

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Planstudie PlanMER N 340 Zwolle- Ommen

Deel B, Ruimtelijke ordening

Januari 2009

Colofon

Datum

Januari 2009

Auteur

Erwin van Bostelen

Lydia Manders

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	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel van dit onderzoek	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Europees- en rijksbeleid	7
2.3	Provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid	8
2.3.1	Gemeentelijk beleid	13
3	Beoordelingskader	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Beoordelingskader aspect Ruimtelijke Ordening	17
4	Werkwijze	21
4.1	Onderzoeksopzet	21
4.2	Afbakening studiegebied	22
4.3	Relatie met andere deelonderzoeken	22
4.4	Werkwijze effectbepaling en –beoordeling	22
5	Huidige situatie	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Landbouw	23
5.3	Wonen	24
5.4	Werken	26
5.5	Recreatie	27
6	Autonome ontwikkeling	31
6.1	Inleiding	31
6.2	Landbouw	31
6.3	Wonen	33
6.4	Werken	33
6.5	Recreatie	34
6.6	Probleemanalyse	35
7	Effectbeschrijving	37
7.1	Inleiding	37
7.2	Landbouw	39
7.2.1	Verlies van landbouwgronden	39
7.2.2	Versnippering van landbouwgronden	40
7.2.3	Vernatting/verdroging	42
7.2.4	Af te breken agrarische bedrijven	42
7.3	Wonen	44
7.3.1	Af te breken woningen	44
7.3.2	Aantasting toekomstig woongebied	45
7.3.3	Kwaliteit van de woonomgeving	46
7.3.4	Aantasting/doorsnijding schoolroutes	49
7.4	Werken	51
7.4.1	Te amoveren bedrijven	51

7.4.2	Aantasting toekomstig werkgebied	52
7.5	Recreatie en routes	53
7.5.1	Aantasting recreatieve gebieden en voorzieningen	53
7.5.2	Doorsnijding recreatieve routes	54
7.6	Effectvergelijking	56
8	Leemten in kennis	59
	Bijlage 1: Mitigerende maatregelen	61
	Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen	63
	Bijlage 3: Verklarende woordenlijst	65
	Bijlage 4: Kaart Huidige situatie en autonome ontwikkeling	67
	Bijlage 5: Kaart te amoveren woningen en bedrijven	69

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

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 N 48 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.

Doel van het project:

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’

1.2 Doel van dit onderzoek

Infrastructurele maatregelen om de problematiek op N-wegen als de N 340 op te lossen hebben vaak aanzienlijke gevolgen voor mens en milieu. Het is daarom belangrijk dat er een zorgvuldige procedure wordt doorlopen. De spelregels hiervoor zijn vastgelegd in onder andere de Wet Milieubeheer. Eén van de spelregels houdt in dat er voorafgaand aan de besluitvorming een MER moet worden opgesteld. In dit geval zowel een plan-MER als een besluit-MER.

Eerst tracékeuze, daarna verfijnen

In het plan-MER worden de alternatieve tracés voor de N 340 (bestaand of nieuw) beschreven, de gevolgen voor milieu en leefomgeving als er gekozen wordt voor het tracé en hoe negatieve effecten verminderd kunnen worden. Het plan-MER is gekoppeld aan de structuurvisie N 340. In de structuurvisie zal een alternatiefkeuze worden gemaakt.

In het besluit-MER gaat het er meer om hoe de precieze inrichting van de weg eruit zou moeten zien. Denk hierbij aan een precieze ligging van het tracé, breedte van de weg, ontwerp van de knooppunten en aansluitingen. Het besluit-MER is gekoppeld aan de bestemmingsplannen. In het besluit-MER worden de milieueffecten onderzocht van de inpassing van het voorkeursalternatief.

Voorliggende rapportage betreft het onderzoeksdocument voor het aspect Ruimtelijke Ordening. Dit onderzoek maakt deel uit van een serie van onderzoeken, die tezamen deel B van het plan-MER N 340 vormen.

Object van de studies zijn de verschillende alternatieven die in onderzoek zijn om een oplossing te bieden voor de hiervoor beschreven problemen.

De resultaten van dit deelonderzoek worden, samen met de andere aspecten, verwerkt in Deel A van het plan-MER; de hoofdlijnen.

