

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Planstudie PlanMER N 340 Zwolle - Ommen

Samenvatting

Januari 2009

Colofon

Datum

Januari 2009

Auteur

Lydia Manders

Williard van der Sluis

Edmar Steneker

Alexander Pruijssers

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.provincie.overijssel.nl/N340

n340@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding: Op weg naar een besluit	5
2	Het probleem en de doelstelling	7
3	De alternatieven	11
4	De effecten	17
5	Het vervolg	27

1 *Inleiding: Op weg naar een besluit*

De provinciale weg N 340 Zwolle – Ommen is een belangrijke oost-west verbinding in de regio Noord-Overijssel. De weg is voor Hardenberg, Ommen, Dalfsen en Oudleusen de belangrijkste verbinding met Zwolle en de A28. De verwachte groei van het verkeer maakt aanpassingen aan de weg noodzakelijk. Zonder maatregelen komt de bereikbaarheid van de kernen en economische centra langs de N 340 onder druk te staan en neemt de verkeersonveiligheid verder toe. De provincie Overijssel onderzoekt welke opties er zijn om de weg aan te passen. Dit document is de samenvatting van de Planstudie PlanMER N 340. Daarin staan de mogelijke oplossingen en de "voors" en "tegens" daarvan beschreven.

Maatregelen om problemen op de N 340 op te lossen zijn kostbaar en kunnen aanzienlijke gevolgen hebben voor mens en milieu. Daarom is het verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen (dit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer). Verder moet een provinciale structuurvisie opgesteld worden waarin de tracékeuze is opgenomen. Daarna wordt de inrichting van de weg uitgewerkt. De inrichtingsvariant moet worden vastgelegd in de bestemmingsplannen van de gemeenten Dalfsen, Ommen, Zwolle.

De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure heeft tot doel de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk te laten verlopen en milieubelangen daarin volwaardig mee te wegen. Er is op verschillende momenten inspraak mogelijk voor onder andere burgers en belangengroeperingen, en er vindt overleg plaats met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan de Commissie voor de m.e.r. en wettelijke adviseurs.

Voor de N 340 worden twee milieueffectrapporten opgesteld:

1. De Planstudie PlanMER: deze onderzoekt mogelijke oplossingen voor de N 340 en de gevolgen daarvan op een groot aantal onderwerpen. De Planstudie PlanMER dient ter ondersteuning van de provinciale structuurvisie waarin de tracékeuze (voorkeursalternatief) wordt opgenomen. Het bestaat uit een hoofdnota (Deel A), een bundel met onderbouwende onderzoeken (deel B) en diverse achtergronddocumenten. Dit document is daarvan de samenvatting. De Planstudie PlanMER bevat de volgende elementen:
 - een analyse van de huidige en toekomstige situatie
 - een overzicht van mogelijke oplossingen en de effecten daarvan op de thema's verkeer en vervoer, bodem en water, natuur en landschap en woon-, werk- en leefmilieu.
 - maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.
2. De Planstudie BesluitMER: deze onderzoekt het voorkeursalternatief (exacte ligging, aantal aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen e.d.) en dient ter ondersteuning van de te wijzigen bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. Deze zal in een volgend stadium worden opgesteld.

In deze Planstudie PlanMER wordt geen keuze gemaakt tussen de beschreven oplossingen. In de Planstudie PlanMER gaat het erom dat helder en objectief op een rij wordt gezet wat zinvolle maatregelen zijn en welke "voors" en "tegens" deze hebben. In de Planstudie *BesluitMER* zal de precieze inrichting van de weg aan de orde komen. In hoofdstuk twee van deze samenvatting staan probleem- en doelstelling beschreven. Hoofdstuk drie bevat de alternatieven en hoofdstuk vier de effecten.

In hoofdstuk vijf wordt het vervolg van het proces beschreven.

Reikwijdte van deze samenvatting

Dit document is bedoeld om u op hoofdlijnen te informeren over het project. Voor meer gedetailleerde informatie, bijvoorbeeld over uw eigen situatie, kunt u het hoofdrapport (deel A) lezen en eventueel de onderzoeken die zijn uitgevoerd (deel B).

2 *Het probleem en de doelstelling*

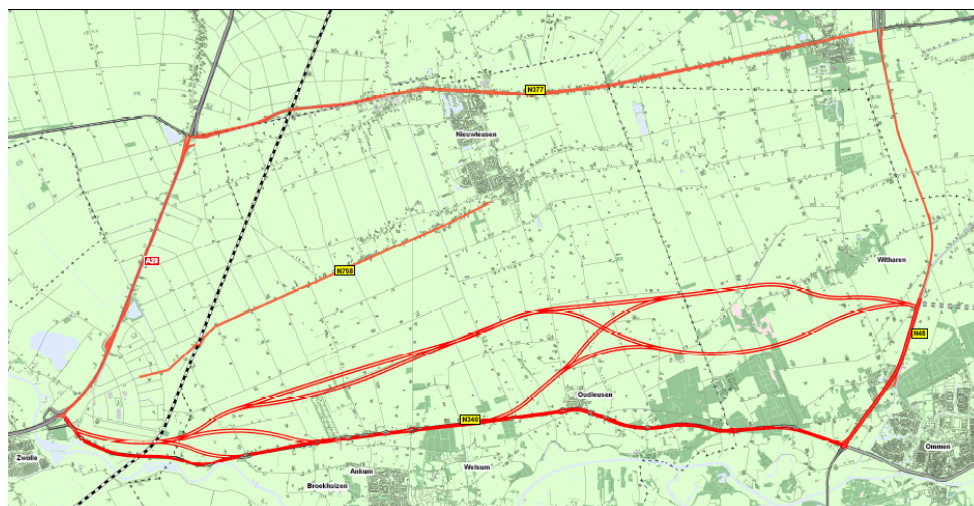
De provincie ziet de N 340 als een belangrijke schakel in de wegenstructuur van de provincie. De weg is belangrijk voor de regionale ontwikkeling: het zorgt voor ontsluiting van Noordoost-Overijssel en is de verbinding tussen de economische centra Hardenberg en Zwolle. De N 340 heeft verder een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Ommen, Dalfsen en Oudleusen. Er moet echter een aantal problemen met de N 340 opgelost worden. Doelstelling is *'het zo duurzaam mogelijk verbeteren van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en in de omgeving van de N 340 / N 48, als onderdeel van de totale regionale oost-westverbinding en met voorkoming van sluipverkeer'*. Verder moet *'een aangepaste of nieuwe N 340 de regionale gebiedsontwikkeling ondersteunen'*.

Het probleem¹

De verwachte groei van het verkeer maakt aanpassingen aan de N 340 noodzakelijk. Zonder maatregelen komt de bereikbaarheid van de kernen en economische centra langs de weg onder druk te staan en neemt de verkeersonveiligheid verder toe. De huidige inrichting en vormgeving van de N 340 voldoet niet aan de normen van 'Duurzaam Veilig' (principes voor weginrichting die dienen ter voorkoming van verkeersongevallen).

Verdere verkeersgroei kan zonder aanpassingen niet verantwoord opgevangen worden. De verkeersgroei zal leiden tot een toename van de barrièrewerking voor mens en dier, en tot meer lucht- en geluidshinder. De leefbaarheid langs de N 340 zal afnemen. Omdat de N 340 (in samenhang met de N 48 tot de omleiding Ommen, en de aansluiting op de A28), minder goed in staat is om de functie van regionale oost-west verbinding te vervullen neemt de druk op andere wegen in de regio toe (sluipverkeer). Dit sluipverkeer leidt vervolgens tot een toename van de verkeersonveiligheid en een afname van de leefbaarheid op het onderliggende wegennet.

De knelpunten worden hierna belicht, niet alleen voor de N 340 zelf maar voor het plangebied.



¹ Deze probleemstelling wijkt af van de probleemstelling in de Startnotitie. In de Richtlijnen voor het MER (juni 2008) is aangegeven dat de in de Startnotitie genoemde probleem- en doelstelling herijkt moest worden. Na overleg met maatschappelijke organisaties, gemeenten en vertegenwoordigers van bewonersgroepen is door de initiatiefnemer de nieuwe probleemstelling geformuleerd.

De knelpunten - Verkeersafwikkeling

Problemen doen zich nu en in de periode tot 2020, als er niets gedaan wordt, vooral voor bij:

- de A28 aansluitingen;
- bij de kruising van de Balkerweg met de N 377;
- de kruising van de N 48 met de N 377;
- bij het Rak op de N 377.
- de spoorwegovergang op de N 340 (ook door toename van het spoorverkeer);
- de westbaan van de N 48;
- de kruising van de N 340 met de Koesteeg;
- de aansluiting N 48 – Omleiding Ommen (N36) bij Arriërveld.

Doorkijkend naar 2030 zouden er zonder maatregelen ook problemen optreden op de volgende plekken:

- het gehele wegvak tussen de spoorlijn en de Kranenburgweg;
- de N 377 oost en west van de N 48;
- de N 48 ten noorden van de N 377;
- de N 48 westelijk van Ommen.

De knelpunten - Verkeersveiligheid

Het verkeersaanbod zal de komende jaren groeien. Dit geldt ook voor het verkeer op de parallelwegen. Dit is, zonder maatregelen, onwenselijk in verband met de veiligheid van het fietsverkeer. Vooral op parallelwegen waar relatief veel fietsers rijden, kan dit tot leiden tot een toename van de verkeersonveiligheid voor fietsers.

De knelpunten - Leefbaarheid

Geluidhinder

Bij niets doen tot 2020 neemt ten opzichte van de huidige situatie de geluidshinder toe. Deze toename wordt veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer. De toename zit in het aantal woningen en scholen dat hinder heeft en het geluidsbelaste oppervlak. Dit is niet in lijn met het provinciaal beleid om geluidhinder te voorkomen dan wel terug te dringen.

Barrièrewerking

Barrièrewerking is de mate waarin infrastructuur de relaties tussen beide kanten van de weg gelegen delen verstoort. Hoe kan de weg worden overgestoken, hoeveel moet er worden omgereden door langzaam verkeer en hoe druk is de weg?

