

Bijlage III bij Statenvoorstel nr. PS/2009/632

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Structuurvisie

N 340 Zwolle - Ommen / N 48 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	Waarom deze Structuurvisie?	5
1.2	Achtergrond	5
1.2.1	Coalitieakkoord en nadere verkenning	5
1.2.2	Inspraak, advies en richtlijnen	6
1.3	Relatie met relevante beleidsprogramma's en projecten	6
1.3.1	Omgevingsvisie Overijssel	6
1.3.2	Programma Cultuur en Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit	7
1.3.3	Programma Ruimte voor de Vecht	7
1.4	Procedure	7
1.5	Leeswijzer	8
2	Planstudie PlanMER	9
2.1	Een nieuwe probleem- en doelstelling	9
2.1.1	Probleemstelling	9
2.1.2	Doelstelling	9
2.2	Onderzochte alternatieven	11
2.3	Effectenvergelijking en toetsing aan doelstelling	11
2.4	Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief	12
3	De alternatieven vergeleken	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Verkeer en vervoer	14
3.2.1	Veiligheid	15
3.2.2	Woon- en leefmilieu	15
3.2.3	Landbouw / werkmilieu	16
3.2.4	Natuurlijk milieu	17
3.2.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	18
3.2.6	Regionale gebiedsontwikkeling	18
4	Voorselectie voor keuze voorkeursalternatief	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Welke alternatieven worden in ieder geval betrokken?	21
4.3	Welke alternatieven worden niet betrokken?	21
4.4	Een Combinatiealternatief als mogelijk voorkeursalternatief	22
4.5	Selectie drie alternatieven	24
5	Drie alternatieven nader vergeleken	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Relatie Omgevingsvisie	25
5.3	Vergelijking op thema's	26
5.3.1	Verkeer en vervoer	26
5.3.2	Veiligheid	27
5.3.3	Woon- en leefmilieu	27
5.3.4	Landbouw/werkmilieu	28
5.3.5	Natuurlijk milieu	28
5.3.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	29
5.3.7	Regionale gebiedsontwikkeling	29
5.4	Kosten	30
5.5	Samenvatting	31
5.5.1	Netwerkalternatief 80	31
5.5.2	Combinatiealternatief of Lange omleiding 2x2 Noord	31

6	Het voorkeursalternatief	33
6.1	Eindafweging en conclusie	33
6.2	Omschrijving gebiedsontwikkelingsaanpak	35
6.3	Relatie Omgevingsvisie	35

Bijlage 1 Effectscoretabel van Netwerk 80, Lange omleiding en Combinatiealternatief conform

Bijlage 2 Aantallen geluidgehinderden en ernstig gehinderden per alternatief

Bijlage 3 Omschrijving Combinatiealternatief

Bijlage 4 Omschrijving Lange omleiding 2x2 Noord

Kaartbijlage geluidscontouren Combinatiealternatief

Kaartbijlage geluidscontouren Lange omleiding 2x2 Noord

Kaartbijlage tracézone Combinatiealternatief

Kaartbijlage tracézone Lange omleiding 2x2 Noord

1 *Inleiding*

1.1 *Waarom deze Structuurvisie?*

De provinciale weg N 340 (Zwolle – Ommen) is een belangrijke schakel in de regionale hoofd-wegenstructuur van Noord Overijssel. Om de regionale bereikbaarheid in de toekomst te verbeteren, wil de provincie de N 340 anders inrichten. In de Planstudie PlanMER is een groot aantal (tracé)alternatieven onderzocht voor de verbinding N 340 / N 48. In het PlanMER is echter geen voorkeur voor een tracéalternatief opgenomen. Er is objectief op een rij gezet wat maatregelen zijn en welke 'voors' en ' tegens' deze hebben. Het PlanMER bevat zodoende die informatie op basis waarvan een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt voor het voorkeursalternatief. Daarvoor is deze Structuurvisie opgesteld: 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. Zo blijven een aantal alternatieven over welke nader worden vergeleken. Deze vergelijking leidt tot één voorkeursalternatief. De uiteindelijke tracékeuze zal ook effect hebben op de ruimtelijke ordening in het gebied. Daarom is een structuurvisie (zoals bedoeld in de "nieuwe" Wet ruimtelijke ordening) nodig. Deze structuurvisie vormt daarmee een belangrijk besluitvormingsdocument.

1.2 *Achtergrond*

1.2.1 Coalitieakkoord en nadere verkenning

Overeenkomstig het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (1999 en 2005) en het Coalitieakkoord & Overijssel! (2007) wil de provincie Overijssel de N 340 inrichten als een 100 km/uur stroomweg. Met deze opwaardering sluit de provincie aan bij een duidelijke consistente regionale verbinding met de N 34/N 36 naar Hardenberg, Coevorden en verder. Tegelijkertijd met deze opwaardering zou volgens het PVVP de snelheid op de N 377 verlaagd worden tot 80 km/uur, ten gunste van de leefbaarheid langs deze weg.

Ten behoeve van de netwerkanalyse Noord Overijssel zijn in 2006 berekeningen van de verkeersintensiteit uitgevoerd. Hieruit bleek onder andere dat – in de toekomst – een 2x2 weg nodig is. Het college van GS heeft vervolgens opdracht gegeven voor een Nadere verkenning naar een betere verbinding, doorstroming en verkeersveiligheid van de N 340. Bij de Nadere verkenning moest rekening worden gehouden met de Omleiding Ommen, die noordelijk op de N 48 aansluit. Deze omleiding wordt komende jaren aangelegd.

De Nadere verkenning die in 2007 is uitgevoerd, heeft geresulteerd in een aantal kansrijke alternatieven en bijhorende varianten die eind 2007 zijn opgenomen in de Startnotitie m.e.r. N 340 (d.d. 16 oktober 2007). Hiermee is tevens aangegeven welke alternatieven en varianten in de planstudie PlanMER en planstudie BesluitMER onderzocht zouden moeten worden. De keuze voor die alternatieven en bijhorende varianten is dus gebaseerd op het eerder (in het kader van het PVVP) genomen besluit om de N 340 op te waarderen tot een 100 km stroomweg.

1.2.2 *Inspraak, advies en richtlijnen*

Na vaststelling van de Startnotitie en na afronding van de daarop volgende inspraakperiode eind 2007, heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies gegeven over de Richtlijnen voor het (plan- en besluit-)MER. De Commissie geeft aan dat eerst een nieuwe probleemanalyse noodzakelijk is. Daarbij moet een geactualiseerde verkeersprognose worden gemaakt. Ook moeten naar haar mening meer alternatieven en varianten bestudeerd worden dan in de Startnotitie zijn opgenomen. De commissie pleit ook voor het onderzoeken van de alternatieven in het perspectief van gebiedsontwikkeling.

In juni 2008 hebben Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen de richtlijnen voor de m.e.r. vastgesteld. Zij hebben daarbij het advies van de Commissie m.e.r. inhoudelijk overgenomen. De Richtlijnen komen tegemoet aan het verzoek van de omgeving om het voorgenomen initiatief te vergelijken met mogelijke andere oplossingsmogelijkheden. De Richtlijnen geven aan een nieuwe probleemanalyse uit te voeren en daarbij ook de volgende alternatieven te onderzoeken en te vergelijken met het provinciale initiatief voor een 100 km/uur stroomweg:

1. het 0-plusalternatief: knelpunten op het huidige tracé en bij aansluiting op A 28 aanpakken;
2. het netwerkalternatief: knelpunten op het huidige tracé N 340 aanpakken in combinatie met maatregelen op andere N-wegen in het studiegebied zoals de N 377;
3. varianten met 80 km/uur (in verschillende rijstrookvarianten).

In de Richtlijnen wordt aangegeven, wat er onderzocht moet worden in de op te stellen planstudie PlanMER. Het PlanMER geeft geen voorkeursalternatief aan, maar geeft aan welke gevolgen te verwachten zijn bij de onderzochte alternatieven. Bij de uiteindelijke besluitvorming gaat het om een afweging van alle betrokken aspecten en belangen. Behalve de milieueffecten zijn dat onder meer de verkeersgevolgen, economische gevolgen, de maatschappelijke baten en kosten, de gevolgen voor de landbouw, de uitvoeringskosten en de faseringsmogelijkheden bij de uitvoering. Bij de uiteindelijke besluitvorming worden al die elementen betrokken.

1.3 **Relatie met relevante beleidsprogramma's en projecten**

1.3.1 *Omgevingsvisie Overijssel*

De provincie Overijssel heeft een Omgevingsvisie uitgebracht waarin het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan zijn samengevoegd tot één visie. Daarmee is deze visie hét centrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. De Omgevingsvisie is een integrale visie waarbij verschillende beleidsonderwerpen op elkaar zijn afgestemd.

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

De N 340 behoort tot de hoofdinfrastructuur van de provincie Overijssel. Voor de hoofdinfrastructuur geldt volgens de Omgevingsvisie de volgende bereikbaarheidskwaliteit:

- opheffen van knelpunten en creëren van inhaal mogelijkheden en extra capaciteit (waar nodig);
- beperken van het aantal aansluitingen en verbeteren van de doorstroming en de veiligheid van de resterende ongelijkvloerse aansluitingen, leidend tot de volgende bereikbaarheidskwaliteit:
 - (Inter)nationale autosnelwegen (120 km/uur);
 - Autosnelwegen tussen stedelijke centra (100 km/uur): met een gemiddelde

trajectnsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding¹ van maximaal 0,8 in de spits;

- o Autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectnsnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding van maximaal 0,85 in de spits.

De Omgevingsvisie geeft aan dat in elke specifieke situatie bekeken wordt hoe de doorstroming en veiligheid verbeterd kunnen worden.

1.3.2 Programma Cultuur en Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit

In de startnotitie voor de m.e.r. is aangegeven dat in de studie naar de opwaardering van de N 340 een relatie zal worden gelegd met het programma Cultuur & Ruimte en Ruimtelijke Kwaliteit. In de fase van de Planstudie PlanMER hebben kunstenaars en ontwerpers zich gebogen over de oude Hessenweg, de huidige N 340 en tracévoorstellen voor een (eventueel) nieuw noordelijk tracé. De creatieve 'buitenstaanders' zijn op zoek gegaan naar mooie uitzichten, landschappelijke structuren en elementen, meer rijplezier, culturele identiteit en nieuwe economische uitdagingen. Zij hebben concepten en ideeën ontwikkeld om het gebied en de bewoners te verrijken. Zij hebben zich in hun studie vooral toegespitst op de Lange Omleiding.

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

Bij het maken van het ontwerp voor de N 340 volgens het voorkeursalternatief, zal gezocht moeten worden naar ruimtelijke kwaliteit passend bij de Vechtstreek.

1.3.3 Programma Ruimte voor de Vecht

'Ruimte voor de Vecht' is een van de speerpunten uit het coalitieakkoord van de provincie Overijssel. Overijssel verbindt zich hiermee aan een perspectief voor het Vechtdal. Naast het creëren van ruimte voor water, staat de ruimtelijke kwaliteit in het Vechtdal centraal.

Bij 'Ruimte voor de Vecht' gaat het om een strategisch integraal gebiedsontwikkelingsprogramma waarin relevante actuele plannen en activiteiten worden meegenomen. De opwaardering van de N 340 is een zelfstandig project dat een bijdrage levert aan het programma 'Ruimte voor de Vecht'. Keuzes voor de N 340 en 'Ruimte voor de Vecht' zijn en worden op elkaar afgestemd. Met als uiteindelijk doel elkaar onderling te versterken.

1.4 Procedure

Voor de besluitvorming over de aanpassing van de N 340 / N 48 wordt, zoals wettelijk voorgeschreven, een milieueffectrapportage (m.e.r.) gemaakt. Bij de wegverbinding N 340 / N 48 is nu eerst het PlanMER opgesteld. Later wordt een BesluitMER gemaakt. Het PlanMER is opgesteld vóór de tracékeuze door Provinciale Staten. Het BesluitMER wordt opgesteld ná de tracékeuze en gaat dieper in op de inrichtingsvarianten voor het gekozen alternatief. Het BesluitMER wordt opgesteld voor de besluitvorming over de te wijzigen bestemmingsplannen of een provinciaal

¹ zie voor een toelichting op dit begrip het kader op blz. 10.

inpassingsplan en zal naar verwachting voorjaar 2010 gereed zijn.

In de Planstudie PlanMER die tegelijkertijd met de Ontwerp-structuurvisie ter inzage heeft gelegen, is een groot aantal (tracé)alternatieven onderzocht voor de verbinding N 340 / N 48. Ook is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) benoemd. Probleembeschrijving en doelstellingen zijn in de Planstudie PlanMER opgenomen. Het MER is een hulpmiddel bij de besluitvorming: het geeft inzicht in de effecten van de onderzochte tracémogelijkheden, dat wil zeggen dat de voor- en nadelen en de mogelijkheden om de gevolgen te verzachten worden beschreven. Deze Structuurvisie geeft de overwegingen bij de uiteindelijke besluitvorming weer. Na ter inzagelegging van de Ontwerp-structuurvisie (samen met het PlanMER) is deze aangepaste structuurvisie, met de beantwoording van de reacties en adviezen, ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten.

Na vaststelling van de structuurvisie wordt een Planstudie BesluitMER opgesteld waarbij inrichtingsvarianten van het voorkeursalternatief worden uitgewerkt. Vervolgens vindt daarover besluitvorming plaats in het kader van de wijziging van de bestemmingsplannen door de betrokken gemeenteraden, of een door Provinciale Staten vast te stellen provinciaal inpassingsplan.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de uitgevoerde planstudie PlanMER, gevolgd door een vergelijking van de alternatieven uit de planstudie PlanMER aan de hand van verschillende thema's in hoofdstuk 3. In het daarop volgende hoofdstuk 4 worden drie alternatieven geselecteerd / samengesteld uit de 15 alternatieven uit de planstudie PlanMER. Daarna volgt in hoofdstuk 5 een nadere vergelijking van deze drie geselecteerde alternatieven. In deze vergelijking in hoofdstuk 5 is ook voor zover mogelijk en wenselijk (gemotiveerd in het statenvoorstel) rekening gehouden met de reacties/zienswijzen, de Aanvullende notitie die maart 2009 is opgesteld voor de commissie voor de milieueffectrapportage en het advies van de commissie m.e.r. De eindafweging en keuze voor een voorkeursalternatief is opgenomen in hoofdstuk 6.

Een beschrijving van zowel het zogenaamde Combinatiealternatief als de Lange omleiding 2x2 Noord is opgenomen in de bijlagen 3 en 4 van deze Structuurvisie. Daarin wordt ook stilgestaan bij de uitvoering, de prioriteiten en wordt aangegeven welke zaken in de Planstudie BesluitMER verder uitgewerkt en onderzocht moeten worden.

2 Planstudie PlanMER

2.1 Een nieuwe probleem- en doelstelling

2.1.1 Probleemstelling

De Richtlijnen voor het MER geven aan dat de in de startnotitie N 340 genoemde probleem- en doelstelling herijkt moeten worden. Daarom is bij het opstellen van de Planstudie PlanMER samen met maatschappelijke organisaties, gemeenten en vertegenwoordigers van bewonersgroepen opnieuw gekeken naar de problemen op en in de omgeving van de N 340. Vervolgens is een nieuwe probleemstelling geformuleerd. Deze luidt als volgt:

Een verdere verkeersgroei en een vlotte en veilige doorstroming op de huidige N 340 staan op gespannen voet met elkaar. De huidige inrichting en vormgeving van de N 340 zijn niet duurzaam veilig en kunnen verdere verkeersgroei zonder aanpassingen niet verantwoord opvangen. Zonder maatregelen komt de bereikbaarheid van de kernen en economische centra langs de N 340 onder druk te staan en neemt de verkeersonveiligheid verder toe.

