N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Planstudie BesluitMER N 340/N48

Samenvatting

september 2010
met erratum van november 2010

provincie Overijssel

Planstudie BesluitMER N 340 / N48

Samenvatting

Erratum d.d. november 2010:

In hoofdstuk 4 van deze Samenvatting is in de eerste alinea een [redactioneel aangepaste] zin toegevoegd afkomstig uit het Hoofdrapport (par.5.1, eerste alinea). Het betreft de volgende zin: ‘In de teksten hierna wordt ingezoomd op onderscheidende criteria.’

Samenvatting

1. Op weg naar een besluit

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 / N48, 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'.*

Juni 2008 zijn de richtlijnen voor de milieueffectrapportage (voor zowel het PlanMER als de BesluitMER) vastgesteld. Met het oog op de doelstelling van het project zijn in de Planstudie *PlanMER* (2009) in totaal 14 alternatieven onderzocht. Mede op basis hiervan hebben Provinciale Staten van Overijssel op 14 oktober 2009 de Structuurvisie N 340/N48 vastgesteld en het Combinatiealternatief als tracé voor de N 340 / N48 Zwolle – Ommen – Arriërveld gekozen. Bij het Combinatiealternatief gaat het om een autoweg met twee (2x1) en deels vier (2x2) rijstroken, die vanaf Zwolle tot Ankum een nieuw noordelijk tracé volgt met 2x2 rijstroken. Daarna sluit de weg weer aan op het huidige tracé van de N 340 tot aan Varsen (2x1) en gaat dan (2x2) via de N48 naar de aansluiting op de Omleiding Ommen (N34/N36).
Voor dit Combinatiealternatief zijn twee hoofd inrichtingsvarianten onderzocht in voorliggende Planstudie *BesluitMER*. Deze Planstudie/*BesluitMER* moet de besluitvorming door Provinciale Staten over een provinciaal inpassingsplan ondersteunen.

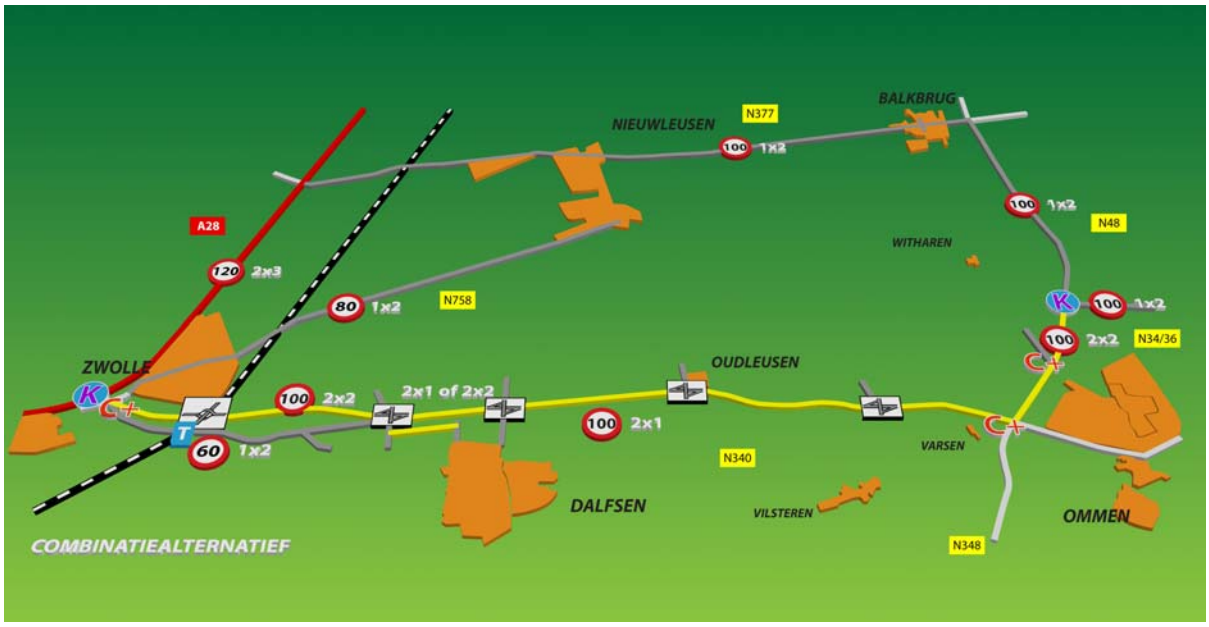
Probleemstelling
In de Planstudie PlanMER zijn uitvoerig het nut en de noodzaak van de opwaardering van de N 340 behandeld. Er zijn drie voorname problemen:

- Een verdere verkeersgroei en een vlotte en veilige doorstroming op de huidige N 340 staan op gespannen voet met elkaar. De huidige inrichting en vormgeving van de N 340 zijn niet Duurzaam Veilig en kunnen verdere verkeersgroei zonder aanpassingen niet verantwoord opvangen. Zonder maatregelen komt de bereikbaarheid van de kernen en economische centra langs de N 340 onder druk te staan en neemt de verkeersonveiligheid verder toe.
- Verdere verkeersgroei zal leiden tot een toename van de barrièrewerking voor mens en dier, lucht- en geluidshinder. Als gevolg hiervan zal de leefbaarheid langs de N 340 afnemen.
- Omdat de N 340, in samenhang met de N48 tot de omleiding Ommen en de aansluiting op de A28, steeds moeilijker haar functie kan vervullen als belangrijke regionale oost-west verbinding, neemt ook de druk op het onderliggende wegennet toe (sluipverkeer). Dit sluipverkeer leidt op het onderliggende wegennet tot een toename van de verkeersonveiligheid en een afname van de leefbaarheid.

2. Inrichtingsvarianten

Het Combinatiealternatief vormt de basis voor de in dit BesluitMER te onderzoeken inrichtingsvarianten. Zoals de naam al aangeeft, is het Combinatiealternatief een samenstelling van verschillende alternatieven die in de Planstudie PlanMER (2009) zijn onderzocht. Op hoofdlijnen ziet het Combinatiealternatief er als volgt uit:

- De N 340 wordt een 100 km/uur weg grotendeels via de bestaande N 340 en de N48, maar met een omleiding vanaf de Kranenburgweg (Zwolle) tot de Ankummerdijk (Dalfsen) met twee keer twee rijstroken;
- twee rijstroken op het N 340 traject Ankummerdijk–Varsen;
- twee keer twee rijstroken op de N48 Varsen-Arriërveld;
- ongelijkvloerse kruisingen en wegaansluitingen;
- een tunnel of viaduct bij de spoorlijn Zwolle-Meppel;
- een ongelijkvloerse wegaansluiting van de N 340 op de Kranenburgweg;
- een ongelijkvloerse wegaansluiting op de 'Omleiding Ommen';
- een vloeiende wegaansluiting van de N48 op de N 340 bij Varsen;
- aanpassing van de parallelwegen;
- N 377 blijft 100 km/uur weg van Lichtmis tot Slagharen (met de huidige snelheidsbeperkingen bij de kernen).



Voor deze Planstudie BesluitMER is het Combinatiealternatief, in het verlengde van de richtlijnen voor de milieueffectrapportage (juni 2008), verder uitgewerkt in te onderzoeken inrichtingsvarianten. De volgende ontwerpopgave voor de Besluit-m.e.r.-fase is in de Structuurvisie (oktober 2009) opgenomen:

- de hoogteligging van het ontwerp;
- het exacte dwarsprofiel;
- de plaats en de vorm van de aansluitingen op de N 340;
- het ontwerp van de knooppunten bij Zwolle, Varsen en omleiding Ommen;
- de kruising van de spoorlijn Zwolle – Meppel met een viaduct of tunnel.

Het vertrekpunt voor de Planstudie BesluitMER wordt gevormd door de inrichtingsvarianten A en B, waarin de resultaten van de diverse ontwerpbijeenkomsten in november 2009 zijn verwerkt. Daarnaast heeft er een preverkenning plaatsgevonden van de gebiedsaansluiting N 340 / A28 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en het resultaat daarvan is ook opgenomen in de inrichtingsvarianten A en B.
De in de Planstudie/BesluitMER te onderzoeken inrichtingsvarianten zijn vastgelegd en verantwoord in de Variantennota (Gedeputeerde Staten, 19 januari 2010).

De inrichting van het Combinatiealternatief en de effecten daarvan worden in dit BesluitMER behandeld in vier deeltrajecten. Het onderscheid in deze deeltrajecten is vooral op basis van een verkeerskundige afhankelijkheidsrelatie tot stand gekomen. Voor elk deeltraject worden de twee hoofdvarianten beschreven. Deze hoofd inrichtingsvarianten hebben uitwisselbare en/of combineerbare bouwstenen. Er zijn diverse combinaties denkbaar, mits er een onderlinge logische, verkeerskundige relatie tussen de verschillende oplossingen bestaat.

Het gaat om de volgende deeltrajecten:
1. A28 tot aansluiting Ankummerdijk
2. Aansluiting Ankummerdijk tot en met kruising Koesteeg / Dedemsweg
3. Kruising Koesteeg / Dedemsweg tot en met Oudleusen (tot aan de Maneweg)
4. Oudleusen (vanaf Maneweg) tot en met aansluiting N48 (Arriërveld)

In onderstaande tabel 1 is een overzicht gegeven van de deeltrajecten en het aantal onderliggende varianten.

Overzicht varianten per deeltraject

Deeltraject 1	**Deeltraject 2**	**Deeltraject 3**	**Deeltraject 4**
A28 - Ankummerdijk	**Ankummerdijk – Koesteeg/Dedemsweg**	**Koesteeg/Dedemsweg – Oudleusen**	**Maneweg - Arriërveld**
Variant A	Variant A1	Variant A	Variant A1
Variant B	Variant A2	Variant B	Variant A2
	Variant A3		Variant B
	Variant B		

In het hoofdrapport zijn de verschillende varianten uitgebreid beschreven en op kaart aangegeven. Hieronder wordt per deeltraject alleen ingegaan op de belangrijkste verschillen van de varianten.

Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk

In beide varianten A en B heeft de nieuwe N 340 op dit trajectdeel 2x2 rijstroken.
Zowel in Variant A als B wordt het knooppunt met de A28 gewijzigd en in zijn geheel iets verschoven. In Variant B wordt de ‘lus’ aan de noordzijde van de A28 (zie bij variant A) ‘omgeklapt’ naar het zuidwesten.
Bij variant A ligt de N 340 hoog, halverwege het bedrijventerrein Hessenpoort en de oude N 340, en komt er een ongelijkvloerse aansluiting ten zuiden van Hessenpoort, richting Mindenstraat. Bij de B-variant ligt de weg tegen Hessenpoort aan en komt de aansluiting bij de Kranenburgerweg / Nieuwleusenerdijk.

In Variant A wordt bij de spoorlijn in de nieuwe N 340 een viaduct gerealiseerd zodat het treinverkeer onder de N 340 door rijdt. Aan de oostzijde en westzijde van de spoorlijn wordt het viaduct verlengd, waardoor aan de oostzijde een onderdoorgang voor landbouwverkeer en aan de westzijde een onderdoorgang voor fietsers wordt gerealiseerd.
In Variant B gaat de nieuwe N 340 met een tunnel onder de spoorlijn door. Het dak van de tunnel wordt aan de oostzijde verlengd zodat de landbouw daar van de zuid- naar de noordzijde van de nieuwe N 340 (en vice versa) kan komen. Aan de westzijde wordt het dak ook verlengd voor het fietspad dat de ‘oude’ N 340 met het bedrijventerrein Hessenpoort verbindt.

Bij de Bese komt een ongelijkvloers kruising met de nieuwe N 340.

Voor plaatselijk verkeer wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd om het spoor te passeren. Bij variant A ten zuiden van de nieuwe N340 en bij variant B vanaf De Bese langs de nieuwe N 340.

In beide varianten wordt de hoofdrijbaan van de ‘oude’ Hessenweg afgewaardeerd naar een 60 km/uur-weg. De zuidelijke parallelweg wordt fietspad voor twee richtingen, de noordelijke parallelweg vervalt. In de oude N 340 komt een fietstunnel onder de spoorlijn door.

