

## **Probleem- en doelstelling opwaardering N 340 (conform stuurgroep 25 09 08)**

**Volgens de richtlijnen m.e.r. N 340 moet in het MER een herziene probleem- en doelstelling worden opgenomen. Hieronder de tekst die de stuurgroep N 340 in het MER wil laten opnemen. De stuurgroep heeft eerst een concept versie voorgelegd aan de consultatiegroepen en vervolgens op grond van de reacties de tekst bijgesteld.**

### **Probleemstelling**

Een verdere verkeersgroei en een vlotte en veilige doorstroming op de huidige N340 staan op gespannen voet met elkaar. De huidige inrichting en vormgeving van de N340 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 N340 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 N340 afnemen.

Omdat de N340, in samenhang met de N48 tot de omleiding Ommen en de aansluiting op de A28, steeds moeilijker haar functie kan vervullen als belangrijke regionale oost-west verbinding neemt ook de druk op het onderliggende wegennet toe (sluipverkeer). Dit sluipverkeer leidt op het onderliggende wegennet tot een toename van de verkeersonveiligheid en een afname van de leefbaarheid.

### **Doelstelling**

Aanpassing van de N340 moet een adequate oplossing bieden voor de geconstateerde problemen. De hoofddoelstelling van het project luidt derhalve:

*‘Het zo duurzaam mogelijk verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid op en in de omgeving van de N340 / N48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer’*

Daarnaast is aanvullend de volgende doelstelling geformuleerd:

*‘Een aangepaste of nieuwe N340 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 (zie volgende bladzijde):

#### *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/u in spits, en bij een provinciale 80 km-weg van minimaal 40 km/u 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.

#### *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;
- Het voorkomen van 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').

Er bestaan verschillende manieren om deze doelen en ambities invulling te geven. Deze variëren van het opnieuw inrichten van de bestaande N340 / N48 tot de aanleg van een geheel nieuwe N340. Welke maatregelen dat zijn en hoe deze eruit kunnen komen te zien wordt nader onderzocht, inclusief de mogelijke cumulatie van effecten. Alternatieven worden ook vergeleken in een maatschappelijke kosten en batenanalyse (mkba).