

*N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek*

## *Structuurvisie*

**N 340 Zwolle - Ommen / N 48 Varsen - Arriërveld**

*Ontwerp*

*Januari 2009*

## ***Colofon***

**Datum**

Januari 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](http://www.provincie.overijssel.nl/n340)

[n340@overijssel.nl](mailto:n340@overijssel.nl)

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
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	(Ontwerp-)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
<b>2</b>	<b>Planstudie PlanMER</b>	<b>9</b>
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
<b>3</b>	<b>De alternatieven vergeleken</b>	<b>13</b>
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
<b>4</b>	<b>Voorselectie voor keuze voorkeursalternatief</b>	<b>21</b>
4.1	Inleiding	21
4.2	Welke alternatieven worden <u>in ieder geval</u> betrokken?	21
4.3	Welke alternatieven worden <u>niet</u> betrokken?	21
4.4	Een Combinatiealternatief als mogelijk voorkeursalternatief	22
4.5	Selectie drie alternatieven	24
<b>5</b>	<b>Drie alternatieven nader vergeleken</b>	<b>25</b>
5.1	Inleiding	25
5.2	Vergelijking op thema's	25
5.2.1	Verkeer en vervoer	25
5.2.2	Veiligheid	25
5.2.3	Woon- en leefmilieu	26
5.2.4	Landbouw/werkmilieu	27
5.2.5	Natuurlijk milieu	27
5.2.6	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	27
5.2.7	Regionale gebiedsontwikkeling	27
5.3	Relatie overig beleid	28
5.4	Kosten	29
5.5	Samenvatting en conclusie	29
5.5.1	Lange omleiding	29
5.5.2	Netwerkalternatief 80	29

5.5.3	Het Combinatiealternatief	30
5.5.4	Conclusie	30
<b>6</b>	<b>Het voorkeursalternatief</b>	<b>33</b>
6.1	Inleiding	33
6.2	Omschrijving tracé	33
6.2.1	Tracéverloop, rijstroken en snelheid	33
6.2.2	Knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen	34
6.3	Omschrijving gebiedsontwikkelingskansen westzijde	35
6.4	Relatie Omgevingsvisie	35
<b>7</b>	<b>Uitvoering</b>	<b>37</b>
7.1	Een gefaseerde aanleg	37
7.1.1	BesluitMER	37
7.2	Aandachtspunten bij uitwerking	37

## **Bijlage 1 Tracézone voorkeursalternatief**

# 1 Inleiding

## 1.1 *Waarom deze Structuurvisie?*

De provinciale weg N 340 (Zwolle – Ommen) is een belangrijke schakel in de regionale hoofdwegstructuur van Noord Overijssel. Om de regionale bereikbaarheid in de toekomst te verbeteren, wil de provincie de N 340 anders inrichten. In de Planstudie PlanMER die tegelijkertijd met deze Structuurvisie ter inzage ligt, 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 (Ontwerp-)Omgevingsvisie Overijssel*

De provincie Overijssel heeft eind 2008 een (ontwerp-)Omgevingsvisie uitgebracht waarin het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan worden samengevoegd tot één visie. Daarmee wordt beoogd deze visie tot hét centrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel te maken. De (ontwerp-)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

trajectnelheid van minimaal 50 km/uur in de ochtend- en avondspits en een intensiteit/capaciteitsverhouding<sup>1</sup> van maximaal 0,8 in de spits;

- o Autowegen van stedelijke centra naar streekcentra (100 km/uur): met een gemiddelde trajectnelheid 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. Voor de N 340 worden diverse varianten onderzocht.

### *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 ook essentieel in de ontwerpfase N 340 volgens het voorkeursalternatief. De uitkomsten van de afgeronde C&R onderzoeken, de gebiedskenmerken (sturingsfilosofie met lagenbenadering en gebiedscatalogus 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'. Op bestuurlijk en ambtelijk niveau worden keuzes vanuit de N 340 en 'Ruimte voor de Vecht' 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 en zal naar verwachting eind 2009 gereed zijn.

---

<sup>1</sup> zie voor een toelichting op dit begrip het kader op blz. 10

In de Planstudie PlanMER die tegelijkertijd met deze Structuurvisie ter inzage ligt, 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 deze Structuurvisie (samen met het PlanMER) vindt besluitvorming plaats. Er wordt naar gestreefd om de vaststelling van deze Structuurvisie door Provinciale Staten te laten samenvallen met vaststelling van de Omgevingsvisie, waarbij de inhoud uiteraard geheel op elkaar afgestemd is. 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.

