

Startnotitie m.e.r. N340

Colofon

Datum

oktober 2007

Auteur

J. Eilering

A. Dousma

E. Steneker

A. Vlaanderen

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 82 19

provincie.overijssel.nl/n340

n340@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Waarom deze Startnotitie?	5
1.1	Milieueffectrapportage	5
1.2	Startnotitie	7
1.3	M.e.r.- proces, gebiedsontwikkeling en besluitvorming over de N340	9
1.4	Leeswijzer	10
2	Doelstellingen en voorgenomen activiteit	11
2.1	Doelstellingen: inrichten als stroomweg en veiliger maken	11
2.2	Voorgenomen activiteit	12
3	Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling	14
3.1	Bereikbaarheid	14
3.1.1	Huidige situatie	14
3.1.2	Autonome ontwikkeling	15
3.2	Veiligheid	16
3.3	Leefbaarheid	18
3.4	Omgevingskenmerken	20
3.4.1	Landschap	20
3.4.2	Cultuurhistorie en archeologie	21
3.4.3	Natuur	21
3.4.4	Bodem, geomorfologie en water	23
3.4.5	Landbouw & ruimtelijke ordening	24
4	Alternatieven en varianten	27
4.1	Stapsgewijze definiëring van alternatieve tracés en varianten	27
4.1.1	Werkwijze	27
4.1.2	Bepaling van zoekgebieden	27
4.1.3	Bepaling alternatieve tracés en varianten	28
4.1.4	Inperking varianten	29
4.1.5	Inperking tot tracézones	29
4.2	Alternatieven en varianten in het MER	30
4.2.1	Tracé alternatieven (in het plan-m.e.r.)	30
4.2.2	Inrichtingsvarianten (in het besluit-m.e.r.)	31
4.2.3	Fasering	34
5	Te onderzoeken effecten in het MER	35
6	Besluiten, beleidskaders en procedures	38
6.1	Te nemen besluiten	38
6.2	Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure	38
6.3	Organisatie in de planstudie/MER-fase	39
6.4	Verdere procedure	40
	Bijlage 1: Gehanteerde begrippen en afkortingen	43
	Bijlage 2: Beleidskader	45
	Bijlage 3: Relatie Milieueffectrapport – gebiedsontwikkeling	48

Bijlage 4: Onderzoek geluidsbelasting	50
Bijlage 5: Literatuurlijst	51

1 *Waarom deze Startnotitie?*

Deze Startnotitie is de eerste stap in de milieueffectrapportage voor de N340. Met deze Startnotitie doet de provincie Overijssel een eerste aanzet tot het afbakenen van de inhoud van het op te stellen milieueffectrapport (MER).

1.1 Milieueffectrapportage¹

Aanleiding m.e.r.-procedure

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel wil de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als een stroomweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Deze activiteit valt onder de definitie "de aanleg van een autoweg" in het Besluit milieueffectrapportage (bijlage C onder categorie C1.2).

Om van de N340 een 100 km/uur stroomweg te maken moeten diverse bestemmingsplannen van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen gewijzigd worden. Wellicht is ook een Streekplanherziening² noodzakelijk (afhankelijk van de keuze voor herinrichten van de weg op het bestaande tracé, of het aanleggen van een nieuw tracé of op een combinatie van beiden). Beide besluiten zijn m.e.r.-plichtig. Het besluit op strategisch niveau (Streekplan) is plan-m.e.r.-plichtig, het besluit op het meer concrete niveau besluit-m.e.r.-plichtig.

In het plan-MER worden de alternatieve tracés voor de N340 (bestaand of nieuw) beschreven, de gevolgen voor milieu en leefomgeving als er gekozen wordt voor het tracé en hoe negatieve effecten verminderd kunnen worden.

In het besluit-MER gaat het er meer om hoe de precieze inrichting van de weg eruit zou moeten zien. Denk hierbij aan een precieze bepaling van het tracé, breedte van de weg, ontwerp van de knooppunten en aansluitingen.

De overheden die deze m.e.r.-plichtige besluiten nemen, zijn het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Voor het Streekplan is dat Provinciale Staten. Voor de bestemmingsplannen zijn dat naar verwachting de gemeenteraden van de betrokken gemeenten.³

Procedure

De provincie Overijssel wil beide procedures (plan-m.e.r.-procedure en besluit-m.e.r.-procedure) samenvoegen tot één proces dat bestaat uit twee juridische stappen [1], te weten:

¹ De milieueffectrapportage *procedure* wordt met kleine letters (m.e.r.) aangeduid, het milieueffectrapport met hoofdletters (MER).

² **Streekplan en de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro)**

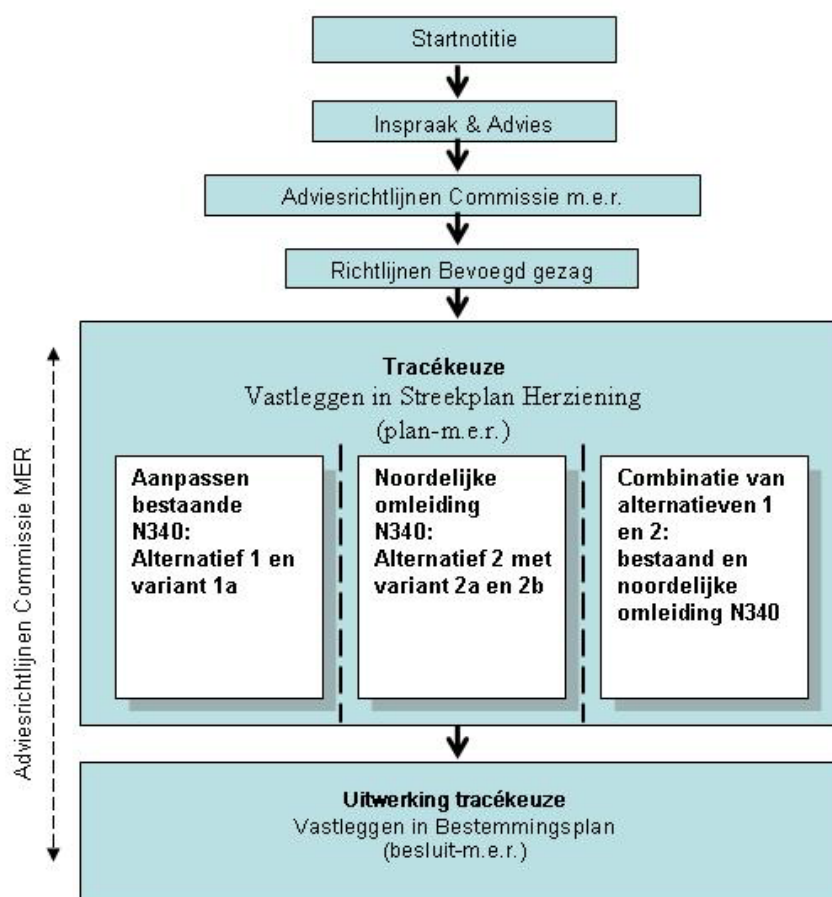
Naar verwachting treedt de nieuwe Wro op 1 juli 2008 in werking. Als gevolg van deze nieuwe wet verandert een aantal procedures en producten. Op provinciaal niveau wordt de structuurvisie het bepalende ruimtelijke beleidsdocument. Bij het in werking treden van de nieuwe Wro, wordt het vigerende Streekplan van rechtswege gelijkgesteld met een structuurvisie. Tot de vaststelling van de nieuwe structuurvisie (Omgevingsvisie Overijssel, inwerkingtreding medio 2009) blijft het Streekplan dan ook het bepalende ruimtelijke document op provinciaal niveau.

³ In de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, die naar verwachting medio 2008 zal ingaan, wordt het ook mogelijk, dat de provincie een bestemmingsplan ("inpassingsplan") opstelt in plaats van de gemeenten. Dan zou Provinciale Staten ook Bevoegd Gezag zijn voor het besluit-MER. De provincie heeft hierover nog geen besluit genomen.

- Een plan-milieueffectrapport (plan-MER) en (voor)ontwerp Streekplan die ter inzage worden gelegd.
- Een besluit-milieueffectrapport (besluit-MER) en (voor)ontwerp bestemmingsplan(nen) die ter inzage worden gelegd.

Concreet betekent dit dat er twee milieueffectrapporten opgesteld worden en één startnotitie. De Startnotitie is daarmee ook meteen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is, zoals vereist voor de plan-MER. Zie figuur 1.1.

Figuur 1.1: M.e.r.-procedure.



1.2 Startnotitie

Deze Startnotitie omschrijft het initiatief van de provincie Overijssel, het doel van het initiatief en de argumenten voor nut en noodzaak van het project. Het beschrijft het plangebied (om welk deel van de weg gaat het) en het studiegebied (het gebied dat beïnvloed wordt door het initiatief). De startnotitie bakent ook de inhoud van het milieueffectrapport af. Het geeft het aan welke alternatieven en varianten worden meegenomen en hoe hiertoe is gekomen. Ook geeft de notitie aan welke milieueffecten in het milieueffectrapport worden onderzocht en hoe die effecten zullen worden getoetst (beoordelingscriteria).

Plan- en studiegebied

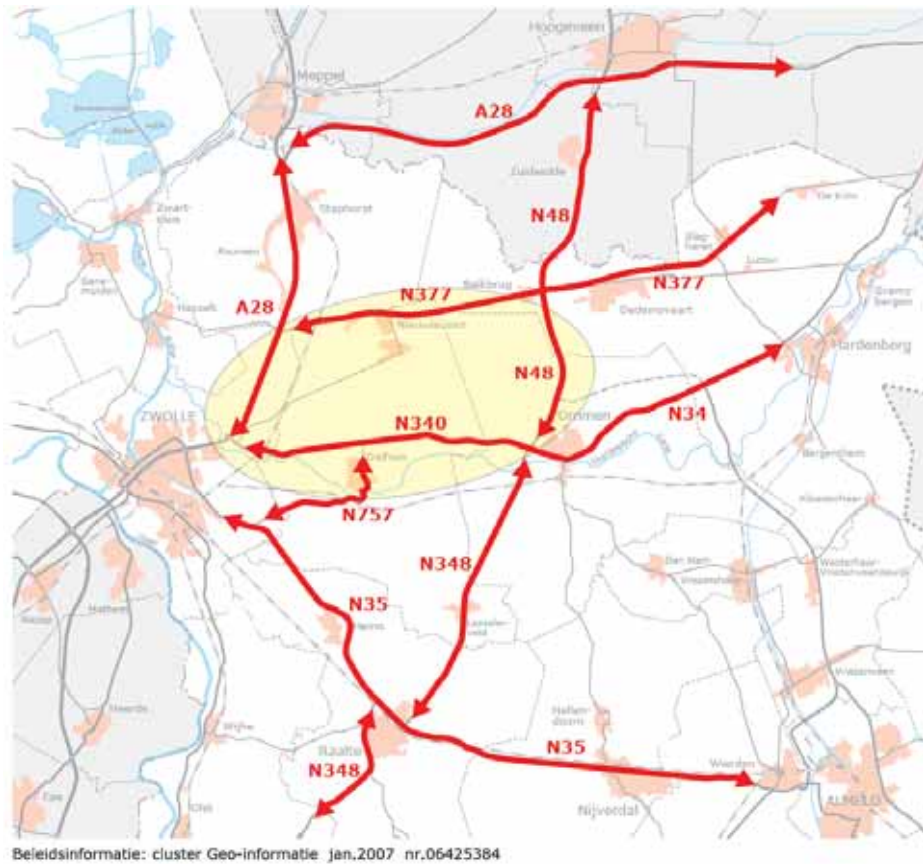
Het plangebied is het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problemen op de N340. Dit is het gebied dat wordt begrensd door de alternatieve tracézones (zie afbeelding 1.2 en paragraaf 4.1.5).

Figuur 1.2 Globale aanduiding plangebied MER N340.



Het studiegebied is het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit (de verbetering van de N340) kunnen optreden. Het betreft het plangebied én de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen. In figuur 1.3 is het studiegebied daarom globaal aangegeven.

Figuur 1.3 Globale aanduiding studiegebied MER N340.



Inspraak

Deze Startnotitie ligt zes weken ter inzage. Tijdens deze periode organiseert de provincie een aantal informatiebijeenkomsten. Tijdens de inspraakronde kunt u op de inhoud van deze Startnotitie reageren en aangeven op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens u moet gaan richten.

Belangrijk is dat het bij de inspraak op dit moment nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het Bevoegd Gezag zou moeten nemen. Dat komt later aan de orde: allereerst bij de inspraak op het plan-MER bij de tracékeuze (herziening streekplan), later bij de inspraak op het besluit-MER bij het inrichtingsbesluit (bestemmingsplannen). Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit over een (nieuw) tracé van de N340 en de inrichting van het tracé te kunnen nemen.

De inspraaktermijn loopt zes weken nadat de Startnotitie ter inzage is gelegd af. Vóór het einde van de inspraakperiode kunt u uw reactie opsturen naar:

Provincie Overijssel
T.a.v. dhr. R. van Witzenburg
Onder vermelding van: Herinrichting N340
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Email: n340@overijssel.nl

De commissie voor de m.e.r. gebruikt de inspraakreacties om tot adviesrichtlijnen voor de m.e.r.-studie te komen. De definitieve richtlijnen worden door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarna begint het opstellen van het MER.

1.3 M.e.r.- proces, gebiedsontwikkeling en besluitvorming over de N340

M.e.r.-proces en besluitvorming

Het m.e.r.-proces levert een belangrijke bijdrage aan de besluitvorming rond het tracé en de inrichting van de N340. Het Milieueffectrapport (MER) beschrijft niet alleen de effecten op het milieu, zoals de naam al aangeeft, maar omschrijft ook het project (het voorgenomen initiatief) nauwkeurig, onderbouwt waarom dit initiatief wenselijk is en op welke wijze rekening is gehouden met allerlei belangrijke aspecten.

Het MER legt ook een relatie tussen het initiatief (in dit geval: inrichten van een 100 km/uur stroomweg), het te nemen ruimtelijke ordening besluit (namelijk: herziening streekplan en herziening bestemmingsplan) en de effecten daarvan op de omgeving.

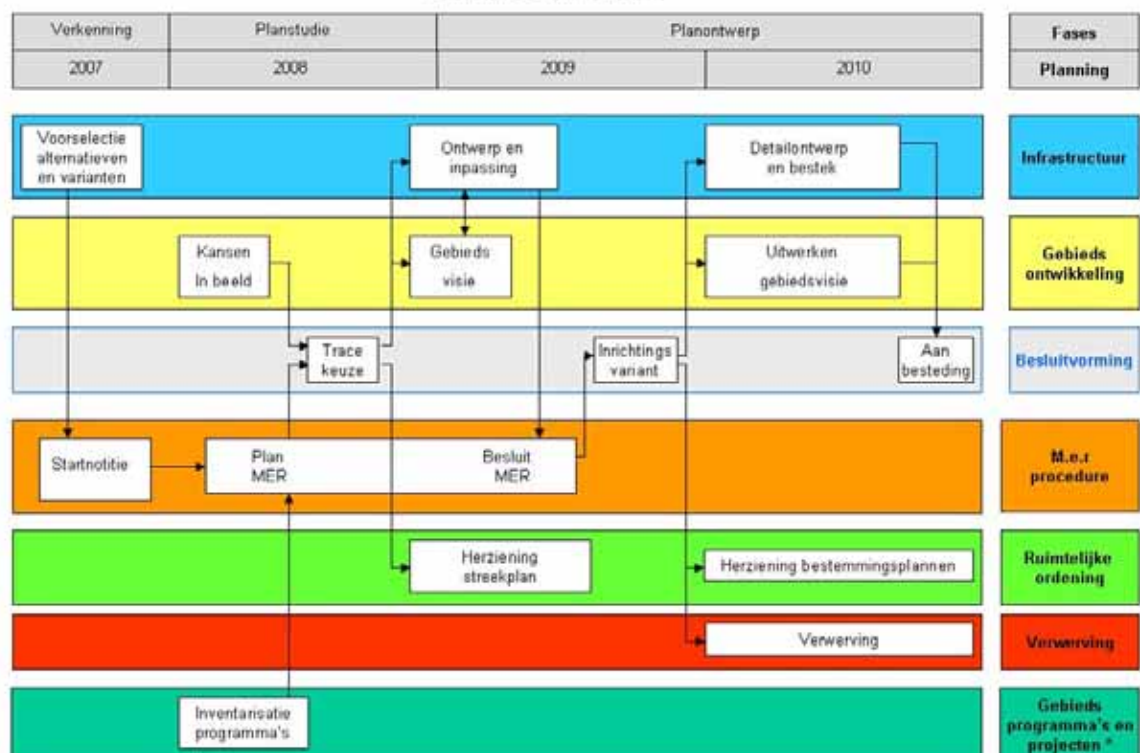
Maar de besluitvorming over de opwaardering van de N340 hangt samen met meer dan alleen de m.e.r.-procedure. Gedeputeerde Staten (GS) hebben namelijk besloten de opwaardering van de N340 ook in relatie te willen zien tot de ontwikkeling van het gebied daaromheen.