Verdere verkeersgroei zal leiden tot een toename van de barrièrewerking voor mens en dier, lucht- en geluidshinder. Als gevolg hiervan zal de leefbaarheid langs de N 340 afnemen.

De N 340 kan in samenhang met de N 48 tot de omleiding Ommen en de aansluiting op de A 28, steeds moeilijker haar functie vervullen als belangrijke regionale oost-westverbinding. Hierdoor ontstaat sluipverkeer en neemt de druk op het onderliggende wegennet toe. Dit sluipverkeer leidt op het onderliggende wegennet tot een toename van de verkeersonveiligheid en een afname van de leefbaarheid.

2.1.2 Doelstelling

Aanpassing van de N 340 moet een adequate oplossing bieden voor de geconstateerde problemen. De hoofddoelstelling van het project luidt daarom:

'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340 / N 48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'

Daarnaast is aanvullend de volgende doelstelling geformuleerd:

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

Het begrip 'duurzaam' uit de hoofddoelstelling is geoperationaliseerd in de vorm van de volgende uitgangspunten:

- oplossingen moeten zoveel mogelijk toekomstvast zijn;
- oplossingen moeten rekening houden met milieu en leefbaarheid (waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water) van het omringende gebied;
- negatieve gevolgen voor natuur, landschap, water moeten zoveel mogelijk worden voorkomen

- dan wel, in tweede instantie, beperkt, verzacht of gecompenseerd;
- negatieve gevolgen voor de landbouw moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

Met als uitgangspunt dat het voorkomen, beperken of verminderen van effecten wordt beoordeeld in relatie tot mogelijke effecten die bij opwaardering van de N 340 optreden op het onderliggende wegennet, is dit als volgt geconcretiseerd:

Vorm, inrichting en functie van de weg

- Het ontwikkelen van een duurzaam veilige weg op of in de omgeving van de huidige provinciale weg, waarin de regionale functie, inrichting en gebruik, rekening houdend met het snelheidsregime, voor langere termijn goed met elkaar in evenwicht zijn;
- Het realiseren van een goede reistijd, met als streven een gemiddelde trajectnelheid op een provinciale 100 km-weg van minimaal 50 km/uur in spits, en bij een provinciale 80 km-weg van minimaal 40 km/uur in de spits;
- Het zoveel mogelijk beperken van (sluip-)verkeer op het onderliggende wegennet dat daar functioneel niet thuis hoort;
- een Intensiteit/Capaciteit (I/C) waarde van maximaal 0,85 in de spitsuren.

Intensiteit/Capaciteit (I/C)-verhouding

Vertragingen en files ontstaan wanneer het aantal voertuigen op de weg in de buurt komt van de maximale capaciteit van de weg. Dat wordt gemeten aan de hand van de zogenaamde I/C-verhouding. Dat is de verhouding tussen de intensiteit (I) (daadwerkelijk hoeveelheid verkeer op de weg) en de capaciteit (C) van de weg (hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken om ongehinderd door te rijden). Verkeer kan ongehinderd doorrijden bij een I/C-verhouding onder de 0,70. Een I/C-verhouding tussen de 0,70 en 0,85 is een aanwijzing voor vertraging en oponthoud. Bij een I/C-verhouding van 0,85 of hoger is er een grote kans op files. Overbelasting van de weg en daarmee filevorming treedt op bij een I/C-waarde hoger dan 1. Hierbij is er meer verkeer op de weg dan dat de weg kan verwerken.

Verkeersveiligheid

- Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers;
- De intensiteit op een type weg (conform categorieën 'duurzaam veilig') mag het opgegeven maximum in het Handboek Wegontwerp (CROW) niet overschrijden;
- Het zo mogelijk verbeteren van de verkeersprestatie van het – veiliger – hoofdwegennet ten opzichte van het onderliggend wegennet (erftoegangswegen).

Leefbaarheid

- Het verminderen of zoveel mogelijk voorkomen van visuele hinder, lichthinder en barrièrewerking voor de mens;
- Het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging en geluidhinder;

Landbouw

Het zoveel mogelijk voorkomen van:

- aantasting van agrarische bedrijven;
- onnodige versnippering van landbouwgronden;
- onnodige omrijbewegingen voor landbouwverkeer (barrièrewerking).

Natuur, landschap en water

- Het verminderen of zo mogelijk voorkomen van barrièrewerking voor flora en fauna;
- Het verminderen of zo mogelijk voorkomen van verstoring (licht en geluid);
- Het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging;
- Het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten op natuur, landschap en water.

Regionale gebiedsontwikkeling

- Het verantwoord inpassen van de weg in haar omgeving, rekening houdend met het karakter en de ruimtelijke en de recreatief-toeristische kwaliteit van het gebied;
- Het ondersteunen van de regionale ontwikkeling door een goede ontsluiting van Noordoost-Overijssel en een goede verbinding tussen de economische centra Zwolle en Hardenberg;
- Het realiseren van een goede reistijd en het terugdringen van sluipverkeer (zie ook bij 'Vorm, inrichting en functie van de weg').

2.2 Onderzochte alternatieven

In de planstudie PlanMER zijn 15 alternatieven onderzocht: de alternatieven uit de startnotitie m.e.r. N 340 (oktober 2007) en de extra alternatieven die via de inspraak en het advies van de Commissie voor de m.e.r. door Staten en raden juni 2008 in de richtlijnen m.e.r. zijn opgenomen. Hieronder zijn deze alternatieven schematisch weergegeven.

		Alternatieven (15)		
		Snelheden + aantal rijstroken en banen	Varianten + subvarianten	
RL	SN	0 alternatief (1) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2		
		Ombouwalternatieven (10) N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	Lange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen
			Middellange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen
			Huidige N 340 + oml. westzijde + N48	
	IN	Netwerkalternatieven (2) N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	Netwerk 100: N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen	
			Netwerk 80: N 340 80 1x2 met rotondes	
O+ alternatieven (2) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés		O+ N 340 80 met rotondes O++ N 340 80 met ongelijkvloerse aansluitingen		

Tabel 2.1 Tracéalternatieven

- RL** = Alternatieven overeenkomstig Richtlijnen m.e.r.
- SN** = Alternatieven overeenkomstig Startnotitie m.e.r.
- IN** = Alternatieven n.a.v. inspraak en advies Commissie m.e.r.

In het PlanMER zelf wordt geen keuze gemaakt voor één van de hierboven weergegeven alternatieven. Het bevat geen pleidooi voor een specifieke oplossing. In de Planstudie PlanMER is objectief op een rij gezet wat maatregelen zijn en welke 'voors' en 'tegens' deze hebben. Het bevat zodoende die informatie op basis waarvan een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt voor het voorkeursalternatief.

2.3 Effectenvergelijking en toetsing aan doelstelling

Het effectenonderzoek N 340 bestaat uit een objectieve effectbeschrijving waarbij de effecten van de verschillende voorgestelde oplossingen (de bovengenoemde alternatieven) zoveel mogelijk kwantitatief zijn uitgedrukt in eenheden als aantallen, kilometers, hectares et cetera. Waar dat niet mogelijk is gebleken, is een kwalitatieve beoordeling gegeven. Voor een overzicht van de kwantitatieve scores en de toedeling c.q. onderbouwing van de kwalitatieve scores wordt verwezen

naar de delen B van het PlanMER.

De voorgestelde oplossingen (alternatieven) zijn in eerste instantie vergeleken met de situatie zoals die zich zou gaan ontwikkelen zonder nieuw beleid, of te wel als er niets aan de N 340 wordt gedaan. Dit wordt de autonome ontwikkeling genoemd. Methodisch gezien noemen we de autonome ontwikkeling de referentiesituatie of het Nulalternatief. De vergelijking van de verschillende oplossingsrichtingen met het Nulalternatief in deze structuurvisie vindt plaats op basis van de volgende thema's:

1. Verkeer en vervoer
2. Veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid)
3. Woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, recreatie e.d.)
4. Landbouw en werkmilieu
5. Natuurlijk milieu
6. Landschap, cultuurhistorie en archeologie
7. Regionale gebiedsontwikkeling

Bovenstaande thematische indeling wijkt iets af van de indeling zoals in de Planstudie PlanMER is gehanteerd. Economie, landbouw en werkmilieu zijn in het PlanMER zowel onder 'verkeer en vervoer' als 'woon- en leefmilieu' ondergebracht. Ten behoeve van de inzichtelijkheid is in deze structuurvisie een afzonderlijk thema 'Landbouw en werkmilieu' benoemd. Economie in algemene zin komt bij deze indeling aan de orde bij Regionale gebiedsontwikkeling.

In het hoofdstuk 3 van deze structuurvisie worden de alternatieven aan de hand van bovengenoemde thema's op hoofdlijnen met elkaar vergeleken.

2.4 Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

De ontwikkeling van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een voorgeschreven onderdeel van een m.e.r.-procedure. Daarom wordt het MMA al in dit hoofdstuk beschreven, de overige alternatieven in hoofdstuk 3. Het MMA maakt integraal deel uit van het PlanMER en is een op zichzelf staand mogelijk te kiezen, realistisch alternatief.

Uit de effectbeschrijving- en vergelijking blijkt dat van de alternatieven die probleemoplossend zijn (voldoen aan de gestelde normen uit de doelstelling) het netwerkalternatief 80 de minste schade teweegbrengt aan het milieu. Dit alternatief kent zeer gering extra ruimtebeslag op waardevolle natuurgebieden en landschappelijke waarden en geeft geen nieuwe doorsnijdingen c.q. versnippering van natuur- en landschapswaarden.

Wordt binnen de Netwerkalternatieven nog gekeken naar het onderscheid 80 km/uur versus 100 km/uur op de N 340 dan scoort Netwerk 80 daardoor ook beter. Dit wordt vooral veroorzaakt door de maximumsnelheid van 80 km/uur als gevolg waarvan in vergelijking met het 100 km/uur Netwerkalternatief minder geluidsverstoring optreedt.

Deze bevindingen leiden tot het voorstel dat het Netwerkalternatief 80 de basis is voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief N 340.

Aanvullende maatregelen

Om tot een volwaardig MMA te komen kan dit basisalternatief worden aangevuld met extra mitigerende en compenserende maatregelen, bijvoorbeeld door het verplaatsen van de aansluiting van de N 340 op de A28 / kruising Kranenburg in de richting van het bedrijventerrein Hessenpoort.

3 De alternatieven vergeleken

3.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is de Planstudie PlanMER toegelicht. Voor een goed begrip van deze Planstudie PlanMER is het van belang te weten dat in het MER zelf geen keuze wordt gemaakt voor één van de beschreven alternatieven. Het bevat geen pleidooi voor een specifieke oplossing. In de Planstudie PlanMER is objectief op een rij gezet wat maatregelen zijn en welke 'voors' en 'tegens' deze hebben. Het MER bevat zodoende informatie die behulpzaam is bij een bestuurlijke keuze voor een voorkeursalternatief. Van de Planstudie PlanMER is een afzonderlijke uitgebreide samenvatting gemaakt. In dit hoofdstuk wordt per thema op de belangrijkste verschillen in effecten tussen de verschillende alternatieven ingegaan. De structuurvisie is daardoor als zelfstandig document leesbaar en begrijpelijk. De alternatieven worden met elkaar vergeleken aan de hand van de volgende thema's:

- a. Verkeer en vervoer
- b. Veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid)
- c. Woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit, recreatie e.d.)
- d. Landbouw en werkmilieu
- e. Natuurlijk milieu (natuur en bodem & water)
- f. Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- g. Regionale gebiedsontwikkeling

Op onderstaande afbeelding (en in tabel 2.1 op pagina 11) zijn de alternatieven weergegeven.



Afbeelding 3.1 Tracéalternatieven

Toelichting

Huidig tracé N 340 = tracé 1 (ombouwalternatieven, nulplusalternatieven en netwerkalternatieven)

Lange Omleiding = tracé 2 (met noord en zuid variant bij Witharen)

Middellange omleiding = tracé 3 met delen van 1 en 2

3.2 Verkeer en vervoer

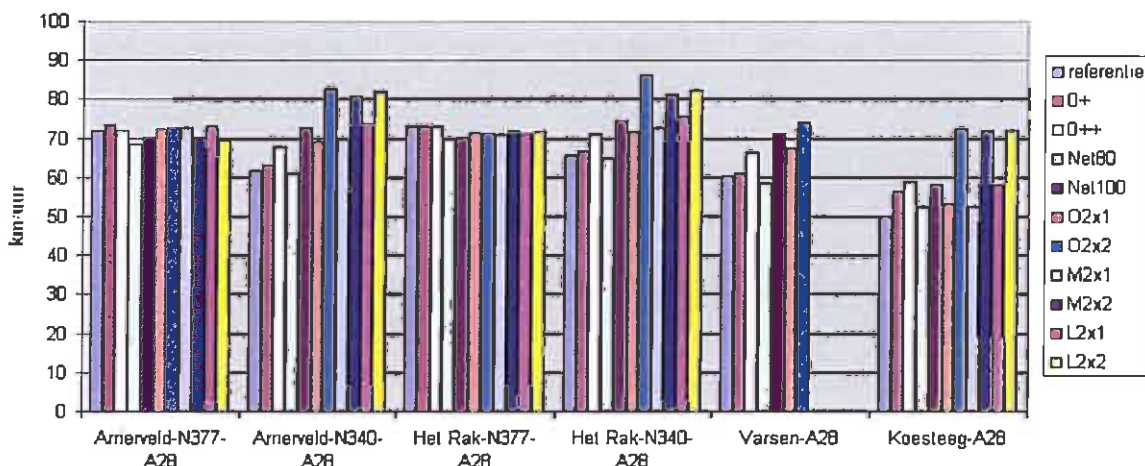
Doelstelling

'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming van de N 340 / N 48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'

Voor het thema 'verkeer en vervoer' zijn alle alternatieven met elkaar vergeleken aan de hand van de reissnelheid, betrouwbaarheid (I/C verhouding) en de restcapaciteit (2020-2030). De specifieke doelstellingen ten aanzien van deze onderwerpen staan aangegeven in paragraaf 2.1.2.

Reissnelheid

Met reissnelheid wordt bedoeld de gemiddelde snelheid waarmee een automobilist een traject kan afleggen. De gemiddelde reissnelheid in de spits geeft aan hoe de bereikbaarheid van en binnen de regio is. Alle genoemde alternatieven voldoen in 2020 aan de normen zoals die door de provincie zijn gesteld. Reissnelheid is, als alleen wordt gelet wordt op die normen, *niet* onderscheidend. Er zijn wel verschillen aan te geven tussen de alternatieven. De alternatieven met 2 maal 2 rijstroken scoren over het algemeen het beste.



Figuur 3.1 Gemiddelde reissnelheden (per wegvak en alternatief)

I/C-verhoudingen in 2020

Op dit onderdeel zijn *wel* duidelijke verschillen te zien tussen de verschillende alternatieven. Alle alternatieven met 2 maal 2 rijstroken hebben een positief effect op de verkeersafwikkeling. Dit geldt ook voor het netwerkalternatief waarbij de snelheid 80 km/uur bedraagt en de Lange Omleiding met 2 maal 1 rijstrook.

Opvallend is dat de alternatieven waarbij de snelheid op de N 340 is aangepast naar 100 km/uur en het aantal rijstroken beperkt blijft tot 2, een minder goed effect hebben. De kans op files is bij deze alternatieven groter. De reden hiervoor is dat bij deze alternatieven de ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen veel extra verkeer aantrekken met een hoge belasting van de N 340 als gevolg. Het Netwerkalternatief waarbij de snelheid is aangepast naar 100 km/uur trekt vanwege de hogere snelheid meer verkeer aan op de N 340 dan het Netwerkalternatief waarbij snelheid op de N 340 80 km/uur bedraagt.