## **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 met een keuze voor het voorkeursalternatief. Een uitgebreide beschrijving van het voorkeursalternatief staat in hoofdstuk 6. In het laatste hoofdstuk 7 wordt 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	<b>O alternatief (1)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2		
		<b>Ombouwalternatieven (10)</b> N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	<b>Lange omleiding</b>	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen
			<b>Middellange omleiding</b>	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen
			<b>Huidige N 340 + oml. westzijde + N48</b>	
	IN	<b>Netwerkalternatieven (2)</b> N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	<b>Netwerk 100:</b> N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen	
			<b>Netwerk 80:</b> N 340 80 1x2 met rotondes	
<b>O+ alternatieven (2)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés		<b>O+</b> N 340 80 met rotondes		
		<b>O++</b> 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 Milieuvriendelijke 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.

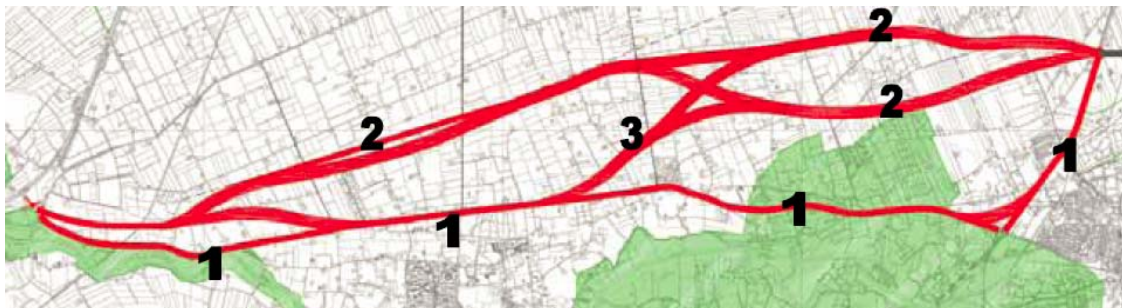
## 3 De alternatieven vergeleken

### 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 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

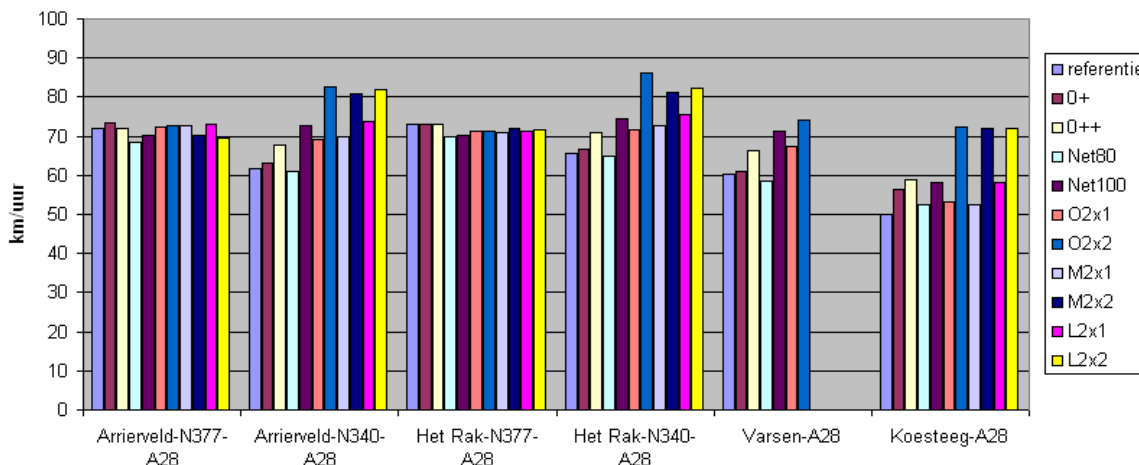
### Doelstelling

'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 Omlleiding 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 geluidsarm asfalt, geluidsschermen/geluidswallen of het toepassen van gevelisolatie. De geluidsbeperkende 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 erfdoegangsweg 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) 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 en water'. De omleidingen scoren gemiddeld genomen iets minder goed bijvoorbeeld omdat in sommige varianten een grondwaterbeschermingsgebied (bij Witharen of bij Broekhuizen) 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 0+ 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-terrein<sup>2</sup>. 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.

---

<sup>2</sup> 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 omleidingen 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 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 waarderen) 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 Combinatiealternatief<sup>3</sup> als mogelijk voorkeursalternatief**

#### *O++ 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 (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.

<sup>3</sup> 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

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.