Gebiedsontwikkeling en besluitvorming

Het opwaarderen van de N340 heeft een effect op de ruimtelijke, sociale en economische ontwikkelingen van het gebied daaromheen. Daarom zal bij de besluitvorming over de N340 rekening gehouden worden met deze gevolgen. In bijlage 3 wordt nader ingegaan op de relatie tussen het milieueffectrapport en gebiedsontwikkeling

De tracékeuze wordt ook afgestemd met de Omgevingsvisie Overijssel, de gebiedsprogramma's van Noordoost Overijssel en Zwolle-Kampen. De aanknopingspunten uit het programma Cultuur & Ruimte worden benut en er wordt gepast gebruik gemaakt van de ervaringen uit het Atelier Ruimtelijke Kwaliteit "wegen rond dorpen". Op dit ogenblik wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het project "Ruimte voor de Vecht". De ontwikkelingen en huidige inzichten vanuit het project N340 worden in het project "Ruimte voor de Vecht" ingebracht. Dit geldt uiteraard ook andersom. Tijdens de nadere uitwerking (zowel m.b.t. de inventarisatie als de communicatie) van de projecten zal een constante uitwisseling over en weer plaatsvinden om een goede samenwerking tussen de twee projecten te realiseren.

Figuur 1.4: Relatie m.e.r.-procedure en overige ontwikkelingen



* Omgevingsvisie, Vechtvisie, Programma Cultuur & Ruimte, Programma Ruimtelijke Kwaliteit, Gebiedsprogramma's NO Overijssel en Zwolle-Kampen

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de doelstelling van de opwaardering van de N340 aan. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling op een aantal terreinen is beschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de voorgenomen activiteit en oplossingsrichtingen.

Een overzicht van de te onderzoeken effecten in de m.e.r.-fase is weergegeven in hoofdstuk 5, terwijl in hoofdstuk 6 nader wordt ingegaan op de te nemen besluiten, betrokken partijen en de te volgen procedure.

Bijlagen:

1. Gehanteerde begrippen en afkortingen
2. Beleidskader
3. Relatie tussen het Milieueffectrapport en gebiedsontwikkeling
4. Onderzoek geluidsbelasting
5. Literatuurlijst

2 *Doelstellingen en voorgenomen activiteit*

2.1 *Doelstellingen: inrichten als stroomweg en veiliger maken*

De provincie Overijssel wil de provinciale weg N340 (Zwolle – Ommen) inrichten als een stroomweg, waar 100 km/uur gereden mag worden en de weg veiliger maken.

Inrichten als 100 km/uur stroomweg

De herinrichting is nodig omdat de N340 in het regionale verkeersnetwerk een belangrijke functie heeft [2]. De weg speelt een belangrijke rol in de gewenste bereikbaarheid van de economische centra (Zwolle, Hardenberg). In het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) van 1999 en 2005 is de N340 daarom aangewezen als een 100 km/uur stroomweg.

De afgelopen jaren zijn hierover verschillende studies uitgevoerd en besluiten genomen. De belangrijkste zijn:

- Provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP) [2].
- Netwerkanalyse Noord-Overijssel [3].
- Besluit tot een Nadere Verkenning naar een betere doorstroming op de N340 [4].
- Nadere Verkenning N340 [5].
- Consultatie omgeving [6].

Belangrijke uitkomsten uit de bovengenoemde studies zijn:

- De N340 is een belangrijke schakel in de regionale hoofdwegenstructuur [2] gezien de gewenste bereikbaarheidskwaliteit van netwerkstad Zwolle-Kampen en de bereikbaarheid van streekcentrum Hardenberg.
- De N377 moet ontlast worden (verbetering van leefbaarheid in de kernen) en het oost-west verkeer van Noord Overijssel moet worden afgewikkeld via de N340.
- Om dit te bereiken moet eerst de snelheid op de N340 worden verhoogd (van 80 naar 100 km per uur) en daarna die op de N377 verlaagd (van 100 naar 80 km per uur). Mede door deze afwaardering zullen de verkeersstromen op de N377, N340, N758, N48 en A28 wijzigen.
- De verkeersafwikkeling van de N340 is niet los te zien van de N48 tussen de N340 en de (binnenkort aan te leggen) omleiding Ommen. Dit komt voor een groot deel door de omleiding Ommen. De verkeersstroom oost-west gaat over deze omleiding - als hij klaar is - rijden en dan verder via de N48 en de N340 naar Zwolle. [5]

Op basis van de deze uitkomsten is het tracé dat in het MER onderzocht zal worden (de scope) vastgesteld als het gedeelte van de N340 tussen de aansluiting op de A28 (westzijde) en de omleiding Ommen, en het deel van de N48 tussen het knooppunt Varsen en de aansluiting omleiding Ommen (oostzijde) [6].

De N340 is op dit moment vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg (2x1 rijstrook) waar een maximumsnelheid van 80 km per uur geldt. Deze vormgeving voldoet echter niet aan een 100 km/uur stroomweg. Op een 100 km/uur stroomweg is een continue doorstroming van het gemotoriseerde verkeer met een min of meer constante, relatief hoge snelheid gewenst. Om een goede doorstroming mogelijk te maken is een inrichting gewenst, die het mogelijk maakt dat verkeer dat langzamer rijdt dan 100 km/uur (op sommige punten) gepasseerd kan worden. Dit kan op verschillende manieren worden gerealiseerd: door het aanleggen van inhaalstroken op sommige punten (bijvoorbeeld bij aansluitpunten), door het aanleggen van een extra rijstrook (2+1) of door het aanleggen van twee extra rijstroken (2x2).

Welke oplossing gekozen wordt is op dit moment niet te zeggen. Het besluit-m.e.r. zal onder meer gebruikt worden bij de besluitvorming daarover.

Wel heeft GS besloten, dat de herinrichting op een toekomstvaste wijze moet plaatsvinden. Dat houdt in, dat bij de herinrichting rekening wordt gehouden met de toekomstige situatie. In de praktijk betekent dat ruimte wordt gereserveerd voor een eventuele latere verbreding van de weg en dat ook bij het ontwerp van viaducten of tunnels daarmee rekening wordt gehouden. Met een toekomstvaste inrichting wordt voorkomen, dat het gebied steeds weer overlast ondervindt van aanpassingen. Ook wordt kapitaalvernietiging voorkomen.

Ook de m.e.r. procedure vereist, dat rekening wordt gehouden met de toekomstige situatie. Het "eindbeeld" moet in kaart gebracht worden en daarvan moeten de milieueffecten worden bestudeerd.

Om bovenstaande redenen wordt in deze Startnotitie uitgegaan van (uiteindelijk) een 2x2 weg. In hoofdstuk 4 wordt hier dieper op ingegaan.

Veiliger maken

In de Nota Mobiliteit zijn ten aanzien van verkeersveiligheid landelijke doelstellingen voor 2010 verwoord. Deze doelstellingen zijn in december 2006 verder aangescherpt.⁴ De provincie Overijssel sluit hier met haar doelstellingen in het PVVP op aan.⁵

Een belangrijk instrument om de gewenste doelstellingen te halen is een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. De inrichting van de weg is op dit moment niet duurzaam veilig. Er komen te veel verkeersonveilige situaties voor door de aanwezigheid van een groot aantal gelijkvloerse - deels geregelde - kruispunten, oversteken en erfaansluitingen.

De provincie wil daarom tegelijk met de inrichting van de N340 tot 100 km/uur stroomweg deze weg ook duurzaam veilig maken. Een omschrijving van het aspect veiligheid vindt u in hoofdstuk 3.

2.2 Voorgenomen activiteit

Gebaseerd op de hierboven omschreven doelstellingen kan de voorgenomen activiteit omschreven worden als:

'Het tot stand brengen van een duurzaam veilige verbinding tussen Zwolle en Ommen als onderdeel van de totale Oost-west verbinding met een afwikkelingskwaliteit van een 100 km per uur stroomweg.'

⁴ Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de decentrale overheden, aan de Tweede Kamer, 5 december 2006, kenmerk DGP/WV/U0602719

⁵ Provinciaal Verkeer en Vervoersplan, vlot en veilig verder (PVVP), Provincie Overijssel, 13 april 2005

Als randvoorwaarde geldt daarbij:

'Bij het tot stand brengen van deze verbinding moet rekening worden gehouden met milieu en leefbaarheid (waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water).'

Om vaste vorm te geven aan de randvoorwaarde voor leefbaarheid is het belangrijk dat:

- De barrièrewerking voor de mens verminderd wordt, vooral in de kernen.
- De geluidhinder verminderd wordt.
- Voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging.
- Negatieve effecten op natuur, landschap en water worden voorkomen, verzacht of gecompenseerd.

In hoofdstuk 4 is aangegeven hoe de provincie dit voornemen wil realiseren en welke mogelijke alternatieven en varianten in het milieueffectrapport (MER) onderzocht worden.

3 Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling

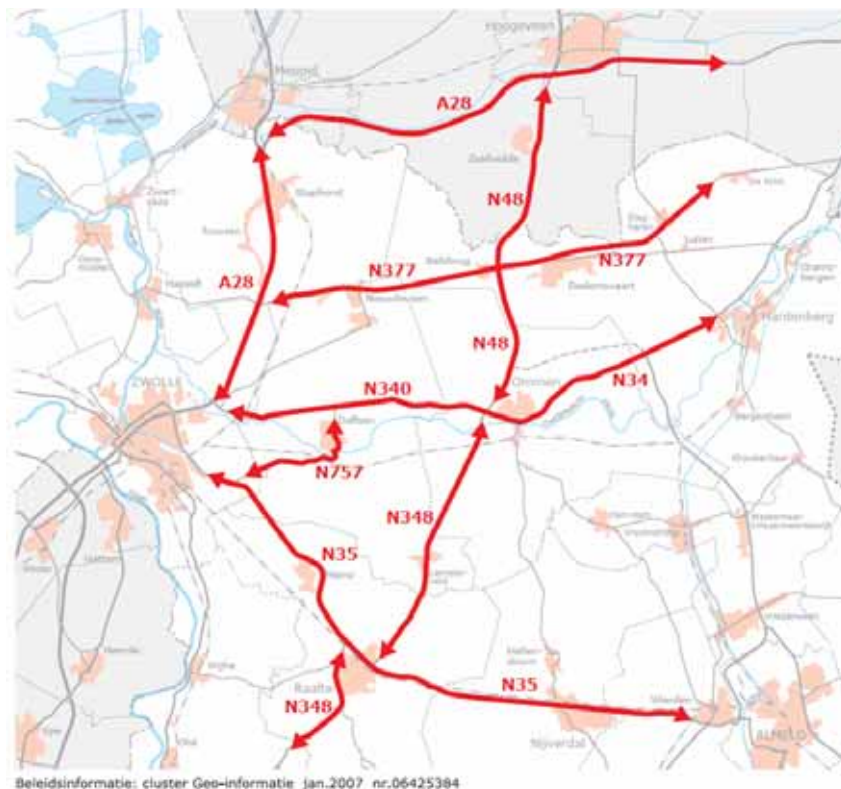
3.1 Bereikbaarheid

3.1.1 Huidige situatie

De N340 maakt onderdeel uit van een regionaal wegennetwerk (zie afbeelding 2.1). In bijlage 2 wordt hierop een toelichting gegeven en wordt aangegeven wat het beleid van de provincie is ten aanzien van bereikbaarheid. In deze bijlage gaan we kort in op dit beleid, zoals beschreven in het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan (PVVP) en in de daarbij uitgevoerde netwerkanalyse Noord-Overijssel.

Op dit moment maken 14.500 voertuigen dagelijks gebruik van de N340. In de spits zijn er doorstromingsproblemen op de N340 verspreid over het hele traject met een accent op het westelijk deel (van Dalfsen tot Zwolle). Vooral bij de spoorlijn Zwolle-Meppel, bij Hessenpoort en de A28 en bij de kruising met de Dedemsweg ontstaan forse wachtrijen. Door de hoge intensiteiten kunnen aanwonenden in de spijstijden steeds moeilijker de N340 oprijden of met de fiets oversteken.

Figuur 3.1: Regionale wegennetwerk

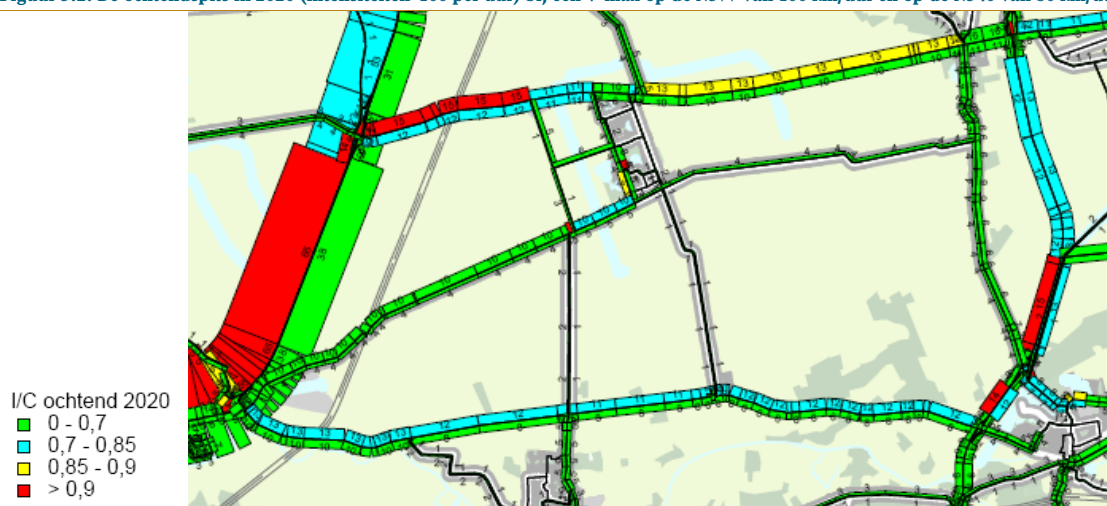


3.1.2 Autonome ontwikkeling

Als er geen maatregelen worden getroffen zal het aantal motorvoertuigen dat dagelijks gebruik maakt van de N340, in 2020 gegroeid zijn naar circa 23.000.⁶

Figuur 2.2 geeft de ontwikkeling weer van de genoemde wegen in 2020: de belasting van de N340 e.o. in 2020 als er geen maatregelen worden getroffen. De maximumsnelheid op de N377 is in de afbeelding dus nog steeds 100 km/uur en die op de N340 is 80 km/uur.

Figuur 3.2: De ochtendspits in 2020 (intensiteiten*100 per uur) bij een V-max op de N377 van 100 km/uur en op de N340 van 80 km/uur



Groen betekent een goede verkeersafwikkeling: de intensiteit is duidelijk lager dan die de weg aankan.

Blauw betekent een vertraagde doorstroming.

Geel betekent een slechte verkeersafwikkeling met kans op files.

Rood betekent een duidelijke overbelasting van de weg en het verkeer loopt vast.