Restcapaciteit

Restcapaciteit betekent de ruimte (in tijd) die er na 2020 in de spits nog aanwezig is op een wegvak voordat er problemen in de doorstroming ontstaan. Met andere woorden, het geeft aan of de weg de groei van het verkeer tot 2030 in de spits kan opvangen.

Ook voor de restcapaciteit geldt dat alle alternatieven met 2 maal 2 rijstroken het goed doen. De alternatieven met wegvakken die in 2020 al slecht scoren op het criterium I/C verhouding, hebben daarna ook geen restcapaciteit. Zij kunnen de groei van het verkeer tot 2030 op die wegvakken niet opvangen.

3.2.1 Veiligheid

Doelstelling

'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid op en in de omgeving van de N 340 / N48'

De veiligheid voor de burgers van Overijssel staat voorop. Het is zaak de risico's zo laag mogelijk te houden. In de Planstudie PlanMER wordt onderscheid gemaakt tussen verkeersveiligheid en externe veiligheid. De specifieke doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid staan aangegeven in paragraaf 2.1.2.

Verkeersveiligheid

Bij alle alternatieven wordt voldaan aan de normen bij de doelstelling. Bij alle alternatieven daalt het aantal verkeersslachtoffers als er aanpassing van de N 340 worden gedaan (bijvoorbeeld door het aantal oversteken te verminderen). Het ene alternatief scoort wel beter dan het andere. Wegen met 2x2 rijstroken doen het aantal slachtoffers verder dalen dan wegen met 2 rijstroken.

Bij de verschillende alternatieven op het bestaande tracé neemt de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de parallelwegen (met relatief veel fietsverkeer) toe, omdat het aantal plaatsen waar je de N 340 op en af kunt tussen A28 en Varsen (in alle alternatieven via het bestaande tracé) sterk wordt teruggebracht, tot circa vier. Dit betekent dat die parallelwegen moeten worden verbreed.

De omleidingen (middellang en lang) hebben een positief effect op de verkeersveiligheid op (een deel van) de huidige N 340 en de parallelwegen. Door de aanleg van deze omleidingen zal er veel minder verkeer op (een deel van) de huidige N 340 rijden. De delen van de N 340 die dan niet meer gebruikt worden door doorgaand verkeer worden heringericht tot erftoegangswegen, waarbij een optie is dat de parallelwegen dan worden afgewaardeerd tot fietspaden.

Externe Veiligheid

Met betrekking tot externe veiligheid is beoordeeld of de alternatieven voldoen aan de normen die gelden ten aanzien van risicocontouren. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico's (kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen en het effect daarvan) en groepsrisico's (kans dat een groep van tien of meer personen die zich langs de weg bevinden, overlijden als gevolg van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen). Hieruit blijkt dat alle alternatieven voldoen aan de normen. Geen van de alternatieven heeft negatieve effecten op de externe veiligheid. Wel scoort de Lange omleiding (zowel 2x1 als 2x2 rijstroken) het meest gunstig vanwege het lage groepsrisico dat optreedt.

3.2.2 Woon- en leefmilieu

Doelstelling

'Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340 / N 48'

Voor het thema 'woon- en leefmilieu' zijn alle alternatieven met elkaar vergeleken aan de hand van geluidhinder, luchtkwaliteit, recreatie, barrièrewerking en het aantal af te breken woningen. De specifieke doelstellingen ten aanzien van deze onderwerpen staan aangegeven in paragraaf 2.1.2.

Geluidhinder

Voor geluidhinder moet worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Hierbij is de grenswaarde van 48 dB aangehouden voor geluidgevoelige bestemmingen. Geen van de alternatieven voldoet aan deze grenswaarde. Wanneer geen maatregelen worden getroffen, krijgen woningen, zorginstellingen en onderwijsinstellingen te maken met een geluidbelasting hoger dan 48 dB. Er zullen dus maatregelen getroffen moeten worden om de geluidbelasting aan de grenswaarde te laten voldoen. Bijvoorbeeld door het aanleggen van geluidsbreker, geluidsschermen/geluidswallen of het toepassen van gevelisolatie. De geluidsbepalende maatregelen worden in de BesluitMER nader uitgewerkt.

Luchtkwaliteit

Ook voor luchtkwaliteit moet worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Bij geen enkel alternatief ontstaat een overschrijding. Dit resulteert in een positieve toetsing. Hiermee is niet gezegd dat er een verbetering optreedt. Dit zal in het BesluitMER nader worden onderzocht. Voor omwonenden kan de luchtkwaliteit door de ingreep namelijk wel veranderen. Dit zijn dan veranderingen binnen de grenswaarden.

Recreatie en barrièrewerking voor de mens

De Vechtstreek is een belangrijk recreatiegebied en kent een veelheid aan recreatievoorzieningen. In het gebied zijn fietsroutes, wandelroutes en ruitersporen aanwezig. De huidige N 340 (en N 48) doorsnijden verschillende routes. Doordat bij opwaardering van de huidige N 340 niet overal maatregelen worden getroffen t.b.v. de oversteekbaarheid (minder aansluitingen en daarmee minder oversteekmogelijkheden) wordt de barrièrewerking groter bij de opwaardering van het huidige tracé.

Vanwege een nieuwe doorsnijding hebben de Lange omleidingen negatieve effecten op de recreatie, vooral in het noordoostelijk gelegen gebied. De barrièrewerking neemt namelijk toe. Daar staat tegenover dat de huidige N 340 wordt afgewaardeerd tot een erftoegangsweg waardoor de recreatieve kwaliteit rondom de bestaande N 340 aanzienlijk kan worden verbeterd en de barrièrewerking wordt verminderd.

De barrièrewerking is het grootst bij de Middellange omleiding 100 km/uur en 2x2 rijstroken. In dit alternatief worden nieuwe barrières gecreëerd bij Oudleusen en Witharen en de barrièrewerking van het bestaande tracé ter hoogte van Dalfsen wordt vergroot.

Aantal af te breken woningen

De alternatieven verschillen onderling als het gaat om het aantal af te breken woningen door ruimtebeslag. De alternatieven waarvoor geen woningen afgebroken dienen te worden zijn het netwerkalternatief (80 km/uur) en de Lange en Middellange omleidingen (zuid). Bij de overige alternatieven vallen wel woningen en/of bedrijven binnen de plangrens. Bij ombouw van het bestaande tracé tot een 100 km/uur weg kan het gaan om 10 tot 13 woningen.

3.2.3 Landbouw / werkmilieu

Doelstelling

'Het zoveel mogelijk voorkomen van aantasting van agrarische bedrijven, onnodige versnippering van landbouwgronden en het voorkomen van onnodige omrijbewegingen voor landbouwverkeer (barrièrewerking)'

Landbouw

Landbouw is een belangrijke drager in het gebied. Een aantal alternatieven legt een groot ruimtebeslag op het landbouwgebied. Vooral bij een nieuwe doorsnijding. De Middellange en Lange omleidingen scoren daarom zeer negatief op het thema landbouw. Er verdwijnt maximaal 100 hectare aan landbouwgrond. Beide alternatieven hebben ook negatief effect op het aantal percelen dat doorsneden wordt en het aantal omrijbewegingen dat fors zal toenemen.

Binnen het plangebied is een groot aantal agrarische bedrijven aanwezig. Bij de meeste alternatieven hoeven geen bedrijven te worden afgebroken, bij een klein aantal alternatieven blijft dit aantal beperkt tot circa 3 á 4 bedrijven.

Werkmilieu

Er bevinden zich verschillende solitaire bedrijven aan de N 340 en in het plangebied. Zowel bij het Netwerkalternatief 100 als bij het Ombouwalternatief 100 (2 maal 2 rijstroken) wordt maximaal 1 bedrijf aangetast. Beide bedrijven liggen aan de huidige N 340.

Industrieterrein Hessenpoort wordt in de nabije toekomst uitgebreid. Bij deze uitbreiding wordt rekening gehouden met de gekozen oplossing voor de N 340. Er vindt dan ook geen aantasting plaats en alle alternatieven scoren daar neutraal.

3.2.4 Natuurlijk milieu

Doelstelling

'Het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten op de natuur, bodem en water'

Voor het thema 'natuurlijk milieu' zijn alle alternatieven met elkaar vergeleken aan de hand van de onderwerpen 'ruimtebeslag en doorsnijding leefgebied', 'geluidbelasting en licht', bodem en water' en 'vermesting'. De specifieke doelstellingen ten aanzien van deze onderwerpen staan aangegeven in 2.1.2. En er is vanwege het Natura 2000 gebied Zwarte Water en Vecht een voortoets op grond van de Natuurbeschermingswet uitgevoerd.

Ruimtebeslag en doorsnijding leefgebied

Ten aanzien van effecten op flora en fauna scoren alle Middellange en Lange omleidingsalternatieven zuid negatiever dan de overige omleidingsalternatieven, omdat deze het dichtst langs het Varsenerveld lopen. Het Varsenerveld (onderdeel van een Robuuste verbindingzone/EHS) is een gebied waar bijzondere flora en fauna voorkomt. De aanwezige natuurwaarden in dit gebied zijn uniek en zeer waardevol. Daarom wordt aantasting van dit gebied door realisatie van de zuidelijke alternatieven van de omleidingsalternatieven als zeer negatief beoordeeld. Ten aanzien van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) scoren alle middellange en lange omleidingsalternatieven zuid negatief. Dit komt door de aantasting van de EHS. Ook de Ombouwalternatieven en het Netwerkalternatief 100 hebben een negatief effect omdat bestaande doorsnijdingen worden vergroot. De nulplusvarianten en Netwerkalternatief 80 scoren beter, doordat ze weinig extra ruimtebeslag kennen. Geen van de alternatieven hebben direct ruimtebeslag op Natura 2000-gebied.

Geluidsbelasting en licht

In de huidige situatie is ten aanzien van flora en fauna, de EHS en licht en geluid al sprake van verstoring door licht en geluid. Soorten die nu nabij het huidige tracé voorkomen hebben zich aangepast aan de omstandigheden. De Middellange en Lange alternatieven (met name de zuidelijke variant) zullen negatieve effecten veroorzaken op kenmerken en waarden van het EHS-gebied (Varsenerveld) dat door deze alternatieven doorsneden wordt. Daarnaast zijn er negatieve effecten voor het oppervlaktewater en de milieubeschermingsgebieden voor grondwater

Bodem en Water

De alternatieven onderscheiden zich niet sterk op 'bodem'. De omleidingen scoren gemiddeld genomen minder goed omdat een grondwaterbeschermingsgebied (bij Witharen en/of bij Broekhuizen/Vechterweerd) wordt doorsneden.

Vermesting

Negatieve effecten ten aanzien van flora en fauna en de EHS zijn te verwachten op vermistingsgevoelige vegetaties en natuurdoeltypen. Omdat deze het meest voorkomen in de nabijheid van de zuidelijke omleidingsvarianten scoren deze het meest negatief.

Voortoets Natuurbeschermingswet

In de voortoets is nagegaan of significante effecten te verwachten zijn op het Natura 2000 gebied Zwarte Water en Vecht. Dit is van belang voor de (2) tracéalternatieven aan de westzijde ter hoogte van Hessenpoort. Voor het nieuwe noordelijk gelegen worden geen significante effecten verwacht. Bij (ombouw van) het huidige tracé is dat nog niet met zekerheid te zeggen.

3.2.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Doelstelling

'Het voorkomen, verzachten of compenseren van negatieve effecten op het landschap'

Landschap

De Lange omleidingen en in iets minder mate de Middellange omleidingen creëren een nieuwe doorsnijding van aanzienlijke lengte van het waardevolle jonge landschap ten zuiden van Nieuwleusen. Daarmee hebben zij een negatief effect op het nog vrij ongestoorde landschap en de visueel ruimtelijke waarden daarvan. Waardevolle landschapsstructuren, -patronen en -elementen worden aangetast. Daarnaast leiden ongelijkvloerse aansluitingen, ongelijkvloerse kruisingen en plaatselijke verlichting langs de weg tot een visuele verstoring.

Het O+ alternatief en het Netwerkalternatief 80 hebben het minste effect op visueel ruimtelijke waarden omdat er rotondes worden toegepast in plaats van ongelijkvloerse aansluitingen. Er is geen significant effect door visuele verstoring.

Cultuurhistorie

In de Vechtstreek liggen waardevolle oude boerderijen, kastelen en havezaten, beschermde gebieden en beschermde stads- of dorpsgezichten.

De ombouwalternatieven en Middellange omleidingen hebben een negatief effect op het Belvédèregebied Vecht en Regge. Vanwege een grotere doorsnijding veroorzaken zij een aantasting van dit statusgebied.

De Lange en Middellange omleidingen hebben ook de grootste effecten op het cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Bij deze alternatieven wordt het karakteristieke open ontginningslandschap ten zuiden van Nieuwleusen doorsneden. Vooral de Lange omleiding doorsnijdt dit gebied over een zeer grote afstand. De overige alternatieven hebben geen effecten.

De twee monumenten die zich langs het huidige tracé van de N 340 bevinden worden niet aangetast. Naast monumenten komen er in het studiegebied ook andere cultuurhistorische elementen voor. De Hessenweg als cultuurhistorisch element wordt beïnvloed bij de opwaardering van de N 340. Bij de Lange omleiding wordt de bestaande N 340 afgewaardeerd. Dit biedt kansen om het oorspronkelijke karakter van de N 340 als oude Hessenweg deels te herstellen.

Archeologie

Alle alternatieven scoren negatief ten aanzien van archeologische potentiegebieden. De Nulplusalternatieven hebben een gering negatief effect op archeologische potentiegebieden. Een groot negatief effect is geconstateerd bij de Netwerkalternatieven en de Lange omleidingen zuid. De overige alternatieven hebben een zeer groot negatief effect op archeologische potentiegebieden. In de meeste alternatieven vinden geen ingrepen plaats in het aan de N 340 grenzende AMK-terrein². Alleen bij verbreding van de huidige N 340 in dit deel van het traject kan het (wettelijk beschermde) AMK-terrein worden aangetast.

3.2.6 Regionale gebiedsontwikkeling

Doelstelling

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

Bij regionale gebiedsontwikkeling gaat het om kansen voor natuur, recreatie/ toerisme, economie en wonen. Het gaat hierbij om het realiseren van gebiedsdoelen. Het gaat dan specifiek om kansen die ontstaan door of bij de herinrichting van de N 340. Het zijn ontwikkelingen die zouden kunnen optreden. Daarmee zijn kansen ook subjectief. Wat de één ziet als kans, ziet de ander wellicht als een bedreiging. Voor de N 340 geldt dat deze verantwoord ingepast moet worden in de omgeving. Waarbij rekening wordt gehouden met de economische, ruimtelijke, recreatief-toeristische en natuur- en landschapskwaliteiten van het gebied.

² Archeologische Monumenten Kaart.

Economie

Ten behoeve van het PlanMER zijn de alternatieven getoetst op welke economische effecten ze hebben. Hiertoe is een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Bij een Baten/Kostenverhouding (B/K) van 1 zijn de maatschappelijke baten en kosten met elkaar in evenwicht. Onderzocht is in welke mate de alternatieven de economische ontwikkeling ondersteunen door een goede ontsluiting van Noordoost-Overijssel en een goede verbinding tussen de economische centra Zwolle en Hardenberg.

Het Nulalternatief heeft geen positief effect. In de huidige situatie is in de spitsen sprake van vertragingen. Bedrijven ondervinden door deze vertragingen hinder en schade. Deze vertragingen hebben negatieve gevolgen voor de economische ontwikkeling. Uit een enquête blijkt dat het bedrijfsleven vooral waarde hecht aan een goede doorstroming, verkeersveiligheid, reistijdwinst en het realiseren van een lange termijn oplossing.