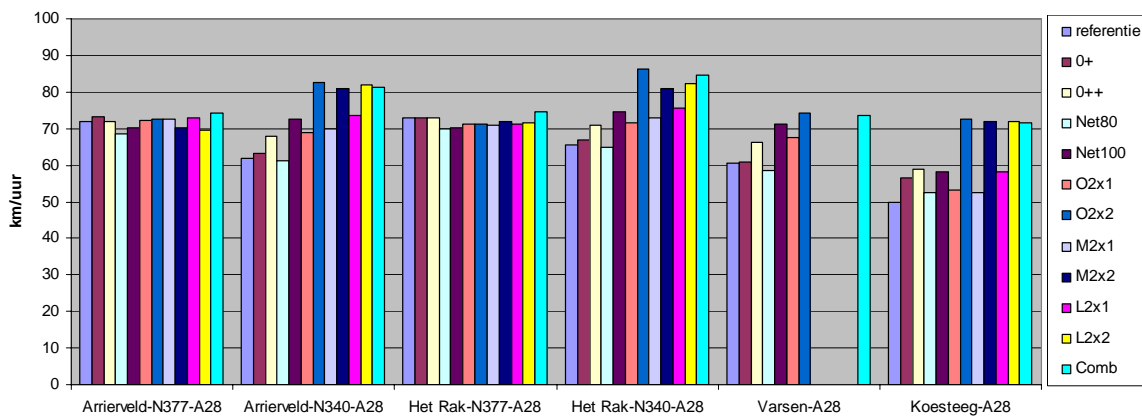
Een dergelijk type wegverbinding doet eveneens recht aan de wens om te komen tot een hoofdinfrastructuur van Overijssel zoals aangegeven in de (ontwerp)Omgevingsvisie. De combinatie van deze uitgangspunten leidt tot het zogenoemde Combinatiealternatief als een mogelijk voorkeursalternatief.

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 N340 wordt een 100 km/uur weg grotendeels via de bestaande N 340 en de N 48, maar met een omleiding vanaf de Kranenburgweg (Zwolle) tot de Ankummerdijk (Dalfsen) met twee keer twee rijstroken;
- twee rijstroken op het N 340 traject Ankummerdijk–Varsen;
- twee keer twee rijstroken op de N 48 Varsen-Arriërveld;
- ongelijkvloerse kruisingen en wegaansluitingen;
- een tunnel of viaduct bij de spoorlijn Zwolle-Meppel;
- een ongelijkvloerse wegaansluiting van de N 340 op de Kranenburgweg;
- 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												
	O ref.	O+	O++	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 Ankummerdijk - 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	<b>Nulalternatief (1)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2				
			<b>Ombouwalternatieven (10)</b> N 340 100 2x1 of 2x2 N 377 80 1x2 N 48 100 2x2	Lange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	Lange omleiding N. of Z. (2x1 →) 2x2
				Middellange omleiding	Noord bij Witharen Zuid bij Witharen	
	IN	<b>Netwerkalternatieven (2)</b> N 340 80 of 100, 1x2 of 2x1 N 377 100 1x2 N 48 100 2x2 geen nieuwe tracés	Huidige N 340 + oml. westzijde + N48		<b>Combinatie-alternatief</b> N 340 100 2x1 en deels 2x2 (west. oml. en N 48) ongelijkvloerse aansluitingen N 377 100 1x2 N 48 100 2x2	
			<b>Netwerk 100:</b> N 340 100 2x1 met ongelijkvloerse aansluitingen		<b>Netwerk 80:</b> N 340 80 1x2 met rotondes	
			<b>Netwerk 80:</b> N 340 80 1x2 met rotondes			
		<b>Nulplusalternatieven (2)</b> N 340 80 1x2 N 377 100 1x2 N 48 100 1x2 geen nieuwe tracés	<b>0+</b> N 340 80 met rotondes			
			<b>0++</b> N 340 80 met ongelijkvloerse aansluitingen			

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. Deze vergelijking vindt plaats aan de hand van de thema's zoals die in hoofdstuk 3 zijn genoemd.

## 5.2 *Vergelijking op thema's*

### *5.2.1 Verkeer en vervoer*

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 restcapaciteit.

Ook het Netwerkalternatief 80 1x2 scoort positief ten aanzien van de gestelde normen voor verkeersafwikkeling. Dit komt omdat het verkeer (en daarmee de verkeersdrukke) 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 en N 48 Varsen-Arriërveld). Hierdoor wordt tussen Zwolle en Ommen een verbetering van de gemiddelde reistijd in de spits bereikt. Het middendeel van het traject (Ankummerdijk - Varsen) heeft in dit alternatief, net als op de rest van de verbinding N 340 / N 34 richting Drenthe, 2 rijstroken. De (rest-)capaciteit van de gehele verbinding N 340 / N 34 blijft in de spits daardoor beperkt en heeft dus niet het afwikkelingsniveau van een 2x2 strooks weg.

### *5.2.2 Veiligheid*

#### *Verkeersveiligheid*

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 een optie is dat de parallelwegen dan

worden afgewaardeerd tot fietspaden.