Deze afbeelding laat de regionale verkeersstromen zien in 2020 volgens de autonome ontwikkeling (als er geen maatregelen worden genomen). De volgende problemen ontstaan:

- Op de gehele N340, van Varsen tot de A28 is er een vertraagde doorstroming te zien. Bij preciezere beschouwing van de situatie op het westelijke deel van de N340 blijkt dat er een I/C-verhouding⁷ van 0,84 in 2020 ontstaat. Dat betekent dat vrij kort daarna filevorming zal kunnen ontstaan.
- In 2010 is de omleiding Ommen klaar. Het verkeer vanuit het oosten naar het westen rijdt dan

⁶ Uitgedrukt in p.a.e. (personenautoequivalenten). Hierbij is het aantal vrachtauto's vermenigvuldigd met 1,7.

⁷ **Intensiteit - capaciteitsverhouding**

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met behulp van een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt de intensiteit-capaciteitsverhouding genoemd, afgekort tot I/C -verhouding. Bij een I/C -verhouding van 0,7 of kleiner is er sprake van een goede verkeersafwikkeling, zonder files. Tussen de 0,7 en de 0,85 is er vertraagde doorstroming. Bij een I/C-verhouding tussen de 0,85 en 0,9 is er een slechte verkeersafwikkeling met kans op files. Bij een I/C-verhouding boven de 0,9 is er een overbelaste verkeersafwikkeling en loopt het verkeer vast.

ten noorden van Ommen en via de N48 en de N340 naar Zwolle v.v. De bovenstaande afbeelding geeft dan ook een duidelijke overbelasting van de N48 tussen Varsen en Arrierveld te zien.

- Ook zijn de problemen op de nu al overbelaste N377 te zien, evenals de vertraagde doorstroming op de N758 onder Nieuwleusen.

Naast de problemen op wegvakken zullen de vertragingen die nu optreden bij de spoorlijn en bij de kruispunten Kranenburgerweg/Ordelseweg, Kranenburgerweg/N340, Dedemsweg, viaduct Varsen en knooppunt Arrierveld in de toekomst verergeren.

Berekeningen van de vertragingen op deze kruispunten geven aan dat in 2020 de reistijd op de N340, inclusief de wachttijden bij deze kruisingen, anderhalf keer zo lang wordt als in de situatie dat normaal doorgereden kan worden.

Samengevat is de conclusie dat naar 2020 toe het oost-westverkeer in Noord-Overijssel, als er niets gedaan wordt, steeds meer vast zal lopen op de N48 tussen Varsen en Arrierveld, op de N377 bij de A28 en op de N340 bij de diverse kruispunten, de kruising met het spoor en tussen Broekhuizen en de A28 en de aansluiting met de A28 zelf.

3.2 Veiligheid

Veiligheid is uitgewerkt voor verkeersveiligheid en externe veiligheid.

Verkeersveiligheid

In de Nota Mobiliteit zijn ten aanzien van verkeersveiligheid landelijke doelstellingen voor 2010 verwoord. Deze doelstellingen zijn in december 2006 verder aangescherpt. De provincie Overijssel sluit hier met haar doelstellingen in het PVVP op aan. In onderstaand kader is deze doelstelling opgenomen.

Doelstelling verkeersveiligheid in Overijssel

2010

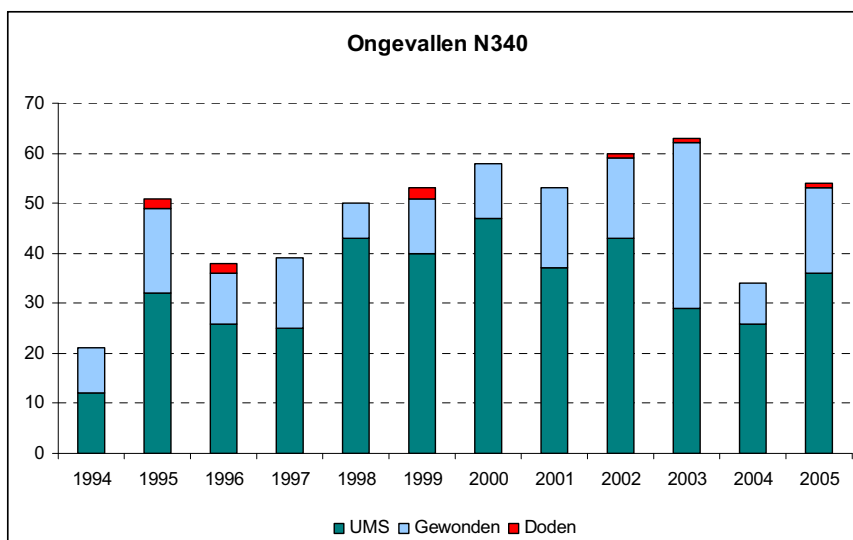
Een daling van 30% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002 (van 63 naar 44) en 7,5% van de ziekenhuisgewonden (van 944 naar 873).

2020

Een doorvertaling van de nationale doelstellingen verkeersveiligheid tot 2020, betekent voor Overijssel een daling van in totaal 41% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002 (maximaal 46 dodelijke slachtoffers in 2020). En dit betekent tevens een daling van 25% van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2000 (maximaal 729 ziekenhuisgewonden in 2020)

In figuur 3.3 is het totale aantal ongevallen op de N340 tussen Zwolle (aansluiting A28) en Ommen (aansluiting N48) opgenomen. Dit aantal is uitgesplitst naar ernst. Er wordt onderscheid gemaakt in uitsluitend materiële schade (UMS), gewonden en dodelijke slachtoffers.

Figuur 3.3: Ongevallen N340 (Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer)



Er zijn naar opgave van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer sinds 1994 9 dodelijke slachtoffers gevallen, waarvan 3 tussen 2001 en 2005. Er moesten in totaal 67 slachtoffers van een verkeersongeval opgenomen worden in het ziekenhuis, waarvan 30 tussen 2001 en 2005. In dezelfde periode zijn in totaal 93 verkeersslachtoffers (dodelijke en gewonde slachtoffers samen) gevallen.

Op twee locaties (black spots) tussen Zwolle en Ommen vinden opmerkelijk veel ongevallen plaats:

- De aansluiting op de A28;
- De kruising Dedemsweg/Koesteeg (afslag naar Dalfsen bij Nieuwleusen).

Van de 585 ongevallen sinds 1994 gebeurden er 82 (14%) bij de aansluiting met de A28. Hier waren geen dodelijke slachtoffers bij te betreuren.

Verder vonden er 45 ongevallen (8%) plaats bij de verkeerslichten van het kruispunt Dedemsweg/Koesteeg (afslag naar Dalfsen en Nieuwleusen). Ook hier vonden geen dodelijke ongevallen plaats. De overige ongevallen vonden verspreid plaats op de wegvakken en aansluitingen van de N340.

Onveilige situaties op parallelwegen

Tussen Zwolle en Dalfsen ligt één van de drukste fietsroutes van Overijssel. De fietsers maken gebruik van de parallelwegen die aan beide zijden van de N340 liggen. Op deze wegen rijdt ook gemotoriseerd verkeer, waaronder vrachtverkeer en landbouwverkeer. De meest urgente problemen voor het langzame verkeer zijn de onveilige oversteek van fietsers (vooral bij Oudleusen en bij de Broekhuizen) en de gebrekkige scheiding tussen hoofdweg en parallelwegen (waardoor automobilisten soms door de bermen van de hoofdweg naar de parallelweg - en omgekeerd - rijden). Dit heeft onveilige situaties voor langzaam verkeer tot gevolg.

Oversteekbaarheid

Er is één kruispunt dat met verkeerslichten is geregeld, bij Dalfsen: de aansluiting op de Dedemsweg. Door het ontbreken van geregelde kruispunten en de hoge intensiteiten op de N340 kunnen aanwonenden in de spijstijden steeds moeilijker de N340 oprijden of met de fiets oversteken. Dit is ook sociaal onveilig.

Voor de korte termijn zijn maatregelen getroffen om de veiligheid te verhogen. Op de parallelweg geldt nu een maximumsnelheid van 60 km per uur. Ook zijn er plateaus en drempels aangelegd als snelheidsremmende maatregel. Bij de fietsoversteek Oudleusen is een middengeleider gerealiseerd.

Deze maatregelen hebben alleen op de korte termijn effect. Door de toename van de verkeersintensiteiten zal de verkeersveiligheid snel weer het oude (onveilige) niveau bereiken.

Externe veiligheid

In de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van de ministeries van VROM en V&W is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan [7]. Er zijn normen voor plaatsgebonden

risico en normen voor groepsrisico. De N340 moet aan deze normen voldoen. Het huidige veiligheidsniveau moet ten minste gehandhaafd worden. De toepassing van dit thema gaat over het transport van gevaarlijke stoffen over de provinciale weg tussen Zwolle en Ommen. Deze transporten bestaan voornamelijk uit transporten van brandbare vloeistoffen (bijv. diesel), zeer brandbare vloeistoffen (bijvoorbeeld benzine) en brandbaar tot vloeistof verdicht gas (bijv. LPG). De risico's uit oogpunt van externe veiligheid van deze transporten worden daarbij in hoge mate bepaald door de transporten van brandbare gassen, voornamelijk LPG.

In het PVVP van de provincie is aangegeven dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden geregeld via in het ruimtelijk beleid vastgelegde vrijwaringszones. Dit zijn zones rondom het hoofdwegennet, het hoofdspoorwegennet en het hoofdvaarwegennet waar geen bebouwing mag plaatsvinden (die van bebouwing moeten worden gevrijwaard). Vanuit het provinciaal uitvoeringsprogramma externe veiligheid (mei 2004) is een advies opgesteld dat is gericht aan de gemeenten en gaat over de doorgaande routing van het wegtransport van gevaarlijke stoffen [8]. De provincie raadt de gemeenten aan om wegen aan te wijzen voor doorgaand routeplichtig wegtransport in de provincie Overijssel. De gemeenten hebben zich verbonden aan het vastleggen van de voorgestelde nieuwe route in een routeringsbesluit. In dit advies is onder meer de N340 genoemd als route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Als gevolg hiervan zullen de transporten van gevaarlijke stoffen tussen Zwolle en Ommen in de toekomst meer over de N340 plaatsvinden. Dit betekent een toename van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De verwachte toename van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in combinatie met de sterk stijgende intensiteiten op de N340 zijn in strijd met het beleid dat het huidige veiligheidsniveau ten minste gehandhaafd moet worden.

3.3 Leefbaarheid

Leefbaarheid bestaat uit de aspecten sociale veiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Leefbaarheid is een randvoorwaarde bij de planvorming voor de N340, in de zin, dat alle alternatieven en varianten moeten worden getoetst op de wettelijke voorschriften op de genoemde aspecten.

Sociale veiligheid

Onder sociale veiligheid worden de sociale problemen als gevolg van de inrichting van de (verkeers)ruimte verstaan. Bij de vormgeving en inrichting van verkeers- en vervoersinfrastructuur voert de provincie een beleid waarbij sociale veiligheid een onderdeel vormt van het programma van eisen. Dit komt bij de aanleg van nieuwe infrastructuur aan bod.

De bestaande inrichting van de N340 maakt de weg moeilijk oversteekbaar. Het gevolg van de slechte oversteekbaarheid is een relatief grote verkeersonveiligheid en een sociale barrière tussen de gebieden aan beide zijden van de weg. Denk hierbij aan het doorsnijden van kernen of groepen huizen.

De nota Mobiliteit geeft geen specifieke doelstellingen voor barrièrewerking. Duurzaam Veilig stelt wel doelen ten aanzien van barrièrewerking [9]. Daarin is gesteld dat - waar nodig - de oversteekbaarheid verbeterd moet worden.

Geluid (zie ook bijlage 4)

De toenemende intensiteiten op de N340 zorgen vooral bij de woningen langs de N340 voor een toename van geluidhinder. Ook bij de kernen Oudleusen en Varsen (die relatief dicht op de weg liggen) zal sprake zijn van een toename van de geluidhinder. Uit een eerste geluidsberekening naar de toekomstige situatie (2020) blijkt dat 136 woningen een waarde ondervinden die hoger is dan de wettelijke grenswaarde (L_{den} woningen > 58 dB). Dit betekent dat maatregelen genomen moeten worden.

Figuur 3.4: Geluidsbelaste woningen in 2020



Legenda

- AO woningen > 58 dB

Autonome ontwikkeling

Geluidsbelasting Lden

- 48-58 dB
- > 58 dB

Geluidsbelasting natuur

De beleidsdoelstelling is: in 2010 "forse verbetering van akoestisch klimaat in de Ecologische Hoofdstructuurgebieden". Ten behoeve van de (p)EHS-gebieden en het habitatrichtlijngebied geldt een voorkeurswaarde van 40 dB(A)-contouren (op 1.5 m boven het plaatselijk maaiveld (24-uursgemiddelde). De toekomstige geluidsbelasting zonder maatregelen is opgenomen in figuur 3.5.

Figuur 3.5: Geluidsbelasting EHS in 2020



Legenda

AO oppervlak 24-uur

- 40 dB(A)
- habitatrichtlijngebied
- pehs(kerngebieden)

Luchtkwaliteit

Sinds juni 2001 is het 'Besluit Luchtkwaliteit' van kracht. Dit besluit is een uitwerking van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Het besluit schrijft voor dat bestaande situaties, waar de normen voor lokale luchtkwaliteit overschreden worden, 'gesaneerd' moeten worden. Gelijktijdig moet, door harde normen te stellen, voorkomen worden dat er nieuwe kritieke situaties ontstaan. Op twee plaatsen langs de provinciale weg N340 wordt in 2005 het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie van PM10 van de grenswaarde ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) vaker overschreden dan het wettelijke toegestane aantal van 35 keer. Deze twee punten zijn gelegen bij de op- en afritten van de A28 bij Zwolle [10].

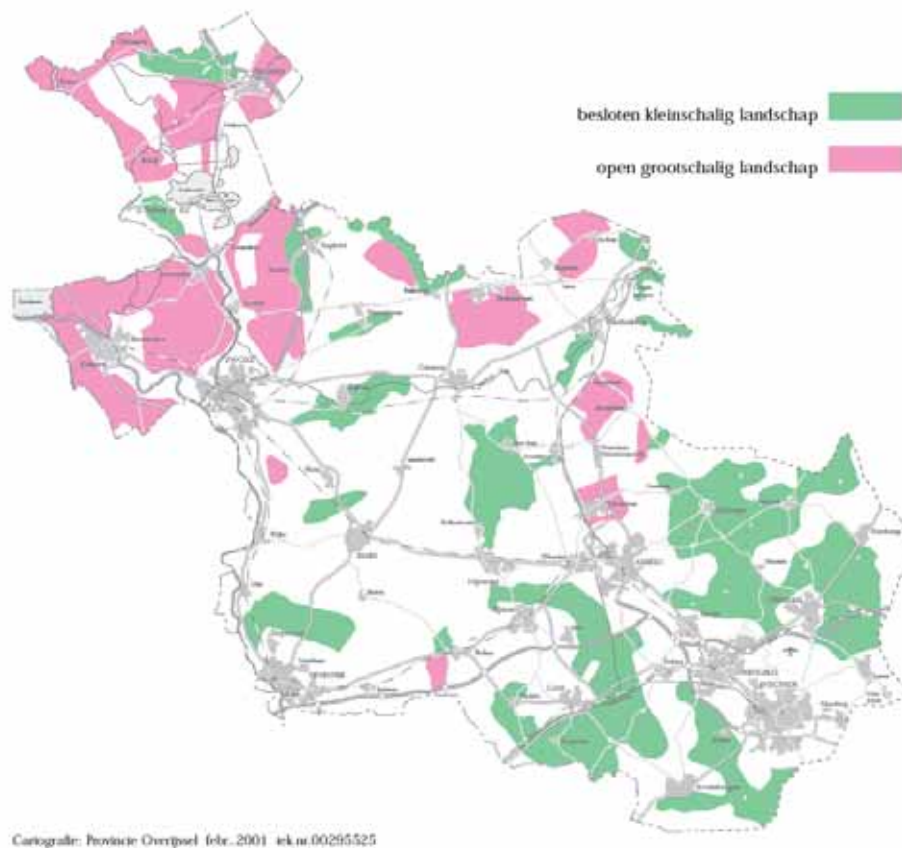
De uitstoot van de belangrijkste vervuilende stoffen⁸ daalt in 2010. Er gaan wel meer voertuigen rijden, maar de techniek maakt deze auto's schoner. De extra uitstoot wordt meer dan gecompenseerd. De enige uitzondering hierop is CO_2 . Voor deze stof is juist een toename van uitstoot voorzien.