Op dit moment is er geen sprake van grote barrièrewerking omdat de N 340 geen kernen opsplijt en er relatief weinig hoeft te worden omgereden door langzaam verkeer. Omdat de N 340 een drukke weg is en omdat de drukte zal toenemen, heeft de weg op dit aspect wel degelijk barrièrewerking. Aangezien de meeste de kruisingen gelijkvloers zijn, is het oversteken van de N 340 moeilijk. Het gevoel van verkeersonveiligheid zal toenemen. Dit zijn ongewenste ontwikkelingen.

Visuele verstoring

Een weg is vaak een visuele verstoring van het landschap. De huidige N 340 doorsnijdt landschappelijke eenheden (zoals de bospartijen van Zandbelten en Vlierbelten tussen Oudleusen en Ommen). Het landschap heeft zich echter min of meer gevormd naar de weg. De weg vormt geen grote visuele verstoring van het landschap. Verlichting bij aansluitingen, die noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid, leidt wel tot een geringe mate van visuele verstoring. De mate van visuele verstoring neemt in de autonome ontwikkeling niet toe.

Luchtkwaliteit

In alle gevallen, zowel in de huidige situatie als de autonome ontwikkeling tot 2020 wordt voldaan aan de grenswaarden. Hier is geen sprake van een knelpunt.

De doelstelling

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

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

Daarnaast is aanvullend de volgende doelstelling geformuleerd:

‘Een aangepaste of nieuwe N 340 moet de regionale gebiedsontwikkeling ondersteunen’

Met het begrip “duurzaam” uit de hoofddoelstelling wordt in deze studie het volgende bedoeld:

- oplossingen moeten zoveel mogelijk toekomstvast zijn;
- oplossingen moeten rekening houden met milieu en leefbaarheid (waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water) van het omringende gebied;
- negatieve gevolgen voor natuur, landschap, water moeten zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel, in tweede instantie, beperkt, verzacht of gecompenseerd;
- negatieve gevolgen voor de landbouw moeten zoveel mogelijk worden beperkt.

Concreet zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

Vorm, inrichting en functie van de weg

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

(De I/C waarde geeft de verhouding tussen de feitelijke drukte en de capaciteit van een weg weer).

Verkeersveiligheid

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

Leefbaarheid

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

Landbouw

Het zoveel mogelijk voorkomen van:

- Aantasting van agrarische bedrijven.
- Onnodige versnippering van landbouwgronden.
- Het voorkomen van onnodige omrijbewegingen voor landbouwverkeer (barrièrewerking).

Natuur, landschap en water

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

Regionale gebiedsontwikkeling

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

3 *De alternatieven*

Voor deze Planstudie PlanMER zijn de mogelijke oplossingen voor N 340 onderzocht: de alternatieven. In totaal zijn er 15 alternatieven, die onder te delen zijn in vijf categorieën.

Er is niet alleen gekeken naar oplossingen aan de N 340 en de aansluitende N 48. Onderstaande figuur geeft het plangebied weer waarbinnen de oplossingen zijn gezocht. Het gebied omvat ook de wegen die onderdeel uitmaken van één of meerdere alternatieven, zoals de N 377.

In de Startnotitie is een aanzet gegeven voor de te onderzoeken alternatieven voor het oplossen van problemen op de N 340. Op basis van de vastgestelde richtlijnen, zoals geadviseerd door de Commissie voor de m.e.r., zijn er een aantal alternatieven bijgekomen.

De alternatieven variëren van het opnieuw inrichten van de bestaande N 340/N 48 tot de aanleg van een geheel nieuwe N 340. In totaal zijn er 14 alternatieven ontwikkeld, die zijn ingedeeld in de volgende 5 categorieën:

- Nul(dubbel)plus
- Netwerk
- Ombouw
- Middellange omleiding
- Lange omleiding

Daarnaast is er het Nulalternatief (de situatie als er niets aan de weg wordt gedaan), waarmee het totaal aantal alternatieven op 15 komt.

Bij de alternatieven is een aantal keuzes op hoofdlijnen gemaakt voor de weginrichting: de ligging van de aslijn, de breedte van de parallelwegen, het aantal en soort aansluitingen en kruisingen en de locaties daarvan. Wanneer gekozen wordt voor een bepaald alternatief wil dat niet zeggen dat daarmee ook gelijk gekozen is voor de exacte "inrichting" zoals dit alternatief in deze Planstudie PlanMER is opgenomen. In de fase van de Planstudie *BesluitMER* wordt het gekozen alternatief verder uitgewerkt. Verschillende inrichtingsvarianten voor dat alternatief worden onderzocht.

De tabel geeft per categorie kort weer uit welke basisprincipes de verschillende alternatieven zijn opgebouwd. In het figuur is het alternatief schematisch weergegeven.

LEGENDA

Wijzigingen t.o.v. referentiesituatie 2020

..... geen doorgaande route

— aanpassing bestaand tracé of nieuw tracé

— ruimtelijke tracévariant noord



tunnel of viaduct



rotonde



ongelijkvloerse aansluiting



ongelijkvloerse aansluiting alleen van en naar het westen



capaciteitsvergroting (nader uit te werken)



realisatie knooppunt



tunnel voor fietsers en autoverkeer aanwonenden



VRI - verkeersregelininstallatie



tunnel of viaduct



rotonde



ongelijkvloerse aansluiting



ongelijkvloerse aansluiting alleen van en naar het westen



capaciteitsvergroting (nader uit te werken)



realisatie knooppunt

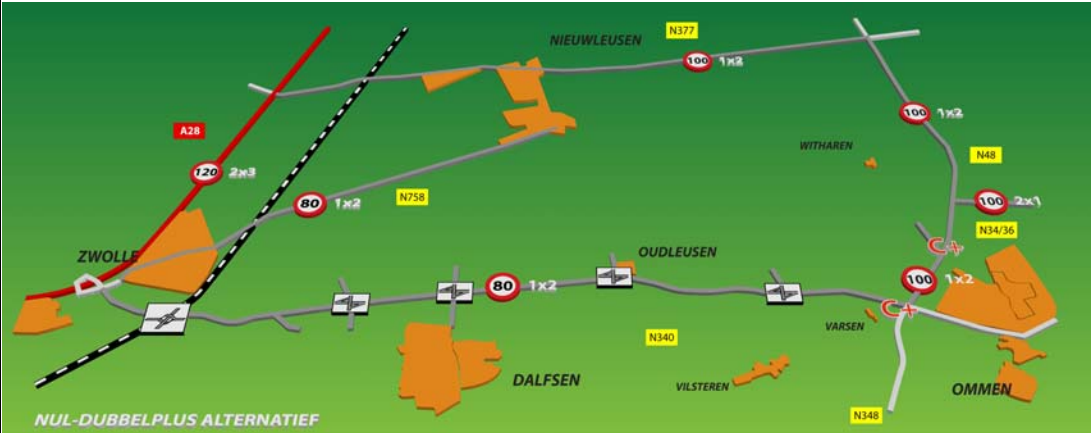
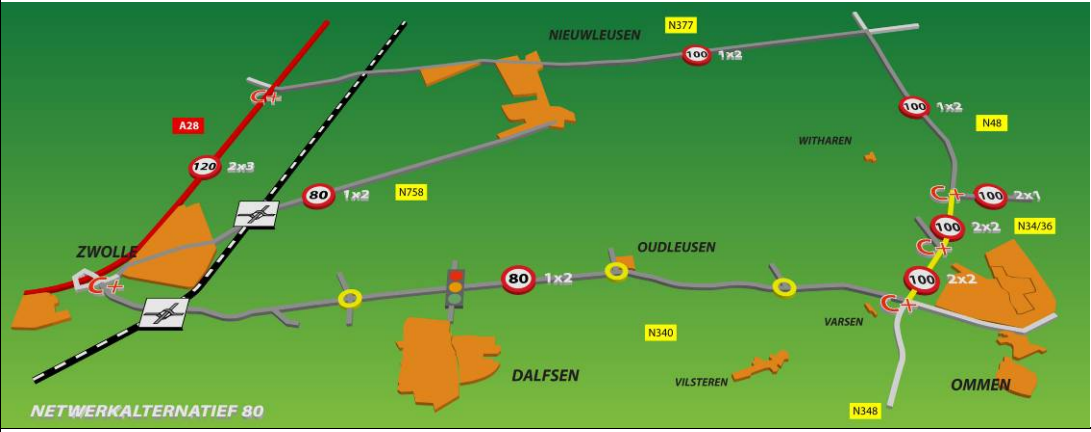


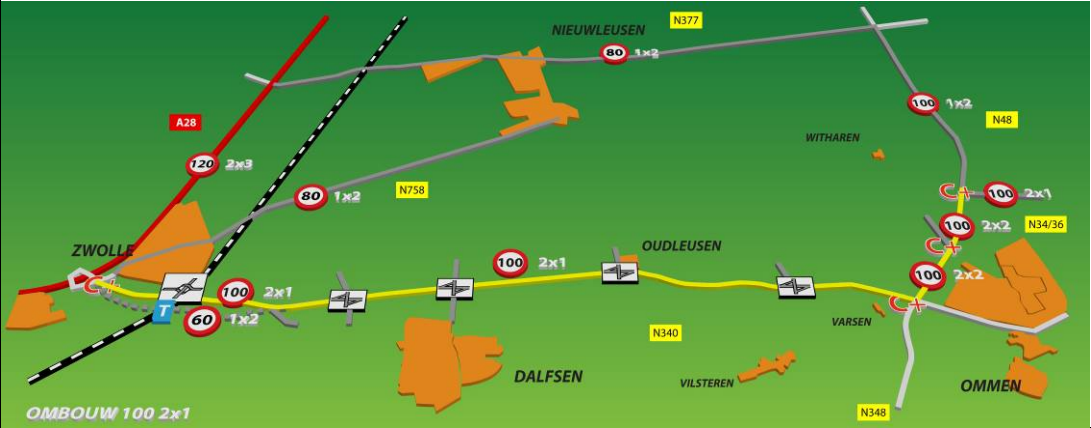
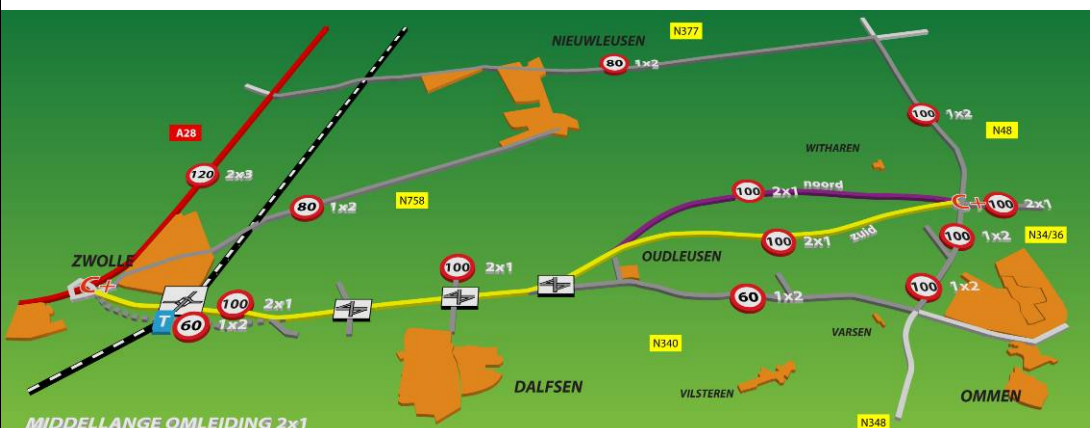
tunnel voor fietsers en autoverkeer aanwonenden