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.

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.

#### *Externe veiligheid*

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

### 5.2.3 Woon- en leefmilieu

#### *Leefbaarheid en barrièrewerking*

Ook ten aanzien van normen voor leefbaarheid uit de doelstelling voldoen de drie alternatieven. Bij de Lange omleiding wordt de leefbaarheid langs het bestaande tracé (ca. 17 km) aanzienlijk verbeterd, vooral door afname van de geluidsbelasting op de woningen langs het huidige tracé. 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.

Bij het Netwerkalternatief 80 treedt geen structurele verbetering van de leefbaarheid op langs het bestaande tracé. Doordat er minder mogelijkheden ontstaan voor oversteken, zal de barrièrewerking bij het bestaande tracé toenemen.

Bij het Combinatiealternatief wordt de leefbaarheid langs het bestaande tracé verbeterd op het gedeelte aan de westzijde van de huidige N 340. Ook hier geldt dat vanwege de afname van het aantal oversteekvoorzieningen op het gedeelte van Ankummerdijk naar Varsen, de barrièrewerking toeneemt.

#### *Recreatie*

Vanwege een nieuwe doorsnijding door het landschap, zijn de effecten van de Lange omleiding op de recreatie negatief. Met name aan de oostzijde (Witharen en omgeving) van het nieuwe tracé. Daar staat tegenover dat de recreatie en mogelijkheden langs de af te waardenen N 340 toenemen.

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 betere mogelijkheden voor recreatie rondom de huidige N 340. Op het tracé gedeelte Ankummerdijk – Varsen is het effect voor de recreatie neutraal tot negatief.

#### *Te amoveren woningen*

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

#### 5.2.4 Landbouw/werkmilieu

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 bedrijven worden afgebroken.

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 bedrijven weg en het verlies aan landbouwgrond bedraagt ca. 30 hectare.

#### 5.2.5 Natuurlijk milieu

De Lange omleiding heeft een duidelijk negatief effect op de flora en fauna en de Ecologische Hoofd Structuur. 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.

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.

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.

#### 5.2.6 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De effecten van de drie alternatieven op het landschap, cultuurhistorie en archeologie zijn zeer verschillend. 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. 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.

#### 5.2.7 Regionale gebiedsontwikkeling

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. 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, de recreatie, de natuur en het landschap, en de leefbaarheid (vooral nabij Witharen).

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 waardenen 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. 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, recreatie, natuur en landschap en leefbaarheid. De leefbaarheid van de kernen/buurtschappen Ankum, Oudleusen en Varsen zal door maatregelen als geluidschermen gewaarborgd moeten worden.

### **5.3 Relatie overig beleid**

De Lange omleiding past binnen het huidige verkeer en vervoerbeleid ten aanzien van de thema's doorstroming en bereikbaarheid van regionale, economische centra. Dit alternatief is echter wel strijdig met enkele doelen zoals vastgesteld in de (ontwerp-) Omgevingsvisie. Hierin is namelijk aangegeven: "versnippering van het landschap moet beperkt worden en infrastructuur dient bij te dragen aan de landschappelijke kwaliteit"<sup>4</sup>.

Voor wat betreft het westelijk deel van de lange omleiding 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.

Doordat het Netwerkalternatief 80 de open gebieden aan de noordzijde van de huidige N340 spaart, wordt een belangrijke doelstelling uit de (ontwerp-) Omgevingvisie bereikt. Een andere doelstelling uit de (ontwerp-)Omgevingsvisie wordt echter niet behaald. De N 340 maakt onderdeel uit van de provinciale hoofdinfrastructuur en is in de (ontwerp-) 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'.

Het Combinatiealternatief sluit aan op de (ontwerp-)Omgevingsvisie. Hierin wordt de N 340 aangemerkt als provinciale hoofdinfrastructuur. 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 N340 / N 34. Een andere doelstelling uit de (ontwerp-)Omgevingsvisie, het beperken van de versnippering van het landschap wordt ook behaald. Door voor een groot deel het bestaande tracé te gebruiken worden de open (landbouw)gebieden noordelijk van de huidige N 340 grotendeels gespaard.

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. De westelijke omleiding maakt, indien nodig, eventuele dijkverlegging aldaar mogelijk.

---

<sup>4</sup> Provincie Overijssel, Ontwerp Omgevingsvisie. November 2008, pagina 143

## 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.

De Lange omleiding (Noord 2x2) vergt een investering van circa 170 miljoen euro (met 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.

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 (met een verkeerstunnel voor fietsverkeer -en voor autoverkeer van aanwonenden- in het oude tracé bij de spoorlijn) en is goed te faseren. Door de grootste knelpunten als eerste aan te pakken, kunnen op korte termijn grote positieve effecten behaald worden.