De B/K verhouding is het meest gunstig bij de alternatieven met 2x2 rijstroken (tot ca. 2). Het 0+ alternatief scoort ook goed mede door de geringe investeringen (B/K van ca. 2,2). Het Netwerk 80 alternatief heeft een B/K van 1,1.

Natuur, landschap, recreatie

De alternatieven die (grotendeels) het bestaande tracé van de N 340 volgen vergroten de barrièrewerking voor de recreatie en natuur- en landschap. De omléidingen bieden kansen voor natuur, landschap en recreatie langs het af te waarderen huidige tracé. De samenhang binnen de EHS en de recreatie in het gebied tussen Oudleusen en Varsen kan dan vergroot worden. Bij de alternatieven die over een nieuw tracé gaan, ontstaat in het westelijk deel meer ruimte voor het (deels Natura 2000) gebied de Vecht. Het biedt kansen om het kleinschalige landschap daar te versterken. Ook maakt het, indien dat nodig mocht zijn, een eventuele dijkverlegging mogelijk. Een goede afstemming is mogelijk met ander ruimtelijke programma's als 'Ruimte voor de Vecht'.

Wonen

Bij afwaardering van het huidige tracé zal de leefbaarheid in de kernen/buurtschappen Ankum, Oudleusen en Varsen verbeteren. Er ontstaan andere kansen voor uitbreiding. De kern van Dalfsen kan eventueel in noordelijke richting met woningbouw worden uitgebreid.

4 Voorselectie voor keuze voorkeursalternatief

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft een selectie van alternatieven die mogelijk in aanmerking komen als voorkeursalternatief. De overwegingen die aan de keuze ten grondslag liggen worden weergegeven. Allereerst wordt beargumenteerd welke alternatieven wel en vervolgens welke alternatieven niet worden betrokken. Op basis hiervan wordt een selectie gemaakt van drie alternatieven. Deze worden in hoofdstuk 5 nader met elkaar vergeleken wat leidt tot de keuze van het voorkeursalternatief.

4.2 Welke alternatieven worden in ieder geval betrokken?

Het Netwerkalternatief 80 en de Lange Omleiding 2x2 moeten in ieder geval betrokken worden bij de keuze van het voorkeursalternatief.

Netwerkalternatief 80

Dat het Netwerkalternatief 80 in beeld moet zijn als mogelijk voorkeursalternatief is duidelijk op grond van de Planstudie PlanMER. Dit alternatief voldoet volgens de Planstudie PlanMER immers aan de doelstellingen en is bij de vergelijking op milieuaspecten een goed alternatief en basisalternatief voor een MMA. Dit komt door het geringe ruimtebeslag en de grote spreiding van het verkeer over het hele netwerk, waarbij op veel locaties zonder maatregelen aan milieunormen kan worden voldaan.

Lange omleiding

De Lange omleiding met (op den duur) 2x2 rijstroken is uit een oogpunt van verkeer en vervoer robuust en levert economisch gezien rendement op. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is het ook een goed alternatief. Bovendien kan de leefbaarheid langs de bestaande N 340 bij dit alternatief aanmerkelijk verbeteren. Evenzo kan dit alternatief voor landschap, recreatie en natuur langs de bestaande (dan af te waarden) route voordelen opleveren. Daar tegenover staan natuurlijk evidente nadelen voor de landbouw, natuur en landschap en recreatie in verband met de lange doorsnijding van het noordelijk open (landbouw-) gebied en het gebied bij Witharen en Varsenerveld. Bij de Lange omleiding gaat het om een nieuwe doorsnijding van ca. 17,5 km. Nadelen voor de landbouw zijn vooral: verlies van 100 ha landbouwgrond en versnippering. Dit alternatief is toch een mogelijk voorkeursalternatief omdat tegenover duidelijke nadelen ook duidelijke voordelen staan.

4.3 Welke alternatieven worden niet betrokken?

Welke alternatieven blijven dan nog over?

0+ alternatief

Het 0+ alternatief wordt in deze structuurvisie niet apart als een mogelijk voorkeursalternatief meegenomen in de eindafweging. Dit omdat het Netwerkalternatief 80 (dat grotendeels dezelfde kenmerken heeft als het 0+ alternatief: 80 km/uur weg met rotondes op bestaand tracé) immers in

alle opzichten beter is dan het 0+ alternatief.

Middellange omleidingen

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.

OV als een volwaardig alternatief?

In de Richtlijnen voor het MER wordt gevraagd de keuze te onderbouwen voor het wel of niet meenemen van een afzonderlijk OV-alternatief. In de Planstudie PlanMER is daarom onderzocht of het openbaar vervoer als een afzonderlijk volwaardig alternatief kan worden beschouwd. De conclusie is dat de mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden om het aantal openbaar vervoer reizigers te verhogen, *niet* zullen leiden een aanzienlijke afname van de verkeersgroei op de N 340. Het (stimuleren van) openbaar vervoer kan dan ook niet als een realistisch *afzonderlijk* alternatief worden gezien voor het duurzaam verbeteren van de N 340.

4.4 Een Combinatiealternatief³ als mogelijk voorkeursalternatief

0++ alternatief (80, 1x2), Netwerkalternatief 100 (2x1) en Ombouwalternatieven (2x1 of 2x2)

Deze gaan alle – behalve aan de westzijde – via het bestaande tracé. De ongelijkvloerse kruisingen in al deze alternatieven zorgen ervoor dat de verkeersgroei op de N 340, door herverdeling van het verkeer in het netwerk, aanmerkelijk toeneemt, zeker als daarbij ook nog de N 377 Lichtmis-Slagharen wordt afgewaardeerd. Om naar de toekomst toe geheel verzekerd te kunnen zijn van voldoende wegcapaciteit zou over de gehele lengte dan eigenlijk een 2x2 weg nodig zijn. Zo'n grootschalige oplossing via bestaand tracé laat zich moeilijk verenigen met het huidige karakter van het gebied.

Gezocht is naar een mogelijke combinatie van de elementen uit deze categorie alternatieven die mogelijk wel leidt tot een aanvaardbaar en inpasbaar voorkeursalternatief. Daarvoor is een aantal (beleidsmatige) uitgangspunten geformuleerd:

1. Allereerst is uitgegaan van een niet afgewaardeerde N 377 om extra verkeersgroei op de opgewaardeerde N 340 tegen te gaan en extra druk op beschikbare wegcapaciteit te voorkomen. Die keuze is te rechtvaardigen omdat een opgewaardeerde N 340 er hoe dan ook voor zorgt dat de verkeersgroei op de N 377 beperkt blijft. De leefbaarheid in de kernen Balkbrug en Nieuwleusen zal niet verder afnemen.
2. Als volgende uitgangspunt voor een combinatiealternatief is gekozen voor een westelijke omleiding. De voordelen van een westelijke omleiding wegen op tegen de nadelen door deze nieuwe doorsnijding. Er ontstaat ruimte voor uitvoering van de visie in het kader van 'Ruimte voor de Vecht', en het woon- en leefklimaat langs dat deel van de bestaande N 340 route wordt aanmerkelijk verbeterd. De oude N 340 op dat deeltraject kan verder worden uitgebouwd als een aantrekkelijke fietsverbinding voor één van de drukste fietsroutes in Overijssel. Nadelen voor de landbouw (ruimtebeslag: ca. 30 ha en versnippering) treden op aan de oostzijde van de spoorlijn (ca. 3 km doorsnijding) en niet (meer) aan de westzijde. Aan de westzijde is nagenoeg alle grond al verworven door de gemeente Zwolle. De landbouwbedrijven ten oosten van de spoorlijn die nu grond hebben aan weerszijden van de huidige N 340 worden bij een westelijke omleiding niet meer doorsneden door de N 340 maar door een weg die wordt afgewaardeerd tot een erftoegangsweg. Door herverdeling van grond zal de versnippering tengevolge van de nieuwe doorsnijding zoveel mogelijk teniet gedaan moeten worden.
3. Een derde uitgangspunt voor een Combinatiealternatief is om daar waar dat relatief weinig

³ In de verkenningsfase is de Middellange omleiding het Combinatiealternatief genoemd. In deze Structuurvisie wordt met het Combinatiealternatief bedoeld het combineren van (delen van) alternatieven uit de Planstudie PlanMER tot één alternatief.

(extra) problemen geeft en daar waar dat tegelijkertijd het meeste nodig is uit te gaan van 2x2 rijstroken: bij de westelijke omleiding en de N 48 op het traject Varsen-Arrierveld.

4. Een vierde uitgangspunt is dat op de gehele regionale verbinding van Coevorden tot Zwolle, uit een oogpunt van duurzaam veilig, een eenduidig wegbeeld en snelheidsregime gerealiseerd moet worden: een 100 km/uur weg.

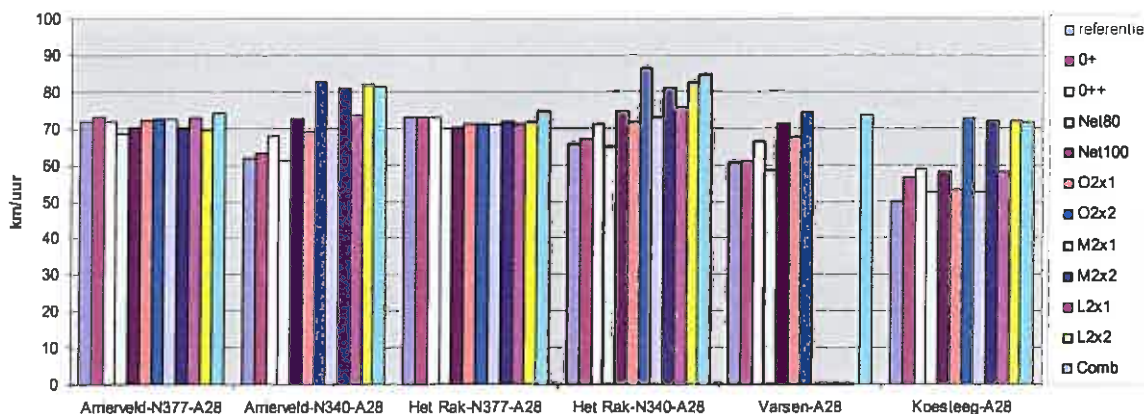
Een dergelijk type wegverbinding doet eveneens recht aan de wens om te komen tot een hoofdinfrastructuur van Overijssel zoals aangegeven in de (ontwerp)Omgevingsvisie. De combinatie van deze uitgangspunten leidt tot het zogenoemde Combinatiealternatief als een mogelijk voorkeursalternatief.

Samenvattend ziet het Combinatiealternatief er als volgt uit:

- N 377 blijft 100 km/uur weg van Lichtmis tot Slagharen (met de huidige snelheidsbeperkingen bij de kernen);
- De N 340 wordt een 100 km/uur weg grotendeels via de bestaande N 340 en de N 48, maar met een omleiding vanaf de Kranenburgweg (Zwolle) met twee keer twee rijstroken tot de Ankummerdijk of tot de Dedemsweg/Koesteeg;
- twee gescheiden rijstroken op het N 340 traject Ankummerdijk – Varsen of Dedemsweg/Koesteeg – Varsen;
- twee keer twee rijstroken op de N 48 Varsen - Arrierveld;
- ongelijkvloerse kruisingen en wegaansluitingen;
- een tunnel of viaduct bij de spoorlijn Zwolle-Meppel;
- een ongelijkvloerse wegaansluiting van de N 340 op de Kranenburgweg en A28;
- een ongelijkvloerse wegaansluiting op de 'Omleiding Ommen';
- een vloeiende wegaansluiting van de N 48 op de N 340 bij Varsen;
- aanpassing van de parallelwegen.

Verkeersoplossend vermogen

Dit Combinatiealternatief is aanvullend op de Planstudie PlanMER ook doorgerekend op het verkeersoplossend vermogen. Hieruit blijkt dat wel ruim aan de normen voor de reissnelheid wordt voldaan maar op het 2x1 gedeelte in 2020 de I/C norm van 0,85 is bereikt. Dat niettemin de gemiddelde reissnelheid vrij goed is in 2020 (zie onderstaande afbeelding) komt door de (compenserende) reissnelheden die gehaald kunnen worden op de 2x2 trajectdelen en de ongelijkvloerse kruisingen.



Figuur 4.1 Gemiddelde reissnelheden (per wegvak en alternatief)

Arriërveld-N340-A28												
	0 ref.	0+	0++	Net80	Net100	O2x1	O2x2	M2x1	M2x2	L2x1	L2x2	Com. alt.
afstand (km)	21,45	21,45	21,44	21,45	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

De reistijd Hardenberg-Arriërveld in 2020, via de omleiding Ommen, bedraagt circa 10,5 minuten.

Effecten

Ook uit een oogpunt van verkeersveiligheid is het Combinatiealternatief een redelijk goed alternatief. Uit de Planstudie PlanMER zijn de overige effecten van het Combinatiealternatief vooral af te leiden van het Ombouwalternatief 100 2x1 (middendeel van het Combinatiealternatief) en 100 2x2 (westelijke omleiding en N 48). Tegenover de nadelen van het Combinatiealternatief voor het woon- en leefklimaat, natuur, landschap en recreatie langs de bestaande N 340 op het traject Ankommerdijk - Varsen staan de duidelijke voordelen voor het noordelijk gelegen gebied omdat dit niet doorsneden wordt. Het Combinatiealternatief is ook getoetst op economische effecten. De Baten/Kostenverhouding (B/K) van het Combinatiealternatief is 1,8.

Net als bij de Lange omleiding staan bij dit alternatief tegenover duidelijke nadelen dus ook duidelijke voordelen. Reden genoeg om het Combinatiealternatief als een mogelijk voorkeursalternatief te beschouwen.

4.5 Selectie drie alternatieven

Een schematische weergave van de voorselectie van de drie alternatieven voor de keuze van het voorkeursalternatief is hierna weergegeven:

		Alternatieven (15)		Selectie drie alternatieven
		Snelheden + aantal rijstroken en banen	Varianten + subvarianten	
RL	SN	Nulalternatief (1) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2		
		Ombouwalternatieven (10) N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	Lange omleiding Noord bij Wltharen Zuid bij Wltharen	Lange omleiding N. of Z. (2x1 →) 2x2
	Middellange omleiding Noord bij Wltharen Zuid bij Wltharen			
	IN	Netwerkalternatieven (2) N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	Netwerk 100: N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen	Combinatie-alternatief N 340 100 2x1 en deels 2x2 (west. oml. en N 48) ongelijkvloerse aansluitingen N 377 100 1x2 N 48 100 2x2
Netwerk 80: N 340 80 1x2 met rotondes			Netwerk 80: N 340 80 1x2 met rotondes	
		Nulplusalternatieven (2) N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés	0+ N 340 80 met rotondes	
			0++ N 340 80 met ongelijkvloerse aansluitingen	

Tabel 4.2: Selectie drie alternatieven

In het volgende hoofdstuk worden deze drie alternatieven verder tegen elkaar afgewogen.

5 Drie alternatieven nader vergeleken

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de drie geselecteerde alternatieven uit het vorige hoofdstuk nader met elkaar vergeleken. Eerst worden de alternatieven vergeleken in relatie met de Omgevingsvisie. Vervolgens vindt vergelijking plaats aan de hand van de thema's zoals die in hoofdstuk 3 zijn genoemd. Bij de vergelijking is waar mogelijk en wenselijk (zoals gemotiveerd in het statenvoorstel bij de structuurvisie) ook rekening gehouden met de reacties/zienswijzen op de Ontwerpstructuurvisie, de Aanvullende notitie die maart 2009 is opgesteld voor de commissie voor de milieueffectrapportage, en het advies van de commissie m.e.r. van 23 april 2009.