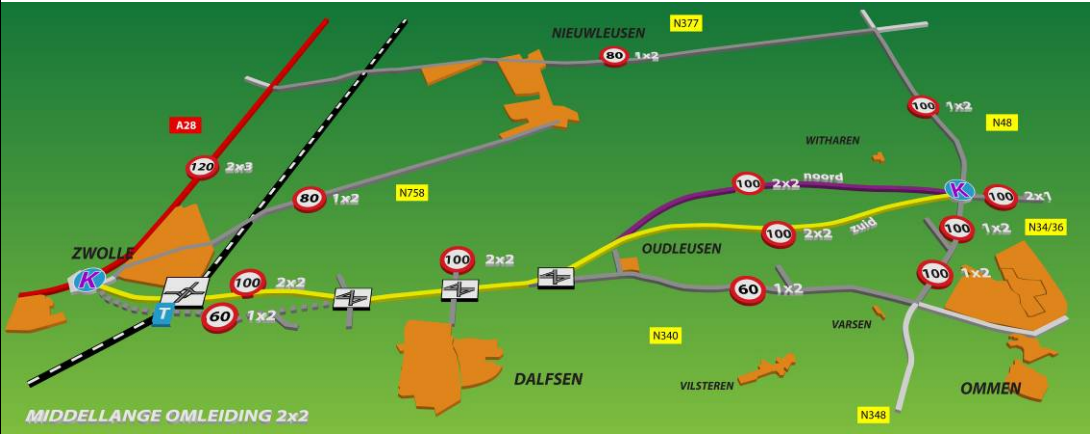


VRI - verkeersregelininstallatie

Categorie	Verkeerskundige configuratie (N 340 tenzij anders aangegeven)	Kruisingen en aansluitingsvormen (N 340 tenzij anders aangegeven)	Inpassing nieuw tracé	Alternatief (afkorting)
Nulalternatief	Referentiesituatie - Geen Maatregelen			(0)
Nul(dubbel)plus	1x2 rijstroken 80 km/uur N 377 blijft 100 km/uur	Gelijkvloers (rotondes) Ongelijkvloerse kruising spoorlijn/N 340	n.v.t.	0+ alternatief (0+)

Categorie	Verkeerskundige configuratie (N 340 tenzij anders aangegeven)	Kruisingen en aansluitingsvormen (N 340 tenzij anders aangegeven)	Inpassing nieuw tracé	Alternatief (afkorting)
	1x2 rijstroken 80 km/uur N 377 blijft 100 km/uur	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn/N 340	n.v.t.	0++ alternatief (0++)
				
Netwerk	1x2 rijstroken 80 km/uur N 377 blijft 100 km/uur N 48 Varsen-Arriërveld 2x2 rijstroken	Gelijkvloers (rotondes) Ongelijkvloerse kruising spoorlijn N 340 en N 758 Capaciteitsvergroting aansluiting N 340/A28 en aansluitingen N 48 Varsen-Arriërveld	n.v.t.	Netwerkalternatief 80 (Net 80)
				
	2x1 rijstroken 100 km/uur N 377 blijft 100 km/uur N 48 Varsen-Arriërveld 2x2 rijstroken	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn N 340 en N 758 Capaciteitsvergroting aansluiting N 340/A28 en aansluitingen N 48 Varsen-Arriërveld	n.v.t.	Netwerkalternatief 100 (Net 100)
				

Categorie	Verkeerskundige configuratie (N 340 tenzij anders aangegeven)	Kruisingen en aansluitingsvormen (N 340 tenzij anders aangegeven)	Inpassing nieuw tracé	Alternatief (afkorting)
Ombouw	2x1 rijstroken 100 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur N 48 Varsen-Arriërveld 2x2 rijstroken	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Capaciteitsvergroting aansluiting N 340/A28 en aansluitingen N 48 Varsen-Arriërveld	Westelijke omleiding kort (tot Broekhuizen)	Ombouwalternatief 100 2x1 (O100 2x1)
	 OMBOUW 100 2x1			
	2x2 rijstroken 100 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur N 48 Varsen-Arriërveld 2x2 rijstroken	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Knooppuntaanpassing bij N 340/Kranenburgerdijk/A28, N 340/N 48 en bij N 48/N 36 (omleiding Ommen) Capaciteitvergroting aansluiting N48 Balkeweg	Westelijke omleiding lang (tot Ankummedijk)	Ombouwalternatief 100 2x2 (O100 2x2)
 OMBOUW 100 2x2				
Middellange omleiding	2x1 rijstroken 100 km/uur Afwaardering deel huidig tracé tot 60 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Capaciteitsvergroting aansluiting N 340/A28 en N 340/N 36 (omleiding Ommen)	Westelijke omleiding kort (tot Broekhuizen) en Zuid	Middellange omleiding 100 2x1 zuid (M100 2x1 zuid)
			Westelijke omleiding kort (tot Broekhuizen) en Noord	Middellange omleiding 100 2x1 noord (M100 2x1 noord)
 MIDDELLANGE OMLEIDING 2x1				

Categorie	Verkeerskundige configuratie (N 340 tenzij anders aangegeven)	Kruisingen en aansluitingsvormen (N 340 tenzij anders aangegeven)	Inpassing nieuw tracé	Alternatief (afkorting)
	2x2 rijstroken 100 km/uur Afwaardering deel huidig tracé tot 60 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Knooppuntaanpassing bij N 340/Kranenburgerdijk/A28 en N 340/N 36 (omleiding Ommen)	Westelijke omleiding lang (tot Ankum- merdijk) en Zuid Westelijke omleiding lang (tot Ankum- merdijk) en Noord	Middellange omleiding 100 2x2 zuid (M100 2x2 zuid) Middellange omlei- ding 100 2x2 noord (M100 2x2 noord)
				
Lange omleiding	2x1 rijstroken 100 km/uur Afwaardering huidig tracé tot 60 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Extra aansluiting voor Dalfsen t.h.v. Broekhuizen/spoorlijn Capaciteitsvergroting aansluiting N 340/A28 en N 340/N 36 (omleiding Ommen)	Zuid Noord	Lange omleiding 100 2x1 zuid (L100 2x1 zuid) Lange omleiding 100 2x1 noord (L100 2x1 noord)
				

Categorie	Verkeerskundige configuratie (N 340 tenzij anders aangegeven)	Kruisingen en aansluitingsvormen (N 340 tenzij anders aangegeven)	Inpassing nieuw tracé	Alternatief (afkorting)
	2x2 rijstroken 100 km/uur Afwaardering huidig tracé tot 60 km/uur N 377 afwaardering 80 km/uur	Ongelijkvloers Ongelijkvloerse kruising spoorlijn Extra aansluiting voor Dalfsen t.h.v. Broekhuizen spoorlijn Knooppuntaanpassing N340/ Kranenburger-dijk/A28 en N340/N36 (omleiding Ommen)	Zuid Noord	Lange omleiding 100 2x2 zuid (L100 2x2 zuid) Lange omleiding 100 2x2 noord (L100 2x2 noord)

Openbaar vervoer

Er is overwogen om ook een afzonderlijk OV-alternatief mee te nemen. Om het openbaar vervoer als een reëel afzonderlijk alternatief voor de N 340 te kunnen beschouwen hadden de voorgestelde maatregelen ertoe moeten leiden dat een enorm aantal mensen van de auto op het openbaar vervoer zou overstappen. De mogelijke maatregelen op het gebied van openbaar vervoer zullen niet leiden tot een aanzienlijke afname van de verkeersgroei op N 340. De mogelijke maatregelen om het aantal OV reizigers te laten doen toenemen kan dan ook niet als een realistisch afzonderlijk alternatief worden gezien voor het duurzaam verbeteren van de doorstroming op en rondom de N 340.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het opnemen van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een verplicht onderdeel van een m.e.r.-procedure en maakt integraal deel uit van dit MER en is een op zichzelf staand te verkiezen, realistisch alternatief.

De alternatieven uit de categorie Netwerk brengen de minste schade teweeg aan het milieu; daarbinnen is Netwerk 80 de beste optie. Om tot een volwaardig MMA te komen kan het Netwerkalternatief 80 worden aangevuld met extra mitigerende en compenserende maatregelen. Deze aanvullende maatregelen zijn te vinden in deel A. Overigens zijn deze maatregelen niet alleen toepasbaar in het MMA. Afhankelijk van de ambitie van het Bevoegd Gezag kunnen deze maatregelen en/of afgeleiden hiervan ook worden opgenomen in de uitwerking van de andere alternatieven.