Deeltraject 2: Ankummerdijk t/m Koesteeg / Dedemsweg

In variant A1 wordt bij de Ankummerdijk een volledige, ongelijkvloerse aansluiting op de N 340 gerealiseerd. De N 340 ligt op maaiveld en heeft 2x1 of 2x2 rijstroken[1]. Vanaf deze ongelijkvloerse aansluiting wordt met een nieuwe weg een rechtstreekse aansluiting aangegeven naar de Leemculeweg. De huidige aansluiting naar de Leemculeweg via de zuidelijke parallelweg vervalt. Bij Koesteeg / Dedemsweg komt een volledige, nieuwe ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een Haarlemmermeer met de N 340 op maaiveld.

In variant A2 wordt bij de Ankummerdijk een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd in de vorm van een halve aansluiting: vanuit en naar de richting Zwolle. Het verkeer van en naar Ommen moet via de Koesteeg / Dedemsweg de N 340 op / af. Bij Koesteeg / Dedemsweg komt een nieuwe aansluiting die de vorm krijgt van een half klaverblad, De N 340 ligt op maaiveld en heeft 2x1 of 2x2 rijstroken[2].

Variant A3 is een combinatie van Variant A1 en A2. In variant A3 wordt bij Ankummerdijk een volledige, ongelijkvloerse aansluiting op de N 340 gerealiseerd (identiek aan A1, inclusief de nieuwe ontsluitingsweg richting Leemculeweg). Bij Koesteeg / Dedemsweg komt een nieuwe aansluiting die de vorm krijgt van een half klaverblad (identiek aan A2). De N 340 ligt op maaiveld en heeft 2x2 rijstroken.

In alle A-varianten wordt de noordelijke parallelweg deels nieuw, ter hoogte van Rosengaerde en aan de weerszijden van de Hoevenweg, bij basisschool Sjaloom, aangelegd.

In variant B wordt bij de Ankummerdijk alleen een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Met andere woorden, het verkeer op de N 340 kan in deze situatie bij de Ankummerdijk er niet af en er niet op. Het verkeer van en naar Dalfsen zal via Koesteeg / Dedemsweg worden afgewikkeld. Bij de Koesteeg is voor variant B een Haarlemmermeer met N 340 verhoogd ontworpen. De N 340 ligt op maaiveld en heeft 2x2 rijstroken Er komt een nieuwe noordelijke parallelweg en de oude noordelijke parallelweg wordt fietspad.

Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg t/m Oudleusen (tot Maneweg)

In beide varianten krijgt de N 340 in dit deeltraject 2x1 rijstroken, met aan beide zijden parallelwegen, en ter hoogte van de Welsummerweg wordt een fietstunnel gerealiseerd.
In variant A komt een ongelijkvloerse aansluiting aan de westzijde van Oudleusen. De N 340 ligt op maaiveld. Vanaf het te realiseren viaduct bij de aansluiting Oudleusen wordt de ontsluitingsweg aangesloten op de Dennenkamp. De zuidelijke parallelweg buigt ten westen van de aansluiting af naar de Mennistensteeg. Bij de Mennistensteeg komt een fietssluis, net voorbij de nieuwe verbindingsweg naar de zuidelijke parallelweg. De fietssluis vermindert de kans op sluipverkeer vanaf aansluiting Oudleusen naar (bedrijventerrein) Dalfsen.

In variant B wordt ook een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd aan de westzijde van Oudleusen. De N 340 ligt bij de aansluiting op maaiveld. Het hier te realiseren viaduct ligt ter hoogte van de Slagweg (noordzijde) en de Stokte (zuidzijde). Ten noorden komt de ontsluitingsweg via een nieuw te realiseren weg uit op de Dommelerdijk, iets ten noorden van de Schoolstraat. De zuidelijke parallelweg buigt ten westen van de aansluiting af naar de Mennistensteeg. In variant B is geen fietssluis ter hoogte van de Mennistensteeg opgenomen.

In beide varianten komt de N 340 verder van de kern Oudleusen te liggen (bochtafsnijding).
Bij variant A ligt de N 340 hier op maaiveld en bij variant B wordt de N 340 daar halfverdiept aangelegd. In variant A wordt aan de oostzijde van Oudleusen een fietstunnel gerealiseerd.

In variant A worden het Chinees restaurant en het benzinestation in Oudleusen aangesloten op de hoofdrijbaan van de nieuwe N 340 in de rijrichting Zwolle-Ommen.

---

[1] In de variantennota gaat het bij de A-varianten om 2x1 of 2x2 rijstroken; op grond van de nadere verkeerskundige analyse van de subvarianten op dit trajectdeel is verder uitgegaan van 2x2 rijstroken
[2] zie voetnoot nummer 1 op de voorgaande pagina

Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) t/m Arriërveld

Maneweg tot en met Stouweweg
In de A en B-varianten krijgt de N 340 2x1 rijstroken, en aan beide zijden parallelwegen.

In variant A1 wordt ter hoogte van de Maneweg / Oosterkampen een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd in de vorm van een Haarlemmermeer en de N 340 half verdiept (3 meter onder het maaiveld). In variant A2 wordt ter hoogte van de Maneweg / Oosterkampen een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd met de N 340 op maaiveld.

In variant B is de ongelijkvloerse kruising/aansluiting opgenomen ter hoogte van de Stouweweg. Bij de Maneweg / Oosterkampen komt bij variant B een fietstunnel. De N 340 krijgt vanaf de Oosterkampen tot aan De Stouwe smalle bermen. Bij de Stouweweg wordt een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de vorm van een Haarlemmermeer. De N 340 blijft op maaiveld liggen.

Stouweweg tot en met Varsen
In de A en B-varianten krijgt de N 340 2x1 rijstroken, en aan beide zijden parallelwegen tót de Hessenweg-West. In de A-varianten is er vanaf De Hessenweg-West tot het knooppunt Varsen alleen een parallelweg aan de zuidzijde. Bij de B-variant aan beide zijden.

Bij zowel de varianten A als B wordt net na de kamduinen en vóór de Hessenweg-West een ecoduct gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn in een aparte studie onderzocht (Oord faunatechniek, maart 2010).

Vanwege de ongelijkvloerse kruising/aansluiting bij de Maneweg (en niet bij De Stouwe), komt bij variant A bij de Hessenweg-West een ongelijkvloerse kruising. Verkeer kan hier de hoofdrijbaan niet op of af. In variant B is er geen ongelijkvloerse kruising bij de Hessenweg-West omdat er –relatief dichtbij- bij De Stouwe een ongelijkvloerse kruising/aansluiting wordt gerealiseerd. Tussen de noordelijke parallelweg en de Hessenweg-West is een fietssluis opgenomen. Autoverkeer van de parallelweg kan de Hessenweg-West niet als sluiproute gebruiken.

Bij knooppunt Varsen ligt in variant A het accent op een vrije doorstroming van het verkeer van de N 340 naar de N48 en verder richting de N 36 (en vice versa). In de aansluiting die hier voorgesteld wordt, kan het plaatselijk verkeer vanuit Varsen vrij in Ommen komen (en vice versa).

Bij variant B komt bij knooppunt Varsen een ongelijkvloerse aansluiting / kruising in de vorm van een volledig klaverblad. Aan de oostzijde van dit klaverblad komt een rotonde waar het klaverblad overgaat in de voormalige N34. De zuidelijke parallelweg loopt door langs het klaverblad en kan via een viaduct de N348 kruisen. Landbouwverkeer en autoverkeer naar Ommen rijdt dan via de parallelweg en niet via de Varsenerweg.

Varsen – Balkerweg (N48)
Op het traject vanaf knooppunt Varsen tot aan de Balkerweg krijgt de N48 in beide varianten 2x2 rijstroken, waarbij vanaf Varsen tot de Balkerweg de benodigde ruimte aan de oostzijde, de kant van Ommen, wordt gevonden. Aan de oostzijde, tussen Varsen en Balkerweg moet rekening worden gehouden met een extra weefstrook. De verzorgingsplaats aan de westzijde van de N48 wordt opgeheven. Hier wordt een ecopassage gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn in een aparte studie onderzocht (Oord faunatechniek, maart 2010).

In variant B gaat de noordelijke parallelweg over in de Bossteeg. Ook hier is in de Hessenweg-West een fietssluis aangebracht om sluipverkeer over de Hessenweg-West tegen te gaan.

Bij beide varianten is onder de N48 ter hoogte van de Hessenweg-West een fietstunnel opgenomen.

Balkerweg tot en met Arriërveld (N48)
In de A-Variant wordt bij de Balkerweg de huidige kruising aangepast: het viaduct wordt breder en de op- en afritten ruimer. De oprit naar Varsen en de afrit vanaf het noorden worden gecombineerd aan de noordzijde van de Balkerweg zuidelijk van Wiechers Woonoase. Vanaf de Balkerweg tot aan Arriërveld krijgt de N48 eveneens 2x2 rijstroken; op dit gedeelte wordt de ruimte echter aan de westzijde gevonden. Aan de westzijde komt een brede berm, aan de oostzijde blijft de berm als in de huidige situatie. Bij Arriërveld wordt een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de

vorm van een zogenaamde ‘vogelbek’. De ruimte wordt in variant A gezocht in zuidwestelijke deel van de aansluiting.

In variant B blijft de Haarlemmermeer bij de Balkerweg gehandhaafd maar het viaduct wordt breder en de op- en afritten ruimer. Net als in de A-varianten wordt bij Arriërveld een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de vorm van een zogenaamde ‘vogelbek’. In tegenstelling tot de A-varianten wordt de ruimte hier gezocht in het noordwestelijke deel van de aansluiting.

3. Verkeerskundige analyse

De inrichtingsvarianten zijn alle verkeerskundig oplossend gemaakt. Er is tussen de inrichtingsvarianten dan ook een beperkt onderscheid in de verkeerskundige scores.

Op enkele tracédelen zijn er om bijzondere redenen de inrichtingsvarianten verkeerskundig diepgaander onderzocht. Het gaat daarbij om:

1. De aansluiting van de N 340 op de A28/Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk
2. Het trajectdeel van aansluiting Ankummerdijk tot en met de aansluiting bij de Koesteeg/ Dedemsweg.

Op basis van deze verkeerskundige analyse zijn effectieve inrichtingsvarianten geselecteerd.

Ad 1: Aansluiting A28 – A28 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk

In deeltraject 1 heeft een verkeerskundige selectie plaatsgevonden bij de aansluiting van de N 340 op de A28 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk. In opdracht van Provincie Overijssel, Gemeente Zwolle en Rijkswaterstaat Oost Nederland is een zogenaamde “Preverkenning gebiedsaansluiting N 340 / A28 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk” opgesteld, welke afgerond is in januari 2010. In deze preverkenning zijn drie varianten voor de aansluiting op de A28 onderzocht, waarbij gekeken is naar ‘extreme oplossingen’. Van deze drie varianten is er één niet probleemoplossend gebleken. Uit (de bouwstenen van) de andere twee varianten zijn twee varianten samengesteld die worden onderzocht in dit MER: een Variant A en een Variant B en deze zijn na verkeerskundige berekeningen verder geoptimaliseerd voor wat betreft zaken als de lengte van de weefvakken, uitvoegstroken en hellingpercentages (zie figuur 1).

Variant A

Variant B

Variant A heeft op dit trajectdeel een oostelijke aansluiting van Hessenpoort op de N 340 (op de Bentheimerstaat). Naar en van de A28-noord is er in variant A een extra verbinding via respectievelijk de Nieuwleusenerdijk en de Ordelseweg (zie figuur 1).
Variant B heeft op dit trajectdeel een westelijke aansluiting van Hessenpoort op de N 340 (op de Nieuwleusenerdijk/ Bentheimerstraat). De afrit vanaf A28-noord gaat, in afwijking van de variantennota, rechtsreeks naar de Kranenburgweg om weefbewegingen op de N340 zuidbaan te verminderen.

Ad 2: Traject Ankummerdijk – Koesteeg/Dedemsweg

In tabel 2 staan de drie varianten zoals opgenomen in de Variantennota (A1, A2 en B) plus een derde variant (A3) die is toegevoegd naar aanleiding van de verkeerskundige analyse. Op basis van deze analyse is een nieuwe verkeerskundige variant A3 geselecteerd en is geconcludeerd dat op het

gedeelte Ankummerdijk – Koesteeg/Dedemsweg in alle varianten uitgegaan moet worden van 2x2 rijstroken (geselecteerde subvarianten: niet-gearceerde vlakken in tabel 2).