## 5.5 **Samenvatting en conclusie**

### 5.5.1 *Lange omleiding*

De Lange omleiding is voor 'Verkeer en vervoer' en 'Veiligheid' van de drie geselecteerde alternatieven het beste, maar tegenover deze voordelen staan (grote) nadelen voor 'Landbouw/Werkmilieu', 'Natuurlijk milieu' en 'Landschap en cultuurhistorie' in het noordelijk gelegen gebied. Het bestaande tracé van de huidige N 340 wordt echter structureel ontlast en dat levert daar grote voordelen op voor het 'Woon- en leefmilieu', 'Natuurlijk milieu' en 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'. Door het westelijk deel van de omleiding bij Zwolle past dit alternatief daar goed bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht'. De Lange omleiding vergt een investering van circa 170 miljoen euro en is niet of nauwelijks te faseren.

### 5.5.2 *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 ontwerp Omgevingsvisie waarin wordt uitgegaan van bundeling van verkeer- en vervoer op aangewezen provinciale hoofdinfrastructuur en versterking van deze infrastructuur tussen

- belangrijke economische centra als Zwolle en streekcentrum Hardenberg;
- het vanaf 1997 gevoerde provinciale beleid voor de gehele N 340 met de duurzaam veilig benadering: een 80 km/uur weg Zwolle-Ommen 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.

### 5.5.3 Het Combinatiealternatief

Het Combinatiealternatief gaat in principe uit van een 2x1 strooks autoweg 100 km/uur (in aansluiting op de rest van de verbinding richting Drenthe en verder), met op de drukste delen van dit alternatief en waar dit ruimtelijk goed is in te passen, 2x2 rijstroken (westelijke omleiding bij Zwolle en N 48 Varsen-Arriërveld). Door deze combinatie wordt tussen Zwolle-Ommen een verbetering van de gemiddelde reistijd in de spits bereikt. Het middendeel van het traject (Ankummerdijk - Varsen) heeft in dit alternatief, net als op de rest van de verbinding N 340 / N 34 richting Drenthe, 2 rijstroken. De (rest-)capaciteit van de gehele verbinding N 340 / N 34 blijft in de spits daardoor beperkt en bereikt dus niet het afwikkelingsniveau van een 2x2 strooksweg.

Het alternatief scoort redelijk goed op 'Verkeersveiligheid'. Dit alternatief spaart voor een groot deel de open (landbouw-)gebieden noordelijk van de huidige N 340. Het Combinatiealternatief past goed bij de visie van 'Ruimte voor de Vecht' door de westelijke omleiding. Vooral op het middendeel van het traject treden nadelen op voor 'Woon- en leefmilieu', 'Natuurlijk Milieu' en 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'. Doordat in dit alternatief op dit trajectdeel is gekozen voor 2x1 rijstroken zijn deze nadelen echter minder groot dan bij een keuze voor 2x2 rijstroken. Op het westelijk deel treden door de omleiding daar juist voordelen op langs het huidige tracé van de N 340 voor 'Woon- en leefmilieu', 'Natuurlijk Milieu' en 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'.

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

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

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

### 5.5.4 Conclusie

Op basis van het bovenstaande en de volgende (beleids-) overwegingen bij de drie alternatieven, wordt in deze structuurvisie het Combinatiealternatief als het voorkeursalternatief aangegeven.

Bij het Netwerkalternatief 80 is geen sprake van consistent provinciaal beleid. Dit alternatief spreidt het verkeer terwijl uitgangspunt in de Omgevingsvisie is om verkeer zoveel mogelijk te bundelen op hoofdinfrastructuur en het contrast tussen dynamische en luwe gebieden te behouden. Het Netwerkalternatief 80 geeft een verslechtering van de gemiddelde reissnelheid. De N 340 is vanaf Drenthe tot Ommen op termijn een 100 km/weg. Een 80 km/uur traject Zwolle-Ommen, in het Netwerkalternatief 80, levert geen eenduidig en veilig wegbeeld op voor de gehele N 340. Het Netwerkalternatief 80 houdt aan de westzijde geen rekening met het programma 'Ruimte voor de Vecht' (geen nieuw tracé / N 340 direct naast huidige Vechtdijk). Het Netwerkalternatief biedt weinig ondersteuning aan de economische ontwikkeling van de Vechtstreek en Hardenberg.

Ook de Lange Omleiding is moeilijk te verenigen met doelen uit de Omgevingsvisie, doordat een

geheel nieuwe doorsnijding ontstaat ten koste van de landbouw, natuur en landschap en het contrast tussen dynamische en luwe gebieden. Er komt in het gebied weer een weg bij, parallel aan 3 andere N-wegen. De Lange omleiding is niet te faseren en tussentijdse herijking van de maatregelen is dus ook niet mogelijk. Naar verwachting is het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak in het gebied voor de Lange omleiding gering.