3.4 Omgevingskenmerken

3.4.1 Landschap

Landschap is altijd de weerslag van een cultuur en van verschillende vormen van landgebruik. Het huidige landschap is een momentopname, met oude en nieuwe elementen. In het landschapsbeleid is een belangrijke rol weggelegd voor gemeenten. Gemeenten kunnen de ontwikkeling van landschap sturen via bestemmingsplannen en landschapsbeleidsplannen.

Figuur 3.6 Karakteristiek waardevolle landschappen



⁸ Het gas NO_2 is de maatgevende stof voor de luchtvervuiling door wegverkeer.

Het studiegebied wordt gekenmerkt door een gevarieerd landschap. Rond de woonkernen komt een relatief kleinschalig landschap voor, terwijl in de gebieden tussen de kernen een meer open grootschalig landschap te vinden is. De ontwikkeling van het landschap is afhankelijk van vele factoren: ontwikkelingen in het ruimtegebruik, stedelijke ontwikkelingen, infrastructuur, landbouw en maatregelen in het kader van het natuurbeleid.

Het landschap in het studiegebied staat onder druk door ontwikkelingen in de landbouw, infrastructuur en stedelijke ontwikkeling. Daar staat tegenover het landschapsbeleid dat zich richt op behoud van karakteristieke openheid, kleine beplantingselementen en natuurlijk reliëf [12].

Een groot deel van het open gebied ten noorden van de N340 is in het Streekplan aangemerkt als waardevol jong landschap. Voor de jongere landschappen geldt dat nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn als rekening wordt gehouden met de elementen en patronen, waarbij de hoofdkenmerken intact blijven. Belangrijk is dat ook buiten de aangegeven gebieden rekening wordt gehouden met de aanwezige historisch-landschappelijke patronen en elementen.

3.4.2 Cultuurhistorie en archeologie

De volgende cultuurhistorische landschapstypen komen in het studiegebied voor:

- Beekdal;
- Veld- en broekontginning; en
- Es.

De N340 ligt in het Belvédère gebied Vecht en Regge. Het gebied Vecht en Regge is van cultuurhistorische betekenis vooral door het gave kleinschalige kampontginningen- en esdorpenlandschap, de landgoederen en buitenplaatsen en de archeologische waarden. De Vecht heeft grote invloed gehad op de natuurlijke vorming van het landschap en op de bewoningsgeschiedenis van dit gebied.

In het gebied is waardevolle cultuurhistorisch infrastructuur te vinden zoals de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden (1863-1885) en de Hessenweg. Daarnaast vindt u langs het tracé van de N340 een aantal rijks- en gemeentelijke monumenten.

3.4.3 Natuur

Het natuurbeleid in Nederland richt zich de bescherming van bijzondere gebieden (Natura 2000) en op de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de EU voor behoud en herstel van biodiversiteit. Natura 2000 is niet alleen om de gebieden (habitats) te beschermen, maar draagt ook bij aan soortenbescherming.

Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Het netwerk is in opbouw: nog niet alle lidstaten hebben definitief alle gebieden aangewezen.

In de omgeving van de N340 ligt, ter hoogte van de aansluiting op de A28, het Natura 2000 gebied Vechtdal. De N340 doorkruist dit gebied niet, maar ligt op een afstand van circa 120 meter. De geluidcontouren van het verkeerslawaaï lopen wel over dit natuurgebied (zie figuur 3.7).

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De EHS is een stelsel van kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar in verbinding staan of worden gebracht door ecologische verbindingzones. Bij kerngebieden gaat het niet alleen om bossen en natuurgebieden maar ook om cultuurlandschappen met veel natuur. Een deel van die gebieden bestaat al, een deel moet nog ontwikkeld worden. Doel van Gedeputeerde

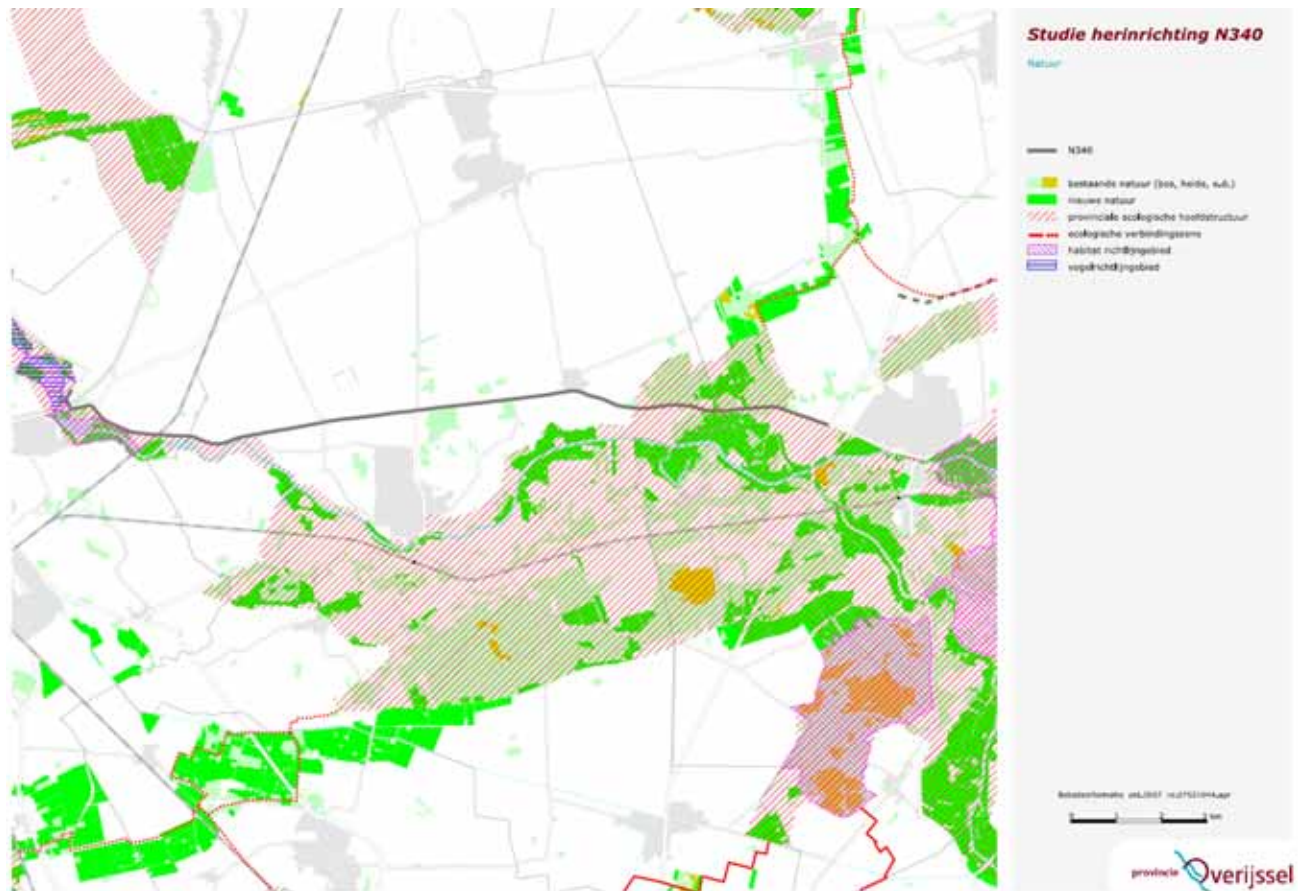
Staten van Overijssel is de tijdige realisatie van de EHS in 2018 door middel van extra investeringen [11].

Het bestaande tracé van de N340 doorsnijdt ter hoogte van Varsen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Het verkeerslawaaï belast de bestaande EHS (zie figuur 3.7). In het donker wordt de strook langs de weg ook verstoord door de verlichting van het verkeer. Op dit moment wordt deze strook al gemeden door verstoringsgevoelige soorten.

Het verkeer vormt een barrière voor fauna. In de huidige situatie is de weg al moeilijk over te stekend door dieren. Dit zal in de toekomst erger worden door de groei van de verkeersintensiteiten.

Ten noorden van de N340 ligt een robuuste verbindingszone die het EHS-gebied in Overijssel verbindt met noordelijke natuurgebieden als het Reestdal in Drenthe.

Figuur 3.7: Ligging EHS en Natura 2000 gebieden



Ecologische verbindingzones (EVZ)

De N340 doorsnijdt geen ecologische verbindingzones (EVZ).

Flora en fauna

Natuur- en landschapswaarden spelen een rol bij bestaande en nieuw aan te leggen verkeers- en vervoerinfrastructuur. Het realiseren van een robuuste verbindingszone is strijdig met de menselijke infrastructuur. De Provincie Overijssel streeft naar het beperken van faunaknelpunten voor de natuur (voorkomen faunaslachtoffers, voorkomen van doorsnijding van natuurgebieden, ontsnippering) en het inpassen van wegen in bestaande landschappelijke structuren. Bij de N340 is op drie plaatsen sprake van een faunaknelpunt, zie figuur 3.8. Het oplossen van faunaknelpunten wordt meegenomen bij het grootwegonderhoud en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Figuur 3.8: Faunaknelpunten (bron: Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan)



Het open gebied ten noorden van de N340 is in het Streekplan aangemerkt als gebied voor ganzen en/of andere wintergasten [12].

3.4.4 Bodem, geomorfologie en water

Bodem

Het grootse gedeelte van het studiegebied bestaat uit zandgronden. Binnen de zandgronden komen de bodemtypen kalkloze zandgronden, bruine/zwarte enkeerdgrond het meeste voor.

Geomorfologie

De geomorfologische eigenschappen van het gebied zijn de zichtbare gevolgen van het ontstaan van het gebied. In het studiegebied komen onder meer de volgende geomorfologische eenheden voor: dekzandruggen, rivier en beekdal.

Water

Het tracé van de N340 doorsnijdt verschillende typen watersystemen. De N340 doorkruist nabij Zwolle het grondwaterbeschermingsgebied Vechterweerd. Ter hoogte van Oudleusen doorkruist de N340 een grondwaterconserveringsgebied en een wateraandachtsgebied voor natuur.

Voor het aspect ruimtelijke ordening en economie wordt onderscheid gemaakt naar: wonen, werken, landbouw, recreatie en toerisme, nutsvoorzieningen.

Wonen en werken

Streekplan Overijssel 2000+

In het Streekplan Overijssel 2000+ is het huidige tracé van de N340 aangewezen als stroomweg. Het streekplan biedt ruimte om de N340 op het bestaande wegtracé op te waarderen. In deze Startnotitie zijn naast de herinrichting van het huidige tracé, een noordelijk alternatief tracé en een combinatietracé opgenomen die voorzien in een lange en korte verlegging van tracé van de N340 door het buitengebied ten noorden van de huidige weg. Omdat deze alternatieve tracés niet op de streekplankaart staan aangegeven, zal bij de keuze voor één van deze omleggingen een streekplanherziening nodig zijn.

Landbouw

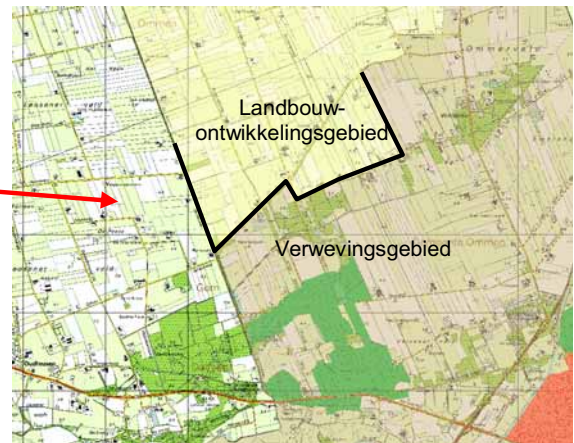
Landbouw is qua oppervlakte de belangrijkste vorm van grondgebruik in het studiegebied. In het Streekplan is als hoofdkoers de ontwikkeling van de landbouw opgenomen [12]. Het open gebied ten noorden van de N340 is aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied. Hier zijn mogelijkheden voor uitbreiding en (her)vestiging van landbouwbedrijven, maar in gebieden met karakteristieke openheid geldt dit alleen aan de rand.