In de 'Aanvullende notitie ten behoeve van de Commissie voor de m.e.r.' (maart 2009) wordt in aanvulling en toelichting op de Planstudie PlanMER nader ingegaan op:

- de verkeersberekening van de Intensiteit/capaciteit verhoudingen
- de kansen en bedreigingen voor gebiedsontwikkeling bij de verschillende alternatieven
- de effectscores van alle alternatieven én het Combinatiealternatief
- het aantal woningen in de verschillende geluidsklassen en het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden voor de alternatieven in de Planstudie PlanMER
- de benadering van de verkeersveiligheid
- de verkeersintensiteiten op het afgewaardeerde tracé in geval van een omleiding

Naar aanleiding van het advies van de commissie m.e.r. van 23 april 2009 zijn de aantallen geluidgehinderden en ernstig gehinderden opnieuw bepaald, ook voor het Combinatiealternatief, en is ook een geluidcontourenkaart voor het Combinatiealternatief gemaakt.

Het totaaloverzicht van de aantallen geluidgehinderden en ernstig gehinderden is opgenomen in bijlage 2 bij deze structuurvisie. Het betreft aantallen gehinderden en ernstig gehinderden als geen maatregelen zouden worden getroffen. Kaartbijlagen met de geluidscontouren van het Combinatiealternatief en de Lange omleiding 2x2 Noord zijn ook bij deze structuurvisie gevoegd.

5.2 Relatie Omgevingsvisie

Doordat het Netwerkalternatief 80 de open gebieden aan de noordzijde van de huidige N340 spaart, wordt een belangrijke doelstelling uit de Omgevingsvisie bereikt. Er is sprake van (her)benutting van bestaande infrastructuur. Een andere doelstelling uit de Omgevingsvisie wordt echter niet behaald. De N 340 maakt onderdeel uit van de provinciale hoofdinfrastructuur en is in de Omgevingsvisie aangegeven als autoweg. Daarnaast voldoet het Netwerkalternatief 80 ook niet aan de duurzaam veilig benadering, wat uitgaat van een eenduidig wegbeeld voor één en dezelfde doorgaande (regionale) verbinding. Het Netwerkalternatief 80 gaat uit van een snelheidsregime van 80 km/uur en verkeersafwikkeling op het gehele verkeersnetwerk. Het Netwerkalternatief 80 verenigt zich op het westelijk deel van het traject niet met de visieontwikkeling in het kader van 'Ruimte voor de Vecht'. Bovendien blijft de N 340 het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd doorsnijden.

Het Combinatiealternatief sluit aan op de Omgevingsvisie. Hierin wordt de N 340 aangemerkt als provinciale hoofdinfrastructuur. Bij toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik op de hoofdinfrastructuur is 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. Door voor een groot deel het bestaande tracé te gebruiken worden de open (landbouw)gebieden noordelijk van de huidige N 340 grotendeels gespaard. Tevens past het alternatief in het tot nu toe gevoerde provinciale beleid voor de gehele N 340 en de duurzaam veilig benadering met een eenduidig wegbeeld voor de doorgaande

regionale verbinding N 340 / N34.

De westelijke omleiding in het Combinatiealternatief past goed bij de visieontwikkeling in het kader van 'Ruimte voor de Vecht', wat ten doel heeft de ruimtelijke kwaliteit van het Vechtdal te versterken. Deze omleiding past ook bij het grondwaterbeschermingsbeleid omdat het beschermingsgebied Vechterweerd nagenoeg wordt vermeden.

De Lange omleiding past binnen het huidige verkeer en vervoerbeleid ten aanzien van de thema's doorstroming en bereikbaarheid van regionale, economische centra.

In de Omgevingsvisie gaat het om bundeling op provinciale hoofdinfrastructuur, het voorkomen van versnippering van landschap en verschil houden tussen luwe en dynamische gebieden. De Lange omleiding is strijdig met enkele doelen uit de Omgevingsvisie zoals het tegengaan van versnippering van het landschap. 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. Een Lange omleiding en de Omgevingsvisie zijn in dat perspectief 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. 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.

Vooraf wat betreft het westelijk deel van de Lange omleiding (gelet op de geringe afstand van de huidige weg tot de Vecht) past dit alternatief goed bij de visieontwikkeling in het kader van 'Ruimte voor de Vecht', wat ten doel heeft de ruimtelijke kwaliteit van het Vechtdal te versterken. Bovendien wordt aan die zijde het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd door de Lange omleiding vermeden.

5.3 Vergelijking op thema's

5.3.1 Verkeer en vervoer

Ook het Netwerkalternatief 80 1x2 scoort positief ten aanzien van de gestelde normen voor verkeersafwikkeling. Dit komt omdat het verkeer (en daarmee de verkeersdruk) zich over meerdere N-wegen in de regio verspreid. De reissnelheid vermindert echter ten opzichte van het nulalternatief.

Het Combinatiealternatief gaat in principe uit van een 2x1 strooks autoweg 100 km/uur (in aansluiting op de rest van de verbinding richting Drenthe en verder), met op de drukste delen van dit alternatief 2x2 rijstroken (westelijke omleiding bij Zwolle tot Ankummerdijk of⁴ tot Dedemsweg/Koesteeg, 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 (vanaf Ankummerdijk, of vanaf Dedemsweg/Koesteeg, tot 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 strooks weg.

De Lange omleiding 2x2 scoort van de drie alternatieven het beste op het thema verkeer, vervoer en economie. Het alternatief voldoet aan de normen van de doelstelling en geeft een verbetering ten aanzien van reissnelheid (ca. 7 minuten). Dit heeft vooral te maken met het feit dat de afstand wordt verkort, de capaciteit van de weg wordt vergroot en de snelheid wordt verhoogd tot 100 km/uur, waardoor het verkeer ongehinderd door kan rijden. Het alternatief heeft voldoende

⁴ Bij keuze van het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief zijn dit verder te onderzoeken en af te wegen varianten in de Planstudie BesluitMER fase.

restcapaciteit.

5.3.2 Veiligheid

Verkeersveiligheid

Het Netwerkalternatief 80 scoort ten opzichte van de Lange omleiding minder goed. Dit komt doordat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de parallelwegen (met relatief veel fietsverkeer) zal toenemen. Dit komt omdat het aantal plaatsen waar je de N 340 op en af kunt tussen A28 en Varsen sterk wordt teruggebracht, tot circa vier. Dit betekent dat die parallelwegen meer verkeer moeten verwerken, waardoor herinrichting nodig is. Meer verkeer op de parallelwegen is ongunstig in verband met het fietsverkeer op deze parallelwegen.

Ook het Combinatiealternatief scoort minder goed dan de Lange Omleiding. Hiervoor gelden dezelfde redenen als bij het Netwerkalternatief 80. Het gemotoriseerde verkeer op de parallelwegen zal toenemen en dat is ongunstig in verband met het fietsverkeer op deze parallelwegen.

De Lange omleiding voldoet aan normen van verkeersveiligheid langs de N 340 uit de doelstelling ten aanzien van 'vermindering van het aantal verkeersslachtoffers'. Dit alternatief heeft een positief effect op de verkeersveiligheid op (een deel van) de huidige N 340 en de parallelwegen. Door de aanleg van deze omleiding zal er veel minder verkeer op de huidige N 340 rijden. De oude N 340 kan dan worden heringericht tot erftoegangsweg, waarbij het fietsverkeer kan worden gescheiden van het overige verkeer door de parallelwegen af te waarden tot fietspaden hetgeen een voordeel is voor de verkeersveiligheid.

Externe veiligheid

Het Netwerkalternatief 80 en het Combinatiealternatief voldoen aan de wettelijke normen voor externe veiligheid. De Lange omleiding scoort relatief het beste, vanwege het lage groepsrisico (minder mensen die langs het tracé wonen).

5.3.3 Woon- en leefmilieu

Leefbaarheid⁵ en barrièrewerking

Ook ten aanzien van normen voor leefbaarheid uit de doelstelling voldoen de drie alternatieven.

Bij het Netwerkalternatief 80 treedt geen structurele verbetering van de leefbaarheid op langs het bestaande tracé en de N 377. Doordat er minder mogelijkheden ontstaan voor oversteken, zal de barrièrewerking bij het bestaande tracé toenemen. Het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden voor het hele studiegebied⁶ bedraagt (zonder maatregelen) bij dit alternatief 2184 en 907.

Bij het Combinatiealternatief wordt de leefbaarheid langs het bestaande tracé verbeterd op het gedeelte aan de westzijde van de huidige N 340. De geluidsbelasting langs de rest van het bestaande tracé van de N 340 neemt toe waarbij maatregelen getroffen moeten worden om aan de wettelijke grenswaarden te voldoen. De geluidbelasting langs de N 377 blijft ongeveer gelijk. Het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden voor het hele studiegebied⁷ bedraagt (zonder maatregelen) bij dit alternatief 2198 en 911. Ook bij het Combinatiealternatief geldt dat vanwege de afname van het aantal oversteekvoorzieningen op het gedeelte van Ankummerdijk naar Varsen de barrièrewerking toeneemt.

Bij de Lange omleiding wordt de leefbaarheid langs het bestaande tracé (ca. 17 km) aanzienlijk

⁵ In bijlage 2 zijn de aantallen geluidgehinderden en ernstig gehinderden (zonder maatregelen) per alternatief voor het studiegebied weergegeven, daarnaast zijn kaartbijlagen met de geluidsc contouren van het Combinatiealternatief en de Lange omleiding 2x2 Noord in deze structuurvisie opgenomen.

⁶ Opnieuw berekend n.a.v. advies commissie m.e.r.

⁷ Berekend n.a.v. advies commissie m.e.r.; in de aanvullende notitie voor de commissie m.e.r. zijn deze voor het Combinatiealternatief geschat; de berekening geeft iets hogere aantallen op grond waarvan in de effectscoretabel (bijlage 1 bij deze structuurvisie) de score 0/+ bij geluidbelaste onderwijnsinstellingen is gewijzigd in 0.

verbetert, vooral door afname van de geluidsbelasting op de woningen langs het huidige tracé van de N 340 en de N 377. Het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden voor het hele studiegebied⁶ bedraagt (zonder maatregelen) bij het alternatief Lange omleiding 2x2 Noord 2003 en 820. Ook de barrièrewerking bij het bestaande tracé vermindert sterk door afname van het verkeer. Daar staat tegenover dat de leefbaarheid langs het nieuwe tracé, vooral aan de oostzijde (Witharen en omgeving), negatief wordt beïnvloedt door een nieuwe doorsnijding. Hier zal een nieuwe barrièrewerking optreden.

Recreatie

Voor het Netwerkalternatief 80 is het effect op recreatie neutraal tot negatief.

Het nieuwe tracé aan de westzijde van het Combinatiealternatief (gedeelte Kranenburgweg tot de Ankummerdijk) biedt daar betere mogelijkheden voor recreatie rondom de huidige N 340. Op het tracé gedeelte Ankummerdijk – Varsen is het effect voor de recreatie negatief.

Vanwege een nieuwe doorsnijding door het landschap, zijn er enerzijds negatieve effecten van de Lange omleiding op de recreatie (met name aan de oostzijde: Witharen en omgeving) en anderzijds positieve omdat langs het bestaande tracé van de N 340 de effecten van een doorsnijding op de recreatie verminderen en recreatieve mogelijkheden daar toenemen.

Te amoveren woningen

Het aantal te amoveren woningen door ruimtebeslag verschilt per alternatief. Bij het Netwerkalternatief gaat het om 1 woning, bij het Combinatiealternatief moeten ca. 13 woningen worden afgebroken/verplaatst en bij de Lange omleiding bedraagt dit aantal ca. 2.

5.3.4 Landbouw/werkmilieu

Bij het Netwerkalternatief 80 zijn er geen negatieve effecten op de landbouw. Er vindt geen nieuwe doorsnijding plaats, waardoor er ook geen agrarische bedrijven hoeven te worden afgebroken. Bij dit alternatief treedt geen versnippering op van percelen en is het verlies van landbouwgrond gering.

Vanwege een nieuwe doorsnijding aan de westzijde, is het effect van het Combinatiealternatief op de landbouw (versnippering) in dat gebiedsdeel groot. Er moeten ca. 3 bedrijfslocaties weg door direct ruimtebeslag en het verlies aan landbouwgrond bedraagt ca. 30 hectare.

Het is evident dat de effecten van de Lange omleiding negatief zijn op de landbouw in het noordelijk gelegen gebied. Het effect van versnippering is zeer groot en het verlies aan landbouwgrond bedraagt ca. 100 hectare. Bij de Lange omleiding moeten ca. 2 agrarische bedrijfslocaties door direct ruimtebeslag worden afgebroken. Naast het verlies aan landbouwgrond zijn ook het bestaansrecht van meerdere daarbij betrokken agrarische bedrijven en omrijshade in het geding.

5.3.5 Natuurlijk milieu

Het Netwerkalternatief 80 heeft een neutraal effect op het ruimtebeslag en doorsnijding van het gebied. Dit komt doordat de bestaande infrastructuur beperkt wordt aangepast en geen nieuwe wordt aangelegd. De doorsnijding van het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd door de N 340 blijft.

Het Combinatiealternatief is aan de westzijde een beter tracé voor het Natura 2000 gebied Zwarte Water en Vecht dan het huidige tracé. Bij deze tracéverlegging aan de westzijde worden geen significante effecten op dit Natura 2000 gebied verwacht. Door de westelijke omleiding ontstaan kansen voor het programma 'Ruimte voor de Vecht'. Op het trajectdeel Ankummerdijk-Varsen treden door de wegverbreding direct naast de weg negatieve effecten op voor het natuurlijk milieu. Het Combinatiealternatief mijdt (nagenoeg) de grondwaterbeschermingsgebieden Vechterweerd en Witharen.

⁶ Opnieuw berekend n.a.v. advies van de commissie m.e.r.

De Lange omleiding heeft een duidelijk negatief effect op de flora en fauna en de Ecologische Hoofd Structuur/Robuuste verbindingzone. De zuidelijke variant bij Witharen het meest omdat dit alternatief langs Varsenerveld loopt. Het Varsenerveld is een gebied waar bijzondere flora en fauna voorkomt en is daarmee uniek en waardevol. De tracéverlegging is aan de westzijde positief voor het Natura 2000 gebied Zwarte water en Vecht, waardoor geen significante effecten op dit gebied worden verwacht. Door de omleiding ontstaan kansen voor het programma 'Ruimte voor de Vecht', vooral aan de westzijde waar de huidige N 340 dicht op de Vecht ligt. De Lange omleiding mijdt het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd (bij Broekhuizen) maar doorsnijdt (zowel in de noord- als zuidvariant) het grondwaterbeschermingsgebied Witharen.

5.3.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De effecten van de drie alternatieven op het landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn zeer verschillend. Bij het Netwerkalternatief en het Combinatiealternatief neemt de belevingswaarde in beperkte mate af. Bij het Combinatiealternatief is –vooral aan de oostzijde in het gebied van Oudleusen –Varsen- bij de inpassing grote zorgvuldigheid geboden om aantasting van aanwezige archeologische waarden zoveel mogelijk te voorkomen. De Lange omleiding heeft het grootste effect op het landschap. Bij dit alternatief wordt het karakteristieke landschap ten zuiden van Nieuwleusen en bij Witharen doorsneden. Het doorsnijdt een gebied over een zeer grote afstand tast de structuren, belevingswaarde en het open landschap aan.

5.3.7 Regionale gebiedsontwikkeling

Het Netwerkalternatief 80 is een alternatief met een beperkt effect heeft op de economische ontwikkeling. De Baten/Kostenverhouding (B/K) van het Netwerkalternatief 80 is 1,1. Het Netwerkalternatief 80 is positief voor de ontwikkeling van het noordelijk gelegen gebied. Dit gebied kan zich verder ontwikkelen ten aanzien van landbouw, recreatie, natuur en landschap en leefbaarheid. Het effect ten aanzien van het Vechtdal is neutraal tot negatief. Neutraal voor wat betreft het grootste deel van het N 340 traject en negatief voor wat betreft het westelijke deel, omdat het Netwerkalternatief 80 daar geen omleiding kent. Daar ontstaan geen kansen voor 'Ruimte voor de Vecht'.