4 De effecten

Voor de Planstudie PlanMER zijn de effecten van de alternatieven onderzocht. De effectiviteit van de alternatieven wordt bepaald door de vergelijking te maken met het nulalternatief: de situatie waarin geen ingreep op de N 340 wordt gedaan. In dit hoofdstuk zijn per aspect de verwachte effecten kort beschreven, niet alleen voor de N 340 zelf maar ook voor het gebied en de wegen waar als gevolg van de opwaardering van de N 340 effecten optreden.. Voor meer uitgebreide informatie wordt verwezen naar het hoofdrapport.

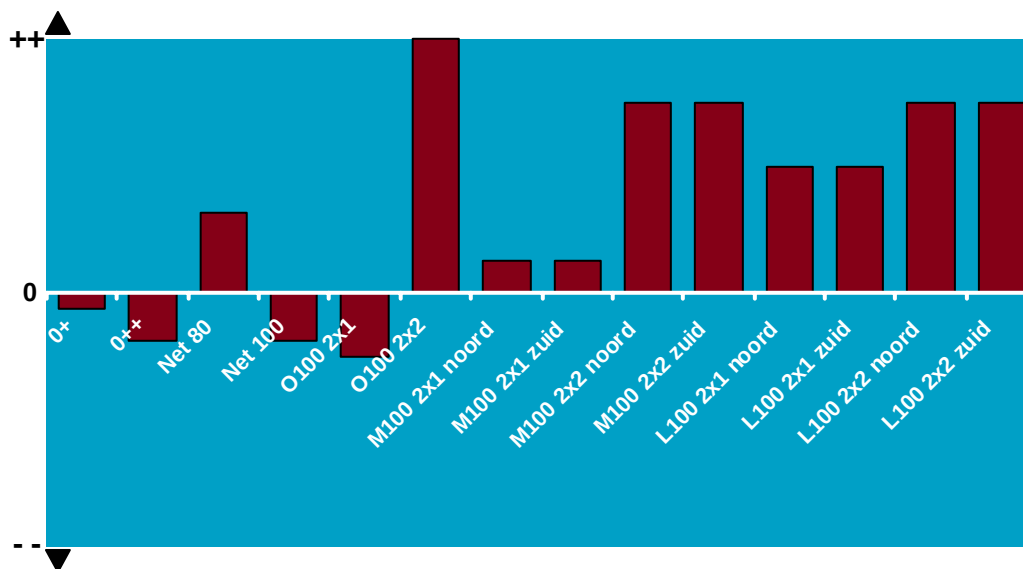
Er wordt geen eindoordeel geveld over welk alternatief nu het beste is. Dat is uiteindelijk een politieke keuze die afhangt van het belang dat politiek en bestuurders hechten aan de verschillende thema's.

In de Planstudie PlanMER zijn de volgende thema's gehanteerd:

- Verkeer, vervoer en economie;
- Veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid);
- Woon-, werk- en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, landbouw, wonen, werken en recreatie);
- Natuurlijk milieu (natuur, bodem & water);
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.

De effecten - Verkeer, vervoer en economie

Wat is het effect van de alternatieven op het verkeersbeeld en de (regionale) economie? Om dit beoordelen zijn alle alternatieven met elkaar vergeleken aan de hand van de reissnelheid, betrouwbaarheid en de restcapaciteit (2020-2030). Via een MKBA is onderzocht in welke mate de alternatieven de regionale ontwikkeling ondersteunt.



Staadtdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het thema verkeer, vervoer en economie

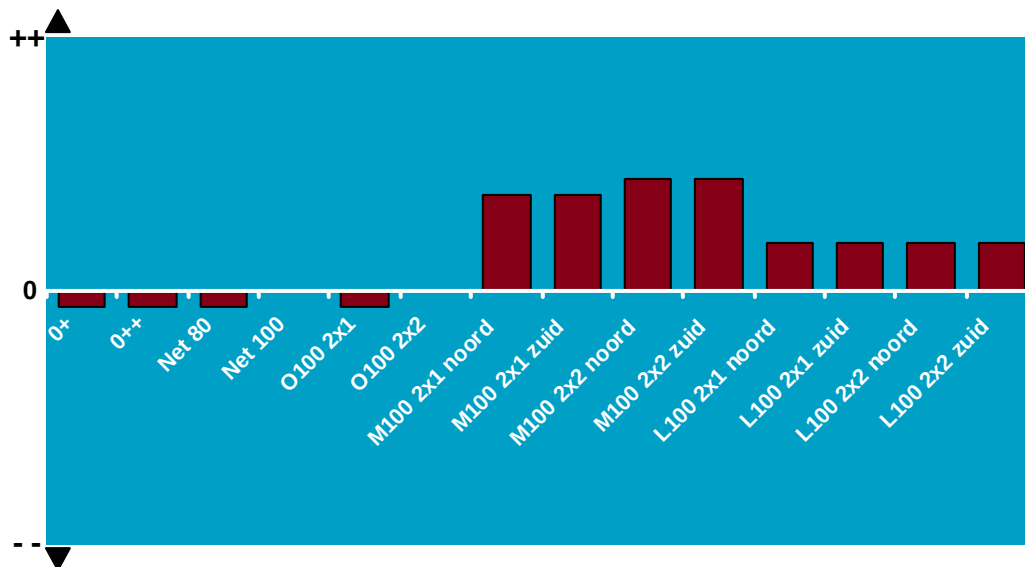
De meest duidelijke verschillen zien we als het gaat om de Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen en de restcapaciteit. Dat wil zeggen de verhouding tussen de daadwerkelijk hoeveelheid verkeer op de weg (I) en de hoeveelheid verkeer dat een weg kan verwerken om ongehinderd door te kunnen rijden ook na 2020 (C). Alternatieven met 2 x 2 rijstroken scoren het beste op betrouwbaarheid (I/C

verhouding) en restcapaciteit. Deze worden gevolgd door de Lange omleiding 2x1, Net80 en de Middellange omleiding 2x1. De nulplusoplossingen scoren negatief op betrouwbaarheid en restcapaciteit van de weg. Dit geldt eveneens voor Net 100 en Ombouw 2x1.

De effecten – Veiligheid

Verkeersveiligheid

De hoeveelheid verkeer op de N 340 neemt toe. Wat voor invloed heeft dat op de verkeersveiligheid? Gaat er meer verkeer over relatief onveilige wegen rijden? Wat is de invloed op het aantal verkeersslachtoffers?

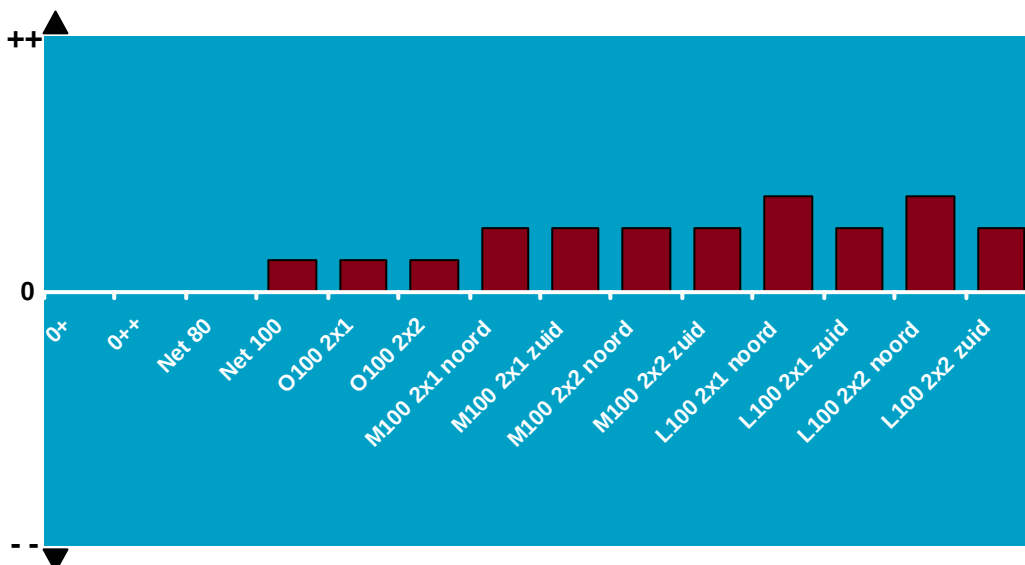


Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het thema verkeersveiligheid

Alle alternatieven voldoen aan de normen voor verkeersveiligheid. Door aanpassingen aan de N 340 daalt het aantal verkeersslachtoffers. Het ene alternatief scoort wel iets beter dan het andere. Wegen met 2 x 2 rijstroken doen het aantal slachtoffers verder dalen dan wegen met 2 rijstroken.

Externe veiligheid

Over de N 340 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Wat zijn daarvan de risico's voor de omgeving? Hoe groot is de kans dat door een ongeluk met gevaarlijke stoffen dodelijke slachtoffers vallen? En wordt die kans groter of kleiner als de opwaardering van de N 340 doorgaat?



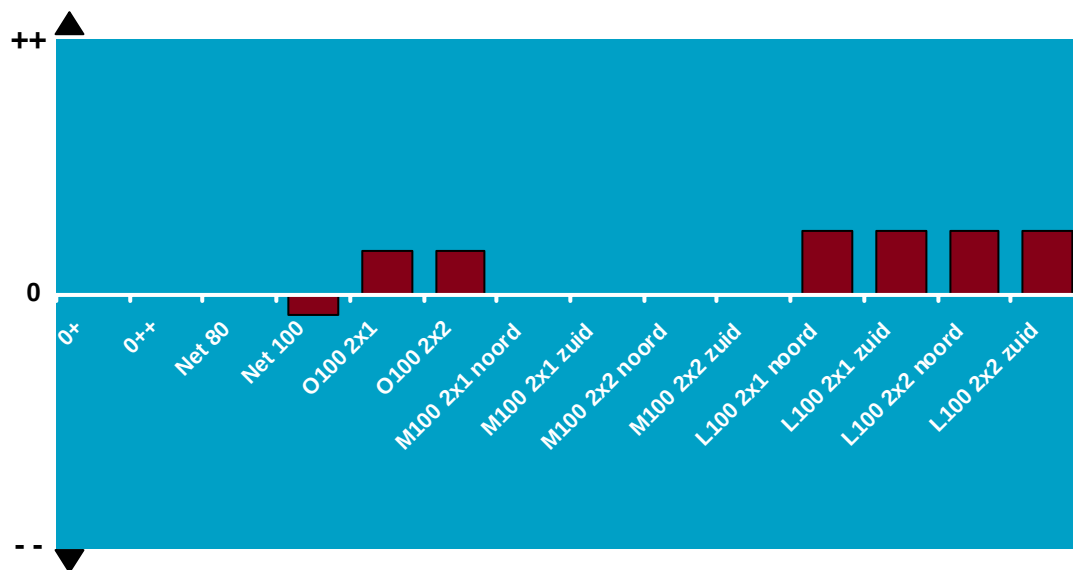
Staatdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect externe veiligheid

Vanuit het aspect externe veiligheid heeft de Lange omleiding 2x1 noord en 2x2 noord de voorkeur. Geen van de alternatieven veroorzaakt een negatief effect op de externe veiligheid.