Figuur 3.10: Landbouwontwikkelingsgebied

Overzichtskaart Landbouwontwikkelingsgebied



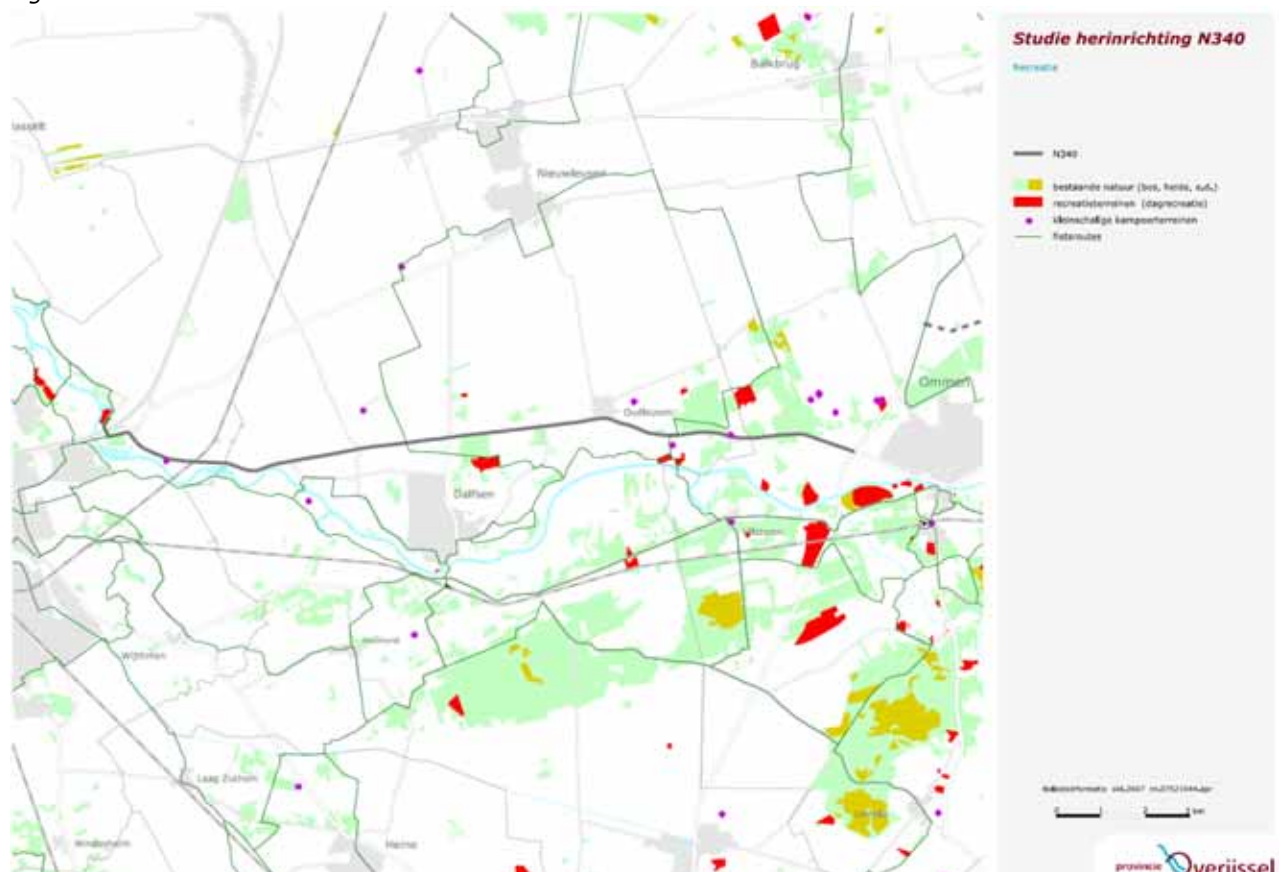
Aanduiding in het Reconstructieplan



Recreatie en toerisme

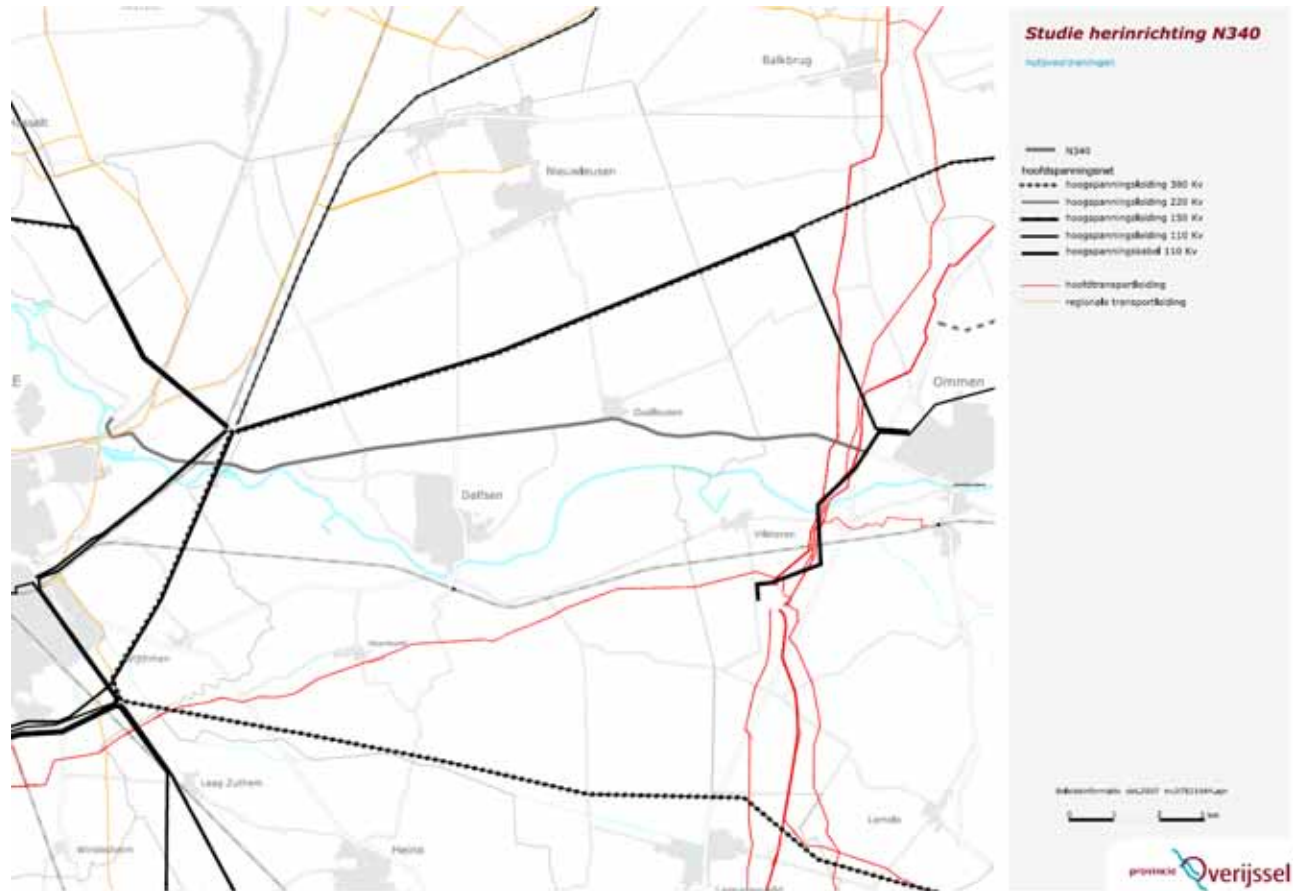
De N340 doorsnijdt op meerdere plaatsen wandel- en fietsroutes. Recreatie en toerisme zijn in de provincie Overijssel van toenemende betekenis. De sector biedt daarbij niet alleen economische kansen, maar is ook belangrijk voor een aantrekkelijk leefklimaat. De provincie Overijssel schept voorwaarden voor recreatie en toerisme, maar gaat ook actiegericht te werk om de sector te stimuleren [Struinen door de tuin van Nederland]. De nota is uitgewerkt in projecten, die allemaal buiten het studiegebied vallen.

Figuur 3.11: Recreatie



De bestaande, grote(re) nutsvoorzieningen zijn te vinden in figuur 3.12. Hiermee moet rekening worden gehouden bij ontwikkelingen in het gebied.

Figuur 3.12: Nutsvoorzieningen



4 *Alternatieven en varianten*

4.1 *Stapsgewijze definiëring van alternatieve tracés en varianten*

De alternatieven en varianten die in de het MER onderzocht zullen worden (zie paragraaf 4.2) zijn stapsgewijs gedefinieerd in de periode oktober 2006-oktober 2007.

In 2006 heeft het college van Gedeputeerde Staten ingestemd met "een verkenning met betrekking tot de positionering van de N340" (GS-nota nummer RWB/2006/3291, oktober 2006).

De Verkenning is gestart met als focus de opwaardering van het bestaande tracé, in het bijzonder het gebied tussen de spoorwegovergang aan de westzijde en Varsen aan de oostzijde. Deze focus is tijdens de eerste fase van de Verkenning vergroot. Het traject dat nu bekeken wordt is het gedeelte van de N340 tussen de aansluiting op de A28 en de omleiding Ommen, plus het gedeelte van de N48 tussen knooppunt Varsen en de aansluiting omleiding Ommen (zie ook 2. 1). Ook de aansluiting op de Hessenpoort bij Zwolle en de doorstroming van de spoortunnel zijn in het project betrokken. Ook zijn naast het bestaande tracé alternatieve tracés onderzocht, om de volgende redenen:

- Op basis van inventarisatie van de huidige situatie blijkt dat op de huidige N340 zich een aantal knelpunten voordoen voor wat betreft leefbaarheid en veiligheid.
- De m.e.r.-systematiek vraagt om naar alternatieven te kijken (de m.e.r.-systematiek spreken over "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven").
- De nieuwe noordelijk gelegen omleiding Ommen wordt ook voor oost-westverkeer gebruikt. Het gevolg is dat voor het verkeer van en naar Zwolle hierop aangesloten kan worden.
- Omwonenden uit de omgeving van de N340 hebben gevraagd of een alternatief gelegen tracé ten noorden van de huidige Hessenweg meegenomen kon worden in de Nadere Verkenning

4.1.1 *Werkwijze*

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de wijze waarop tijdens de Verkenningsfase alternatieve tracés en varianten zijn bepaald.

Eerst zijn zoekgebieden bepaald waarbinnen een toekomstvaste en hoogwaardige verbinding Zwolle-Ommen kan worden gerealiseerd. Hierboven staan de argumenten voor deze brede benadering met zoekgebieden.

Vervolgens zijn binnen de zoekgebieden verschillende alternatieve tracés gedefinieerd en varianten daarop. Daarna zijn de varianten kritisch bekeken op hun meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie en op basis daarvan al of niet gehandhaafd.

Tenslotte zijn de zoekgebieden ingeperkt tot tracézones.

In paragraaf 4.2 wordt beschreven hoe de verschillende alternatieve tracés en varianten in het MER zullen worden opgenomen.

4.1.2 *Bepaling van zoekgebieden*

De Verkenning is gestart met een inventarisatie van alle mogelijke kansen en beperkingen aan de hand van verschillende thema's. Door te inventariseren waar mogelijke knelpunten liggen kon vooraf worden bepaald waar mogelijke tracés het beste zouden kunnen liggen. In het bijzonder is gekeken naar de thema's natuur, water, recreatie, landbouw en (gas)leidingen (zie de figuren in

hoofdstuk 3). Uiteindelijk is gekozen voor brede zoekgebieden. Deze zoekgebieden zijn op figuur 4.1 aangegeven. Hiermee wordt de grens aangegeven waarbinnen de mogelijke tracés gezocht worden. Het zoekgebied was dus ruimer dan de werkelijk benodigde ruimte. Hierna, in figuur 4.2, worden versmalde zoekgebieden in de vorm van tracézones weergegeven.

Figuur 4.1: Zoekgebieden voor tracéalternatieven

N340, zoekgebieden voor tracéalternatieven

april 2007



1 - Huidige weg

- a - Omleiding Hessenpoort
- b - Omleiding Oudleusen Zuid
- c - Omleiding Oudleusen Noord
- d - Bypass Varssen

2 - Noordelijk alternatief tracé

- a - Omleiding Varssenveld Zuid
- b - Omleiding Varssenveld Noord



4.1.3 Bepaling alternatieve tracés en varianten

Binnen de zoekgebieden zijn verschillende alternatieve tracés en varianten daarop gedefinieerd en onderzocht:

Alternatieve tracés:

1. Bestaand tracé (alternatief 1): de huidige N340 vanaf de aansluiting A28 tot de omleiding Ommen (N34).
2. Noordelijk tracé (alternatief 2): een nieuw tracé vanaf de aansluiting A28, langs de hoogspanningsleiding, door het Dalfserveld, Oudleusenerveld tot de omleiding Ommen (N34). Bij dit noordelijk tracé blijft de bestaande N340 een functie behouden voor het regionale en lokale bestemmingsverkeer en krijgt een maximale snelheid van 60 km/uur.
3. Combinatie huidige tracé en nieuw noordelijk tracé (alternatief 1c): omleiding Oudleusen-noord, die eveneens de kern Oudleusen van overlast moet vrijwaren maar die westelijk van Oudleusen al noordelijker richting de omgeleide N340 bij Ommen gaat lopen. Ter plaatse van het nieuwe tracé blijft de bestaande N340 zijn functie behouden (zie onder 2)

Varianten

Voor de uitbouw van de weg op het bestaande tracé zijn drie varianten onderzocht:

- 1a: omleiding Hessenpoort, die onderlangs Hessenpoort op de A28 gaat aansluiten, waarbij de bestaande aansluiting zal worden verplaatst. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het Vechtdal

ter plaatse.

- 1b: omleiding OudLeusen-zuid, die de kern Oudleusen van overlast moet vrijwaren.
- 1d: Bypass Varsen, die de drukke N348 moet ontlasten en die voor de zware verkeersstroom oost-west een gestroomlijnde oplossing zal geven.

Voor het noordelijke tracé dat vanaf de A28 eerst zolang mogelijk de hoogspanningsmasten volgt, gaat het om twee varianten:

- 2a: Omleiding Varsenerveld zuid, zuidelijk van het natuurherstelgebied Varsenerveld.
- 2b: Omleiding Varsenerveld noord, noordelijk van het natuurherstelgebied Varsenerveld.

Voor de combinatie van alternatief 1 en 2 is één variant onderzocht:

- 1c: voor Oudleusen buigt het tracé van alternatief 1 in noordelijke richting om aan te sluiten op alternatief 2a of 2b. Het combinatiealternatief kan ook via 1a lopen.

4.1.4 Inperking varianten

De alternatieve tracés en varianten zijn beoordeeld op hun meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Die meerwaarde is bepaald voor een groot aantal aspecten [5]. Dit is gedaan met het oog op het beperken van het aantal in het MER te onderzoeken alternatieve tracés en varianten.

Alternatieve tracés

Uit de Verkenning N340 blijkt dat alle drie de onderzochte alternatieven (bestaand tracé, noordelijk tracé en de combinatie tussen beide) aan de doelstelling van het project voldoen. Zij hebben allemaal meerwaarde ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Om een weloverwogen keuze te kunnen maken tussen de voor- en nadelen van de drie alternatieven, is meer kwantitatieve informatie nodig. In de planstudie m.e.r. zullen de alternatieven verder inhoudelijk worden onderzocht op hun effecten op de omgeving.

Varianten

Ten aanzien van de varianten geldt dat variant 1b (Omlleiding Oudleusen-zuid) en 1d (Bypass Varsen) geen meerwaarde hebben ten opzichte van het opwaarderen van het bestaande tracé. Het doel van variant 1b was het verbeteren van de leefbaarheid in de kern van Oudleusen. Uit de nadere analyse blijkt dat niet het geval is. De ontlasting van de kern van Oudleusen kan beter worden gerealiseerd door het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising (m.a.w. een verdiepte ligging van de doorgaande weg). Met een ongelijkvloerse kruising is bij de opwaardering van de N340 op het bestaande tracé toch al rekening gehouden.

Het doel van variant 1d was om een betere stroomlijning te geven aan de verkeersstroom van het oosten (Omlleiding Ommen) naar het westen (Zwolle). Uit de Verkenning N340 blijkt dat met een stroomlijning van de viaduct bij Varsen en een opwaardering van de N48 ter plaatse, voor de oost-west verkeersstroom hetzelfde effect gerealiseerd kan worden voor minder geld. Bovendien betekent een parallelle ligging met de N48 extra doorsnijdingen en barrièrewerking.

4.1.5 Inperking tot tracézones

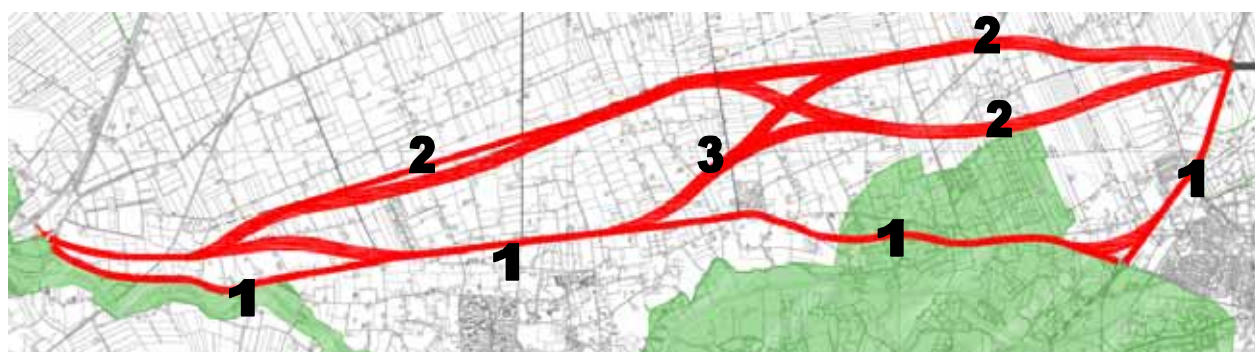
Op basis van de Verkenning N340 zijn de zoekgebieden verder gedetailleerd naar zogenaamde tracézones. Hierbij is onder andere gekeken naar geluidhinder en het aantal aan te kopen woningen. In figuur 4.2 is de detaillering van de zoekgebieden naar tracézones weergegeven. De breedte van het tracézone bedraagt 100 meter voor het bestaande tracé en 200 meter voor de overige tracés.

Voor het bepalen van zoekgebieden (en van mogelijke tracéalternatieven binnen die zoekgebieden) zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd (in willekeurige volgorde):

- Zo min mogelijk doorsnijding van woningen.
- Zo min mogelijk doorsnijding van grote stukken land/eigendommen.
- Zo min mogelijk tussen verschillende stukken land van dezelfde eigenaar.
- zo min mogelijk doorsnijding van natuur-/milieuwaarden (Natura 2000, EHS).
- Ruime zone aanhouden vanaf huidige zuidelijke grens Hessenpoort (circa 100m) in verband met mogelijke toekomstige uitbreiding Hessenpoort.

- Eisen voortkomend uit de aanwezigheid van hoogspanningsleidingen/-masten: De zakelijke rechtstrook van de 380 kV lijn bij Dalfsen bedraagt ongeveer 70 meter (dus 35 aan weerszijden van de as van de hoogspanningsleiding). Buiten deze strook is bij bouwplannen of werkzaamheden geen toestemming van Tennet nodig. Nieuwe tracés die in lengterichting parallel lopen met de leiding, worden vooralsnog buiten deze zone geprojecteerd.
- Eisen Handboek Wegontwerp aan tracéverloop.
- Eisen Handboek Wegontwerp aan dwarsprofiel.
- Dwarsprofiel huidig tracé: 2x2 met barrier mét parallelwegen.
- Dwarsprofiel nieuw tracé: 2x2 met barrier zónder parallelwegen.
- Eisen Handboek Wegontwerp aan aansluitingen/kruispunten.
- Aantal aansluitingen huidig tracé: 3 stuks.
- Aantal aansluitingen nieuw tracé: nog onbekend omdat de effecten nog onvoldoende zijn berekend met behulp van. een verkeersmodel, vooralsnog minimaal 2 en maximaal 3 aansluitingen aanhouden.