Het Combinatiealternatief, met als eindbeeld een stroomweg 100 km/uur, past bij gevoerde provinciaal beleid sinds 1997. Het Combinatie alternatief verbetert de reissnelheid en ondersteunt de economische ontwikkeling van de Vechtstreek. Het Combinatiealternatief past bij de Omgevingsvisie: bundeling en weinig versnippering van landbouwgebieden en natuur en landschap, en past bij het programma 'Ruimte voor de Vecht' door de tracéverlegging aan de westzijde. Het alternatief is faseerbaar waarbij de prioritaire trajectdelen het eerste aangepakt kunnen worden (omleiding westzijde, 2x2 uitbouw N 48 en oversteeksituatie Oudleusen) terwijl die maatregelen ook op zichzelf renderend zijn. Tussentijdse herijking van de maatregelen is mogelijk.

In het volgende hoofdstuk staat een schematische weergave van het voorkeursalternatief. Na vaststelling van deze structuurvisie wordt door de provincie een Planstudie BesluitMER opgesteld waarbij verschillende inrichtingsvarianten van het voorkeursalternatief worden uitgewerkt.





# 6 *Het voorkeursalternatief*

## 6.1 *Inleiding*

In het vorige hoofdstuk zijn de overwegingen bij de keuze voor het voorkeursalternatief weergegeven. Het Combinatiealternatief is als het voorkeursalternatief aangegeven. In dit hoofdstuk wordt een nadere omschrijving van het tracé (verloop, rijstroken, snelheid), de gebiedsontwikkelingskansen en de relatie met de (ontwerp-)Omgevingsvisie weergegeven.

## 6.2 *Omschrijving tracé*

### *6.2.1 Tracéverloop, rijstroken en snelheid*

Op afbeelding 6.1 in deze paragraaf is van het voorkeursalternatief het tracéverloop, het aantal rijstroken en de maximale snelheid 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*

Bij de westelijke omleiding bestaat het aantal rijstroken uit 2 maal 2. Ter hoogte van de Ankummerdijk zal een flinke parallelvoorziening tussen de Engellandweg en het aansluitpunt Ankummerdijk moeten worden aangelegd om de verkeersstromen te reguleren. Dit houdt in een forse parallelweg langs de N 340, of ten zuiden van de Engellandweg – vanaf de Leemculeweg – een verbinding naar de Cubbinghesteeg / Ankummerdijk.

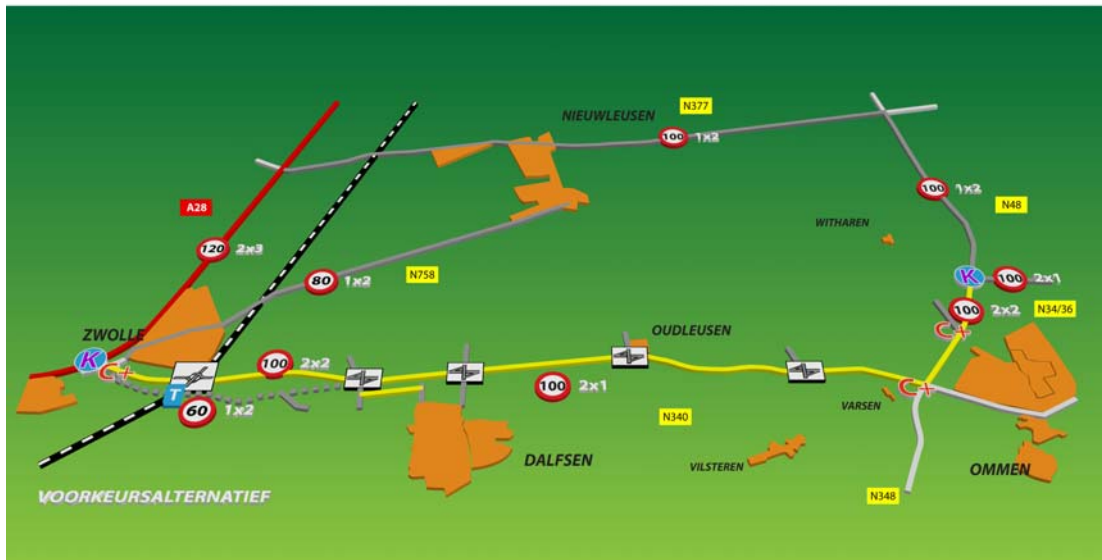
Het middengedeelte (Ankummerdijk tot viaduct Varsen) bestaat uit 2 maal 1 rijstrook (dat wil zeggen twee, fysiek van elkaar gescheiden rijbanen).