De effecten - Woon-, werk- en leefmilieu

Geluidhinder

Hoe groot is de geluidhinder van de alternatieven? Wat is het geluidbelaste oppervlak en wat is de invloed op woningen en andere geluidsgevoelige objecten zoals scholen en zorginstellingen?



Staatdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect geluid

Geen van de alternatieven voldoet aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor geluidhinder van 48 dB. Er zullen dus maatregelen getroffen moeten worden voor woningen en scholen. De geluidsbepalende maatregelen worden in de Planstudie BesluitMER uitgewerkt. Vanuit het aspect geluidhinder hebben de Ombouwalternatieven en de Lange omleiding de voorkeur.

Luchtkwaliteit

Een toename van het verkeer geeft meer uitstoot van uitlaatgassen. Wat betekenen de alternatieven voor de luchtkwaliteit?

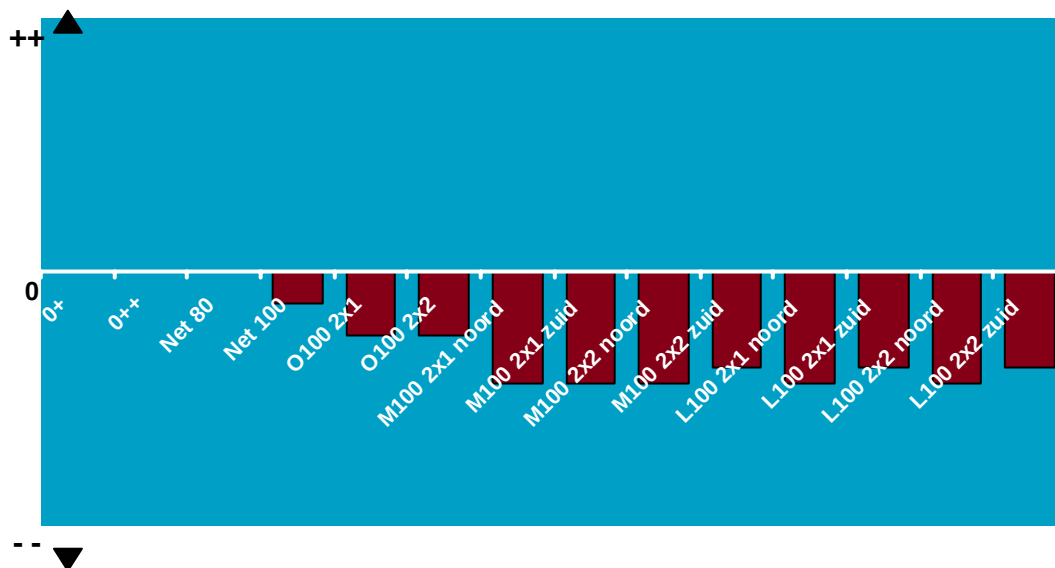
Alle alternatieven voldoen aan de Wet luchtkwaliteit. Er bestaat geen voorkeur voor een bepaald alternatief. Ondanks dat wel voldaan wordt aan de wettelijke normen, zullen er lokaal toch verschillen bestaan.

Woon- en werk- en leefmilieu

Wat zijn de gevolgen van de wegaanpassing voor woningen langs de weg en de kwaliteit van het wonen? Wat is het effect op de voor deze regio belangrijke landbouw- en recreatiesector? En wat zijn de gevolgen als er voor een ander tracé wordt gekozen?

Landbouw

Landbouw is belangrijk in het gebied. Een nieuwe weg legt een groot ruimtebeslag op het landbouwgebied. De omleidingen scoren daarom (zeer) negatief op het thema landbouw. Er verdwijnt bij de lange omleiding circa 100 hectare aan landbouwgrond en er worden veel percelen doorsneden. Ook het aantal omrijdbewegingen neemt fors toe.

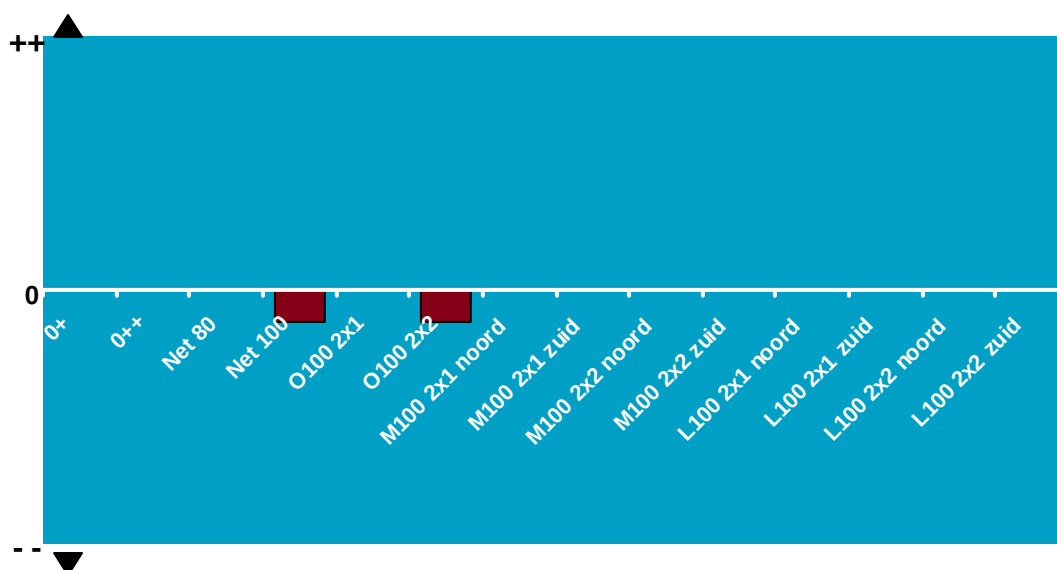


Staatdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect landbouw

Binnen het plangebied is een groot aantal agrarische bedrijven aanwezig. Hoewel er bij het ontwerpproces zoveel mogelijk rekening is gehouden met de bestaande bedrijven, is het niet mogelijk om bij alle alternatieven de bedrijven te ontzien. De alternatieven waarvoor geen agrarische bedrijven afgebroken dienen te worden zijn 0+, 0++, Net 80, M100 2x2 zuid, L100 2x1 zuid en L100 2x2 zuid. Bij de overige alternatieven vallen er agrarische bedrijven binnen de plangrens. Het aantal af te breken bedrijven blijft relatief beperkt; maximaal vier bij Net 100 en O100 2x1.

Werken

Er bevinden zich verschillende bedrijven aan de N 340 en in het plangebied. Maximaal één bedrijf wordt aangetast. Dit is het geval bij Net 100 en O100 2x2. Overigens gaat het bij Net 100 niet om hetzelfde bedrijf dat moet worden afgebroken als bij het alternatief O100 2x2. Wel liggen beide bedrijven aan de huidige N 340.



Staatdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect werken

Wonen

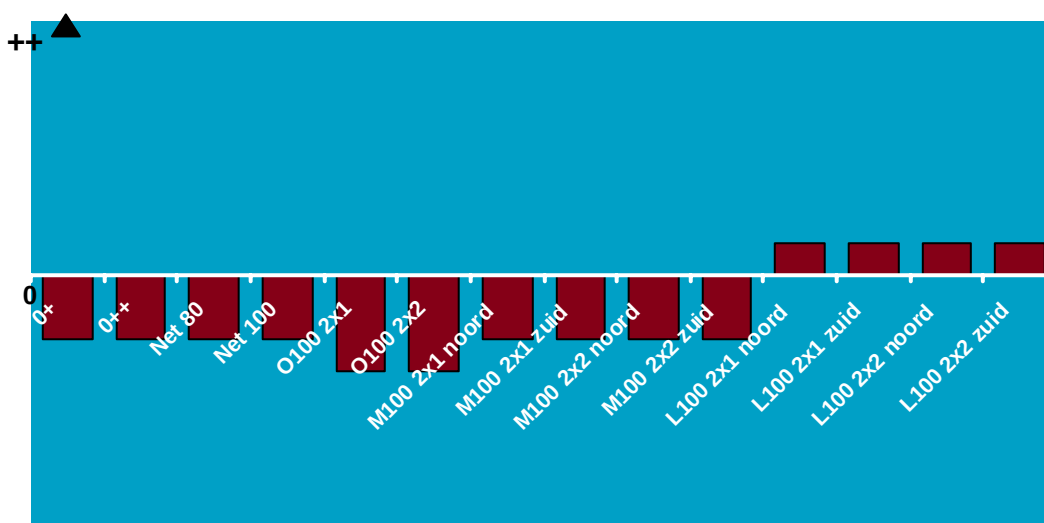
De alternatieven verschillen onderling als het gaat om het aantal af te breken woningen. Het minste aantal woningen wordt aangetast bij 0+ (nul adressen), 0++ (één adres), Net 80 (één adres), L100 2x1 noord (twee adressen) en L100 2x1 zuid (vier adressen). Bij ombouw van het bestaande tracé tot een 100 km/uur weg is de schatting dat er dertien woningen in het tracé liggen. De scores van de alternatieven op het onderwerp kwaliteit van de woonomgeving laten een wisselend (neutraal tot gering negatief) beeld zien, met uitzondering van de lange omleidingen zuid die op dit onderwerp gering positief scoren. Alle alternatieven scoren gering positief tot positief als wordt gekeken naar doorsnijding schoolgaande routes.



Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect wonen

Recreatie

De Vechtstreek is een belangrijk recreatiegebied. Bij het opwaarderen van de huidige N 340 komen er minder oversteekmogelijkheden voor fietsers en wandelaars. Dus een grotere barrière. Dit geldt ook voor de omleidingen. Zij hebben vanwege de nieuwe doorsnijding een negatief effect op de recreatie. Daarnaast wordt de huidige N 340 (deels) afgewaardeerd tot een 60 km/uur weg waardoor daar de kwaliteit van al dan niet kruisende recreatieve routes verbetert.

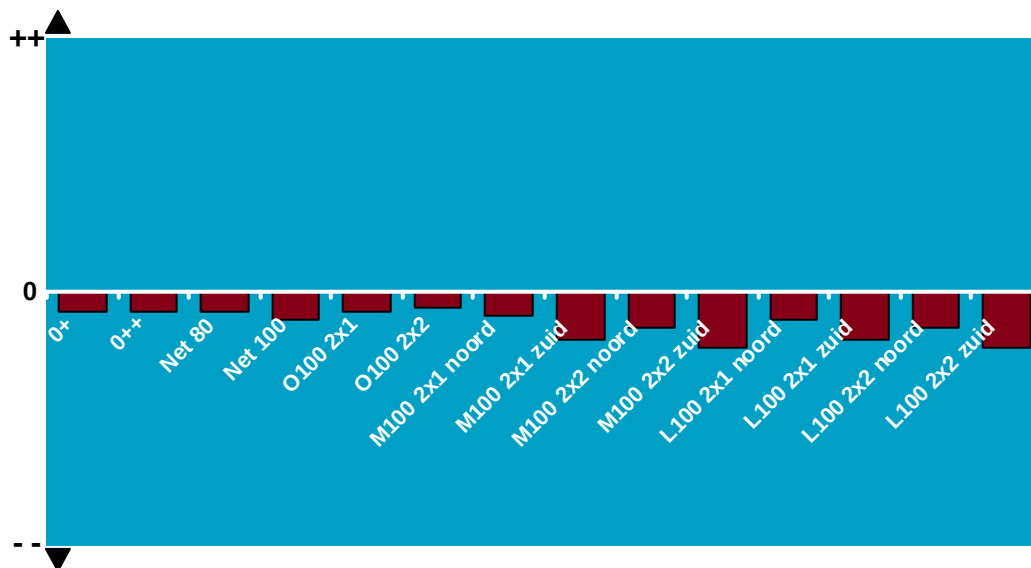


Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect recreatie

De effecten - Natuurlijk milieu

Natuur

Wat zijn de effecten op flora en fauna? En wat zijn de gevolgen voor gebieden die binnen de Ecologische Hoofdstructuur en Natura 2000 vallen?



Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect natuurlijk milieu

Vanwege het ruimtebeslag en doorsnijding van leefgebieden hebben vooral de middellange en lange omleidingen een negatief effect op de natuur (Ecologische Hoofdstructuur), water en bodem, waaronder het Varsenerveld. De nulplusalternatieven en het netwerkalternatief 80 km/uur scoren beter op dit thema, omdat zij weinig extra ruimte innemen.

Ten aanzien van geluidbelasting en licht is in de huidige situatie al sprake van verstoring.

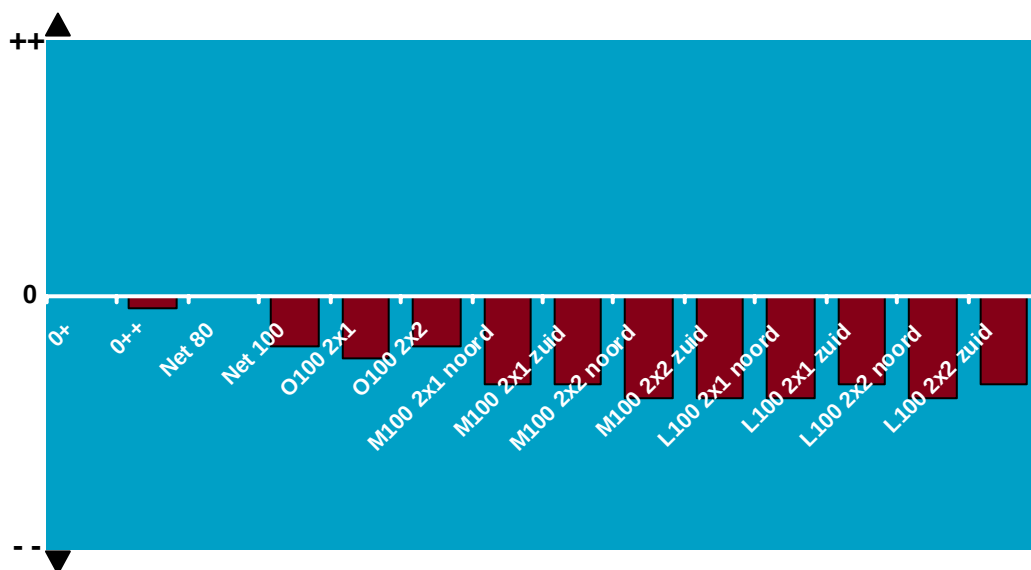
De middellange en lange omleidingen zullen in het noordelijk gebied de situatie verslechteren.

Voortoets Natura 2000

Voor Natura 2000-gebieden bestaat er een wettelijke noodzaak om significante negatieve effecten op deze gebieden te kunnen uitsluiten. In dat kader is in het planMER een Voortoets uitgevoerd. In de Voortoets worden de mogelijk negatieve effecten onderzocht van het plan op natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden "Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht" en "Vecht- en Beneden-Reggegebied". De Voortoets is als achtergronddocument bij dit planMER gevoegd.

Bodem en water

Het opwaarderen van de N 340 kan grote impact hebben op de bodem. Wat gebeurt er bij de verschillende alternatieven met de bodem in dit gebied? En wat is het effect op grond- en oppervlaktewater?

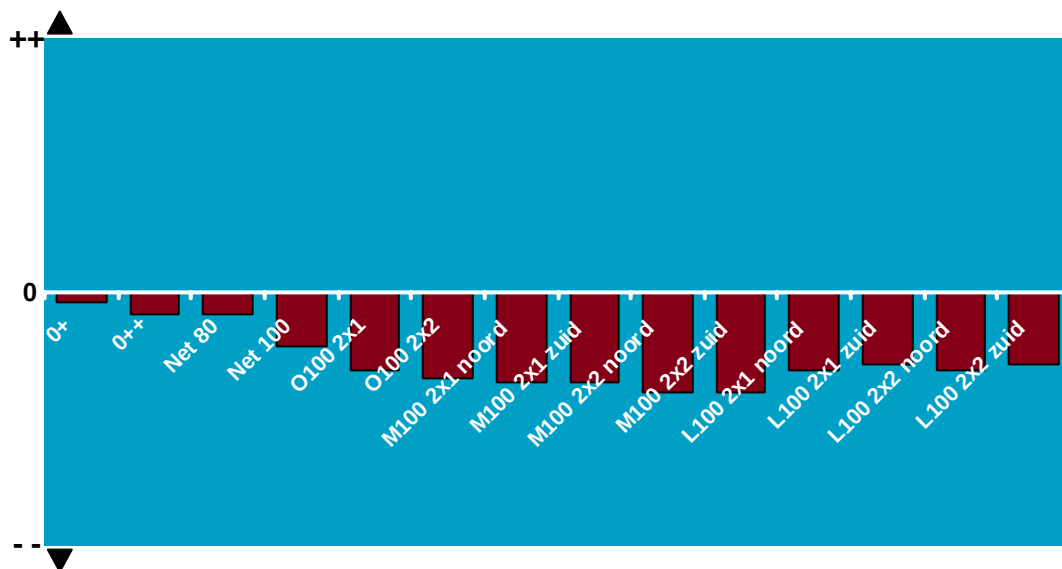


Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect bodem en water

Geconcludeerd kan worden dat bij de nieuwe doorsnijdingen de meeste effecten op bodem en water worden veroorzaakt. Het onderscheid met de andere alternatieven is het grootst bij oppervlaktewater en milieubeschermingsgebieden voor grondwater.

De effecten - Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In de Vechtstreek liggen waardevolle landschappen, archeologische vindplaatsen, oude boerderijen, kastelen en havezaten, beschermde gebieden en beschermde stads- of dorpsgezichten. Gaan er landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden verloren, wordt de landschappelijke beleving anders? Moeten er bijvoorbeeld monumenten worden gesloopt om de verbreding mogelijk te maken?



Staafdiagram met het onderscheidend effect van de verschillende alternatieven op het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie

De lange omleidingen en in iets minder mate de middellange omleidingen zorgen voor een nieuwe doorsnijding van het waardevolle landschap ten zuiden van Nieuwleusen. Daarmee hebben zij een negatief effect op het nog vrij ongestoorde landschap en de visueel ruimtelijke waarden daarvan. Landschapsstructuren, -patronen en -elementen worden aangetast. Ook hebben zij een negatief effect op cultuurhistorische waarden. Dit geldt ook voor de ombouwalternatieven.

Het negatieve effect is het geringst bij nulplusalternatieven en het netwerkalternatief 80 km/uur.