Figuur 4.2: Te onderzoeken tracézones



4.2 Alternatieven en varianten in het MER

4.2.1 Tracé alternatieven (in het plan-MER)

In het MER worden de te onderzoeken alternatieve tracés beschreven die een mogelijke verbetering kunnen betekenen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Deze worden in het MER alternatieven genoemd. Per tracéalternatief wordt in het MER ingegaan op inrichtingsvarianten op hoofdlijnen.

De alternatieven 1 (bestaand), 2 (noordelijk) en 3 (combinatie) worden in het MER nader onderzocht. Daarnaast wordt in elk MER een Nulalternatief en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief beschreven.

De tracéalternatieven die in het MER worden opgenomen zijn daarom:

0. Nulalternatief.
1. Bestaand tracé met variant 1a.
2. Noordelijk tracé met varianten 2a en 2b.
3. Een combinatie tussen de alternatieven 1 en 2
4. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de situatie in een bepaald jaar in de toekomst als de N340 niet gewijzigd zou worden. We kiezen 2030 als het jaar waarop die situatie bekeken wordt. Dat is weliswaar erg ver weg, maar wel realistisch gezien de beoogde fasering van de inrichting van de weg (zie 4.3.1). Het nulalternatief komt niet overeen met het de doelstelling van het project (namelijk herinrichten

als 100 km/uur stroomweg en veiliger maken). Het is dus geen realistisch alternatief, maar uitsluitend bedoeld als referentiesituatie voor de beoordeling van de effecten van de alternatieven.

Bestaand tracé, noordelijk tracé en de combinatie van beide

Deze drie alternatieven zijn beschreven in paragraaf 4.2. Het gaat om het opwaarderen van het bestaande tracé, een nieuw noordelijk tracé en een combinatie van beide. Van elk alternatief worden enkele varianten in de planstudie m.e.r. nader onderzocht.

Meest Milieuvriendelijke alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Milieueffectrapport een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In het MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijkertijd dient het MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is.

Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 3 moet kunnen bereiken of op zijn minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, natuurwaarden en het landschap. In het MER wordt het MMA samengesteld op basis van de inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

4.2.2 Inrichtingsvarianten (in het besluit-MER)

Nadat een tracékeuze is gemaakt wordt in het besluit-MER voor het gekozen tracé inrichtingsvarianten bepaald en beoordeeld. De varianten variëren van wegvak- tot kruispuntaanpassing.

De inrichtingsparameters op hoofdlijnen zijn:

- Knooppunten en aansluitingen van het onderliggende wegennet (rotonde of ongelijkvloerse aansluiting, aantallen en locatie);
- De dimensionering van het dwarsprofiel;
- Inrichting van de weg (duurzaam veilig);

Aansluitingen

Als de N340 wordt ingericht als 100 km/uur stroomweg zal het aantal aansluitingen waarschijnlijk worden gereduceerd tot drie. Uit de haalbaarheidsstudie is gebleken dat dan gemiddeld om de 3 kilometer een fietstunnel aangelegd moet worden. Deze tunnels kunnen - waar nodig - verbreed of verdiept worden uitgevoerd voor auto- en/of landbouwverkeer. De vormgeving en inrichting van de tunnels moet zo zijn dat er geen problemen ontstaan voor de sociale veiligheid.

Dimensionering

De opwaardering van de N340 tot een 100 km/uur stroomweg houdt in dat de snelheid op de N340 wordt verhoogd en die op de N377 wordt verlaagd. Door deze aanpassingen zullen verkeersstromen zich wijzigen. Om te weten welke inrichting van de N340 in de veranderde situatie noodzakelijk is, is inzicht nodig in die toekomstige verkeersstromen. De toekomstige verkeerssituatie is voor het jaar 2020 in beeld gebracht. Knelpunten die daarin naar voren komen bepalen de uiteindelijke inrichting van de weg in 2030 (het "eindbeeld").

De provincie heeft in 2007 onderzoek laten doen met behulp van een verkeersmodel naar de toekomstige samenhang tussen de N340 en de andere wegen in het regionale netwerk. Het onderzoek is gebaseerd op het door de provincie al eerder gebruikte Kop Van Overijssel Model (KVOM), dat inzicht geeft in de situatie in 2020. De meest actuele gegevens over inwoners, arbeidsplaatsen en de huidige infrastructuur zijn in het onderzoek verwerkt.

Uit dit onderzoek blijkt dat er een beperkte uitwisseling is tussen de N340 en de N35. Het verbeteren van de N35 geeft bijna geen ontlasting voor de N340.

Wel blijkt er een duidelijke samenhang te zijn tussen de N340, de N377 en de N758. De laatste twee wegen zijn plaatselijk overbelast. Een verbetering van de N340 zorgt voor een duidelijke ontlasting van de N377 en N758. Er is een sterke samenhang van de N340 met de N48 tussen Varsen en

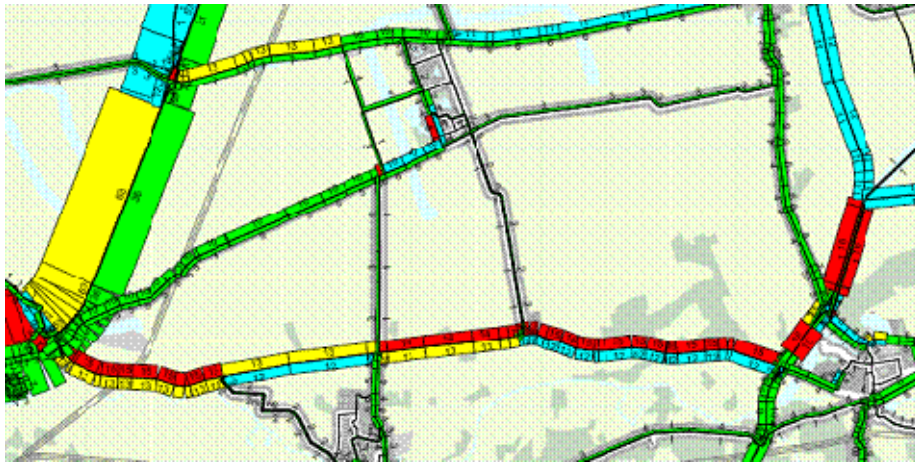
Arrierveld. Door de toekomstige omleiding Ommen zal het drukke oost-westverkeer ook van dit wegvak gebruik gaan maken.

In de volgende afbeelding is de afwikkeling te zien in het jaar 2020 als de maximumsnelheid op de N377 is verlaagd naar 80 km/uur en die op de N340 is verhoogd naar 100 km/uur.

De N340 gaat door de snelheidsverhoging meer verkeer afwikkelen en de intensiteiten op de N377 en op de N758 dalen. De verhoging van de snelheid op de N340 heeft dus gunstige effecten op de N377 en de N758.

De N340 wordt door de snelheidsverhoging voor de oost-west verkeersstroom de meest aangewezen route, maar wordt daardoor wel (in 2020) voor een groot deel overbelast. Ook de N48 tussen de N340 en de omleiding Ommen wordt overbelast. Voor een toekomstvaste stroomweg zal dus op termijn een verhoging van de capaciteit op de N340 en de N48 onvermijdelijk zijn.

Figuur 4.3: De ochtendspits in 2020 (intensiteiten*100 per uur) bij een V-max op de N377 van 80 km/uur en op de N340 van 100 km/uur



Uit bovenstaande figuur blijkt dat:

- de N377 en de N758 duidelijk worden ontlast.
- steeds meer oost-westverkeer via de N340 wordt afgewikkeld;
- er daardoor overbelasting optreedt op de N48 tussen Varsen en Arrierveld;
- er daardoor ook belasting optreedt op de N340, zowel bij de diverse kruispunten en de kruising met het spoor als op vrijwel alle weggedeelten.

De conclusie is dat de N340 in potentie de rol van regionale stroomweg voor het oost-westverkeer in Noord-Overijssel kan vervullen, maar dat daarvoor wel de wegcapaciteit tussen de A28 en de omleiding Ommen op termijn zal moeten worden uitgebreid.

Dat betekent dat naast alternatieven met 1 rijstrook per rijrichting ook alternatieven met twee rijstroken per rijrichting moeten worden onderzocht.

Figuur 4.4: Situatie 2+1 rijbanen (links) Situatie 2x2 (rechts)



4.2.3 Fasering

In het MER worden de uiteindelijke inrichting en wegprofiel (eindbeeld) beoordeeld. Over de fasering is nog geen beslissing genomen. Fasering kan inhouden, dat eerst de aansluitingen worden aangepakt en dat doorstroming daar wordt verbeterd, het kan ook betekenen, dat eerst één extra rijbaan wordt aangelegd (2+1) en de weg later wordt heringericht als een weg met twee rijstroken in beide richtingen (2x2). In het MER zal onderzocht worden of fasering effecten heeft op milieu of omgevingskwaliteit. De MER-systematiek vereist daarbij, dat het "eindbeeld" wordt onderzocht en geen tussenresultaat. Dat betekent, dat in het MER uitgegaan zal worden van het opwaarderen van de N340 tot een stroomweg met 2x2 rijbanen.

De provincie wil de N340 toekomstvast aanleggen. Dat wil zeggen, dat zij bij een gefaseerde herinrichting al vast ruimte wil reserveren voor de toekomstige wegverbreding. Voor alle drie gekozen alternatieve tracés is een gefaseerde aanleg mogelijk.

5 Te onderzoeken effecten in het MER

In het milieueffectrapport wordt onderzocht welke milieugevolgen optreden door het aanpassen of omleiden van de N340 tussen Zwolle en Ommen. Het gaat hierbij om negatieve en positieve gevolgen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in blijvende en tijdelijke effecten. De effecten van de alternatieven worden beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie in het jaar 2030 als de N340 niet aangepast of omgelegd wordt (nulalternatief). Op basis van de effecten zullen de alternatieven met elkaar vergeleken worden. Ook wordt gekeken naar de effecten op het onderliggende wegennet.

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven. Kwantitatieve methoden drukken de effecten in getallen uit. Deze methode wordt vaak gebruikt bij verkeersstudies. Voor bijvoorbeeld het aspect landschap is het moeilijk de effecten in getallen uit te drukken. Dit soort aspecten worden op een kwalitatieve manier beschreven, op een beschouwende wijze en soms vergelijkenderwijs.

Het doel van de milieubeoordeling in stap 1 is te komen tot een inventarisatie van de verschillen tussen de alternatieven en varianten. De insteek van de milieubeoordeling in stap 1 beperkt zich daarom zoveel mogelijk tot een kwalitatieve beoordeling van de effecten. Op die punten op het tracé waar knelpunten worden verwacht wordt inzicht gegeven in mogelijke verzachtende maatregelen.

Bij stap 2 wordt het gekozen voorkeursalternatief uitgewerkt op het detailniveau dat nodig is voor verdere planvorming, de vastlegging van het tracé in bestemmingsplannen. De insteek van de milieubeoordeling in stap 2 wordt zoveel mogelijk kwantitatief uitgevoerd.

De effecten worden per (milieu)aspect geanalyseerd waarbij de indeling uit tabel 5.1 wordt voorgesteld. Hierbij is onderscheid gemaakt in de beoordelingswijze voor het plan- en het besluit-MER.

Tabel 5.1: Beoordelingscriteria

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Plan-MER	Besluit-MER
Veiligheid	Verkeersveiligheid	Verwachte toe- en afname van ongevallen (aantallen)	Kwantitatief	Kwantitatief
		Sluipverkeer (verkeersintensiteiten toe te schrijven aan sluipverkeer op een wegvak)	Kwalitatief	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Kwalitatief	Kwantitatief
		Groepsrisico	Kwalitatief	Kwantitatief
Leefmilieu	Sociale aspecten	Barrièrewerking bebouwde kom en buitengebied (omrijfactor)	Kwalitatief	Kwantitatief
		Mate sociale veiligheid	Kwalitatief	Kwalitatief
	Geluid en trillingen	Aantal geluidsbelaste woningen	Kwantitatief	Kwantitatief
		Aantal reconstructie woningen	Kwantitatief	Kwantitatief
		Akoestisch ruimtebeslag (ha)	Kwantitatief	Kwantitatief

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Plan-MER	Besluit-MER
	Luchtkwaliteit	Aanwezige overige gevoelige bestemmingen (aantallen)	Kwantitatief	Kwantitatief
		Trillinghinder nabij objecten	Kwalitatief	Kwalitatief
		Uitstoot wegverkeer (jaargemiddelde concentraties)	Kwalitatief	Kwantitatief
		Oppervlakte (ha) groter dan grenswaarde	Kwalitatief	Kwantitatief
		Gevoelige objecten gelegen binnen overschrijdingsgebied grenswaarde	Kwalitatief	Kwantitatief (aantal)
Natuurlijk milieu	Landschap	Aantasting landschappelijke structuur	Kwalitatief	Kwalitatief
		Aantasting bijzondere landschapselementen	Kwalitatief	Kwalitatief
	Archeologie	Aantasting (potentieel) archeologisch waardevol gebied	Kwalitatief	Kwalitatief ⁹ *
		Aantasting archeologisch monumenten	Kwalitatief	Kwalitatief ⁹
		Aantasting cultuurhistorische elementen/gebieden	Kwalitatief	Kwalitatief ⁹
	Ecologie/Natuur	Aantasting leefgebied flora en fauna	Kwalitatief	Kwantitatief (ha)
		Aantasting/doorsnijding EHS/verbindingzones	Kwalitatief	Kwantitatief (aantal)
		Geluidsbelast pEHS/Habitatrichtlijngebied	Kwalitatief	Kwantitatief (ha)
		Lichthinder	Kwalitatief	Kwalitatief
	Bodem	Aantasting bodemkwaliteit	Kwalitatief	Kwalitatief
	Geomorfologie	Aantasting kenmerkende geomorfologische elementen (ha)	Kwalitatief	Kwantitatief
	Water(toets)	Aantasting grondwaterkwaliteit (systeem)	Kwalitatief	Kwalitatief
		Aantasting kwaliteit oppervlaktewater	Kwalitatief	Kwalitatief
		Aantasting kwantiteit oppervlaktewater (m ³)	Kwalitatief	Kwantitatief
Landbouw, Ruimtelijke Ordening	Ruimtegebruik	Te amoveren woningen/bedrijven (aantal)	Kwantitatief	Kwantitatief
		Beïnvloeding uitbreidingsmogelijkheden woongebieden en bedrijventerreinen (aantal)	Kwalitatief	Kwantitatief
	Landbouw	Verlies landbouwgrond (ha)	Kwalitatief	Kwantitatief
		Versnippering percelen landbouwgrond	Kwalitatief	Kwalitatief
		Aantasting/doorsnijding recreatieve gebieden en routes (aantal)	Kwalitatief	Kwantitatief
		Bereikbaarheid recreatie- en landbouwgronden (reistijd)	Kwantitatief	Kwantitatief
Bereikbaarheid en mobiliteit	Bereikbaarheid	Verkeersafwikkeling extern en doorgaand verkeer	Kwantitatief	Kwantitatief

⁹ Een kwalitatief oordeel wordt gegeven op basis van kwantitatieve gegevens (aantallen en/of ha).

Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Plan-MER	Besluit-MER
		(reistijd)		
	Mobiliteit	Restcapaciteit	Kwantitatief	Kwantitatief

6 *Besluiten, beleidskaders en procedures*

6.1 *Te nemen besluiten*

De besluiten die genomen moeten worden voor de opwaardering van de N340 zijn afhankelijk van keuzes, die later door de provincie genomen worden. Enerzijds de keuze over het uiteindelijke tracé, anderzijds de keuze over het bestemmen van de uiteindelijke weginrichting.