Overzicht inrichtingsvarianten Ankummerdijk - Koesteeg

Ontwerpelementen	**Variant A1**		**Variant A2**		**Variant A3**	**Variant B**
Aansluiting Ankummerdijk	Hele aansluiting		Halve aansluiting		Hele aansluiting	Geen aansluiting
Aantal rijstroken Ankum-Koesteeg	2x2	***2x1***	2x2	***2x1***	2x2	2x2
Parallelweg Noord bij Ankum	Deels bestaand	***Deels bestaand***	Deels bestaand	***Nieuw***	*Nieuw*	Nieuw
Aansluiting Koesteeg / Dedemsweg	Haarlemmermeer met N 340 op maaiveld		Half Klaverblad met N 340 op maaiveld		Half Klaverblad met N 340 op maaiveld	Haarlemmermeer met N 340 verhoogd

De oplossing voor variant A bij Hessenpoort is gekoppeld aan de varianten A1, A2 en A3 op het trajectdeel Ankummerdijk tot de Koesteeg en die voor variant B bij Hessenpoort is gekoppeld aan variant B om te komen tot integrale varianten.

In de volgende tabel is een overzicht van de inrichtingsvarianten opgenomen vanaf de A28 tot aan knooppunt Arriërveld.

Overzicht inrichtingsvarianten en ontwerpelementen

Ontwerpelementen	**Variant A1**	**Variant A2**	**Variant A3**	**Variant B**
N 340 Aansluiting Hessenpoort	Oostelijke aansluiting Hessenpoort	Oostelijke aansluiting Hessenpoort	Oostelijke aansluiting Hessenpoort	Westelijke aansluiting Hessenpoort
Aansluiting Ankummerdijk	Hele aansluiting	Halve aansluiting	Hele aansluiting	Geen aansluiting
Aantal rijstroken Ankum-Koesteeg	2x2	2x2	2x2	2x2
Parallelweg Noord bij Ankum	Deels bestaand	Deels bestaand	Deels bestaand	Nieuw
Aansluiting Koesteeg / Dedemsweg	Haarlemmermeer met N 340 op maaiveld	Half Klaverblad op maaiveld	Half Klaverblad op maaiveld	Haarlemmermeer met N 340 verhoogd
Aansluiting Oudleusen	Haarlemmermeer met N 340 op maaiveld en nieuwe weg naar Dennenkamp. Met nieuwe noordelijke parallelweg.	Haarlemmermeer met N 340 op maaiveld en nieuwe weg naar Dennenkamp. Met nieuwe noordelijke parallelweg.	Haarlemmermeer met N 340 op maaiveld en nieuwe weg naar Dennenkamp. Met nieuwe noordelijke parallelweg.	Half Klaverblad op maaiveld met nieuwe weg naar Dommelerdijk. Geen nieuwe noordelijke parallelweg.
Aansluiting Maneweg	Haarlemmermeer half verdiept	Combi klaverblad en Haarlemmer-meer op maaiveld	Haarlemmermeer half verdiept met als variatie Combi klaverblad en Haarlemmer-meer op maaiveld	Niet aanwezig

Ontwerpelementen	Variant A1	Variant A2	Variant A3	Variant B
Aansluiting Stouwe	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Haarlemmermeer
Knooppunt Varsen	Doorgaande N 340	Doorgaande N 340	Doorgaande N 340	Volledig klaverblad
Aansluiting Balkerweg	Aangepaste aansluiting	Aangepaste aansluiting	Aangepaste aansluiting	Huidige aansluiting
Knooppunt Arriërveld	Doorgaande N 340 ri Zwolle	Doorgaande N 340 ri Zwolle	Doorgaande N 340 ri Zwolle	N340 ri Zwolle in de lus

Voor variant A3 en voor variant B zijn gedetailleerde kruispuntberekeningen uitgevoerd.
Er is aan de hand van optredende intensiteiten op het hoofdwegennet gecontroleerd in hoeverre de uitkomsten van de kruispuntberekeningen voor variant A3 ook van toepassing kunnen zijn op de andere subvarianten A1 en A2, beide met 2x2 rijstroken tussen de Ankummerdijk en de Koesteeg. De intensiteiten op het hoofdwegennet voor deze inrichtingsvarianten kennen zeer kleine verschillen (hooguit enkele tientallen in een twee-uursspits) zodat de uitkomsten van berekeningen voor de kruispunten van variant A3 ook op de kruispunten van de varianten A1 en A2 van toepassing kunnen worden verklaard.

Effectbeoordeling verkeer
Vanuit het verkeersaspect heeft niet een statische beoordeling van wegvakken, aansluitingen en kruispunten plaatsgevonden maar een interactieve benadering. Voor het geval een bepaald kruispunt niet voldoet, wordt voor de drukste verkeersstroom de capaciteit verruimd totdat wordt voldaan aan de gestelde criteria. Datzelfde geldt voor aansluitingen en wegvakken. Dat betekent dat er een beperkt onderscheid in de verkeerskundige scores van de varianten optreedt aangezien ze allemaal verkeerskundig oplossend zijn gemaakt. Wat wel kan worden geconstateerd is dat de realisatie van een bepaalde variant kostbaarder kan zijn dan een andere variant.

De belasting van parallelwegen en overige wegen van het onderliggende wegennet blijft in alle gevallen ver onder het toelaatbare maximum.

Naar aanleiding van reacties van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen wordt in het hoofdrapport ingezoomd op een drietal specifieke punten:
- de bereikbaarheidskwaliteit van Zwolle-noord en Hessenpoort;
- de verkeersdruk rond Dalfsen in de diverse varianten.
- de verkeersafwikkeling bij de Balkerweg, de hoofdentree van Ommen

4. Integrale effectbeoordeling

Alle inrichtingsvarianten zijn integraal beoordeeld op hun effecten. Voor een onderbouwing en nadere detaillering van de beoordeling per deelaspect, wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken. Deze effectbeschrijvingen zijn het belangrijkste. Het vertalen naar scores en optellen daarvan is een hulpmiddel en heeft als nadeel dat plussen en minnen soms tegen elkaar ‘uitgemiddeld’ worden. M.a.w. de effectscores geven een vereenvoudigd beeld op hoofdlijnen, en om een compleet inzicht te krijgen in alle effecten dienen de teksten over de effecten te worden beschouwd. In de teksten hierna wordt ingezoomd op de onderscheidende criteria.

Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk
Op deeltraject 1 is er geen fysiek verschil tussen de varianten A1, A2 en A3; wel is er een gering verschil voor wat betreft de verkeersprestaties. In deeltraject 1 is bij een aantal aspecten een duidelijk verschil te zien tussen de varianten A en B. Dit heeft te maken met de kruising van de N 340 met de spoorwegovergang. In variant A ligt de N 340 verhoogd (en scoort daarom minder gunstig op het aspect grondbalans) en gaat via een viaduct over het spoor heen. De realisatie van een viaduct heeft een minder negatieve score ten aanzien van grondwater en bodemverstoring dan

variant B waarbij een tunnel wordt gerealiseerd. Deze tunnel scoort op de genoemde aspecten zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie.

Vanwege de aanleg van een nieuwe weg – waardoor het verkeer op grotere afstand van dichte bebouwing komt te rijden – neemt het aantal (ernstig) gehinderden af ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de woningen langs de bestaande weg is sprake van een afname van de geluidsbelasting. Dit terwijl voor de woningen langs de nieuwe weg de geluidsbelasting zal toenemen. Bij alle inrichtingsvarianten is tevens sprake van een toename van het geluidbelast oppervlak; dit komt door verhoging van de rijsnelheid en verkeersintensiteit.

Wat verder opvalt, is het verschil tussen variant A en B ten aanzien van visuele verstoring. Dit heeft te maken met het feit dat in variant A de N 340 verhoogd wordt aangelegd in combinatie met een nieuwe ongelijkvloerse kruising middenin het gebied en de zeer hoge kruising van het spoor met het al verhoogd gelegen spoor. Deze verhoogde ligging betekent meer zichtbaarheid van de autobewegingen en lichthinder en heeft daarmee meer visuele hinder tot gevolg.

Een ander verschil tussen de varianten A en B zien we voor de aspecten 'vernatting/verdroging' (ten aanzien van landbouw). Variant B scoort ten aanzien van deze aspecten slechter dan variant A. Door de aanleg van een tunnel onder het spoor bij variant B kunnen grondwaterstromen beïnvloed worden; als gevolg van deze beïnvloeding kan lokaal vernatting of verdroging ontstaan. Variant B wordt daarom negatiever beoordeeld dan de A-varianten.

Ook is er een duidelijk verschil ten aanzien van het aspect 'aantasting recreatieve gebieden'. In alle varianten vindt ruimtebeslag plaats op de recreatieve voorziening 'beeldentuin Anningahof' en op de toekomstige recreatieve voorziening 'Van der Valk Hotel'. Bij variant A komt het noordelijke punt van de Anningahof te vervallen, maar de functie van de beeldentuin wordt niet dusdanig aangetast dat de beeldentuin niet meer als zodanig kan bestaan. Dat is wel het geval bij variant B. Het ruimtebeslag is hierbij groter en de beeldentuin wordt geheel doorsneden. In deze variant kan de beeldentuin niet meer als zodanig functioneren is daarom negatief beoordeeld.

Bij alle inrichtingsvarianten treedt aantasting van het cultuurhistorisch waardevolle Vechtdal op. In dit gebied komen cultuurhistorische waarden voor, dit effect is daarom negatief beoordeeld. Variant A doorsnijdt het historische verkavelingpatroon van houtwallen en singels waardoor de samenhang verdwijnt. Het gebied is hierdoor niet meer als geheel herkenbaar. Dit effect is beoordeeld als een ernstige aantasting van cultuurhistorische waarden. Bij variant B is deze doorsnijding beperkt door de ligging tegen Hessenpoort, het effect van B is daarom beoordeeld als een beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden. Vanuit landschap bezien vormt bij variant B de N 340 een ruimtelijke eenheid met het bedrijventerrein Hessenpoort. De weg vormt een duidelijke grens met het omliggende landschap van de Vecht. Door de beperkte ruimtelijke impact is deze licht negatief beoordeeld.

Daarnaast is een verschil te zien ten aanzien van geluidsverstoring op Natura 2000. Bij variant B is de afname op het geluidbelaste oppervlak iets groter vanwege de aansluiting op de A28. In deze variant is de 'lus' aan de noordzijde van de A28 'omgeklapt' naar het zuidwesten; hierdoor komt het verder af te liggen van het Natura 2000-gebied Zwarte Water en Vecht. Voor dit criterium is geen onderscheid gemaakt tussen deelgebieden; voor elk deelgebied geldt daarom eenzelfde effectscore.

Voor wat betreft het aspect verkeersveiligheid scoren alle onderzochte varianten (licht) positief of zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie. Hoewel de verschillen klein zijn scoort variant A iets beter dan variant B. Dit komt vanwege het feit dat variant A een kleiner aantal discontinuïteiten in het wegbeeld kent ten opzichte van variant B (knooppunt met de A28, aansluiting Hessenpoort en spoorkruising).