Kosten van de alternatieven

Alternatief	Investeringskosten afgerond naar hele miljoenen (excl. BTW)
0+	€ 45
0++	€ 60
Net 80	€ 90
Net 100	€ 190
O100 2x1	€ 165
O100 2x2	€ 200
M100 2x1 Noord	€ 150
M100 2x1 Zuid	€ 140
M100 2x2 Noord	€ 180
M100 2x2 Zuid	€ 170
L100 2x1 Noord	€ 135
L100 2x1 Zuid	€ 125
L100 2x2 Noord	€ 170
L100 2x2 Zuid	€ 155

Totaalvergelijking van de alternatieven

Tussen alle onderzochte alternatieven zijn duidelijke verschillen aan te geven waar het gaat om het oplossen van de verkeerskundige vraagstukken en de effecten die zij hebben op de omgeving. Het ene alternatief scoort duidelijk beter op een bepaald thema dan het andere. Hoewel deze verschillen vaak op detailniveau liggen, wordt in deze paragraaf getracht een analyse op hoofdlijnen te geven. De mogelijkheden van extra² mitigerende maatregelen zijn niet betrokken in onderstaande analyse, waardoor de uiteindelijke effecten minder ernstig kunnen zijn. Voor deze analyse worden de alternatieven geclusterd in 5 categorieën:

- Nul(dubbel)plusalternatieven;
- Netwerkalternatieven;
- Ombouwalternatieven;
- Middellange omleidingen;
- Lange omleidingen.

Voor een totaalbeeld van de alternatieven wordt tevens verwezen naar het staafdiagram op pagina 26.

1. Nul(dubbel)plusalternatieven

De Nul(dubbel)plusalternatieven scoren op geen enkel thema positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door de beperkte ingreep in het verkeerssysteem bieden deze alternatieven geen oplossing voor een betere doorstroming en daardoor wordt de ontwikkeling van regionale economie niet ondersteund. Samen met het netwerkalternatief 100 km/uur en het ombouwalternatief met 2x1 rijstroken, scoort het nulplusalternatief zelfs opmerkelijk negatief op het thema 'verkeer, vervoer en economie'.

Echter, een kleine fysieke ingreep betekent ook geringe fysieke effecten. In vergelijking met de andere alternatieven scoren de nul(dubbel)plusalternatieven het minst negatief op de thema's 'woon- werk- en leefmilieu', 'natuurlijk milieu'(natuur en bodem & water) en 'landschap, cultuurhistorie en archeologie'.

² Met extra mitigerende maatregelen wordt bedoeld, maatregelen aanvullend op die al zijn meegenomen in de schetsontwerpen van de alternatieven (zie paragraaf 4.2.2 Deel A).

2. Netwerkalternatieven

Binnen de Netwerkalternatieven scoort de variant met 80 km/uur opmerkelijk goed en dan vooral op het thema 'verkeer, vervoer en economie'. Dit alternatief voldoet aan de doelstellingen en scoort op milieuaspecten het minst slecht. Dit komt door het geringe ruimtebeslag en de grote spreiding van het verkeer over het hele netwerk, waarbij op veel locaties zonder maatregelen aan milieunormen kan worden voldaan. Het netwerkalternatief 100 km/uur voldoet niet en scoort in vergelijking met het netwerkalternatief 80 km/uur minder goed.

3. Ombouwalternatieven

De Ombouwalternatieven hebben een negatief effect op het thema's 'landschap, cultuurhistorie en archeologie', 'woon- werk en leefmilieu' (en dan vooral ten aanzien van wonen, werken en recreëren) en 'natuurlijk milieu' (natuur, bodem & water). Ook al wordt er grotendeels gebruik gemaakt van het bestaande tracé, door de ombouw van het dwarsprofiel is de fysieke ingreep toch aanzienlijk. Binnen de ombouwalternatieven is er een opmerkelijk verschil tussen de alternatieven met 2x1 rijstrook en 2x2 rijstroken ten aanzien van het thema 'verkeer, vervoer en economie'. Het eerst genoemde alternatief scoort negatief, terwijl het ombouwalternatief met 2x2 rijstroken het beste scoort van alle andere onderzochte alternatieven.

4. Middellange omleidingen

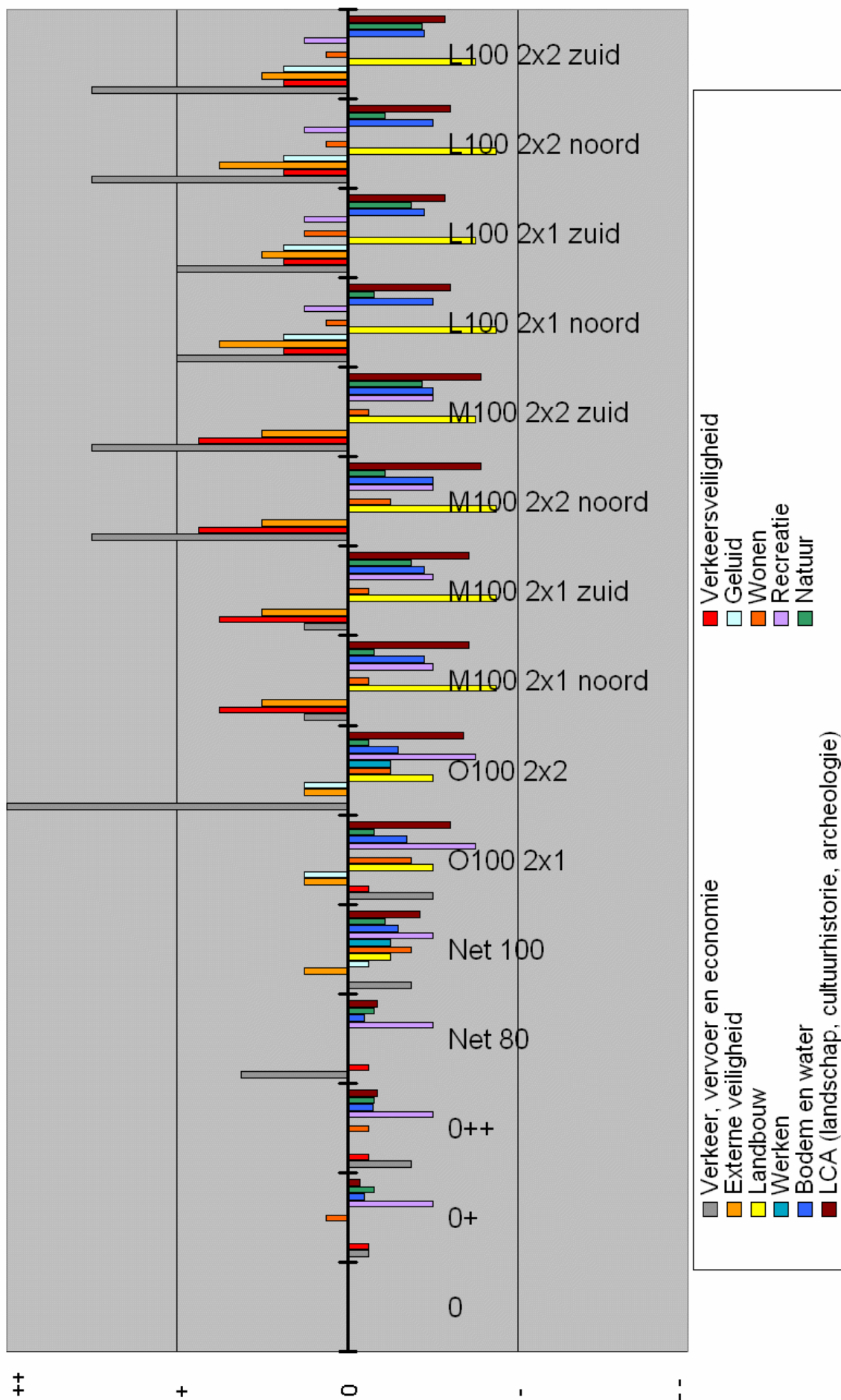
In vergelijking met de andere alternatieven scoren de Middellange omleidingen (samen met de Lange omleidingen) positief op de thema's 'verkeer, vervoer en economie' (en dan vooral de alternatieven met 2x2 rijstroken) en 'externe veiligheid'. Op het gebied van 'verkeersveiligheid' scoren zij het beste van alle onderzochte alternatieven. Maar tegenover deze voordelen staan nadelen voor 'woon-, werk en leefmilieu' (en dan vooral ten aanzien van het deelaspect landbouw), 'natuurlijk milieu' (natuur, bodem & water) en 'landschap, cultuurhistorie en archeologie' in het gebied dat door de middellange omleiding wordt doorsneden. De combinatie van deels nieuw en deels bestaand tracé leidt tot aantasting van verschillende in het gebied aanwezige waarden zonder dat er significante voordelen door het ontlasten van het bestaande tracé daar tegenover staan.

5. Lange omleidingen

Ook de Lange omleidingen scoren positief op de thema's 'verkeer, vervoer en economie', 'verkeersveiligheid' en 'externe veiligheid'. Ten aanzien van 'geluid' scoren zij het best van alle onderzochte alternatieven. Maar ook hier geldt dat tegenover deze voordelen ook nadelen staan. De Lange omleidingen scoren negatief op de thema's 'woon-, werk en leefmilieu' (en dan vooral ten aanzien van het deelaspect landbouw), 'natuurlijk milieu' en 'landschap, cultuurhistorie en archeologie' in het noordelijk gelegen gebied. In tegenstelling tot alle andere onderzochte alternatieven, scoren de Lange omleidingen positief op het aspect 'recreatie'. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de huidige N 340 (deels) afgewaardeerd wordt tot een 60 km/u weg waardoor daar de kwaliteit van recreatieve routes in positieve zin verbetert. Doordat het bestaande tracé van de huidige N 340 wordt ontlast, levert dat daar ook voordelen op voor het 'Woon- en leefmilieu', 'Natuurlijk milieu' en 'Landschap, cultuurhistorie en archeologie'.

Welk alternatief is nu het beste?