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 traject bedraagt als volgt:

- 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 -en voor autoverkeer van aanwonenden- ter plaatse van de spoorlijn.



## LEGENDA

Wijzigingen t.o.v. referentiesituatie 2020

■■■■■	geen doorgaande route
—	aanpassing bestaand tracé of nieuw tracé
	tunnel of viaduct
	ongelijkvloerse aansluiting
<b>C+</b>	capaciteitsvergroting (nader uit te werken)
<b>K</b>	realisatie knooppunt
<b>T</b>	tunnel voor fietsers en autoverkeer aanwonenden

Afbeelding 6.1: schematische weergave van het voorkeursalternatief

### 6.2.2 Knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen

Op een aantal delen van het traject worden knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen gerealiseerd. Het gaat om de volgende delen (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 nieuwe aansluiting van de nieuwe westelijke omleiding op de huidige N 340 bij Ankummerdijk;
- Ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen bij Koesteeg, OudLeusen-West, De Stouwe of Mooi Rivier;
- 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).

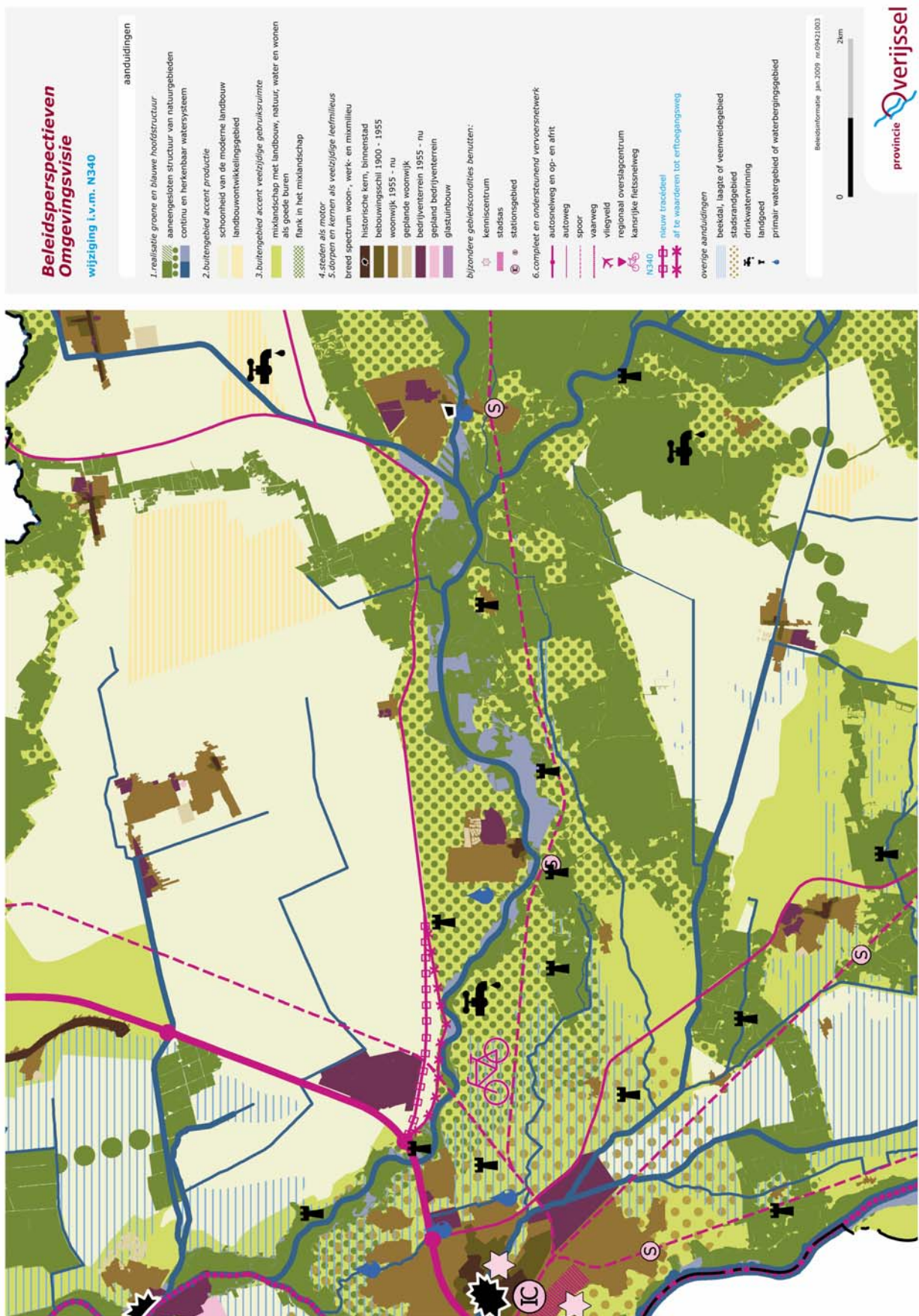
Voor de aanpassing knooppunt A28 - Kranenburgweg – N340 is samen met het rijk en de gemeente Zwolle, een apart (deel-)project gestart, waarbij zowel de ontwikkelingen op korte termijn (Ikea) als lange termijn betrokken worden.