(Deel) Aspect	**Beoordelingscriterium**	**Deeltraject 1**		
		R	**A1 / A2 / A3**	**B**
Verkeersveiligheid	Kans op slachtoffers	0	++	+
	Verhouding verkeersprestatie OWN/HWN	0	0/+	+
	Effect op fietsverkeer	0	++	+

(Deel) Aspect	Beoordelingscriterium	Deeltraject 1		
		R	A1 / A2 / A3	B
Wonen	Visuele verstoring	0	--	-
Landbouw	Vernatting / Verdroging	0	0/-	-
Recreatie	Aantasting recreatieve gebieden en voorzieningen	0	0/-	-
Natura 2000	Geluidsverstoring	0	0/+	+
Bodemverstoring	Mate van insnijding ontwerp / tunnels	0	0/-	--
Grondbalans	Grondbalans	0	-	0/-
Grondwater	Grondwaterstanden, permanente effecten	0	-	--
	Grondwaterstanden, tijdelijke effecten	0	-	--
	Grondwaterstromen	0	0/-	--
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting visueel ruimtelijke kenmerken	0	--	-
	Aantasting cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen en elementen	0	--	-

Deeltraject 2: Ankummerdijk tot en met Koesteeg / Dedemsweg

In dit deeltraject hebben de effectverschillen tussen de varianten vooral betrekking op de vorm van de aansluitingen bij enerzijds Ankummerdijk, anderzijds Koesteeg / Dedemsweg. Over het algemeen genomen zijn de verschillen in negatieve milieueffecten tussen de varianten gering: niet meer dan één effectklasse (0/- versus – of 0 versus 0/-). Wat verder opvalt, is dat variant A2 iets afwijkt van de andere varianten. Ten aanzien van aantal te amoveren woningen scoort de variant negatiever vanwege de aansluiting bij Koesteeg / Dedemsweg. Bij variant A2 krijgt deze de vorm van een half klaverblad: dit heeft meer ruimtebeslag en daardoor meer te amoveren woningen (in totaal 11 in plaats van 7/8 woningen bij de overige varianten) tot gevolg. Variant A2 scoort iets gunstiger ten opzichte van de overige varianten ten aanzien van oppervlaktewaterkwantiteit. Dit heeft te maken met het feit dat variant A2 tot minder doorsnijdingen van oppervlaktewater leidt dan de andere varianten en dat deze doorsnijdingen minder vaak nieuwe doorsnijdingen betreft. Varianten A1 en A3 scoren negatiever ten opzichte van de overige varianten voor wat betreft 'te amoveren agrarische bedrijven'. Dit komt door het amoveren van de in 2009 gebouwde uitbreiding van de kas van bedrijf kwekerij Onderdijk door de nieuwe rechtstreekse aansluiting op de Leemculeweg.

De aansluiting en kruising met de Ankummerdijk en de Koesteeg hebben een grote ruimtelijke impact in alle varianten. Het gebied is nu zeer open. De ruimtelijke impact van de varianten A is hoger dan variant B (onder andere vanwege de hoger gelegen rotondes). De effecten van variant B zijn daarom licht negatief beoordeeld.
Ook in dit deeltraject treden positieve effecten op de verkeersveiligheid op, maar zijn de verschillen tussen de varianten zeer gering. Alleen voor wat betreft het effect op fietsverkeer is er een verschil van twee effectklassen tussen variant A3 en B (++ versus 0/+). Reden hiervoor is de vormgeving van de uitwisselpunten bij de Ankummerdijk.
Wat verder opvalt in deeltraject 2 is een toename van het geluidbelast oppervlak (vanwege de verhoogde rijsnelheid op de N 340), het aantal woningen boven de 48db en het aantal (ernstig) gehinderden. Dit uit zich in een zeer negatieve score van alle varianten ten opzichte van de referentiesituatie.

(Deel) Aspect	Beoordelingscriterium	Deeltraject 1		
		R	A1 / A2 / A3	B
Verkeersveiligheid	Kans op slachtoffers	0	++	+
	Verhouding verkeersprestatie OWN/HWN	0	0/+	+
	Effect op fietsverkeer	0	++	+
Wonen	Visuele verstoring	0	--	-
Landbouw	Vernatting / Verdroging	0	0/-	-
Recreatie	Aantasting recreatieve gebieden en voorzieningen	0	0/-	-
Natura 2000	Geluidsverstoring	0	0/+	+
Bodemverstoring	Mate van insnijding ontwerp / tunnels	0	0/-	--
Grondbalans	Grondbalans	0	-	0/-
Grondwater	Grondwaterstanden, permanente effecten	0	-	--
	Grondwaterstanden, tijdelijke effecten	0	-	--
	Grondwaterstromen	0	0/-	--
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting visueel ruimtelijke kenmerken	0	--	-
	Aantasting cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen en elementen	0	--	-

Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg tot en met Oudleusen (Maneweg)
De effectverschillen in deeltraject 3 hebben vooral te maken met de ligging van de N 340 ten zuiden van Oudleusen. Variant B scoort alles overziend iets negatiever dan variant A vanwege de half verdiepte (3 meter onder maaiveld) ligging van de N 340. De tijdelijke en permanente effecten op het grondwater, evenals de grondwaterstromen worden sterk beïnvloed door aanleg van de weg. Tijdens de aanleg van de weg zal de grondwaterstand tijdelijk verlaagd moeten worden om de fietstunnels (alle varianten) en de verdiepte ligging (variant B) te realiseren. De effecten van de aanleg van de fietstunnels zijn beperkter dan de aanleg van een 465 m lange verdiepte ligging ten zuiden van Oudleusen in variant B. De aanleg daarvan heeft ook een sterk negatief effect op de lokale grondwaterstromingen en daarmee op vernatting / verdroging van het daar aanwezige landbouwgebied.

De varianten A scoren iets positiever ten aanzien van het aspect 'subjectieve onveiligheid' omdat in deze varianten een fietssluis is opgenomen bij de Menistensteeg.
Bij alle varianten neemt de barrièrewerking in noord-zuid richting in lichte mate toe. Dit wordt veroorzaakt door de afname van het aantal oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers en automobilisten. De barrièrewerking blijft echter beperkt omdat er geen kernen of buurtschappen worden doorsneden. Bij de varianten A is de barrièrewerking minder groot omdat in deze varianten bij Oudleusen op twee plekken de N 340 ongelijkvloers gekruist kan worden (viaduct westzijde en fietstunnel oostzijde). De ongelijkvloerse kruising / aansluiting aan de westzijde van Oudleusen die bij alle varianten gerealiseerd wordt, heeft een negatieve invloed op de beleving ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de varianten A blijft de negatieve invloed beperkt doordat de aansluiting compact is vormgegeven. Voor variant B met op- en afritten in de vorm van lussen is de invloed groter.

Op het gebied van landschap en cultuurhistorie zijn de varianten over het algemeen (zeer) negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Bij alle varianten heeft de aansluiting ten westen van Oudleusen een grote ruimtelijke impact. Variant B scoort iets minder negatief ten aanzien van

‘aantasting visuele ruimtelijke kenmerken’ omdat deze variant iets beter aansluit bij bestaande ontginningslijnen en structuren.

Ook in dit deeltraject zien we een positieve score van alle onderzochte varianten op het gebied van verkeersveiligheid. Variant B scoort iets gunstiger. Dit vindt zijn oorzaak in de kruispunt(vormen) en de fietsvoorzieningen.

In deeltraject 3 zijn de akoestische verschillen tussen de inrichtingsvarianten beperkt. Voor alle varianten geldt een toename van het geluidbelast oppervlak (vanwege de verhoogde rijsnelheid en verkeersintensiteit), het aantal woningen boven de 48db en het aantal (ernstig) gehinderden. Dit uit zich in een zeer negatieve score van alle varianten ten opzichte van de referentiesituatie. Door de verschuiving van de as van de weg ter plaatse van Oudleusen neemt de geluidsbelasting voor de eerstelijns bebouwing af. Het effect is zeer lokaal. Woningen die verder weg van de N 340 afliggen ondervinden hiervan nauwelijks effect omdat de verschuiving van de as van de weg ten opzichte van de afstand tussen de woningen en de weg dan gering is. Daardoor neemt het aantal geluidsbelaste woningen ten opzichte van de referentie situatie wel toe.

(Deel) Aspect	**Beoordelingscriterium**	**Deeltraject 3**		
		R	**A1 / A2 / A3**	**B**
Verkeersveiligheid	Kans op slachtoffers	0	0/+	++
	Verhouding verkeersprestatie OWN/HWN	0	0/+	+
	Effect op fietsverkeer	0	0/+	+
Wonen	Visuele verstoring	0	0/-	0/+
	Barrièrewerking	0	0/-	-
	Subjectieve verkeersonveiligheid	0	+	0/+
Landbouw	Vernatting / Verdroging	0	0/-	-
Natura 2000	Geluidsverstoring	0	0/+	+
Bodemverstoring	Mate van insnijding ontwerp / tunnels	0	-	--
Grondbalans	Grondbalans	0	0/-	-
Grondwater	Grondwaterstanden, tijdelijke effecten	0	-	--
	Grondwaterstromen	0	0/-	--
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting visueel ruimtelijke kenmerken	0	--	-

Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) tot en met Arriërveld
Op deeltraject 4 zijn de varianten A1 en A3 fysiek gelijk aan elkaar, wel is er hierbij een gering verschil voor wat betreft de verkeersprestaties. In deeltraject 4 worden de belangrijkste verschillen vooral bepaald door het feit of de aansluiting bij de Maneweg (in combinatie met een viaduct bij de Hessenweg-West) of De Stouwe wordt gerealiseerd. Bij de varianten A wordt ter hoogte van de Maneweg / Oosterkampen een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd; A1 en A3 scoren slechter omdat in deze varianten de aansluiting half verdiept wordt gerealiseerd (in tegenstelling tot A2 waarbij de N 340 op maaiveld blijft). Deze slechte score uit zich vooral op de aspecten bodem en water.

Vanwege de verhoogde rijsnelheid en verkeerintensiteit neemt het geluidbelast oppervlak bij alle inrichtingsvarianten toe. Het aantal ha geluidbelast oppervlak van variant B ligt hoger vanwege de andere aansluiting van de N340 op de N48 / N348. In deelgebied 4 zijn diverse recreatiewoningen aanwezig. Woningen met een objectgeboden ontheffing zijn geluidsgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting voor deze woningen neemt licht toe ten opzichte van de referentiesituatie. Ook het aantal (ernstig) gehinderden neemt ten opzichte van de referentiesituatie

toe. De variant A1 en A3 scoren iets minder negatief dan variant B vanwege het feit dat de toename van het aantal woningen binnen de 48 dB iets minder is.

Bij variant B wordt de aansluiting bij De Stouwe gerealiseerd (in plaats van de Maneweg). Deze variant verschilt in een groot aantal opzichten van de andere varianten voor wat betreft de milieueffecten. Voor visuele hinder, barrièrewerking, te amoveren bedrijven en verstoring door licht scoort variant B negatiever dan de overige varianten.

- Voor visuele hinder heeft dat te maken met het feit dat bij variant B het zicht op het open gebied rond de watergang De Stouwe (historische afwatering vanuit het noordelijk hoogveengebied) wordt weggenomen. Bij de varianten A is bij De Stouwe geen aansluiting aanwezig.
- De barrièrewerking van de weg neemt toe omdat het minder eenvoudig wordt de weg over te steken. De sociale cohesie in noord-zuid richting neemt af. Bij de variant B vindt de grootste afname van het aantal oversteeklocaties plaats. Bij variant A kan plaatselijk verkeer (waaronder langzaam verkeer/fietsers) namelijk rechtstreeks (parallel aan de nieuwe N340) doorrijden naar het centrum van Ommen terwijl dit verkeer bij variant B (klaverblad) moet omrijden.
- Bij variant B moet één bedrijf worden geamoveerd en krijgt daarom een licht negatieve beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de varianten A hoeven geen bedrijven geamoveerd en krijgen daarom op dit aspect een neutrale beoordeling.
- Variant B kent een aansluiting bij De Stouwe; ter hoogte van deze locatie is een aantal broedvogelsoorten waargenomen. Mogelijk dat deze soorten hinder ondervinden van het gebruik van verlichting, deze variant scoort daarom licht negatief. Ook de effecten op vleermuizen zijn mogelijk aan de orde voor de aansluiting bij De Stouwe. Hier foerageren namelijk vleermuizen. De komst van verlichting kan mogelijk voor enige verstoring zorgen. Bij de nieuwe aansluiting ter hoogte van Maneweg (varianten A) zijn geen broedvogelsoorten en vleermuizen waargenomen. Van verstoring zal dus geen sprake zijn.