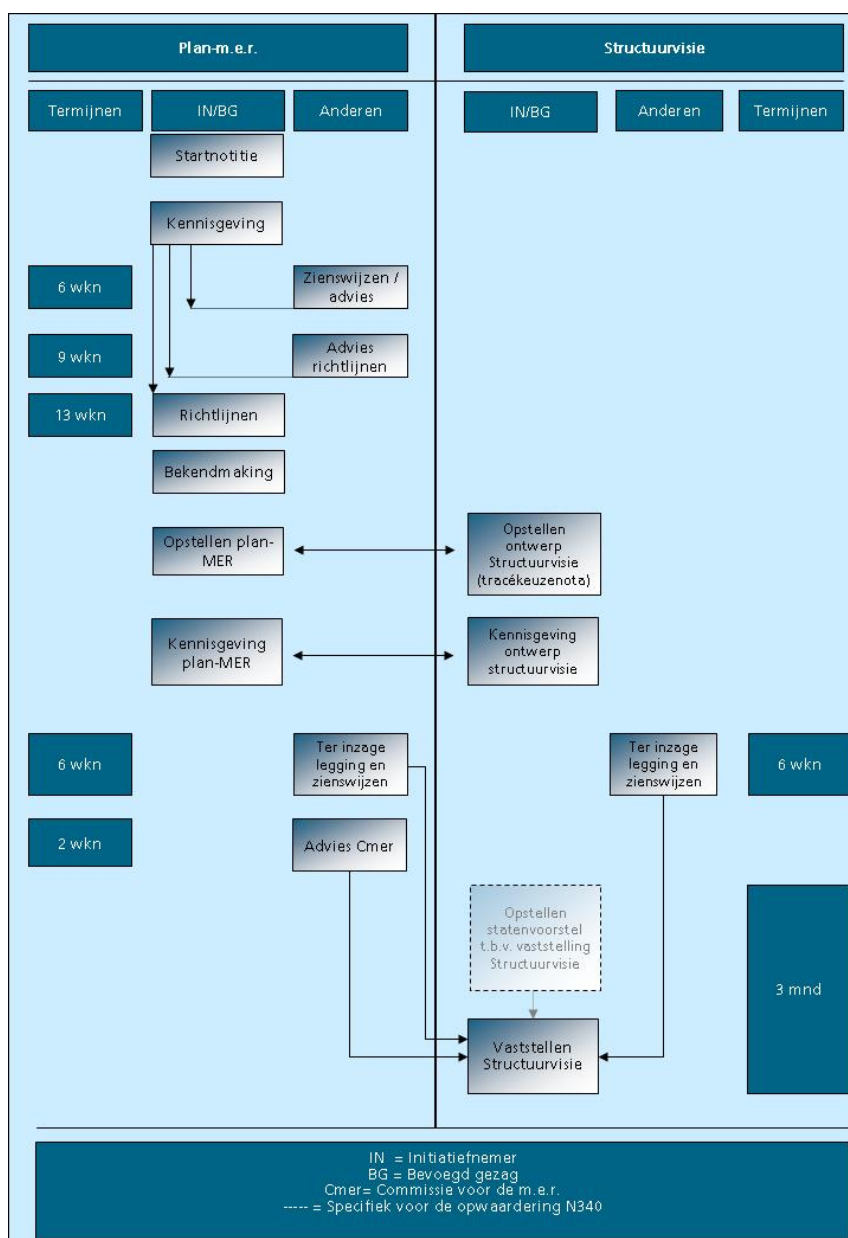
Met de vergelijking van de alternatieven geeft deze Planstudie PlanMER geen eendoordeel over welk alternatief nu het beste is. Dat eendoordeel hangt er immers van af welk thema het zwaarst moet wegen. En dat is uiteindelijk een politieke keuze die afhangt van het belang dat de bestuurders en de politiek hechten aan de verschillende thema's.



5 Het vervolg

Dit document betreft de samenvatting van de Planstudie PlanMER. In dit hoofdstuk leest u welke vervolgstappen genomen zullen worden na het uitbrengen van de Planstudie PlanMER.

Het gehele proces rond de N 340 kan als volgt schematisch worden weergegeven:
Op dit moment is de Planstudie PlanMER opgesteld. Hierop volgen deze stappen:



1. Inspraak, advies en toetsing PlanMER

Na het gereedkomen van de Planstudie PlanMER en de Ontwerp-structuurvisie van de provincie, volgt een inspraakronde waarbij iedereen zijn of haar zienswijze op de plannen kan indienen. Tevens wordt door de provincie een reactie gevraagd aan de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Ommen en Hardenberg en andere organisaties als Rijkswaterstaat. De organisaties kunnen aangeven:

- Welke van de maatregelen naar hun oordeel passen in hun (toekomstig) ruimtelijk beleid;
- Welke maatregelen hun voorkeur genieten;
- Of zij nog bedenkingen hebben tegen één of meerdere van de onderzochte maatregelen.

De Planstudie PlanMER wordt daarnaast getoetst aan de vastgestelde richtlijnen door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. De commissie kijkt daarbij ook naar de binnengekomen reacties en adviezen.

2. Besluitvorming voorkeursalternatief

Op basis van de informatie uit de Planstudie PlanMER, de inspraakreacties op het PlanMER en de Ontwerp-structuurvisie, advies van de betrokken bestuursorganen en de toetsing van het PlanMER door de Commissie voor de milieueffectrapportage stelt de provincie een statenvoorstel op met daarbij de (eventueel gewijzigde) Ontwerp-structuurvisie. Gedeputeerde Staten geven aan welk alternatief of combinatie van alternatieven de voorkeur zou moeten krijgen. Vervolgens wordt dit voorstel ter besluitvorming voorgelegd aan het bevoegd gezag, Provinciale Staten. Zij nemen het uiteindelijke besluit over welk alternatief of combinatie van alternatieven in de structuurvisie wordt vastgelegd.

3. Opstellen van de besluit-MER

Het voorkeursalternatief dat is gekozen wordt in de Planstudie BesluitMER verder onderzocht. Planstudie BesluitMER moet voldoende informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in bestemmingsplannen. Tijdens het opstellen van de Planstudie BesluitMER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen zoals gemeenten, waterschappen, consultatiegroepen enzovoort. Is de Besluit-MER klaar, dan biedt de initiatiefnemer het bij de gemeenten Dalfsen, Ommen en Zwolle (het bevoegd gezag in deze fase) aan. Als de Planstudie BesluitMER in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft dan wordt het BesluitMER aanvaard en ter inzage gelegd.

4. Inspraak, advies en toetsing BesluitMER

De Planstudie BesluitMER ligt, naar verwachting in 2010, minimaal zes weken ter visie samen met de (voor)ontwerp bestemmingsplannen. Tijdens deze zes weken zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Na de inspraakronde wordt opnieuw de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het BesluitMER aan de richtlijnen m.e.r.. 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.

5. Besluitvorming

Op basis van de informatie uit de Planstudie BesluitMER, de inspraakreacties en de adviezen naar aanleiding van het BesluitMER en de ontwerp-bestemmingsplannen wordt de gemeenteraden een voorstel tot vaststelling van de gewijzigde bestemmingsplannen voorgelegd.

6. Voorbereiding: vergunningen

Als de Provincie Overijssel besluit tot aanpassing van de N 340, dan moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens de vergunningverlening is geen bezwaar meer mogelijk tegen de eerdere besluiten die zijn gestoeld op de doorlopen m.e.r.-procedure

7. Uitvoering en evaluatie

Als de beslissing tot aanpassing of omleiding van de N 340 is genomen en de juiste procedures zijn doorlopen, kan uitvoering plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet na de uitvoering de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen.

Uw mening is belangrijk

U wordt nadrukkelijk gevraagd uw zienswijze kenbaar te maken op de Planstudie PlanMER en de Ontwerp-structuurvisie. Dat kan als volgt:

Ter inzage

Van 9 februari tot en met 23 maart 2009 liggen de stukken ter inzage op:

- het gemeentehuis van Dalfsen, Raadhuisstraat 1, 7721 AX Dalfsen
- het gemeentehuis van Ommen, Chevalleraustraart 2, 7731 EE Ommen
- het informatiecentrum van de gemeente Zwolle, Grote Kerkplein 15, 8011 PK Zwolle
- het provinciehuis te Zwolle, Luttenbergstraat 2, 8012 EE Zwolle

De stukken kunnen tijdens de kantooruren worden ingezien. De stukken kunnen, in de termijn dat zienswijzen kunnen worden ingediend, desgevraagd ook buiten de kantooruren worden ingezien in het provinciehuis te Zwolle. Wilt u van deze mogelijkheid gebruikmaken, meld dit dan tijdig telefonisch (in de ochtenduren) bij Joyce von Oerthel, tel. 038 499 71 18, zodat wij een afspraak met u kunnen maken.

Internet

De Planstudie PlanMER en de Ontwerp-structuurvisie zijn ook via internet te raadplegen op: provincie.overijssel.nl/n340 .

Informatiebijeenkomsten

Tijdens de periode van de terinzagelegging organiseert de provincie drie informatiebijeenkomsten. Tijdens deze inloopbijeenkomsten kunt u de informatiepanelen bekijken en een nadere toelichting krijgen op de plannen. De inloopbijeenkomsten worden gehouden op:

- 17 februari van 16.00-21.00 uur in Mooirivier Congreshotel, Oude Oever 10, Dalfsen
- 19 februari van 16.00-21.00 uur in Lindenberg Partycentrum, Balkeweg 17/A, Ommen
- 26 februari van 16.00-21.00 uur in Hotel Restaurant Hof van Dalfsen, Haersolteweg 3, Dalfsen

Reacties

U kunt reageren op de Planstudie PlanMER N 340 en de Ontwerp-structuurvisie N 340 Zwolle-Ommen / N 48 Varsen-Arriërveld door een reactie (zienswijze) in te dienen.

Schriftelijke zienswijzen

Van 9 februari 2009 tot en met 23 maart 2009 kan iedereen een schriftelijke reactie (zienswijze) indienen bij Provinciale Staten van Overijssel:

- via e-mail (bij voorkeur): ga naar provincie.overijssel.nl/n340 en gebruik het digitale formulier of
- via de post: provincie Overijssel t.a.v. mevrouw J.M. von Oerthel (1C), postbus 10078, 8000 GB Zwolle

Mondelinge zienswijzen

U kunt uw reactie (zienswijze) binnen de termijn van 9 februari 2009 tot en met 23 maart 2009 desgewenst ook mondeling naar voren brengen. Wanneer u hiervoor een afspraak wilt maken, verzoeken wij u dit uiterlijk op 16 maart 2009 schriftelijk, telefonisch (in de ochtenduren) of per e-mail te melden bij:

mevrouw Joyce von Oerthel van de provincie Overijssel
Postbus 10078, 8000 GB Zwolle
Telefoon: 038 499 71 18
e-mail: n340@overijssel.nl