Het Combinatiealternatief heeft een positief effect op de economisch ontwikkeling. De Baten/Kostenverhouding (B/K) van het Combinatiealternatief is 1,8. Net als bij de Lange omleiding ontstaan ook bij het Combinatiealternatief op het trajectdeel Kranenburgweg – Ankummerdijk, langs de af te waarden huidige N 340, kansen voor het programma 'Ruimte voor de Vecht'. De westelijke omleiding is ook positief voor de leefbaarheid langs het gedeelte van de huidige N 340 Kranenburgweg-Ankummerdijk dat wordt afgewaardeerd en te maken krijgt met lage verkeersintensiteiten. Daarnaast heeft het Combinatiealternatief - net als het Netwerkalternatief 80 - een positief effect op de ontwikkeling van het noordelijk gelegen gebied. Het gebied kan zich verder ontwikkelen ten aanzien van landbouw, grondwaterbescherming, recreatie, natuur en landschap en leefbaarheid. De leefbaarheid van de kernen/buurtschappen Ankum, Oudleusen en Varsen zal door maatregelen als geluidschermen gewaarborgd moeten worden.

De Lange omleiding scoort goed op het aspect economische ontwikkeling. De Baten/Kostenverhouding (B/K) van de Lange omleiding 2x2 (Noord) is 2.

De aanleg van een nieuw, noordelijk tracé biedt kansen om het gebied langs de huidige N 340 verder te ontwikkelen, in relatie tot het programma 'Ruimte voor de Vecht' en voor wat betreft de samenhang van de EHS en de recreatie in het gebied tussen Oudleusen en Varsen. De lage verkeersintensiteiten op de afgewaardeerde N 340 variëren, afhankelijk van het trajectdeel, tussen de 700 en 3000 motorvoertuigen per etmaal. Er ontstaan kansen voor het vergroten van de leefbaarheid bij de kernen/buurtschappen Ankum, Oudleusen en Varsen. Het is evident dat anderzijds de Lange omleiding een sterk negatief effect heeft op het huidige noordelijk gelegen gebied vooral waar het gaat om de landbouw, grondwaterbescherming, de recreatie, de natuur en het landschap, en de leefbaarheid (vooral nabij Witharen).

5.4 Kosten

Er bestaan verschillen tussen de hoogte van investeringen die gedaan moeten worden voor de realisatie van één van de drie alternatieven. De ramingen hebben nog een marge van 30% en zijn exclusief BTW met prijspeil 1 januari 2008. In de ramingen zijn de kosten van aanpassing van het knooppunt A28-N340-Kranenburgweg niet opgenomen.

Het Netwerkalternatief 80 vergt een investering van circa 90 miljoen euro. De grootste knelpunten – en daarmee grootste investeringen – kunnen als eerste aangepakt worden. Het betreft hier de spoorwegovergangen in N 340 en N 758.

Het Combinatiealternatief vergt een investering van circa 180 miljoen euro en is goed te faseren. Door de grootste knelpunten als eerste aan te pakken, kunnen op korte termijn grote positieve effecten behaald worden.

De Lange omleiding (Noord 2x2) vergt een investering van circa 170 miljoen euro (berekening op basis van een verkeerstunnel voor fietsverkeer -en voor autoverkeer van aanwonenden- in het oude tracé bij de spoorlijn). De Lange omleiding is lastig te faseren. Wel zou eerst een 2x1 weg aangelegd kunnen worden en later zou deze naar 2x2 kunnen worden uitgebreid. Maar in dat geval zou toch alle grond direct verworven moeten worden en zouden de kunstwerken op 2x2 gedimensioneerd moeten worden.

Als de Lange omleiding 2x2 wordt gerealiseerd dan kan de provincie bij de N 377, ten opzichte van de autonome situatie, op termijn geld besparen 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 immers lager ingeschat worden dan de duurzaam veilige inrichting van de N 377 tot een 100 km/uur weg. Daarbij gaat het naar schatting om een besparing van enige tientallen miljoenen. Tegenover deze besparing staan bij de Lange omleiding de noodzakelijke extra investeringen in gebiedsontwikkeling langs de oude N 340 om dat gebied te transformeren tot een luw gebied met extra ruimtelijke kwaliteiten. Daarbij gaat het naar schatting ook om tientallen miljoenen.

Er is ook een "life cycle costs" (LCC) analyse uitgevoerd ter vergelijking van het Combinatiealternatief en de Lange omleiding. 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 worden gebracht. Hieronder begrepen de 'bruidschat' voor aan de gemeenten over te dragen weggedeelten en de onderhoudskosten. Een (gefaseerd uitgevoerde) Combinatiealternatief is op basis van deze benadering voor de provincie ca 10 mln goedkoper dan de Lange omleiding (160 mln versus 170 mln euro). De besparing op de kosten van een duurzaam veilige inrichting N 377 bij realisering Lange omleiding en de noodzakelijk investeringskosten voor de gebiedsontwikkeling bij dat alternatief zijn in deze vergelijking niet inbegrepen. De inschatting is dat beide zaken in financiële zin tegen elkaar wegvallen.

Uit een oogpunt van maatschappelijke baten en kosten (zie ook vorige paragraaf) past bij de LCC analyse een kanttekening. Een 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 oponthoud 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.

5.5 **Samenvatting**

5.5.1 *Netwerkalternatief 80*

Het Netwerk 80 alternatief voldoet tot 2030 aan de (minimum) normen zoals gekoppeld aan de doelstelling voor 'Verkeer en vervoer', 'Veiligheid' en 'Leefbaarheid'. De reissnelheid op het traject Ommen-Zwolle wordt echter niet verbeterd, neemt t.o.v. 2007 zelfs nog af. Het alternatief spaart de open (landbouw-) gebieden noordelijk van de huidige N 340. Het alternatief kent geen omleiding ook niet aan de westzijde bij Zwolle en past daardoor niet bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht'. Door het geringe extra ruimtebeslag en de grote spreiding van het verkeer scoort het alternatief het meest neutraal bij de vergelijking van milieueffecten en biedt daardoor de meeste aanknopingspunten voor een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het Netwerkalternatief 80 vergt een investering van circa 90 miljoen euro en is te faseren, waarbij de grootste knelpunten (spoorwegovergangen in N 340 en N 758) het eerste aangepakt kunnen worden. Dit alternatief sluit echter niet aan op:

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

Het Netwerk 80 alternatief komt gelet op het bovenstaande niet in aanmerking als voorkeursalternatief.

5.5.2 *Combinatiealternatief of Lange omleiding 2x2 Noord*

Combinatiealternatief

- voor 'Verkeer en vervoer' en 'Veiligheid' relatief slechter dan de Lange omleiding (minder toekomstvast);
- de N 377 Lichtmis – Slagharen blijft een 100 km/uur weg (behalve in de kernen); verkeersomvang in de kernen in 2020 op het niveau van 2007;
- voor 'Woon- en leefmilieu' relatief slechter dan 'Lange omleiding';
- voor 'Landbouw', 'Natuurlijk milieu' (natuur, bodem en water), 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie', conform PlanMER (zie bijlage I), relatief beter dan de Lange omleiding;
- past in grondwaterbeschermingsbeleid omdat zowel het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd als het grondwaterbeschermingsgebied Witharen (nagenoeg) worden vermeden;
- ongestoorde gebiedsontwikkeling noordelijk gebied (LOG/landbouwontwikkeling, vergroten samenhang EHS/Robuuste verbindingzone), landschap, grondwaterbescherming, recreatie en woon- en leefmilieu)
- positieve baten-kosten verhouding (ca 1,8) / ondersteuning regionale economie;
- sluit aan op toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik overeenkomstig de Omgevingsvisie; geheel nieuwe doorsnijding wordt voorkomen en het contrast tussen luw noordelijk gebied en huidig relatief meer dynamisch gebied langs de bestaande N 340 wordt gehandhaafd;
- te faseren en tussentijdse herijking maatregelen mogelijk;
- qua kosten vergelijkbaar met Lange omleiding
- financiële middelen te reserveren voor een bepaald tijdvak;
- bestuurlijk draagvlak bij gemeentebestuur Ommen; geen bestuurlijk draagvlak bij gemeentebestuur van Hardenberg; gemeentebestuur Zwolle heeft voorkeur voor Lange omleiding; het college van Dalfsen kan op hoofdlijnen instemmen met het Combinatiealternatief en vraagt bijzondere aandacht voor een aantal specifieke punten; de gemeenteraad van Dalfsen ondersteunt die punten, heeft geen eensluidend standpunt over een voorkeursalternatief maar is wel van mening dat de aanpassing van de N 340 op het huidige tracé moet plaatsvinden;
- weinig tot geen maatschappelijk draagvlak bij direct omwonenden N 340 en langs N 377 (m.n.

Balkbrug) en bewoners westelijk deel Combinatiealternatief, en wel maatschappelijk draagvlak bij bewoners noordelijk gebied.

Lange omleiding

- voor 'Verkeer en vervoer' en 'Veiligheid' relatief beter dan het Combinatiealternatief;
- de N 377 kan afgewaardeerd worden tot een gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur weg;
- voor 'Woon- en leefmilieu' relatief beter dan het Combinatiealternatief;
- voor 'Landbouw', 'Natuurlijk milieu' (natuur, bodem en water), 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie', conform PlanMER (zie bijlage I), relatief slechter dan het Combinatiealternatief;
- doorsnijdt grondwaterbeschermingsgebied Witharen (te rechtvaardigen bij een groot maatschappelijk belang, als een redelijk alternatief ontbreekt en als wordt voldaan aan het stap-vooruit principe).
- kansen voor positieve gebiedsontwikkeling langs af te waardenen huidige N 340 (vergroten samenhang EHS/RVZ, landschap, recreatie en woon- en leefmilieu) en bedreiging voor (ongestoorde) gebiedsontwikkeling noordelijk gebied;
- positieve baten-kosten verhouding (ca 2) / ondersteuning regionale economie;
- op gespannen voet met toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik overeenkomstig de Omgevingsvisie;
- niet te faseren en geen tussentijdse herijking maatregelen mogelijk;
- qua kosten vergelijkbaar met Combinatiealternatief
- financiële middelen in een keer te reserveren voor het hele project voor een bepaald tijdvak;
- geen bestuurlijk draagvlak bij gemeenten Dalfsen en Ommen en wel bij Zwolle en Hardenberg;
- maatschappelijk draagvlak bij direct omwonenden N 340 en langs N 377 (m.n. Balkbrug), en weinig tot geen maatschappelijk draagvlak bij bewoners noordelijk gebied en overige bewoners.

6 Het voorkeursalternatief

6.1 Eindafweging en conclusie

In het vorige hoofdstuk zijn de voor en nadelen van de geselecteerde alternatieven benoemd en aangegeven dat het Netwerk 80 alternatief wordt afgewezen als voorkeursalternatief. De eindafweging spits zich dus toe op het Combinatiealternatief en de Lange omleiding. Naar aanleiding van de reacties/zienswijzen en adviezen over de Ontwerp-structuurvisie is voorkeur voor het Combinatiealternatief in de Ontwerp-structuurvisie opnieuw bezien in het bijzonder op de volgende punten die ook in de reacties/zienswijzen pregnant naar voren komen:

- a. Omgevingsvisie / Gebiedsontwikkelingsmogelijkheden / Ruimte voor de Vecht;
- b. Toekomstvastheid en leefbaarheidsaspecten;
- c. Kosten en fasering;
- d. Draagvlak, maatschappelijk en bestuurlijk, en vervolprocedure.

- Omgevingsvisie / Gebiedsontwikkelingsmogelijkheden / Ruimte voor de Vecht

Overeenkomstig de Omgevingsvisie is bij toepassing van de SER-ladder en het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik 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. Gebiedsontwikkelingskansen langs de bestaande route bij keuze van een omleiding zijn aanwezig. Tegenover die denkbare mogelijkheden staan echter de gewijzigde gebiedsontwikkelingsmogelijkheden in het noordelijk gebied bij realisering van een omleiding. Het gaat om (het behoud van) mogelijkheden voor landbouw, recreatie, natuurlijk milieu (waaronder de aspecten grondwaterbescherming en realisering Robuuste verbindingzone/EHS), landschap en woon- en leefmilieu. In relatie met de Omgevingsvisie draait het om o.a. de instandhouding van luwe en dynamische gebieden, bundeling in plaats van versnippering en het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. De te realiseren extra kwaliteiten bij afwaardering van de huidige N 340 in geval van een omleiding moeten daarbij nu ingeschat worden. Naast een andere herinrichting van de bestaande weg tot een erftoegangsweg 60 km/uur zijn in samenhang daarmee andere maatregelen nodig om die extra kwaliteiten te bereiken. 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 veel 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. Dat is aan de oostzijde niet het geval. Bovendien vermijdt de westelijke omleiding in het Combinatiealternatief het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd.

Bij een Lange omleiding liggen aan de oostzijde van de N 340 zeker wel gebiedsontwikkelingskansen maar het gebied heeft nu ook al veel waarden. Deze waarden worden door het Combinatiealternatief niet zodanig bedreigd dat dit een omleiding, met de daarbij behorende nadelen voor de gebiedsontwikkeling in het noordelijk gebied, rechtvaardigt. Ook de leefbaarheid blijft bij een goede inpassing van het Combinatiealternatief voldoende gewaarborgd.

- Toekomstvastheid en leefbaarheidsaspecten

Langs de bestaande route komt relatief veel bewoning voor en dicht op de N 340 en dat vraagt veel zorg voor behoud van leefbaarheid bij realisering van het Combinatiealternatief. Daar staat tegenover dat een Lange omleiding een geheel nieuwe doorsnijding oplevert in een nu zeer rustig gebied waar ook geleefd en gewerkt wordt en waar zo'n nieuwe autoweg ingrijpend is.

Aan de wettelijke normen kan en zal bij het Combinatiealternatief zeker worden voldaan en in de Planstudie BesluitMER zal een goede ruimtelijke inpassing verder worden uitgewerkt. Het Combinatiealternatief moet op het aspect verkeer beoordeeld worden op het totale traject van Zwolle tot Arriërveld en niet alleen op het middendeel. Nationale beprijzingsmaatregelen en een verminderde groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het plangebied, deels door de recessie, zullen de verkeersintensiteiten in de spits en de overschrijding van de I/C norm van 0,85 op het middendeel naar verwachting beperken. De uitvoering van het Combinatiealternatief zal zo worden vormgegeven dat de overlast die dat oplevert zoveel mogelijk beperkt wordt.

- Kosten

De kostenramingen voor de alternatieven zijn nog erg grof (30% marge) en worden uitgewerkt in de Planstudie BesluitMER. De investeringskosten van de Lange omleiding zijn lager dan die van het Combinatiealternatief. Bij de Lange omleiding moet echter ook gerekend worden met overdracht van de oude weg en de bruidsschat die daarbij hoort. Dit is qua kosten een nadeel voor de Lange omleiding in vergelijking met het Combinatiealternatief. Wij vinden de kostenverschillen, gelet op de nu nog gehanteerde ramingsmarge van 30%, niet zodanig groot dat dit als een doorslaggevend aspect moet worden gezien.