Variant B scoort iets gunstiger ten aanzien van het aspect ‘subjectieve verkeersveiligheid’. Door de fietssluis bij de Hessenweg West en de afzonderlijke fietsvoorziening bij de aansluiting Balkerweg is het effect van variant B positief. Dit ontbreekt in de varianten A.
Ook ten aanzien van het aspecten ‘verdroging van EHS’ scoren de varianten A negatief vanwege de mogelijke negatieve effecten door de komst van de fietstunnel bij De Stouwe. Variant B scoort op dit aspect iets gunstiger vanwege de mogelijke tijdelijke negatieve effecten als gevolg van bemaling. Variant B is licht positief beoordeeld op het aspect ‘bodemverontreiniging’ vanwege de verontreiniging op het perceel Hessenweg 86.

Ook in het laatste deeltraject zien we voor alle onderzochte varianten een positieve of licht positieve score voor het aspect verkeersveiligheid. Variant B scoort daarbij iets gunstiger, variant A2 het minst gunstig.
Vanwege de grote ruimtelijke impact scoren alle inrichtingsvarianten zeer negatief op het aspect landschap en cultuurhistorie. De verschillende aansluitvormen bij de Maneweg, De Stouwe of Varsen hebben een grote impact op de daar aanwezige landschapsstructuur met waardevolle essen en beplantingen.

(Deel) Aspect	**Beoordelingscriterium**	**Deeltraject 3**		
		R	**A1 / A2 / A3**	**B**
Verkeersveiligheid	Kans op slachtoffers	0	0/+	++
	Verhouding verkeersprestatie OWN/HWN	0	0/+	+
	Effect op fietsverkeer	0	0/+	+
Wonen	Visuele verstoring	0	0/-	0/+
	Barrièrewerking	0	0/-	-
	Subjectieve verkeersonveiligheid	0	+	0/+
Landbouw	Vernatting / Verdroging	0	0/-	-
Natura 2000	Geluidsverstoring	0	0/+	+
Bodemverstoring	Mate van insnijding	0	-	--

	ontwerp / tunnels			
Grondbalans	Grondbalans	0	0/-	-
Grondwater	Grondwaterstanden, tijdelijke effecten	0	-	--
	Grondwaterstromen	0	0/-	--
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting visueel ruimtelijke kenmerken	0	--	-

Meest Milieuvriendelijke Variant (MMV)

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief is een wettelijk gebruikte term voor dat alternatief met de minste milieugevolgen, of dat alternatief waarbij de milieugevolgen het beste kunnen worden verzacht. Omdat in dit BesluitMER gesproken wordt over inrichtingsvarianten, spreken we in dit MER over de Meest Milieuvriendelijke *Variant (MMV)*.

Voor het bepalen van de Meest Milieuvriendelijke Varianten zijn de effecttabellen, met daarin de onderscheidende beoordelingscriteria, gebruikt. Hierbij is nagegaan voor welke variant de minste negatieve effecten optreden (analyse van het aantal minnen en plussen). Deze variant is de Meest Milieuvriendelijke Variant. Voor deeltraject 4 zijn er twee varianten aangemerkt als meest milieuvriendelijk. De negatieve milieueffecten die de Meest Milieuvriendelijke Variant alsnog heeft, kunnen (deels) gemitigeerd of gecompenseerd worden. Ook daar waar de beoordelingscriteria niet onderscheidend zijn, maar wel negatief zijn voor de verschillende varianten, kunnen (deels) mitigerende en compenserende maatregelen getroffen worden.

Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk
Voor deeltraject 1 treden er in variant A alles overziend minder negatieve effecten op dan in variant B. En ook voor de positieve effecten geldt dat variant A goed scoort. Variant A is dan ook in dit deeltraject de Meest Milieuvriendelijke Variant.

Deeltraject 2: Ankummerdijk tot en met Koesteeg / Dedemsweg
In deeltraject 2 zijn de verschillen in negatieve milieueffecten tussen de varianten gering: niet meer dan één effectklasse (0/- versus – of 0 versus 0/-), op 'effect op fietsverkeer' na. Variant B scoort daarbij alles overziend gunstiger dan de andere varianten. Variant B wordt aangemerkt als Meest Milieuvriendelijke Variant in deeltraject 2.

Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg tot en met Oudleusen (tot Maneweg)
Variant A (variant A1, A2 en A3 zijn op dit deeltraject gelijk) is in deeltraject 3 alles overziend het meest milieuvriendelijk. Variant B scoort alleen voor verkeersveiligheid en visuele hinder (woongebied en landschap) gunstiger. Dat variant B op deze criteria beter scoort dan variant A en variant A op de overige criteria beter scoort dan variant B heeft beide te maken met het feit dat in variant B de N 340 ten zuiden van Oudleusen half verdiept wordt aangelegd.

Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) tot en met Arriërveld
In deeltraject 4 zijn alles overziend de varianten A1 en A3 (zijn gelijk) en B beide het meest milieuvriendelijk. Variant A2 scoort alleen voor de mate van bodemverstoring beter dan de andere varianten. De verschillen tussen de varianten zijn echter erg klein: maximaal 1 effectklasse. De varianten A1 / A3 en B scoren ieder voor andere milieuaspecten beter dan de ander. Zo scoort variant B vooral beter voor subjectieve verkeersonveiligheid, landbouw, verdrogingseffecten EHS, bodemkwaliteit, grondwater en waterkeringen. Variant A1 / A3 scoort beter voor geluidbelaste woningen, visuele verstoring, barrièrewerking, werken, verstoring van flora en fauna door licht, de grondbalans.

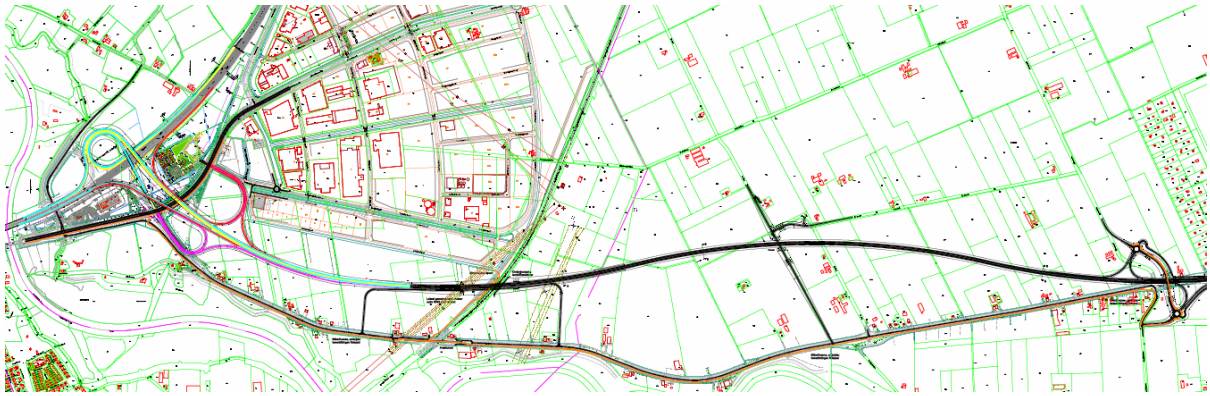
De MMV kan milieuvriendelijker worden gemaakt door het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen. Deze maatregelen kunnen ook worden gebruikt om het voorkeursalternatief voor de inrichting aan te vullen. In het hoofdrapport geeft de tabel in paragraaf 5.3.2 een overzicht van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van de Meest Milieuvriendelijke Variant.

5. Voorkeursalternatief (VKA) initiatiefnemer

Aan de hand van de vergelijking tussen de varianten A en B heeft de initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel, een voorkeursalternatief (VKA) ontwikkeld. Het VKA geeft de voorkeur aan van Gedeputeerde Staten voor de inrichting van het combinatiealternatief. Gedeputeerde Staten nemen dit VKA op in een voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan.
Het VKA is samengesteld uit verschillende bouwstenen van de onderzochte varianten A en B en is mede tot stand gekomen in wisselwerking met de betrokken gemeenten en waterschappen.

De Meest Milieuvriendelijke Variant (MMV) is bepaald door per deeltraject te kiezen voor het traject dat het meest milieuvriendelijk is. Er is nagegaan voor welke variant de minst negatieve effecten optreden.
Het VKA geeft de bestuurlijke voorkeur van de initiatiefnemer en kijkt – in tegenstelling tot het MMV – niet alleen naar milieueffecten, maar ook de economische en maatschappelijke haalbaarheid. Om een goede vergelijking te maken met de referentiesituatie, de varianten A en B en het MMV, is het VKA ook afzonderlijk op haar milieueffecten beoordeeld.

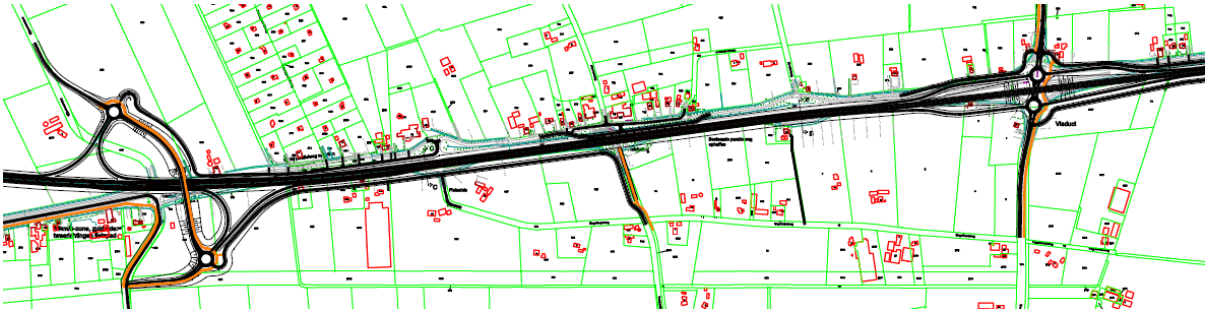
Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk



In het VKA zijn op dit trajectdeel de volgende bouwstenen van de varianten A en B gebruikt:
- A variant: tracéligging en viaduct over spoor
- B variant: knooppunt met A28

De visuele verstoring in het VKA is minder groot dan in variant A doordat de daarin opgenomen Haarlemmermeer-aansluiting ten zuiden van Hessenpoort in het VKA ontbreekt én de N 340 niet verhoogd wordt aangelegd. Omdat de N 340 niet met een tunnel onder de spoorlijn door gaat maar met een viaduct over de spoorlijn is de beoordeling bij bodemverstoring, landbouw (vernatting) en grondwaterstromen bij het VKA gunstiger dan bij variant B. Op het criterium grondwaterstanden scoort het VKA vergelijkbaar met variant B. Het VKA en variant A zijn minder gunstig voor ‘grondbalans’ dan variant B. Bij variant B kan (een deel van) de vrijkomende grond door de aanleg van de tunnel gebruikt worden bij de ophogingen voor de ongelijkvloerse kruisingen. Het VKA is, net als in variant B, ongunstiger voor de recreatieve voorziening Anningahof dan variant A. De geluidsverstoring op het Natura 2000 gebied door het VKA is vergelijkbaar met die van variant A en is ongunstiger dan bij variant B (waarbij de N 340 tegen Hessenpoort aan ligt).

Deeltraject 2: Ankummerdijk tot en met Koesteeg / Dedemsweg



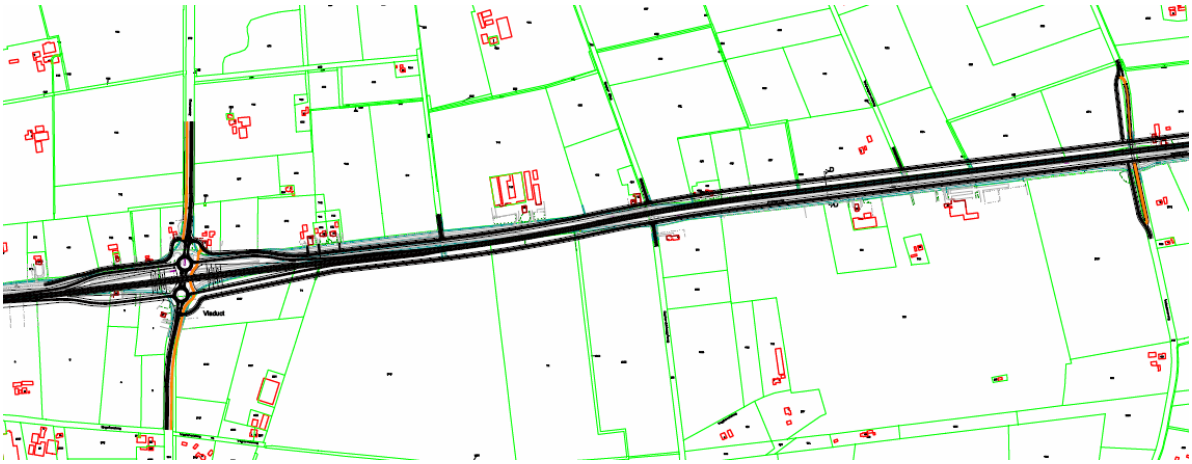
In het VKA zijn op dit trajectdeel de volgende bouwstenen van de varianten A en B gebruikt:

- A1 variant: volledige aansluiting Ankummerdijk en (grotendeels) handhaven noordelijke parallelweg, de nieuwe ontsluitingsweg naar de Leemculeweg in variant A1 is echter in het VKA weggelaten.
- B variant: verhoogde ligging N340 bij aansluiting Koesteeg.