Detailniveau van het plan-MER

In het plan-MER worden de alternatieve tracés voor de N 340 (bestaand of nieuw) beschreven en de gevolgen voor milieu en leefomgeving van de alternatieven onderzocht. Het plan-MER dient die informatie te bevatten op basis waarvan een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt voor één (of wellicht meerdere) alternatief. Welk alternatief (of wellicht welke alternatieven) heeft de voorkeur en dient in het besluit-MER gedetailleerd onderzocht te worden? Dat betekent dat het detailniveau van het plan-MER is afgestemd op het kunnen maken van deze keuze. Welke informatie is essentieel om de keuze te kunnen maken? Ofwel welke effecten zijn onderscheidend en relevant voor de tracékeuze? In de praktijk van het plan-MER betekent dit een vrij grof detailniveau en het filteren van informatie die niet relevant is voor het doel van het plan-MER. Ook wordt er in dit geval geen veldonderzoek uitgevoerd naar bijvoorbeeld natuurwaarden en archeologische waarden. Op basis van beschikbare informatie is voldoende bekend om de afweging tussen alternatieven te kunnen maken.

Mocht er toch informatie ontbreken, relevant voor de besluitvorming, dan wordt dit opgenomen in het hoofdstuk Leemten in kennis. Tevens wordt aangegeven of er vervolgonderzoek in de fase van het besluit-MER noodzakelijk is, zoals bijvoorbeeld veldonderzoek.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het beleidskader.

Hoofdstuk 3 beschrijft het beoordelingskader. De gehanteerde beoordelingscriteria voor het aspect Ruimtelijke Ordening worden hier toegelicht.

De werkwijze voor het onderzoek voor deze MER, met betrekking tot het aspect Ruimtelijke Ordening, wordt beschreven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5 en 6 beschrijven de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Hierbij is de autonome ontwikkeling, de ontwikkeling tot 2020 (met een doorkijk naar 2030) die plaatsvindt zonder dat één van de oplossingen wordt uitgevoerd. Deze situatie geldt als de referentiesituatie ten opzichte waarvan de effecten van de verschillende oplossingen worden beoordeeld.

De effectbepaling staat beschreven in hoofdstuk 7. De beoordeling van de effecten van de verschillende alternatieven/varianten vindt plaats aan de hand van het eerder beschreven beoordelingskader.

Tot slotte wordt in hoofdstuk 8 de leemtes in kennis beschreven.

In de bijlagen zijn kaarten opgenomen. Voor de kaarten geldt dat voor de behandelde thema's mogelijk niet alle gebieden, objecten en/ of routes zijn opgenomen. Dit geldt uitsluitend als deze in de periferie zijn gelegen. Voor het grondgebied waar de alternatieven ruimtebeslag op leggen geven de kaarten wel een compleet beeld.

2 *Beleidskader*

2.1 *Inleiding*

Het doel van de beschrijving van het beleidskader is om kernachtig aan te geven welke beleidsnota's, plannen en wet- en regelgeving kaderstellend zijn voor de opwaardering van de N 340 en de besluitvorming hierover. Het beleidskader geeft daarmee richting aan het beoordelingskader dat in het kader van de milieueffectbeoordeling is opgesteld (zie hoofdstuk 3). In de onderstaande paragrafen zijn de relevante nota's, wetten en dergelijke beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de betekenis hiervan voor het voornemen de N 340 op te waarderen.

2.2 *Europees- en rijksbeleid*

Rijksbeleid

Nota ruimte (Ministerie van VROM, LNV, V&W en EZ, maart 2005)

De Nota Ruimte beschrijft het ruimtelijk beleid voor Nederland. De nota gaat in op de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is *om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.*

Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Het kabinet wil dat de ruimtevraag wordt geacommodeerd zodat de ruimtelijke kwaliteit wordt ontwikkeld en verbeterd, waarbij het kabinet kiest voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'.

De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Het rijk beperkt zich hierbij over het algemeen tot het aangeven van kaders en normen. Bij de uitvoering krijgen decentrale overheden meer ruimte.

2.3 **Provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid**

Provinciaal beleid

Streekplan Overijssel 2000+, Provinciale Staten van Overijssel, 2001 (inclusief alle partiële herzieningen tot mei 2008)

Het Streekplan geeft de hoofdlijnen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn (2020) aan voor Overijssel. Hoe moeten de Overijssels steden en dorpen zich ontwikkelen, wat is de toekomst van het landelijk gebied en aan welke eisen moet het milieu voldoen. Het Streekplan geeft hiervoor de kaders. Het Streekplan wordt geregeld herzien.

Steden en dorpen

Hoofdlijnen met betrekking tot de ontwikkeling van steden en dorpen:

- Vanuit overwegingen van versterking van de stedelijke potenties en het draagvlak voor (boven)regionale functies, bereikbaarheid en mobiliteit en van zuinig omgaan met de kroonjuwelen vindt geconcentreerde verstedelijking in de steden plaats;
- Versterking van de regionale woonfunctie van de steden door middel van het ontwikkelen van nieuwe attractieve wervende woongebieden en door kwaliteitsverhoging van bestaande woongebieden;
- Het beleid voor plattelandskernen is gericht op de eigen woningvraag;
- Versteven en verbreding van het draagvlak voor voorzieningen in de steden;
- Versterking van de regionale werkfunctie van de steden door het ontwikkelen van hoogwaardige bedrijfs- en kantoorterreinen;
- Verhoging van de kwaliteit van het wonen en de woonomgeving in de steden.