Als het huidige snelheidsregime op de N 377 bij het Combinatiealternatief gehandhaafd blijft dan zullen de delen op het traject Nieuwleusen – Slagharen waar 100 km/uur gereden mag worden (55% van het traject Lichtmis - Slagharen) op termijn ook duurzaam veilig moeten worden ingericht. Met een aantal maatregelen is op dat deel een aanvaardbaar veiligheidsniveau te halen. In de kernen zijn geen ingrijpende maatregelen nodig in aanvulling op eerdere herinrichting van deze traverses (kom-doorsnijdingen). De duurzaam veilige inrichting van de N 377, met als uitgangspunt het huidige snelheidsregime, zal na vaststelling van de bestemmingsplannen of het provinciaal inpassingsplan voor de N 340, worden opgenomen in de meerjarenprogrammering voor de duurzaam veilige inrichting van de provinciale wegen.

- Draagvlak, maatschappelijk en bestuurlijk, en vervolgprocedure

Noch voor het Combinatiealternatief noch voor de Lange omleiding is er 100% draagvlak bij de gemeentelijke overheden. Het maatschappelijk veld, dat zeer betrokken is, is ook zeer verdeeld over de meest wenselijke oplossing. De keuze van het tracé voor deze provinciale weg, onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Overijssel, is bij uitstek een zaak van provinciaal belang en aan Provinciale Staten. Maar ook in het vervolgproces, waarbij de provinciale tracékeuze planologisch/juridisch nog moet worden verankerd, is een grotere rol van de provincie nu wenselijk. Mede gelet op de verdeeldheid onder de bestuurlijke partners, en voor de duidelijkheid richting de burgers, en ter voorkoming van vertraging in de besluitvorming kiest de provincie in dit geval in principe voor het instrument van een provinciaal inpassingsplan voor de vervolgfase, in plaats van de procedure via gemeentelijke bestemmingsplannen. Het provinciaal inpassingsplan kan ook het knooppunt N 340/A28 betreffen mits de financiering daarvan door de betrokken drie overheden tijdig is geregeld. Overeenkomstig de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening is tijdens de procedure van het provinciaal inpassingsplan voorzien in een stap waarbij de provincie de betrokken gemeenteraden vraagt wat zij van het ontwerp inpassingsplan vinden. Dit betrekken Provinciale Staten bij hun besluitvorming over het plan. Voor het overige is de procedure voor burgers, organisaties en adviseurs vergelijkbaar met die van de procedure bij bestemmingsplanherziening. Voordeel is ook dat de provincie zelf over eventuele planschadeverzoeken moet oordelen.

De beoordeling in het vorige hoofdstuk en de overwegingen hiervoor laten zien dat er voor beide alternatieven argumenten zijn. Het Combinatiealternatief sluit echter veel beter aan bij de het beleid uit de Omgevingsvisie dan de Lange omleiding. Een geheel nieuwe doorsnijding met alle nadelen van dien wordt voorkomen, terwijl het Combinatiealternatief voldoende beantwoord aan de gestelde doelstellingen en ruimtelijk verantwoord inpasbaar is. Deze voorkeur wordt ondersteund in het (meerderheids-) advies van de provinciale adviescommissies PCFL, SER en PCLG.

De verschillende aspecten afwegende kan geconcludeerd worden dat er sinds de Ontwerp-structuurvisie van januari 2009 – met een voorkeur voor het Combinatiealternatief – niet zodanige nieuwe overwegingen en argumenten aan de orde zijn gekomen dat deze tot een wijziging van het voorkeursalternatief moeten leiden.

Gelet hierop wordt in deze structuurvisie het Combinatiealternatief als voorkeursalternatief aangewezen.

In bijlage 3 bij deze structuurvisie staat een schematische weergave van het Combinatiealternatief en daarnaast is een kaartbijlage met de globale tracézone van dit voorkeursalternatief bij deze structuurvisie gevoegd.

Na vaststelling van deze structuurvisie wordt door de provincie een Planstudie BesluitMER opgesteld waarbij verschillende inrichtingsvarianten van het voorkeursalternatief worden uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Daarbij zal de provincie zowel de betrokken gemeenten als burgers en organisaties weer zo goed mogelijk proberen te betrekken. De Planstudie BesluitMER wordt opgesteld voor gemeentelijke bestemmingsplannen of voor een door de provincie op te stellen provinciaal inpassingsplan.

6.2 Omschrijving gebiedsontwikkelingsaanpak

De westelijke omleiding van de N 340 in het Combinatiealternatief is opgenomen in het in juni 2008 vastgestelde structuurplan van de gemeente Zwolle. De gemeente Zwolle trekt een gebiedsontwikkelingsproject voor het gebied vanaf de A 28 tot voorbij de spoorlijn Zwolle-Meppel, passend binnen het programma 'Ruimte voor de Vecht'. De vier meest betrokken overheden zijn de gemeente Zwolle, de provincie, de gemeente Dalfsen en het waterschap. De wijze van herinrichting van het westelijk deel van de oude N 340 is een onderdeel van dit Gebiedsontwikkelingsproject. Ook de exacte ligging van de nieuwe N 340 ten opzichte van het bedrijventerrein Hessenpoort en de door Zwolle nog beoogde zuidelijke uitbreiding daarvan wordt in het gebiedsontwikkelingsproject onderzocht. Tussentijdse uitkomsten van dit gebiedsontwikkelingsproject in de vorm van inrichtingsvarianten voor de tot erftoegangsweg her in te richten weg worden ingebracht in de Planstudie BesluitMER N 340 om op effecten te worden beoordeeld.

6.3 Relatie Omgevingsvisie

De provincie Overijssel heeft het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan samengevoegd tot één Omgevingsvisie. Dit is het provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In de Omgevingsvisie is een Ontwikkelingsperspectievenkaart opgenomen, waar ook het vervoersnetwerk globaal is geduid. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat de aanduiding van de hoofdinfrastructuur, waartoe de N 340 behoort, op de ontwikkelingsperspectievenkaart globaal is en slechts de beoogde verbindingen weergeeft. De aanduiding op genoemde kaart valt niet noodzakelijkerwijs samen met exacte tracés.

Bijlage 1 Effectscoretabel conform (aanvulling) PlanMER

(Deel) aspect	Deelcriterium ¹	Net 80	L 100 2x2 noord	Combinatie- alternatief
Verkeer en vervoer	Reistijd	0	+	++
	Betrouwbaarheid	+	++	--
	Restcapaciteit	+	+	--
Economie	Ondersteuning regionale gebiedsontwikkeling	0/+	++	++
Verkeersveiligheid	Overschrijding maximale intensiteit	0	-	0
	Intensiteiten parallelwegen	-	++	0/-
	Aantal slachtoffers	0/+	0/+	+
Externe veiligheid	PR	0	0/+	0/+
	GR	0	+	0
Geluidhinder	Geluidbelast oppervlak	0	-	0/-
	Geluidbelaste woningen	0	0/+	0
	Geluidbelaste onderwijsinstellingen	0	++	0 ²
Landbouw	Aantasting landbouwgebied	0	--	-
	Versnippering van landbouwgronden	0	-	0/-
	Te amoveren agrarische bedrijven	0	0/-	0/-
Wonen	Te amoveren woningen	0/-	0/-	-
	Kwaliteit van de woonomgeving	0	0	0/-
	Doorsnijding schoolroutes	0/+	+	+
Werken	Te amoveren bedrijven	0	0	0/-
Recreatie	Aantasting recreatieve gebieden	0	0/-	0/-
	Doorsnijding recreatieve routes	-	+	-
Flora en fauna	Ruimtebeslag en doorsnijding leefgebied	0	-	0
	Verstoring door geluid	0	0/-	0
	Verstoring door licht	0	0/-	0
	Vermesting	0	0/-	0
EHS	Ruimtebeslag en doorsnijding	0	0/-	0/-
	Geluidbelasting	0	+	0
	Vermesting	0/-	-	0/-
	Lichthinder	0	0/-	0
Natura 2000	Geluidbelasting	0	-	-
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	Vermesting	--	0	0

¹ De effectscores bij deze criteria gelden voor het studiegebied. Voorbeeld: bij reistijd gaat het ook om de reistijd op andere N-wegen, vandaar dat het Combinatiealternatief (met de N377 als 100 km/uur weg) ++ scoort op reistijd en de Lange Omleiding (met de N377 als 80 km/uur weg) + scoort; wordt de reistijd alleen vergeleken op de N 340 dan scoort de Lange Omleiding beter.

² Deze score is bijgesteld ten opzichte van de score in de Aanvullende notitie voor de commissie voor de m.e.r. (score was in die notitie op grond van geschatte aantallen 0/+).

Bijlage 1 Effectscoretabel conform (aanvulling) PlanMER

(Deel) aspect	Deelcriterium ¹	Net 80	L 100 2x2 noord	Combinatie-alternatief
Grondwater	Aantasting milieubeschermings-gebied grondwater	0	-	0
	Beïnvloeding grondwaterstroming en -stand	0	0/-	0
Ecohydro-logische gebieden	Aantasting ecohydrologisch gevoelige gebieden	0	0/-	0/-
Oppervlakte-water	Aantasting oppervlaktewater	0	-	0/-
Effecten tijdens aanleg (bodem en water)	Effecten tijdens aanleg	0	-	-
Aardkunde	Aantasting statusgebieden geomorfologie	0	0	0/-
Cultuurhistorie	Aantasting statusgebieden cultuurhistorie (Belvédère)	0	0	--
	Aantasting/kansen overige cultuurhistorische elementen	0/-	0/+	-
	Aantasting overige cultuurhistorisch waardevolle gebieden	0	-	0
Landschap	Aantasting provinciale statusgebieden landschap (oud en jonger landschap en kleinschalig besloten landschap)	0	--	0/-
	Aantasting visueel ruimtelijke waarden	0	-	0/-
	Aantasting waardevolle landschaps-structuren, patronen en -elementen	0/-	-	0/-
	Belevingswaarde vanaf de weg	0	-	0/-
	Belevingswaarde vanuit de omgeving	0/-	-	0/-
Archeologie	Aantasting archeologische potentie-gebieden	0	--	-
	Aantasting AMK-terreinen	0	0	-

In voorafgaande tabel zijn alleen opgenomen de effectscores die onderscheidend zijn. De volgende effectscores zijn niet opgenomen in de tabel:

- Verkeersveiligheid; verhouding verkeers-prestatie HWN/OWN (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Geluidhinder; geluidbelaste zorginstellingen (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Landbouw; vernatting/verdroging (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Wonen; aantasting toekomstig woongebied (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Werken; aantasting toekomstig werkgebied (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Natuur; Natura 2000 Vecht- en Beneden-Reggegebied: ruimtebeslag en doorsnijding, geluidbelasting, vermisting en lichthinder (alle 3 alternatieven scoren 0)
Natura 2000 Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht: ruimtebeslag en doorsnijding en lichthinder (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Bodem; aantal verontreinigingen en grondmechanische effecten; zetting en klink (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Grondwater; beïnvloeding grondwaterkwaliteit (alle 3 alternatieven scoren 0/-)
- Oppervlaktewater; aantasting regionale/primaire waterkeringen (alle 3 alternatieven scoren 0) en beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit (alle 3 alternatieven scoren 0/-)
- Aardkunde; aantasting aardkundige objecten (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Cultuurhistorie; aantasting rijks- en gemeentelijke monumenten (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Landschap; toe- of afname restruimte (alle 3 alternatieven scoren 0)
- Luchtkwaliteit; overschrijdingsoppervlak, hoogste concentratie in overschrijdingsgebied, toename concentratie in overschrijdingsgebied en blootgestelden (alle 3 alternatieven scoren 0)

Bijlage 2 Aantallen geluidgehinderden en ernstig gehinderden

klasse voor gehinderden		uitgaande van 2.3 inwoners per woning																	
van	tot	HS	AO	0+	0++	Ne100	Ne100	O100 2x1	O100 2x2	M100 2x1 noord	M100 2x1 zuid	M100 2x2 noord	M100 2x2 zuid	L100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L100 2x2 noord	L100 2x2 zuid	CA	
53 (65)	58 (59)	930	1142	1151	1156	1151	1192	1204	1216	1162	1156	1198	1188	1157	1152	1170	1165	1192	
58 (60)	63 (64)	611	707	709	705	711	689	705	689	655	650	650	649	628	629	638	633	684	
63 (65)	68 (69)	154	273	274	275	273	292	228	224	201	198	183	180	153	153	148	148	274	
70 (68)	99 (74)	22	47	48	47	48	52	47	47	50	48	47	45	50	47	46	46	48	
totaal		1717	2169	2184	2184	2184	2226	2185	2177	2067	2053	2078	2062	1988	1981	2003	1993	2198	
factor tov AO		1,01		1,01	1,01	1,03	1,01	1,00	1,00	0,95	0,96	0,95	0,95	0,92	0,91	0,92	0,92	1,01	
waardering		0		0	0	0/-	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+	0	
klasse voor ernstig gehinderden																			
van	tot	HS	AO	0+	0++	Ne100	Ne100	O100 2x1	O100 2x2	M100 2x1 noord	M100 2x1 zuid	M100 2x2 noord	M100 2x2 zuid	L100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L100 2x2 noord	L100 2x2 zuid	CA	
53 (65)	58 (59)	354	435	439	440	439	454	459	463	443	440	457	453	441	439	446	444	454	
58 (60)	63 (64)	265	306	307	306	308	299	306	299	284	282	282	281	272	273	277	274	296	
63 (65)	68 (69)	75	133	134	134	133	143	111	109	98	97	89	88	75	75	72	72	134	
70 (68)	99 (74)	12	26	27	26	27	29	26	26	28	27	26	25	28	26	26	26	27	
totaal		707	801	807	808	807	824	802	888	852	846	854	847	815	812	820	816	911	
factor tov AO		1,01		1,01	1,01	1,03	1,00	1,00	1,00	0,95	0,94	0,95	0,94	0,91	0,90	0,91	0,91	1,01	
waardering		0		0	0	0	0/-	0	0	0/+	+	0/+	+	+	+	+	+	0	

Bijlage 3

Het Combinatiealternatief

1. Inleiding

Deze bijlage geeft een nadere omschrijving van het tracé van het Combinatiealternatief: rijstroken, snelheid, de knooppunten en de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Daarnaast wordt ingegaan op de aandachtspunten bij uitwerking.

2. Omschrijving Combinatiealternatief

Tracéverloop, rijstroken en snelheid

Op de afbeelding in deze paragraaf is van het Combinatiealternatief het tracéverloop, het aantal rijstroken en de maximale snelheid schetsmatig weergegeven.

Tracéverloop

Het tracé van het voorkeursalternatief bestaat uit de volgende delen (van west naar oost):

- In het westelijk deel wordt vanaf de A 28 / Kranenburgweg een nieuw noordelijk tracé aangelegd. Deze loopt tot voorbij de spoorlijn Zwolle – Meppel en sluit ter hoogte van Ankummerdijk weer aan op de huidige N 340;
- Vanaf de Ankummerdijk wordt het huidige tracé aangehouden tot het viaduct in Varsen;
- In het oostelijk deel wordt vanaf het viaduct in Varsen de huidige N 48 gevolgd tot Arriërveld, tot het aansluitpunt van de toekomstige Omleiding Ommen.

Rijstroken

Op het westelijk deel bestaat het aantal rijstroken uit 2 maal 2, tot de Ankummerdijk óf tot de Dedemsweg/Koesteeg. Beide varianten worden onderzocht in de volgende fase, bij de Planstudie BesluitMER, en dan wordt een voorkeur bepaald. In relatie met deze variant (2x2 strooks tot Koesteeg/Dedemsweg) wordt ook onderzocht of kan worden volstaan met één ongelijkvloerse aansluiting voor Dalfsen bij de Koesteeg/Dedemsweg in combinatie met een ongelijkvloerse kruising bij de Ankummerdijk.

Bij realisering van een aansluiting ter hoogte van de Ankummerdijk zal een flinke parallelvoorziening tussen de Engellandweg en het aansluitpunt Ankummerdijk moeten worden aangelegd om de verkeersstromen te reguleren. Hiervoor zijn meerdere varianten denkbaar, waaronder een forse parallelweg langs de N 340 of ten zuiden van de Engellandweg – vanaf de Leemculeweg – een verbinding naar de Cubbinghesteeg / Ankummerdijk. In de Planstudie BesluitMER worden de verschillende varianten onderzocht om een voorkeur te kunnen bepalen.