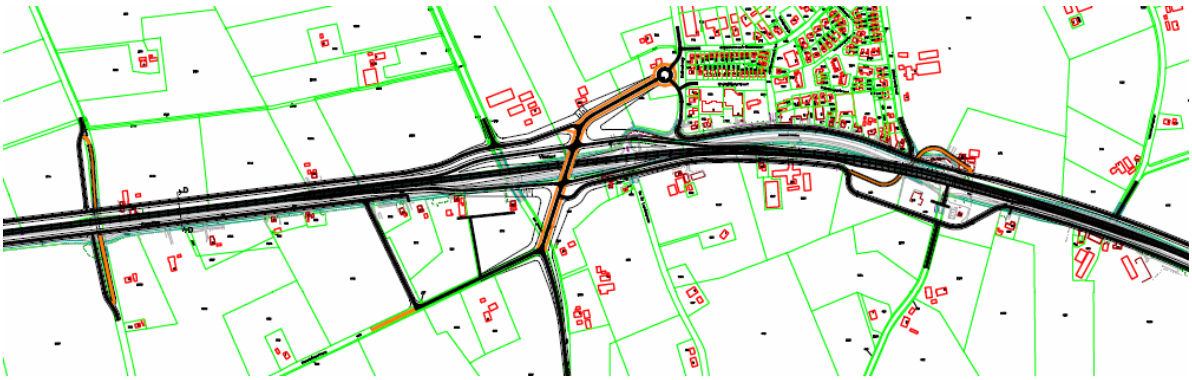
De visuele verstoring van het VKA is vergelijkbaar met de A-varianten en ongunstiger dan bij de B-variant. Dit komt omdat bij de B-variant er bij de Ankummerdijk geen aansluiting is maar alleen een kruising. Bij de aantasting van visueel ruimtelijke kenmerken scoren VKA en variant B per saldo gelijk en relatief gunstiger dan de A-varianten.

Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg tot en met Oudleusen (Maneweg)

Koesteeg tot Oudleusen

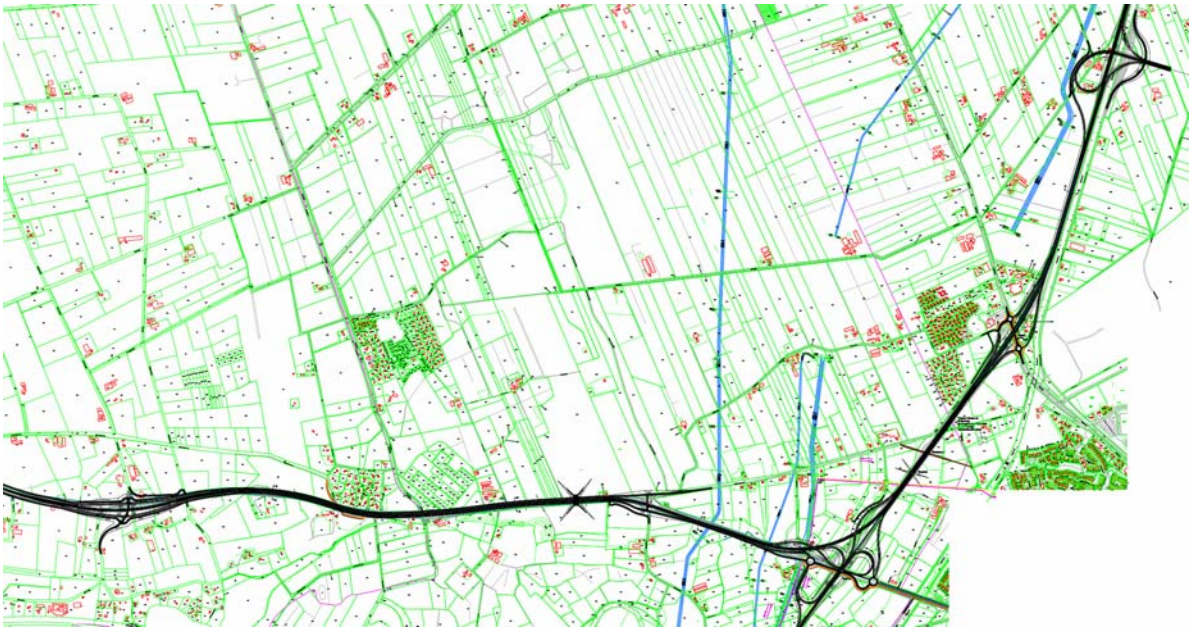


Oudleusen tot Maneweg



Het VKA is op dit trajectdeel grotendeels afgeleid van de A-varianten en scoort hiermee vergelijkbaar op de meeste aspecten. Het VKA scoort echter door ontwerpaanpassingen (rotonde bij Dennenkamp) beter op verkeersveiligheid. Bij het VKA moeten er door deze en ander ontwerpaanpassingen, aan de west- en oostzijde van Oudleusen, enkele woningen extra afgebroken worden (waarvan er 1 leeg staat), wat leidt tot een negatieve score (score -), terwijl het bij de varianten A en B gaat om een licht negatieve score (score 0/-).

Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) tot en met Arriërveld



In het VKA is op dit trajectdeel vooral uitgegaan van de bouwstenen van variant A2 en alleen bij de Balkerweg van variant B. Op onderdelen zijn daarbij beperkt ontwerpaanpassingen doorgevoerd. Tussen de twee rotondes bij het knooppunt Varsen wordt in het VKA ten opzichte van variant A een vrijliggend fietspad aangelegd aan de zuidzijde van de parallelweg. In het VKA worden bovendien twee rotondes gerealiseerd met vrijliggende fietsvoorzieningen ter hoogte van de aansluiting met de Balkerweg. Bij een rotonde zijn automobilisten over het algemeen meer bedacht op de aanwezigheid van fietsers dan bij een kruispunt. Daarnaast ligt de snelheid van automobilisten op kruispunten hoger dan bij rotondes, waardoor de ernst van eventuele ongevallen minder zal zijn. Hierdoor scoort het VKA op 'effect op fietsverkeer' beter (zeer positief) dan de varianten A2 en B.
Het ontwerp van de aansluiting bij Arriërveld is in het VKA ten opzichte van variant A2 iets aangepast om de gasleidingen te vrijwaren en bovendien wordt de doorsnijding van het grondwaterbeschermingsgebied er kleiner door. Het VKA scoort daardoor op het aspect 'beïnvloeding grondwaterbeschermingsgebied' beter dan variant A2. In het VKA is ook de locatie van de fietstunnel bij De Stouwe gewijzigd waardoor de waterkering aldaar niet meer wordt doorsneden. Het VKA scoort daardoor 'negatief' op 'ruimtebeslag waterkeringen' in plaats van 'zeer negatief' als bij variant A2. Het VKA scoort verder op de andere aspecten gelijk met de A2 variant.

VKA - MMV

Het VKA en het MMV komen op onderdelen sterk met elkaar overeen. Hieronder wordt per deeltraject aangegeven waar ze identiek zijn en waar ze van elkaar verschillen:

- In deeltraject 1 is de visuele verstoring va het VKA minder groot dan bij MMV (Haarlemmermeer-aansluiting ten zuiden Hessenpoort ontbreekt en N 340 wordt *niet* verhoogd aangelegd). Het VKA en MMV zijn beide minder gunstig voor 'grondbalans' (bij variant B kan vrijkomende grond door aanleg van tunnel gebruikt worden voor ophogingen kruisingen e.d.). Het VKA is i.t.t. MMV ongunstig voor recreatieve voorziening Anningahof.
- In deeltraject 2 scoort het VKA iets minder gunstig ten aanzien van 'visuele verstoring'. Bij de aantasting van visueel ruimtelijke kenmerken scoren VKA en het MMV per saldo gelijk en relatief gunstiger dan de A-varianten.
- In deeltraject 3 scoren VKA en MMV op de meeste aspecten vergelijkbaar. VKA scoort iets beter op 'verkeersveiligheid' door ontwerpaanpassingen.

- In deeltraject 4 scoort het MMV alles overziend iets gunstiger, de verschillen zijn echter klein. Het VKA scoort iets beter op 'effect op fietsverkeer' vanwege ontwerpaanpassingen (aanleg van 2 rotondes bij Balkerweg en vrijliggend fietspad bij Varsen).

VKA en mitigerende en compenserende maatregelen

In het (voor-)ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zullen uitgebreid alle maatregelen opgenomen worden die de effecten van de N 340/N48 mitigeren en compenseren. Hierbij zal onderscheid worden gemaakt in maatregelen die vereist of extra zijn. Vereist wil zeggen: maatregelen gebaseerd op wettelijke bepalingen. Extra betekent overige, niet uit de wetgeving voorvloeiende, maatregelen die eventueel worden voorzien.

In het ontwerp van het VKA is al een aantal van de mitigerende maatregelen opgenomen als genoemd in paragraaf 5.3.2, zoals bij de kruising Hessenweg-West, waarbij de zuidelijke oprit naar het viaduct is vervallen en de Varsenerweg iets verderop op maaiveld op de parallelweg wordt aangesloten.

Onderdeel van het ontwerp van het Combinatiealternatief is ook dat vanaf de A28 tot Ankummerdijk de oude Hessenweg wordt afgewaardeerd en heringericht tot een erftoegangsweg met op de voormalige zuidelijke parallelweg een fietspad voor twee richtingen. De noordelijke parallelweg wordt opgeheven.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden en planning zullen tijdelijke maatregelen worden getroffen bijvoorbeeld voor natuur en archeologie.

Bij de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan zullen nog nadere geluidsberekeningen plaatsvinden. Op grond van dit BesluitMER is de verwachting dat de toepassing van dubbellaags ZOAB zodanig effect heeft dat geluidswallen of geluidschermen niet of nauwelijks noodzakelijk blijken te zijn.

Hieronder staat een eerste globale opsomming van permanente mitigerende en compenserende maatregelen waaraan wordt gedacht. Hierbij wordt voor wat betreft natuur en landschap een relatie gelegd met de opgestelde landschapsvisie (zie achtergronddocument 4).