Als voor de N340 een nieuw tracé wordt gekozen is een herziening van het streekplan noodzakelijk.

Als de bestaande weg wordt opgewaardeerd is die herziening niet noodzakelijk.

Na de tracékeuze wordt de inrichting van de weg uitgewerkt. Die moet vastgelegd worden, ofwel in de bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten (Dalfsen, Ommen, Zwolle), ofwel, conform de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening in een inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan).

Op dit moment gaat de provincie ervan uit, dat twee besluiten nodig zijn:

- Een herziening van het Streekplan
- Wijziging van de betreffende bestemmingsplannen in de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen.

Vergunningen

Na het doorlopen van de m.e.r.-procedure en de nieuwe bestemmingsplannen/vrijstellingen zijn de gebruikelijke vergunningen noodzakelijk, zoals een milieu- en een bouwvergunning.

6.2 *Partijen betrokken bij de m.e.r.-procedure*

Initiatiefnemer

De initiatiefnemer voor de opwaardering van de N340 is Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Overijssel.

Bevoegd gezag

Als de N340 het noordelijke tracé zou kiezen, zijn Provinciale Staten (PS) van Provincie Overijssel verantwoordelijk voor de vastlegging van dat tracé in het Streekplan. Voor het plan-MER is PS daarmee het 'bevoegd gezag'.

Als we aannemen dat de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen de weginrichting zullen vastleggen in hun bestemmingsplan, maakt dat deze drie gemeenteraden gezamenlijk het 'bevoegd gezag' voor de besluit-MER.

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de m.e.r. bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Commissie geeft advies over de richtlijnen aan het Bevoegd Gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid. Bij het opstellen van zowel de adviesrichtlijnen als het toetsingsadvies van het milieueffectrapport (MER) wordt rekening gehouden met de inspraakreacties. De inspraakreacties worden gelezen en beoordeeld op relevantie voor het milieueffectrapport en de besluitvorming. De relevante punten worden vertaald in duidelijke adviesrichtlijnen voor het MER of aanbevelingen voor het besluitvormingstraject na het MER. De Commissie m.e.r. wordt op drie momenten betrokken bij het proces:

- Naar aanleiding van deze Startnotitie en de inspraakreacties zal de Cie m.e.r adviesrichtlijnen voor de inhoud van het Milieueffectrapport opstellen.
- Ten tijde van de tracékeuze wordt de Cie m.e.r betrokken voor advies over het resultaat van het plan-MER en over de afbakening van het besluit-MER.
- Ten slotte toetst de Cie m.e.r. het besluit MER aan de vastgestelde richtlijnen en publiceert haar bevindingen in een toetsingsadvies.

Meer informatie over procedurestappen is opgenomen in paragraaf 6.3.

Wettelijke adviseurs

Het Bevoegd Gezag vraagt, voordat de definitieve richtlijnen worden opgesteld, advies aan de wettelijke adviseurs. Dit zijn de regionale inspecteur van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV en de ter plaatse bevoegde inspecteur van het staatstoezicht op de volksgezondheid, door Onze Minister aangewezen (art. 7.1 lid 2 sub b jo 1.1 Wm).

Insprekers

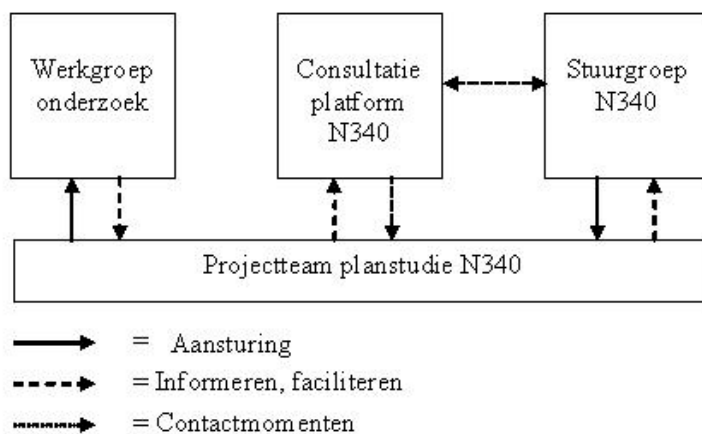
Belanghebbenden (bijvoorbeeld bewoners en organisaties) kunnen drie keer inspreken tijdens deze m.e.r.-procedure. De eerste keer is na het verschijnen van de Startnotitie. De tweede keer is na de verschijning van het plan-MER. De derde en laatste keer is na het verschijnen van het besluit-MER.

6.3 Organisatie in de planstudie/m.e.r-fase

De organisatie van de planstudie/m.e.r.-fase bevat de volgende 4 organisatieonderdelen, die op een bepaalde manier met elkaar interacteren (zie pijltjes):

- Een stuurgroep N340;
- Een projectgroep N340;
- Een platform N340;
- Een inhoudelijk onderdeel.

Figuur 6.1 Inrichting planstudie/MER organisatie N340



Stuurgroep N340

De stuurgroep bestaat uit de bestuurlijk afgevaardigden van de juridisch betrokken overheden bij de opwaardering N340. Dit zijn:

- de initiatiefnemer voor de planstudie: gedeputeerde staten van de provincie Overijssel;
- gemeente Zwolle;
- gemeente Hardenberg;

- gemeente Dalfsen;
- gemeente Ommen;

De stuurgroep bereidt de formele besluitvorming voor van de planstudie/MER. De formele besluiten (vaststelling Herziening Streekplan, wijzigingen bestemmingsplannen) worden genomen door Provinciale Staten en de gemeenteraden van de betreffende gemeenten.

Consultatieplatform N340

Voor het platform N340 worden de belangrijkste belanghebbenden uitgenodigd. Deze personen, organisaties of verenigingen zijn niet vertegenwoordigd in de stuurgroep of de projectgroep. Het platform heeft waarschijnlijk een omvang van circa 30 mensen/afgevaardigden. Het karakter van dit platform is open en transparant: iedereen die zitting wil hebben in het platform kan zitting nemen in het platform.

Het platform heeft geen formele taken en verantwoordelijkheden. Zij debatteren, discussiëren en geven een reactie op de activiteiten en producten (de inhoudelijke resultaten van de onderzoeken, conceptrapportages, et cetera) van de planstudie/MER

Werkgroep onderzoek

De werkgroep onderzoek wordt gevormd door ambtelijke specialisten uit de provincie Overijssel (als initiatiefnemer van de planstudie), en kan – als dat nuttig of nodig is -worden aangevuld met specialisten vanuit de overige betrokken overheden. De werkgroepleider is als technisch manager lid van het projectteam N430.

De werkgroep voert namens de projectgroep N340 de regie over alle onderzoeken die nodig zijn in de planstudie/MER fase.

Projectteam planstudie N340

Het projectteam N340 bestaat uit de ambtelijke afvaardiging van de juridisch betrokken overheden bij de verkenning N340. Dit zijn:

- de initiatiefnemer voor de planstudie: de provincie Overijssel;
- gemeente Zwolle;
- gemeente Hardenberg;
- gemeente Dalfsen;
- gemeente Ommen;
- Rijkswaterstaat Dienst Oost Nederland.

De projectgroep N340 is opdrachtnemer van de stuurgroep. De projectgroep is verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken van de planstudie/MER fase.

6.4 Verdere procedure

De verdere procedure bestaat uit de volgende stappen:

1. Startnotitie
2. Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER
3. Opstellen van het plan-MER
4. Inspraak, advisering en toetsing plan-MER
5. Besluitvorming tracé keuze
6. Opstellen van het besluit-MER
7. Inspraak, advisering en toetsing besluit-MER
8. Besluitvorming
9. Voorbereiding: planologische inpassing en vergunningen
10. Uitvoering en evaluatie

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Overijssel. De Startnotitie wordt door de bevoegde gezagen, Provinciale Staten (PS) van provincie Overijssel en de gemeenteraden van Dalfsen, Ommen en Zwolle) zes weken lang ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER

Zolang de inspraakperiode voor de Startnotitie duurt, kan iedereen schriftelijke, mondelinge of elektronische inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.4 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De inspraakreacties worden door de bevoegde gezagen gebundeld en verstuurd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan de bevoegde gezagen een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van het MER'. De bevoegde gezagen stellen, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het plan-MER van start gaan.

Stap 3: Opstellen van het plan-MER

Gedeputeerde Staten van de Provincie Overijssel zijn als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van het plan-MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De vier belangrijkste onderwerpen in het MER zijn:

- Een analyse van huidige en toekomstige problemen.
- Een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de tracéalternatieven.
- Een toetsing van de tracéalternatieven aan de gestelde doelen.
- Een overzicht van de effecten van elk van deze tracéalternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Is het plan-MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het volledige document aan Provinciale Staten, het bevoegd gezag aan. Als het plan-MER in de ogen van PS voldoende kwaliteit heeft, dan wordt het plan-MER ter inzage gelegd. Uit de alternatieven wordt (op basis van meerdere overwegingen, zie onder andere bijlage 3) één tracé als voorkeurstracé gekozen door Provinciale Staten. Deze beslissing wordt, indien het noordelijk tracé of het combinatie tracé wordt gekozen, ook verwoord in een herziening van het Streekplan. Deze herziening wordt samen met het plan-MER ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing plan-MER

De eventuele herziening van het Streekplan en het plan-MER liggen gedurende zes weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de stukken wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk, elektronisch als mondeling (tijdens speciaal daarvoor georganiseerde hoorzittingen).

De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in het plan-MER correct en volledig genoeg om er een tracébesluit op te kunnen baseren?
2. Welk van de beschreven tracéalternatieven verdient de voorkeur en waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- Welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid?
- Naar welk alternatief gaat de voorkeur uit?

Direct na de inspraakronde wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het plan-MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt alleen naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. Ook heeft de Commissie m.e.r. de mogelijkheid om haar adviesrichtlijnen voor het besluit-MER aan te vullen.

Stap 5: Besluitvorming tracé keuze

Op basis van de informatie uit het plan-MER en op basis van andere overwegingen (onder andere gebiedsontwikkelingskansen en kosten) zal Provinciale Staten een besluit nemen over het tracé voor de N340, uiteraard in nauw overleg met alle betrokkenen.

Stap 6: Opstellen van het besluit-MER

Na de inspraak op het plan-MER en de eventuele herziening van het Streekplan worden de milieueffecten van inrichtingsvarianten beschreven in het besluit-MER. Dit moet voldoende

informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in bestemmingsplannen. De vier belangrijkste onderwerpen in het besluit-MER zijn:

- Een analyse van huidige en toekomstige (2030) problemen op inrichtingsniveau
- Een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de inrichtingsalternatieven
- Een toetsing van de inrichtingsalternatieven (eindbeeld) aan de gestelde doelen
- Een overzicht van de effecten van elk van deze inrichtingsalternatieven en de eventuele fasering voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van het MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: Gemeenten, Regio's, Waterschappen, enzovoort. Zie ook paragraaf 6.3 voor de reguliere overleg- en projectstructuur. Is het MER klaar, dan biedt de initiatiefnemer het aan de gemeenteraden van Dalfsen, Ommen en Zwolle (het bevoegd gezag) aan. Als het besluit-MER in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft (dat wil zeggen of het MER aan de hand van de richtlijnen voldoende informatie bevat voor de besluitvorming), dan wordt het besluit-MER aanvaard en ter inzage gelegd.

Stap 7: Inspraak, advies en toetsing

Het besluit-MER ligt minimaal zes weken ter visie samen met de (voor)ontwerp bestemmingsplannen. Tijdens deze zes weken zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk, elektronisch als mondeling (tijdens speciaal daarvoor georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn dezelfde als bij stap 4. Ze hebben alleen betrekking op de inrichtingsalternatieven.

Na de inspraakronde wordt opnieuw de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het besluit-MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald inrichtingsalternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Stap 8: Besluitvorming

Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de initiatiefnemer een voorkeursalternatief vast (neemt een standpunt in). Dit wordt vervolgens uitgewerkt in de bestemmingsplannen.

Stap 9: Voorbereiding: planologische inpassing en vergunningen

Als Provincie Overijssel besluit tot aanpassing van de N340, dan moeten Provincie Overijssel en de betrokken gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Ook moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens de vergunningverlening is geen bezwaar meer mogelijk tegen de beslissingen die gekoppeld zijn aan het MER. De afweging daarover heeft dan immers al plaatsgevonden (stappen 4 en 6).

Stap 10: Uitvoering en evaluatie

Als de beslissing tot aanpassing of omleiding van de N340 is genomen en de juiste procedures zijn doorlopen, kan realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. In het MER wordt hiervoor een aanzet voor een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

De planning van de gehele m.e.r.-procedure is als volgt:

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. Startnotitie | (oktober 2007). |
| 2. Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER | (najaar 2007/voorjaar 2008). |
| 3. Opstellen van het plan-MER | (eerste helft 2008). |
| 4. Inspraak, advisering en toetsing plan-MER | (medio 2008) |
| 5. Besluitvorming tracé keuze | (tweede helft 2008) |
| 6. Opstellen van het besluit-MER | (2008/2009). |
| 7. Inspraak, advisering en toetsing besluit-MER | (tweede helft 2009). |
| 8. Besluitvorming | (eind 2009). |
| 9. Voorbereiding: planologische inpassing en vergunningen | (2009-2010). |
| 10. Uitvoering en evaluatie | (2011 en verder). |

Bijlage 1: Gehanteerde begrippen en afkortingen

Archeologie	Wetenschap van historie, gebaseerd op bodemvondsten.
Barrièrewerking	Is een andere naam voor belemmerende invloed van de weginfrastructuur op de vrije doorgang van bewoners. De mate van de barrièrewerking wordt bepaald door de intensiteit op een wegvak in combinatie met feitelijke snelheden.
Bevoegd gezag	Provinciale Staten van Provincie Overijssel.
Commissie voor de m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen die door het ministerie van VROM wordt benoemd ter beoordeling van de kwaliteit van het m.e.r.-onderzoek.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaansgeschiedenis van de beschaving.
dB(A)	Maat voor geluidsbelasting.
Ecologie	Leer van onderlinge relaties tussen planten, dieren en hun omgeving.
EHS/pEHS	Ecologische hoofdstructuur/provinciale ecologische hoofdstructuur.
Externe veiligheid	Risico dat mensen lopen door vervoer van gevaarlijke stoffen.
Gebiedsontsluitingsweg	Weg ter ontsluiting van een gebied met gelijkvloerse kruisingen (meestal 80 km/u).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze en vorm van het aardoppervlak.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Initiatiefnemer	Degene die het voornemen wenst te realiseren.
Infrastructuur	Het netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, leidingen enz. Waarlangs personen, goederen en informatie verplaatst wordt.
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Alternatief met de minst schadelijke effecten op de omgeving, al of niet na het nemen van mitigerende maatregelen.
MER	Milieueffectrapport.
m.e.r.	Milieueffectrapportage.
Mitigerende maatregel	Maatregel ter beperking van een (negatief) milieueffect.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen, goederen en informatie.
Plangebied/zoekgebied	Het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht

voor de problematiek op de N340.

PVVP

Provinciaal Verkeer en Vervoersplan.

Referentiesituatie

Situatie zoals die zou zijn wanneer geen nadere maatregelen worden genomen, terwijl overige ontwikkelingen wel doorgaan.

Richtlijnen

Door het bevoegd bestuursorgaan vast te stellen inhoudelijke eisen bij het te verrichten m.e.r. onderzoek.

Sociale veiligheid

Mate waarin mensen zich vrijelijk door een omgeving kunnen bewegen zonder hinder, overlast of geweld door derden.

Startnotitie

Notitie waarin het hoe, wat en waarom en waar van de plannen worden beschreven en waarin het uit te voeren m.e.r.-onderzoek in grote lijnen beschreven is. De publicatie van de startnotitie is het formele begin van de m.e.r.-procedure.

Stroomweg

Autoweg/snelweg (100-120 km/u).

Studiegebied

Het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van de MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen van een nieuw tracé zich uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen.