### **6.3 Omschrijving gebiedsontwikkelingskansen westzijde**

De westelijke omleiding van de N 340 is opgenomen in het in juni 2008 vastgestelde structuurplan van de gemeente Zwolle. Bij de gemeente Zwolle wordt momenteel een plan van aanpak opgesteld voor een gebiedsontwikkelingsproject voor het gebied vanaf de A 28 tot voorbij de spoorlijn Zwolle-Meppel. Daarbij wordt nadrukkelijk de samenhang gezocht met het programma 'Ruimte voor de Vecht'. De vier meest betrokken overheden (gemeente Zwolle, provincie, gemeente Dalfsen en het waterschap) zullen t.z.t. over de aanpak een besluit nemen.

### **6.4 Relatie Omgevingsvisie**

De provincie Overijssel voegt het streekplan, verkeer- en vervoerplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan samen tot één Omgevingsvisie. Dit is het provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. Vanaf eind 2008 tot maart 2009 ligt de ontwerp-Omgevingsvisie ter inzage. In de Omgevingsvisie is een Beleidsperspectievenkaart opgenomen, waar ook het vervoersnetwerk is geduid. Voorliggende (ontwerp) Structuurvisie N 340 en de (ontwerp) Omgevingsvisie zijn op elkaar afgestemd en worden naar verwachting in dezelfde zitting van Provinciale Staten behandeld. Op de hierna weergegeven Beleidsperspectievenkaart uit de (ontwerp) Omgevingsvisie is (de tracéverandering als gevolg van) het voorkeursalternatief weergegeven.



Afbeelding 6.2: Beleidsperspectievenkaart (ontwerp-)Omgevingsvisie met voorkeursalternatief N 340

# 7 *Uitvoering*

## 7.1 *Een gefaseerde aanleg*

De provincie kiest voor een gefaseerde realisering van het Combinatiealternatief.

Prioriteit krijgen:

- Westelijke omleiding met ongelijkvloerse kruising spoorlijn;
- Aanpassing knooppunt A28 - Kranenburgweg – N340; hiervoor zal, samen met het rijk en de gemeente Zwolle, een apart (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 rijstroken op traject Varsen – Arrierveld;
- Oversteeksituatie bij Oudleusen.

### 7.1.1 *BesluitMER*

Zodra deze structuurvisie door Provinciale Staten is vastgesteld, wordt deze in een Planstudie BesluitMER verder onderzocht. Wat is de beste inpassing en welke milieueffecten treden er bij deze inrichtingsvarianten op? Het BesluitMER moet voldoende informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in de bestemmingsplannen. 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.

Bij deze structuurvisie is een kaart gevoegd met de tracézone van het voorkeursalternatief, met daarin schetsmatig aangegeven de tracering zoals beoordeeld in de planstudie PlanMER. Bij de Planstudie BesluitMER wordt de exact gewenste tracering verder onderzocht.

## 7.2 *Aandachtspunten bij uitwerking*

Het schetsontwerp binnen de tracézone (Bijlage 1) is indicatief. Het tracé van het voorkeursalternatief wordt in het BesluitMER verder geoptimaliseerd binnen de 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 aansluitingen op de N 340;
- het ontwerp van de kruispunten bij Zwolle, Varsen en omleiding Ommen;
- de kruising van de spoorlijn Zwolle – Meppel met een viaduct of tunnel.

Het geluidsonderzoek kan pas 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 voorkeursalternatief 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 ontwerp-Omgevingsvisie is voor agrarische bedrijven reeds een expliciet wijkersbeleid opgenomen (blz 81) maar voor woningen is dat (nog) niet het geval. Via de kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (blz 77 van de Ontwerp-Omgevingsvisie) is in ieder geval al een uitzondering op het verbod op nieuwe erven (blz 111 ontwerp-Omgevingsvisie) mogelijk, met respect voor de gebiedskenmerken.

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;
6. Herverkaveling aan westzijde;
7. Herinrichting parallelwegen / veiligheid fietsers.

## *Bijlage 1 Tracézone voorkeursalternatief*