Nr.	Trajectdeel	Mitigerende en compenserende maatregelen
1	1 t/m 4	Dubbellaags ZOAB
2	1 t/m 4	Faunavoorzieningen als deels uitrasteren van de weg, dassentunnels en het vis-passeerbaar maken van duikers in watergangen
3	1 t/m 4	Led verlichting waar mogelijk en verantwoord gelet op verkeersveiligheid en sociale veiligheid
4	2 t/m 4	Compensatie verlies aan wegbegeleidende beplanting
5	1 t/m 4	Compensatie verlies aan kavelrandbeplanting
6	3 t/m 4	Compensatie verlies aan bosareaal
7	1 t/m 4	Uitvoering programma 'Investeren in landschap en leefomgeving' *(Door de aanpassing van de N 340 zal de wijdere omgeving ruimtelijk veranderen en dat vraagt – overeenkomstig de Omgevingsvisie - om een kwaliteitsimpuls voor de omgeving. Buiten het plangebied van het provinciaal inpassingsplan kunnen inrichtingsmaatregelen niet afgedwongen worden. Om toch in een groter gebied een kwaliteitsimpuls te bereiken is het voorstel om een programma 'Investeren in landschap en leefomgeving' uit te voeren. Bij het resultaat gaat het om fysieke en zichtbare maatregelen in een brede zone langs de N 340 (circa 500 meter aan weerszijden van de weg). Maatregelen die de identiteit van het gebied versterken en bijdragen aan de beleving van het gebied. Hiervoor is een plan van aanpak gemaakt ('Investeren in landschap en leefomgeving, Plan van aanpak voor een investeringsprogramma N 340 en omgeving'). De bewoners geven, verdeeld*

Nr.	Trajectdeel	Mitigerende en compenserende maatregelen
		over vijf deelgebieden, aan welke maatregelen zij in hun gebied willen opnemen in het investeringsprogramma. Formele bekrachtiging van het subsidieprogramma vindt plaats door Gedeputeerde Staten.)
8	1	Uitvoering programma 'Vechtcorridor'. *(In het Structuurplan Zwolle is de Vechtcorridor aangewezen als een gebied waar een integrale aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling wordt voorgestaan. De verlegging van de N 340 in trajectdeel 1 biedt kansen voor een andere inrichting:* - *ten noorden van de nieuwe N 340 ontwikkeling van Hessenpoort III met bruto 12 ha kleinschalige bedrijven;* - *ten zuiden van de nieuwe N 340 worden nieuwe "groene" functies ontwikkeld.* *De verdere uitwerking hiervan wordt door de gemeente Zwolle opgepakt. Hiervoor is juni 2010 door Zwolle een Plan van Aanpak opgesteld en naar de gemeenteraad gezonden. Doel van dit plan van aanpak is te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling, uitmondend in een ontwikkelingsplan met concrete uitvoeringsmaatregelen* *De gemeente Zwolle betrekt hierbij andere partijen. De gemeente Zwolle wil in dit kader ook een nieuwe plek in het gebied vinden voor de beeldentuin Anningahof.*

7. Het Vervolg

Dit document betreft de samenvatting van de Planstudie/Besluit MER. Hieronder leest u welke vervolgstappen genomen zullen worden na het gereed komen van de Planstudie/BesluitMER.

Om wijzigingen aan de N 340/N48 mogelijk te maken, zouden diverse bestemmingsplannen van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen gewijzigd moeten worden. Er is echter besloten om niet alle afzonderlijke bestemmingsplannen van de gemeenten te wijzigen via aparte procedures, maar één (gemeenteoverstijgend) Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen, dat de realisatie van het volledige initiatief mogelijk moet maken. Hiervoor geldt de besluit-m.e.r.-plicht. Hiervoor zullen Provinciale Staten van de Provincie Overijssel optreden als bevoegd gezag en dus niet de gemeenteraden van Zwolle, Dalfsen en Ommen. Uiteraard is met genoemde gemeenten afgestemd tijdens het opstellen van de Planstudie/BesluitMER en wordt overleg gevoerd over het PIP. Het voorontwerp PIP zal gelijktijdig met de Planstudie/BesluitMER ter visie gelegd worden. De volgende stappen kunnen hierbij onderscheiden worden:

1. Planstudie/BesluitMER, voorontwerp PIP, inspraak en advisering
Na het gereedkomen van de Planstudie/BesluitMER (en aanvaarding ervan door het bevoegd gezag) én het gereedkomen van het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan, worden beide documenten gelijktijdig ter inzage gelegd waarbij een ieder gedurende een periode van zes weken de gelegenheid heeft te reageren op de stukken. De terinzagelegging wordt bekend gemaakt via de nieuwsbrief N 340 en perspublicaties. Tevens wordt door de provincie aan de gemeenten Zwolle, Dalfsen, Ommen en andere organisaties als Rijkswaterstaat een reactie gevraagd. Tijdens deze zes weken zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen.
De Commissie voor de milieueffectrapportage (verder: Commissie m.e.r.) brengt vervolgens advies uit. Zij toetst de milieu-informatie in het BesluitMER aan de richtlijnen m.e.r. van juni 2008. De Commissie m.e.r. spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald inrichtingsalternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie m.e.r. presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

2. Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en indienen van zienswijzen
Op basis van de inspraakreacties en de adviezen over de Planstudie/BesluitMER en het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan wordt een ontwerp Provinciaal Inpassingsplan opgesteld en vervolgens gedurende zes weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging wordt bekend gemaakt via de nieuwsbrief N 340 en perspublicaties. Dan kunnen zienswijzen worden ingediend.

3. Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan
De ingediende zienswijzen tegen het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan worden vervolgens door de provincie behandeld. Er wordt een Reactienota opgesteld met een voorstel voor de beantwoording. Mogelijk wordt het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan op onderdelen aangepast. Vervolgens wordt het –mogelijk aangepaste- ontwerp Provinciaal Inpassingsplan met een statenvoorstel ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten. Na vaststelling is er voor belanghebbenden die eerder een zienswijze hebben ingediend de mogelijkheid van beroep bij de Raad van State.

4. Evaluatie
Als de beslissing tot aanpassing van de N 340 is genomen, de benodigde vergunningen zijn verleend en de benodigde gronden en opstallen zijn verworven, 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.

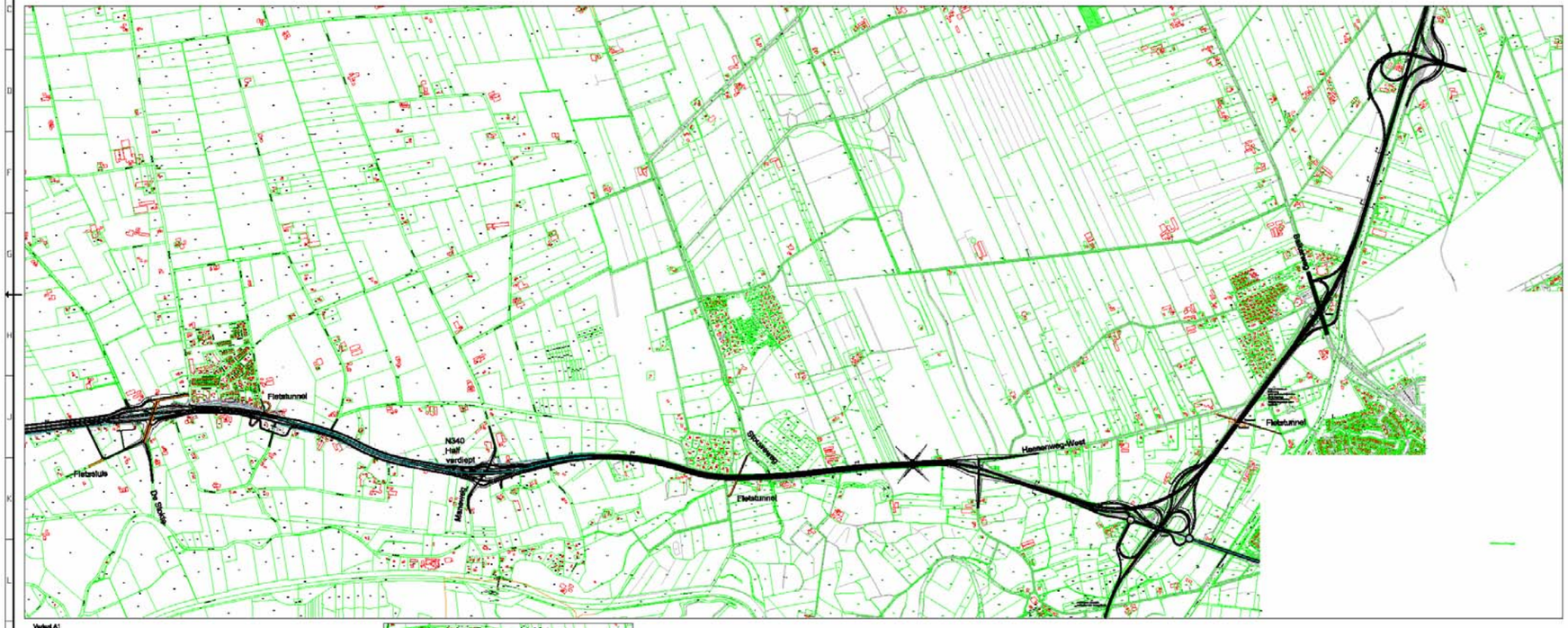
Bijlage: Varianten A, B en VKA

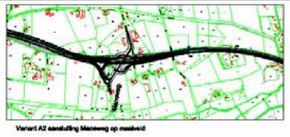
Variant A1 en A2

Tussen Arkum en Driesen wordt zowel 2*1 rijbrook, als 2*2 rijbroken onderzocht. Hier is het maximale ruimtebeslag afgebeeld (2*2 rijbroken).

Variant A2: halve aansluiting Arkum en half kleverblad Driesen

Tussen Arkum en Driesen wordt zowel 2*1 rijbrook, als 2*2 rijbroken onderzocht. Hier is het maximale ruimtebeslag afgebeeld (2*2 rijbroken).





Variant A2 aansluiting Haenweg op maaiveld

Aan de tekening kunnen geen rechten worden ontleend
De inrichtingsvariant op deze tekening kan worden
gecombineerd met de andere varianten
Ruimtebeslag exclusief bermwisten

ARCADIS
DIVISIE Mobiliteit

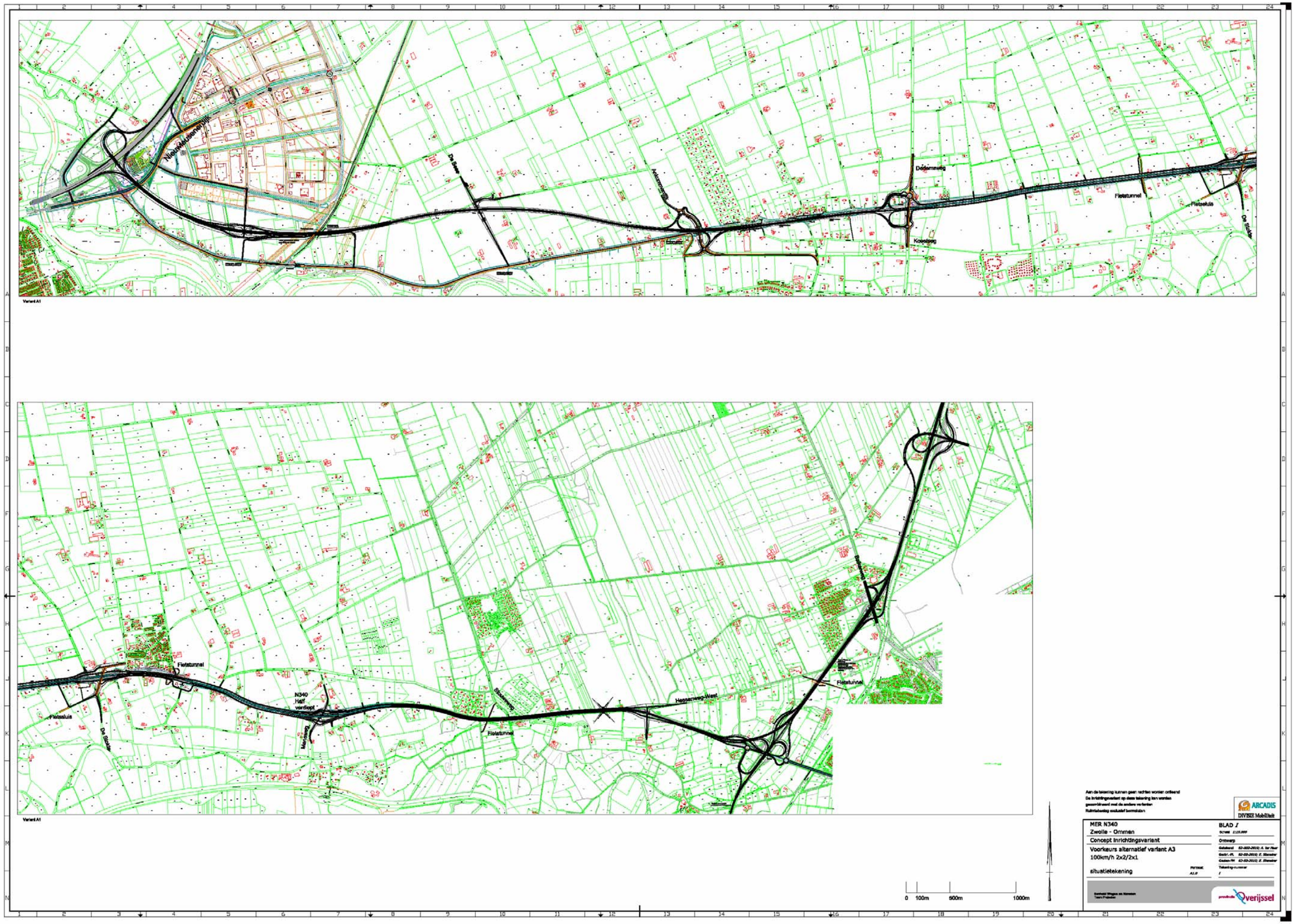
MER N340 Zwolle - Ommen	BLAD 1 Schaal 1:10.000
Concept inrichtingsvariant	Ontwerp
Voorkeurs alternatief variant A1 en A2 100km/h 2x2/2x1	Getekend 09-02-2012 A. Bel-Hamr Gecontr. 09-02-2012 E. Dekker Goedk. 09-02-2012 H. Jansen
situatietekening — Formaat A4	Tekening-nummer 1