Verbindingszone

Kleinere langgerekte gebieden, zoals beken, of een aaneen-(ecologisch)schakeling van houtwallen, bosjes en poelen. De verbindingszones zorgen ervoor dat de verschillende diersoorten zich kunnen verspreiden, waardoor ze minder kwetsbaar worden.

Verkeerscapaciteit

Hoeveelheid verkeer per tijdseenheid, die een wegvak kan verwerken.

Verkeersintensiteit

Hoeveelheid verkeer die een bepaald punt per tijdseenheid passeert.

Bijlage 2: Beleidskader

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van relevante beleidskader en besluiten die van invloed kunnen zijn op de aanpassen of omleiding van de N340. Onderscheid wordt gemaakt in beleid op Europees, rijks-, provinciaal/regionaal- en gemeentelijk niveau.

Schaalniveau	Beleidsdocument Besluit	Relevantie algemeen beleidsaspect	Relevantie voor aanpassing/omlegging N340
Europees	Verdrag van Malta	Instandhouding en bescherming archeologische waarden door behoud/conservering van archeologisch erfgoed in de bodem ter plekke.	Ontzien archeologische waarden door inpassing infrastructuur.
	Vogel- en habitatrichtlijn	Bescherming vogelsoorten. Bescherming van overige waardevolle dier- en plantensoorten.	Ter hoogte van de aansluiting van de N340 op de A28 komt een Habitatrichtlijngebied voor. Nader onderzoek moet uitwijzen of de aanpassing/omleiding van de N340 effect heeft op dit gebied.
Nationaal	Nota Belvédère	Bescherming cultuurhistorisch waardevolle gebieden en steden.	N340 doorsnijdt Belvédère gebied Vecht en Regge.
	Flora en faunawet	Beschermingsstatus plant- en diersoorten.	Mogelijke aanwezigheid plant- en diersoorten.
	Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte, Natuur voor mensen, mensen voor natuur	Handhaving en zo mogelijk versterken van bestaande natuurwaarden (EHS, natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden. Tegengaan barrièrewerking infrastructuur. Aantasting landbouw en recreatie voorkomen/beperken	Compensatie van natuurwaarden indien waarden door aanpassing/omlegging weg verloren gaan.
	Nota Ruimte	Inrichtingsvraagstukken tussen nu en 2020, met doorkijk naar 2030. De nota heeft 4 algemene doelen: versterken economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging	

Schaalniveau	Beleidsdocument Besluit	Relevantie algemeen beleidsaspect	Relevantie voor aanpassing/omlegging N340
		van waardevolle groengebieden en veiligheid.	
	Nota Mobiliteit	Beleidsuitgangspunten voor verkeer en vervoer.	Betere bereikbaarheid N340
Provinciaal	Waterhuishoudingsplan Overijssel 2000+	Waterwingebieden.	De N340 doorsnijdt waterwingebied Vechterweerd in de omgeving ligt het waterwingebied Witharen.
	Provinciaal verkeer- en vervoerplan	Reistijden: Streefwaarde voor provinciale wegen is dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang mag zijn dan buiten de spits.	N340 in huidige situatie knelpunt.
		Oplossen doorstromingsproblemen.	N340 heeft in de huidige situatie doorstromingsproblemen.
	Streekplan Overijssel 2000+	Realiseren van meer natuur, binnen nationale kader van Nota Ruimte	Realisatie Robuuste verbinding Realisatie EHS in 2018
	Netwerkanalyse Noord-Overijssel	Samenhang in het totale wegennetwerk en bereikbaarheidskwaliteit	Doorstromingsproblemen in 2020 met grote kans op file
Gemeentelijk beleid	Externe veiligheidsvisie gemeente Dalfsen	Vervoer gevaarlijke stoffen	N340 is route voor vervoer gevaarlijke stoffen. Risico's voor de omgeving.

Toelichting

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

Het beleid van de provincie over de bereikbaarheid is vastgelegd in het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Dit plan sluit aan op de Nota Mobiliteit van het Rijk en is op 13 april 2005 door de Provinciale Staten van Overijssel vastgesteld. In het PVVP wordt voor de komende jaren richting gegeven aan het beleid op het gebied van verkeer en vervoer in Overijssel. Met het plan wordt ingezet op de bereikbaarheid van economische centra voor alle vervoerswijzen, de verbetering van de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefkwaliteit. Gezamenlijk met andere partners wil de provincie de verschillende knelpunten oplossen.

De knelpunten zijn bepaald door de doorstroming van het wegennet te toetsen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Aan deze streefwaarden wordt niet voldaan door zeven provinciale trajecten, waaronder de N340 en de N48. Om wel te voldoen aan deze streefwaarden wordt de provinciale weg N340 in het PVVP aangewezen als stroomweg. Op een stroomweg geldt een maximum snelheid 100 km per uur. Aan de inrichting worden ook eisen gesteld. Het dient een weg van 2+1 rijstroken of 2x2 rijstroken te zijn.

Netwerkanalyse Noord-Overijssel

De Netwerkanalyse Noord-Overijssel (2006) bevat een door de regionale overheden gedragen visie op de bereikbaarheidsknelpunten tot 2020 en een verkenning van oplossingsrichtingen om die knelpunten aan te pakken. In de Netwerkanalyse zijn vier toplocaties gedefinieerd: Zwolle, Kampen, Steenwijk en Hardenberg.

De bereikbaarheidskwaliteit is in drie onderdelen geanalyseerd:

- Bereik: Het aantal inwoners dat in staat is de locatie te bereiken binnen de gestelde reistijdnorm van deur tot deur.
- Knel- en kansrelaties: Specifieke relaties van en naar de toplocaties die als probleem- of kansrelatie kunnen worden opgevat.
- Knelpunten: Specifieke probleempunten (bijvoorbeeld verkeersafwikkeling) in de netwerken.

Per toplocatie is het aantal inwoners dat binnen een acceptabele reistijd de locatie kan bereiken, in beeld gebracht. De ontwikkeling van het bereik per auto is gekwantificeerd voor het referentiejaar (2006) en voor 2020. Voor alle toplocaties geldt een achteruitgang van de bereikbaarheid.

De congestiepunten blijken zich te concentreren in Zwolle, vooral op de aansluitingen richting de A28 en op de belangrijke regionale corridors naar Zwolle en de A28 (ondermeer N340). Er zijn meerdere congestiepunten vastgesteld waaronder de N340 en de N34 en aansluitingen Ommen (N48, N348).

Deze wegen kennen een aantal knelpunten dat opgelost moet worden om zowel op de korte als de langere termijn de bereikbaarheid van toplocaties te waarborgen.

De capaciteit van de N340 is een bereikbaarheidsknelpunt. Dit knelpunt staat niet op zichzelf maar hangt samen met de regionale stroomwegen in het gebied. Het beleid is er op gericht om de grote stroom wegverkeer van oost naar west via de N340 af te wikkelen en de N377 te ontlasten [3]. Om dit te bereiken is wordt eerst de snelheid op de N340 verhoogd en daarna die op de N377 verlaagd.

Bijlage 3: Relatie Milieueffectrapport – gebiedsontwikkeling

Op 11 juni 2007 stemde Gedeputeerde Staten er mee in om het noordelijke tracé mee te nemen als een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief en te betrekken in de verkenning en planstudie voor de N340, mede gelet op de kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling.

Gebiedsontwikkeling

Gebiedsontwikkeling houdt in essentie in:

- de integrale ontwikkeling van een bepaald gebied;
- samenwerking tussen alle betrokken partijen in dat gebied;
- het aan elkaar koppelen van wensen en plannen van alle partijen.

Het opwaarderen van de N340 kan op groter draagvlak rekenen als het project rekening houdt met plannen en wensen van andere gebiedspartijen (gebiedsontwikkeling) waardoor snellere besluitvorming wellicht mogelijk is.

Door de samenwerking tussen de diverse partijen ontstaan mogelijk nieuwe creatieve oplossingen en een beter zicht op financiële mogelijkheden (als werk met werk maken en co-financiering).

Gebiedsontwikkeling is vooral een communicatie- en samenwerkingsproces. Het is niet gebonden aan formele besluitvormingsmomenten. De inventarisatie van de ontwikkelingskansen vormt een onderdeel van de eerste fase van de MER.

Relatie N340 en gebiedsontwikkeling

Om de kansen voor een integrale gebiedsontwikkeling in de planstudiefase van het N340 project mee te nemen is gekozen om de *gebiedsontwikkelingskansen* in kaart te brengen en mee te nemen als extra criterium bij de besluitvorming rond de tracékeuze. Hierbij worden de mogelijkheden verkend om het project N340 te koppelen aan plannen en wensen van de andere betrokken gebiedspartijen op een manier die beide ten goede komt. In de besluitvorming rond de tracékeuze (gepland najaar 2008) worden dan de gebiedsontwikkelingskansen per tracé meegenomen¹⁰.

Relatie Milieueffectrapport en gebiedsontwikkeling

Het in kaart brengen van gebiedsontwikkelingskansen en het gezamenlijk, integraal beschouwen van het gehele project valt in de tijd samen met de eerste fase van de m.e.r procedure. Beide trajecten versterken elkaar, omdat in beide trajecten een integrale afweging op een hoger abstractieniveau beoogd wordt. Gebiedsontwikkeling en m.e.r procedure brengen aspecten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, milieueffecten en gebiedskwaliteiten in de besluitvorming in, naast aspecten als bereikbaarheid en verkeersveiligheid en borgen dus een integrale afweging bij de keuze van het tracé en de inrichtingsoplossingen.

Relatie met andere projecten, met de Omgevingsvisie Overijssel en met de gebiedsprogramma's van Noordoost Overijssel en Zwolle-Kampen

Door gebiedsontwikkeling te betrekken bij de besluitvorming rond de tracékeuze van de N340 wordt de relatie gelegd tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling¹¹.

¹⁰ In een later stadium kan dan, voor elke gebiedsontwikkelingskans afzonderlijk, een precieze gebiedsontwikkelingsstrategie (samenwerkingsstrategie) gekozen worden

In de Omgevingsvisie Overijssel en in het binnen de Provincie opgezette programma Ruimtelijke Kwaliteit wordt nadrukkelijk ingegaan op deze relatie. Het project N340 kan dan ook gezien worden als een voorbeeld voor de manier waarop de provincie aan deze relaties aandacht wil geven in de omgevingsvisie.

Concreet betekent dit, dat het project N340 als een voorbeeldproject zal gelden voor de omgevingsvisie (voorbeeld van de manier waarop bij de inrichting van een weg als 100 km/uur stroomweg rekening wordt gehouden met de effecten op andere ruimtelijke ontwikkelingen) en dat nauwe afstemming tussen beide trajecten zal plaatsvinden.

Omdat het project N340 de gebiedsontwikkelingskansen wil betrekken in de besluitvorming rond de tracékeuze, zal geregeld afstemming plaatsvinden met de gebiedsprogramma's Noordoost Overijssel en Zwolle-Kampen. Deze afstemming zal zowel betrekking hebben op ambtelijk en bestuurlijk overleg als op de communicatie naar het gebied.

De opwaardering van de N340 heeft gevolgen voor diverse andere projecten en programma's, zoals het project Ruimte voor de Vecht, het programma Cultuur en Ruimte, de Landinrichting Rouveen.

Met al deze projecten zal het N340 project regelmatig afstemmen, zodat besluitvorming zoveel mogelijk in lijn plaatsvindt met de bevindingen uit die projecten.

Deze afstemming wordt weergegeven in een later op te stellen gebiedsvisie, die meegenomen zal worden in de besluitvorming rond de inrichtingsvariant.

Beschouwingsgebied

Het gebied, waarvan gebiedsontwikkelingskansen in beeld worden gebracht is het gebied dat beïnvloed wordt door de N340.

Dat gebied kan in de ogen van sommige gebiedspartijen groter zijn dan in de ogen van de provincie. Om draagvlak te vergroten is het goed om in het begin de gebiedsgrenzen ruim te nemen. Een nadere begrenzing kan dan later plaatsvinden op basis van concrete mogelijkheden tot samenwerking.

¹¹ Voorbeelden van ruimtelijke ontwikkelingen op diverse terreinen:

- ontsluiting (Hessenpoort, bedrijventerrein Ommen);
- ecologie (RVZ Vecht-Reest, Varsenerveld, EHS gebied Ommen-Dalfsen);
- recreatie (Vechtvisie);
- bedrijvigheid (uitbreiding bedrijventerreinen);
- stadsontwikkeling (zuidelijke groei Ommen, groei Zwolle);
- ontwikkeling landelijk gebied (landbouwonwikkelingsgebied, landinrichting Rouveen);

Bijlage 4: Onderzoek geluidsbelasting

Bij het onderzoek naar geluidsbelasting van woningen is de Wet geluidhinder is van toepassing. De Wet geluidhinder kent verschillende normwaarden voor de ten hoogst toegelaten geluidsbelasting die afhankelijk is van de fase waarin de geluidsgevoelige objecten zich bevinden ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Te onderscheiden zijn "bestaande situaties" en "nieuwe situaties".

Bij de N340 is sprake van een nieuwe situatie. Nieuwe situaties als gevolg van de Wet geluidhinder zijn situaties waarin door het vaststellen van een bestemmingsplan of herziening van een bestemmingsplan de bouw van geluidsgevoelige objecten (woningen) of de aanleg van een weg of de reconstructie van een weg mogelijk wordt gemaakt.

Bij omleiding van de N340 is sprake van de aanleg van een weg. Indien gekozen wordt voor de aanpassing van de N340 op (een gedeelte van) het bestaande tracé, kan sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij dient de geluidbelasting een jaar voor de aanpassing vergeleken te worden met de geluidbelasting 10 jaar na aanleg. Indien het verschil bij de geldende maximaal toelaatbare geluidsbelasting met 2 dB of meer omhoog gaat, is conform de Wet geluidhinder sprake van een reconstructie.

Indien binnen de zone van de weg geluidsgevoelige objecten of bestemmingen liggen, zal een akoestisch onderzoek uitgevoerd dienen te worden naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige objecten of naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen. Tevens dient de doeltreffendheid van geluidsbeperkende maatregelen te worden onderzocht waardoor de geluidsbelasting kan worden terug gebracht. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB(A) (Lden) en de maximaal toelaatbare hogere waarde, voor stedelijke situaties 63 dB(A) (Lden) (na aftrek op grond artikel 103 Wgh). Voor buiten stedelijke situaties geldt er een maximale hogere grenswaarde van 53 dB(A) (Lden).

Bijlage 5: Literatuurlijst

-
- 1 N 340 GS nota MER in samenhang met RO, Provincie Overijssel, vastgesteld op 11 september 2007.
 - 2 Provinciaal Verkeer en Vervoersplan, vlot en veilig verder (PVVP), Provincie Overijssel, 13 april 2005.
 - 3 Netwerkanalyse Noord-Overijssel Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, Gemeenten Zwolle, Kampen, Steenwijkerland, Zwartewaterland, Staphorst, Dalfsen, Ommen, Hardenberg, Raalte en Olst-Wijhe, september 2006.
 - 4 Vervolg planvorming N340 stroomweg Zwolle – Ommen, GS nota 20 september 2006, vastgesteld in oktober 2006.
 - 5 Resultaten Nadere Verkenning N340, ARCADIS in opdracht van de provincie Overijssel, september 2007.
 - 6 N340 Reactienota, Provincie Overijssel, vastgesteld op 12 juni 2007
 - 7 Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, ministeries van VROM en V&W.
 - 8 Doorgaande routing wegtransport gevaarlijke stoffen in Overijssel, Een advies aan gemeenten voor het aanwijzen van wegen voor doorgaand routeplichtig wegtransport in de provincie Overijssel, Versie 3, april 2005, Definitief.
 - 9 Nota Mobiliteit, naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Ministeries Rijkswaterstaat en VROM 30 september.
 - 10 Rapport luchtkwaliteit 2005, Gemeente Zwolle, Datum: 26 juni 2006.
 - 11 & Overijssel, vertrouwen verbinden versnellen, Coalitieakkoord 2007 – 2011, april 2007.
 - 12 Streekplan Overijssel 2000+, plannen voor water, ruimte en milieu, 13 december 2000.