenwel toe dat de verkeersgroei op de niet-afgewaardeerde N 377 beperkt wordt. Volgens het gebruikte verkeersmodel zal bij realisering van het Combinatiealternatief de hoeveelheid verkeer in Balkbrug in 2020 ongeveer overeenkomen met die in 2007.

De inspreker kan op verschillende manier zijn zienswijze persoonlijk toelichten. Inspreker kan bijvoorbeeld spreektijd aanvragen tijdens de behandeling van het statenvoorstel en de zienswijzen tijdens de provinciale Statencommissie Economie, Mobiliteit en Bestuur (EMB). Provinciale Staten organiseren bovendien in september nog hoorzittingen waarin indieners van zienswijzen hun mening kunnen toelichten. Daarnaast biedt de provincie een gesprek aan om de persoonlijke situatie van de inspreker te verkennen. Inspreker moet daar zelf het initiatief voor nemen.

De gemeente Zwolle en Dalfsen laten een aparte Planstudie m.e.r. uitvoeren naar het plaatsen van windmolens.

Het college van Gedeputeerde Staten heeft in haar afweging in de (Ontwerp-) structuurvisie alle voor- en nadelen van de verschillende tracéalternatieven meegenomen. Een goede bereikbaarheid van de economische centra (waaronder Hardenberg) in relatie met het Vechtdal behoort tot één van die afwegingen

De oversteekvoorziening bij Oudleusen is één van de prioriteiten die door de provincie wordt opgepakt. Daarvoor is intensief contact met PB Oudleusen en de gemeente Dalfsen. Er zijn recent nog maatregelen getroffen.

De herinrichting van de N 340 is in hoofdzaak bedoeld om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340/N48, als onderdeel van de totale regionale oost-west verbinding en met voorkoming van sluipverkeer zo duurzaam mogelijk te verbeteren. Welke mogelijke consequenties en gevolgen dat heeft voor industrieën in het achterland is geen onderwerp van studie. Het doel is wel de economische waarde van het gebied te vergroten door een verbeterde bereikbaarheid, waarbij een optimale inpassing van de infrastructuur in de omgeving een belangrijke randvoorwaarde is.

De (Ontwerp-) Structuurvisie is een belangrijk **besluitvormingsdocument**: hierin wordt een afweging gemaakt van voor- en nadelen en worden alternatieven getoetst aan de mate waarin de doelstellingen worden bereikt. Op basis van deze vergelijking wordt per alternatief beoordeeld of deze in ieder geval wel of niet wordt betrokken. De alternatieven die overblijven worden nader met elkaar vergeleken in hoofdstuk 4. Er is helder aangegeven welke overwegingen aan deze keuzes ten grondslag liggen.

Eén van de onderwerpen in de Omgevingsvisie Overijssel is bereikbaarheid. De ambitie van de provincie is te komen tot een **vlotte, veilige reis** over de weg, water, spoor en fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel. Ten aanzien van autoverkeer kiest de provincie voor een goede bereikbaarheid door te investeren in de hoofdinfrastructuur, waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan. De N 340 is onderdeel van de provinciale hoofdinfrastructuur.

Bijlage: Overzicht rubricering reacties