Gemeente Ommen en Hardenberg
Team Projecten

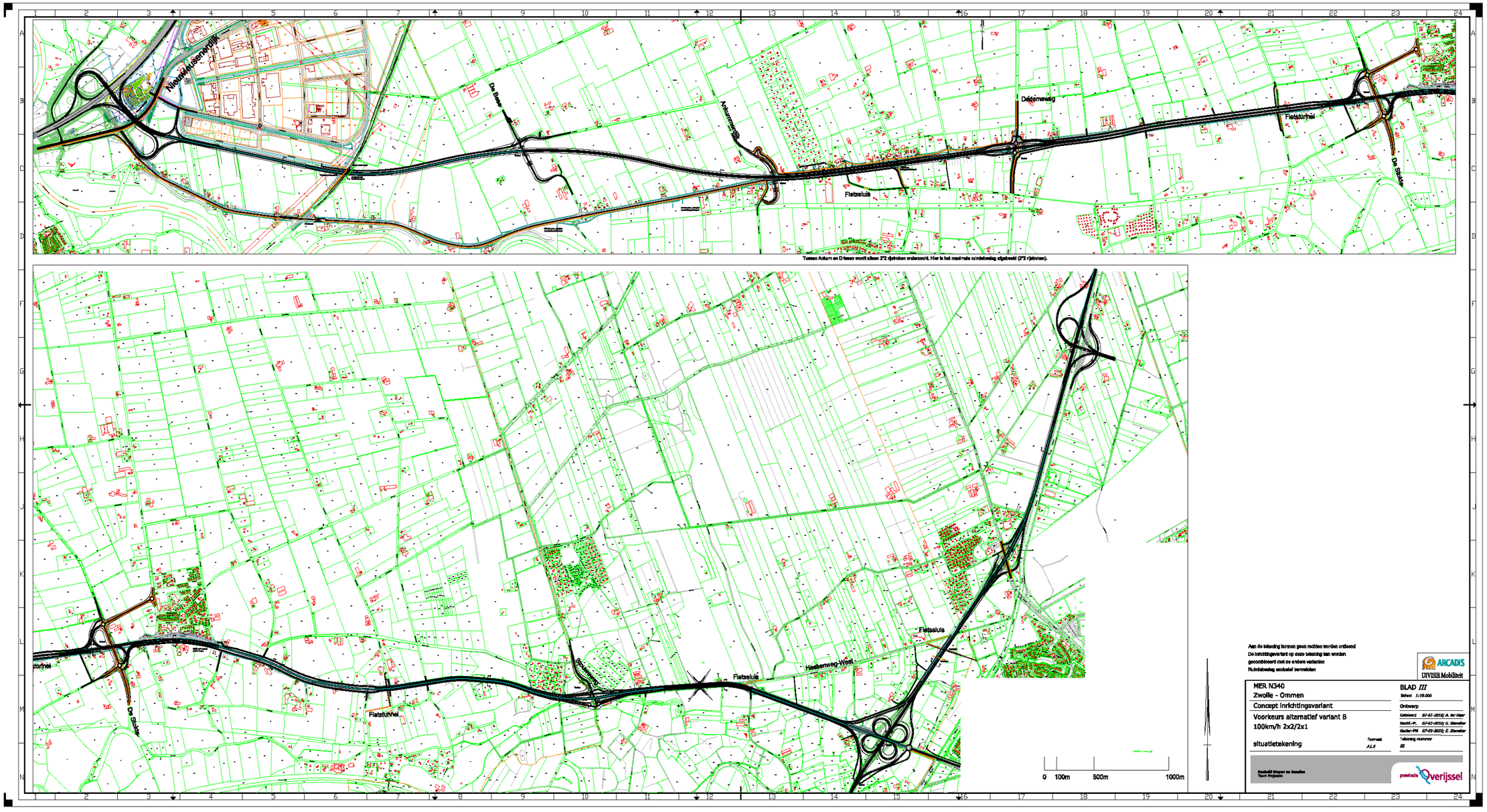
provincie Overijssel

0 100m 500m 1000m

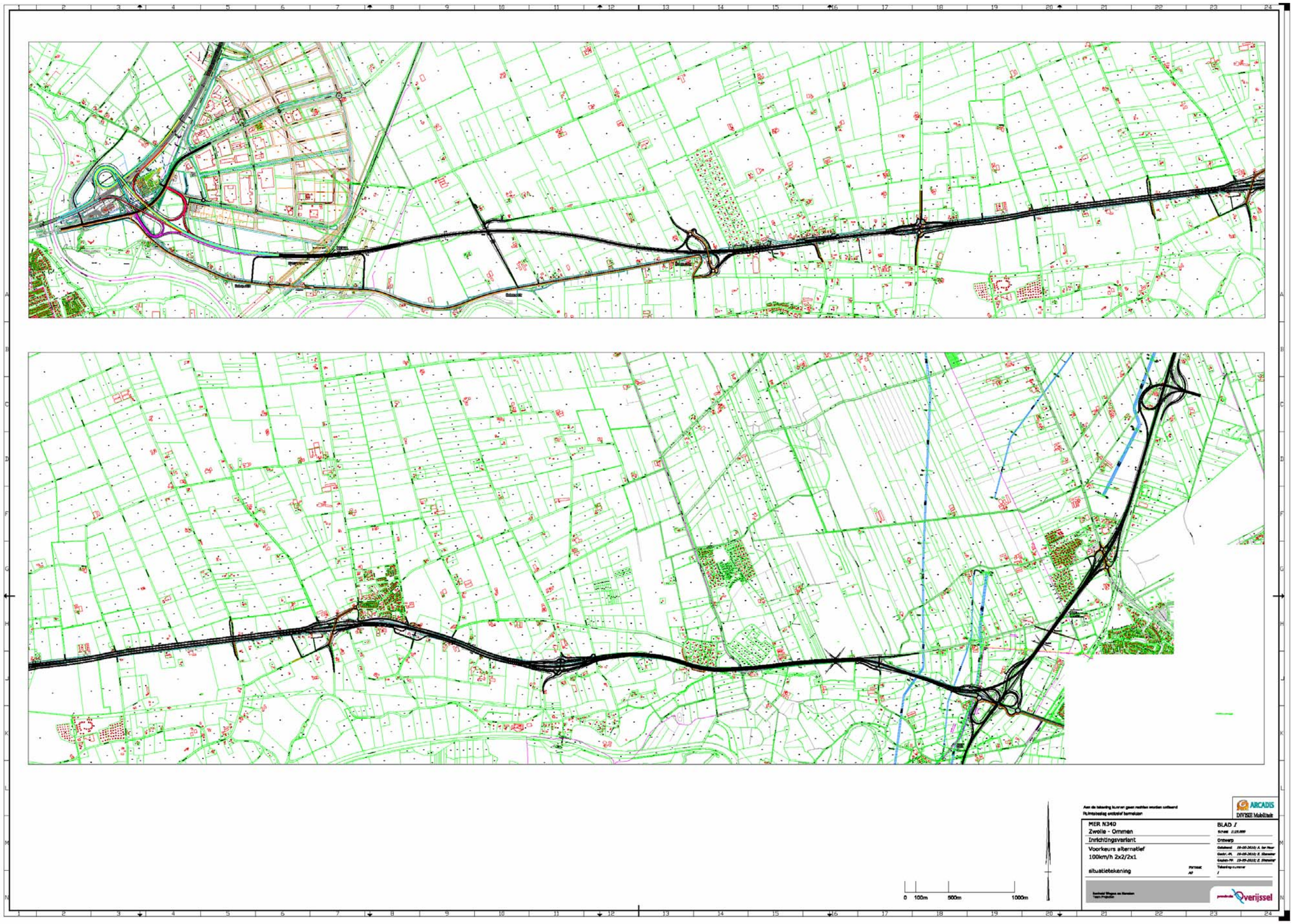
Variant A3


Nieuw Milsenbeek
De Bree
Ambachtsweg
Dodemanweg
Koestraat
Fietstunnel
Fietsbrug
De Bolder
Variant A1
Fietstunnel
N340
Half
verdiept
Fietsbrug
De Bolder
Molenweg
Stoomweg
Fietstunnel
Hesserweg-West
Fietstunnel
Variant A1
0 100m 500m 1000m
Aan de tekening kunnen geen rechten worden ontleend
De inrichtingsvariant op deze tekening kan worden
gewijzigd/vervangen door de andere varianten
Ruimtebeslag exclusief bermsloten
ARCADIS
DIVISIE Mobiliteit
MER N340
Zwolle - Ommen
Concept inrichtingsvariant
Voorkeurs alternatief variant A3
100km/h 2x2/2x1
situatietekening
FORMAAT
A1/F
BLAD 1
SCHAAL 1:10.000
Ontwerp
Gekeurd 02-03-2010; A. ter Haar
Gecontr. PL 02-03-2010; E. Stenzler
Gecontr. PH 02-03-2010; E. Stenzler
Tekening-nummer
1
provincie Overijssel

Variant B


Nieuwleusenerdijk
De Baan
Arkumerweg
Dedemsweg
Fietsturnhel
De Sluis
Fietsduiker
Tussen Arkum en Dedemsweg wordt alleen 2*2 rijbanen onderzocht. Hier is het maximale ruimtebeslag afgebeeld (2*2 rijbanen).
Fietsturnhel
De Sluis
Fietstunnel
Schoolweg
Fietsduiker
Hasselerweg-West
Fietsduiker
0 100m 500m 1000m
Aan de tekening kunnen geen rechten worden ontleend
De inrichtingsvariant op deze tekening kan worden
gecombineerd met de andere varianten
Ruimtebeslag eventueel bermwisten
ARCADIS
DIVISIE Mobiliteit
MER N340
Zwolle - Ommen
Concept inrichtingsvariant
Voorkeurs alternatief variant B
100km/h 2x2/2x1
situatietekening
Formaat
A1,0
BLAD III
Schaal 1:10.000
Onderwerp
Gemaakt 07-01-2010 A. ter Haar
Gecontr.-Pr. 07-01-2010 S. Stenekes
Goedk.-PM 07-05-2010 E. Stenekes
Tekening-nummer
III
Rijkswaterstaat
Noord-Nederland
Provincie Overijssel

VKA


Aan de tekening kunnen geen rechten worden ontleend
Rijkswaterstaat ondersteunt bernelezer
ARCADIS
DIVISEE Mobiliteit
MER N340
Zwolle - Ommen
Inrichtingsvariant
Voorkeurs alternatief
100km/h 2x2/2x1
situatietekening
FORMAAT
A0
BLAD 1
SCHAAL 1:20.000
ONDERWERP
Gedaan: 09-05-2023: A. ter Haar
Gecontr.-PL: 09-05-2023: E. Stenstra
Goedk.-TL: 23-05-2023: E. Stenstra
Tekening-nummer
1
Samenwerking Rijkswaterstaat en Provincies
Team Projecten
provincie Overijssel
0 100m 500m 1000m