Het middengedeelte (vanaf Ankummerdijk of vanaf Dedemsweg/Koesteeg tot viaduct Varsen) bestaat uit 2 maal 1 rijstrook (dat wil zeggen twee, fysiek van elkaar gescheiden rijbanen).

Het oostelijk deel van het tracé (de N 48 van Varsen naar Arriërveld) gaat weer over in 2 maal 2 rijstroken.

Snelheid

De snelheid op de verschillende delen van het Combinatiealternatief is:

- N 340: 100 km/uur Kranenburgweg tot Varsen;
- N 48: 100 km/uur;
- N 377 Slagharen – Lichtmis: huidig snelheidsregime;

Huidig tracé N 340 vanaf Kranenburgweg tot Ankummerdijk: erftoegangsweg (60 km/uur) met een verkeerstunnel voor fietsverkeer; een oplossing voor ander langzaam verkeer en autoverkeer van aanwonenden wordt verder onderzocht in de Planstudie BesluitMER. , in samenhang met de ongelijkvloerse kruising van de nieuwe N 340 met de spoorlijn en een eventuele kortsluitende wegverbinding.



Afbeelding: schematische weergave van het Combinatiealternatief

Knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen

Op het Combinatiealternatief worden knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen gerealiseerd. Het gaat om (van west naar oost):

- De aansluiting van het nieuwe tracé van de N 340 op de Kranenburgweg;
- Een ongelijkvloerse kruising van het nieuwe tracé met de spoorlijn Zwolle – Meppel;
- Een (hele of halve) aansluiting van de nieuwe westelijke omleiding op de huidige N 340 bij Ankummerdijk of alleen een ongelijkvloerse kruising (in combinatie met een doortrekking van het 2x2 strooksgedeelte tot de Koesteeg/Dedemsweg);
- Ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen bij Koesteeg, OudLeusen-West, De Stouwe of Mooi Rivier;
- Ongelijkvloerse kruisingen op een aantal nog nader te bepalen plaatsen;
- De aansluiting van de N 340 op de N 48 bij Varsen (N 340 gaat vloeiend over in N 48);
- Een vernieuwde aansluiting van de Balkerweg op de N 48 (bestaand);
- Een nieuw knooppunt / aansluiting van de N 48 op de N 36 (Omleiding Ommen);
- Aanpassing knooppunt A28 - Kranenburgweg – N340; hiervoor is samen met het rijk en de gemeente Zwolle, een (deel-)project gestart, waarbij zowel de ontwikkelingen op korte termijn (Ikea) als lange termijn betrokken worden; de resultaten worden betrokken in de Planstudie BesluitMER N 340.

De afwikkeling van het lokaal- en landbouw verkeer naar weerszijden van de spoorlijn, over de tot erftoegangsweg af te waarden N 340, wordt onderzocht in samenhang met de ongelijkvloerse kruising van het nieuwe weggedeelte. Daarbij zijn verschillende varianten denkbaar.

3. Aanleg

Prioritering bij realisering Combinatiealternatief:

- Westelijke omleiding met ongelijkvloerse kruising spoorlijn;
- Aanpassing knooppunt A28 - Kranenburgweg – N 340; hiervoor zal, samen met het rijk en de gemeente Zwolle, een (deel-)project gestart worden, waarbij zowel de ontwikkelingen op korte termijn (Ikea) als lange termijn betrokken worden;
- Aansluiting N 340 op N 48 bij Varsen en 2 x 2 rjstroken op traject Varsen – Arrierveld;
- Oversteeksituatie bij Oudleusen.

4. Aandachtspunten bij uitwerking Combinatiealternatief

Als het Combinatiealternatief in een Planstudie BesluitMER verder wordt onderzocht dan wordt bezien wat de beste inpassing is en welke milieueffecten er optreden bij verschillende inrichtingsvarianten. Het BesluitMER moet voldoende informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in de bestemmingsplannen of een provinciaal inpassingsplan. Concreet gaat het bijvoorbeeld om het aantal en de exacte situering van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen, de exacte ligging van de wegas, eventuele verdiepte ligging, de breedte van de parallelwegen, de geluidsschermen/geluidswallen, de vormgeving en eventuele aanpassingen op het onderliggende wegennet et cetera. Ook worden de kosten in deze fase nauwkeuriger berekend.

In een kaartbijlage bij deze structuurvisie is de globale tracézone van het Combinatiealternatief aangegeven. Bij uitwerking in een Planstudie BesluitMER wordt de exact gewenste tracering verder onderzocht en verder geoptimaliseerd binnen de globaal aangegeven tracézone.

Het volgende moet daarbij onder andere nog worden bepaald:

- de hoogteligging van het ontwerp;
- het exacte dwarsprofiel; de parallelweg kan bijvoorbeeld plaatselijk andere breedtes verkrijgen vanwege de hoeveelheid verkeer op de parallelweg;
- de plaats en de vorm van de ongelijkvloerse aansluitingen op de N 340 en ongelijkvloerse kruisingen;

- het ontwerp van de knooppunten bij Zwolle en bij de N48/Omleiding Ommen;
- de kruising van de spoorlijn Zwolle – Meppel met een viaduct of een tunnel;
- de afwikkeling van het lokaal- en landbouw verkeer naar weerszijden van de spoorlijn, over de tot erftoegangsweg af te waarden N 340 (in samenhang te bezien met de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn van de nieuwe weg).

Het geluidsonderzoek kan worden uitgevoerd nadat de exacte ligging van de rijbaan is vastgelegd. De te nemen maatregelen kunnen dan worden vastgesteld en het daarbij behorende ruimtebeslag voor bijvoorbeeld geluidsschermen of geluidswallen.

De woningen die bij het Combinatiealternatief moeten worden afgebroken (naar schatting 13) kunnen, gelet op het bovenstaande, nu nog niet worden aangegeven. Woningen of agrarische bedrijven die moeten wijken voor aanpassing van de N 340 zullen onder voorwaarden herbouwd mogen worden in het buitengebied. Provincie en gemeenten zullen hierover nader overleg voeren. In de Omgevingsvisie is voor agrarische bedrijven een expliciet wijkersbeleid opgenomen en herbouw van af te breken woningen in het buitengebied is volgens de Omgevingsverordening ook mogelijk.

Behalve bovengenoemde zaken moeten bij de uitwerking in ieder geval ook de volgende onderwerpen worden betrokken:

1. Grondverwervingsstrategie;
2. Gebiedsontwikkelingsproject Zwolle – Broekhuizen en herinrichting van de oude N 340;
3. Ruimtelijke kwaliteit ontwerp / uitwerking N 340 project Cultuur & Ruimte;
4. Inpassing in de EHS / kruising Robuuste verbindingzone;
5. Inpassing bij kernen / buurtschappen (Ankum, Oudleusen, Varsen);
6. Herverkaveling/grondruiling aan westzijde;
7. Herinrichting parallelwegen / veiligheid fietsers.

Bijlage 4

Lange omleiding 2x2 Noord

1. Inleiding

Deze bijlage geeft een nadere omschrijving van het tracé van de Lange omleiding 2x2 Noord: rijstroken, snelheid, de knooppunten en de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen. Daarnaast wordt, bij keuze van de Lange omleiding 2x2 Noord als voorkeursalternatief, ingegaan op de aandachtspunten bij uitwerking.

2. Omschrijving Lange omleiding 2x2 Noord

Tracéverloop, rijstroken en snelheid

Op de afbeelding in deze paragraaf is van de Lange omleiding 2x2 Noord het tracéverloop, het aantal rijstroken en de maximale snelheid schetsmatig weergegeven.

Tracéverloop

Het tracé van de Lange omleiding 2x2 Noord:

- Vanaf de A 28 / Kranenburgweg wordt een nieuw noordelijk tracé aangelegd;
- Het nieuwe tracé kruist de spoorlijn Zwolle – Meppel een paar honderd meter ten noorden van de huidige overweg;
- Het tracé loopt tot de Dommelerdijk (ten noorden van Oudleusen) parallel aan de 380 kV hoogspanningslijn;
- bij de Dommelerdijk buigt het tracé af en loopt dan parallel aan de Kampendwarsweg richting Witharenweg en vervolgens naar het aansluitpunt bij de Omleiding Ommen bij de N48.

Rijstroken

De Lange omleiding 2x2 Noord heeft 2 maal 2 rijstroken

Snelheid

De snelheid op de verschillende delen van het alternatief Lange omleiding 2x2 Noord is:

- Nieuwe N 340 : 100 km/uur vanaf Kranenburgweg tot aansluitpunt bij N 48;
- N 48: vanaf aansluitpunt met Omleiding Ommen naar het noorden: 100 km/uur;
- N 48: vanaf aansluitpunt met Omleiding Ommen naar het zuiden: vooralsnog 80 km/uur (eventueel op termijn 100 km/uur afhankelijk van besluitvorming over N 348);
- N 377 Slagharen – Lichtmis: de delen waar nu 100 km/uur geldt worden afgewaardeerd tot 100 km/uur, uitgezonderd het deel Nieuwleusen – Lichtmis, verder huidig snelheidsregime;
- Huidig tracé N 340 vanaf Kranenburgweg tot Varsen/Ommen: erftoegangsweg (60 km/uur) met een verkeerstunnel voor fietsverkeer bij de spoorlijn; een oplossing voor ander

langzaam verkeer en autoverkeer van aanwonenden wordt verder onderzocht in de Planstudie BesluitMER, in samenhang met de ongelijkvloerse kruising van de nieuwe N 340 met de spoorlijn en een eventuele kortsluitende wegverbinding.



Afbeelding: schematische weergave van de Lange omleiding 2x2 Noord

Knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen

Op de Lange Omleiding 2x2 Noord worden knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen gerealiseerd. Het gaat om (van west naar oost):

- De aansluiting van het nieuwe tracé van de N 340 op de Kranenburgweg;
- Een ongelijkvloerse kruising van het nieuwe tracé met de spoorlijn Zwolle – Meppel;
- Een ongelijkvloerse aansluiting op de Dedemsweg ten noorden van Dalftse;
- Een ongelijkvloerse aansluiting op de Dommelerdijk ten noorden van Oudleusen;
- Een nieuw knooppunt / aansluiting van de nieuwe N340 en N 48 op de N 36 (Omleiding Ommen);
- Ongelijkvloerse kruisingen op een aantal nog nader te bepalen plaatsen;
- Aanpassing knooppunt A28 - Kranenburgweg – N340; hiervoor is samen met het rijk en de gemeente Zwolle, een apart (deel-)project gestart, waarbij zowel de ontwikkelingen op korte termijn (Ikea) als lange termijn betrokken worden; de resultaten worden betrokken in de Planstudie BesluitMER N 340.

De afwikkeling van het lokaal- en landbouw verkeer naar weerszijden van de spoorlijn, van de tot erftoegangsweg af te waardenen N 340, wordt onderzocht in samenhang met de ongelijkvloerse kruising van het nieuwe weggedeelte. Daarbij zijn verschillende varianten denkbaar.

3. Aanleg

Een gefaseerde aanleg van de Lange omleiding 2x2 Noord is niet goed mogelijk. Denkbaar zou zijn om de weg eerst als een 2x1 weg te realiseren maar wel zo dat latere uitbreiding tot 2x2 eenvoudig mogelijk is. Kunstwerken zouden dan in ieder geval direct op de 2x2 uitvoering gedimensioneerd moeten worden en de grondverwerving zou hierop ook gericht moeten worden. Omdat de verwachting is dat vrij snel na realisering de 2x2 wegcapaciteit nodig wordt deze fasering (financieel) niet aantrekkelijk en wenselijk geacht. Eventuele fasering is mogelijk wel aan de orde aan bij de knooppunten aan de uiteinden. Voor realisering van nieuwe knooppunten bij de A28 en Arriërveld (N48/N36) is medewerking en/of medefinanciering van het Rijk nodig. Eventueel zullen tijdelijk andere aansluitingen moeten worden gemaakt die inspelen op de huidige situaties.

4. Aandachtspunten bij uitwerking Lange omleiding 2x2 Noord

Als de Lange omleiding 2x2 Noord in een Planstudie BesluitMER verder wordt onderzocht dan wordt bezien wat de beste inpassing is en welke milieueffecten er optreden bij verschillende inrichtingsvarianten. Het BesluitMER moet voldoende informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in de bestemmingsplannen of een provinciaal inpassingsplan. Concreet gaat het bijvoorbeeld om het aantal en de exacte situering van de ongelijkvloerse aansluitingen en kruisingen, de exacte ligging van de wegas, eventuele geluidsschermen/geluidswallen, de vormgeving en eventuele aanpassingen op het onderliggende wegennet et cetera. Ook worden de kosten in deze fase nauwkeuriger berekend.

In een kaartbijlage bij deze structuurvisie is de globale tracézone van de Lange omleiding 2x2 Noord aangegeven. Bij uitwerking in een Planstudie BesluitMER wordt de exact gewenste tracering verder onderzocht en verder geoptimaliseerd binnen de aangegeven tracézone.

Het volgende moet daarbij onder andere nog worden bepaald:

- de hoogteligging van het ontwerp;
- het exacte dwarsprofiel; eventueel wordt op delen van het traject, in samenhang met nog te bepalen lokaties van te realiseren ongelijkvloerse kruisingen, stukken parallelweg gemaakt om verkeersrelaties tussen noord- en zuidzijde van de nieuwe weg te bedienen;
- de plaats en de vorm van de aansluitingen op de N 340 bij de Dedemsweg en de Dommelerdijk;
- het ontwerp van de knooppunten bij Zwolle en de N48/Omleiding Ommen;
- de kruising van de spoorlijn Zwolle – Meppel met een viaduct of een tunnel;
- de afwikkeling van het lokaal- en landbouw verkeer naar weerszijden van de spoorlijn, van de tot erftoegangsweg af te waarden N 340 (in samenhang te bezien met de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn van de nieuwe weg).

Het geluidsonderzoek kan worden uitgevoerd nadat de exacte ligging van de rijbaan is vastgelegd. De te nemen maatregelen kunnen dan worden vastgesteld en het daarbij behorende ruimtebeslag voor bijvoorbeeld geluidsschermen of geluidswallen.

Bedrijven of woningen die bij de Lange omleiding 2x2 Noord moeten worden afgebroken kunnen, gelet op het bovenstaande, nu nog niet worden aangegeven. Woningen of agrarische bedrijven die moeten wijken voor aanpassing van de N 340 zullen onder voorwaarden herbouwd mogen worden in het buitengebied. Provincie en gemeenten zullen hierover nader overleg voeren. In de Omgevingsvisie is voor agrarische bedrijven een expliciet wijkersbeleid opgenomen en herbouw van af te breken woningen in het buitengebied is volgens de Omgevingsverordening ook mogelijk.

Behalve bovengenoemde zaken moeten bij de uitwerking in ieder geval ook de volgende onderwerpen worden betrokken:

1. Grondverwervingsstrategie;
2. Gebiedsontwikkelingsprojecten Zwolle – Broekhuizen en Oudleusen – Varsen en herinrichting van de oude N 340;
3. Ruimtelijke kwaliteit ontwerp / uitwerking N 340 project Cultuur & Ruimte;
4. Inpassing in de EHS / kruising Robuuste verbindingzone;
5. Inpassing bij buurschappen ('Witharenweg');
6. Herverkaveling/grondruiling;
7. Inpassing in grondwaterbeschermingsgebied Witharen (technische maatregelen ter bescherming kwaliteit grondwater).

Kaartbijlage geluidscontouren Combinatiealternatief