Stadsgewesten zullen een groot deel van de verstedelijkingsopgave moeten realiseren. Zij zullen via gedifferentieerde kwalitatief hoogwaardige locaties voor werken en wonen een opvangfunctie voor de provincie, maar ook de gebieden daarbuiten moeten vervullen.

Voor het stadsgewest Zwolle is o.a. de volgende doel- en taakstelling genoemd:

- De landsdelige knooppunt- en schakelfunctie van Zwolle dient versterkt te worden.

De ruimtelijke ontwikkeling van Zwolle zal gericht moeten zijn op versterking van haar (inter)nationale positie. Dit zal betekenen dat voor de streekplanperiode nog een aanzienlijke groei van het ruimtebeslag voor wonen, werken en voorzieningen noodzakelijk zal zijn.

De kernen Ommen en Dalfsen zijn in het Streekplan als grote kern aangeduid. Deze kernen hebben in het algemeen een meer lokale woon-, werk-, en verzorgingsfunctie. Voor wat betreft wonen wordt in principe uitgegaan van een ontwikkeling waarbij het vertrek van de bevolking ten dele kan worden gecompenseerd. De woningbouwontwikkelingen zijn afgestemd op de lokale functie van deze kernen.

De extra verkeersaantrekkende werking die door bovenstaande groei wordt veroorzaakt komt aan de orde in de deelrapportage van het aspect verkeer.

Groene ruimte

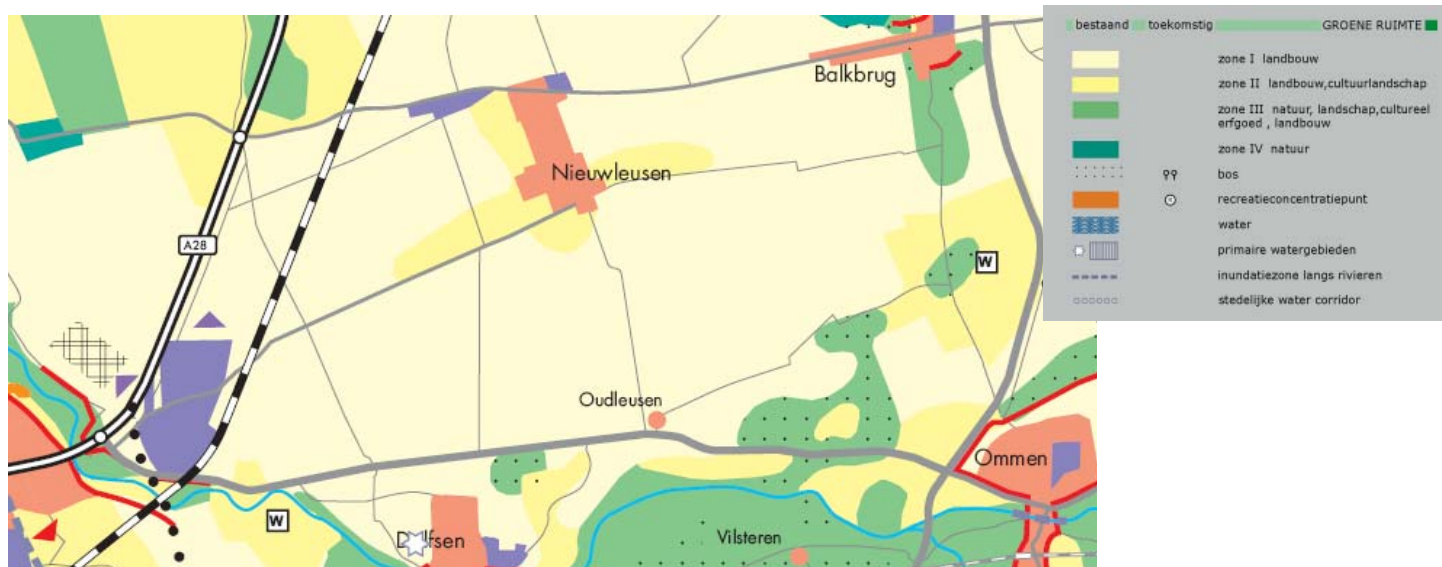
Hoofdlijnen voor de groene ruimte:

- Samenhangende en waar mogelijk elkaar versterkende ontwikkeling van bestaande en nieuwe functies 'passend' binnen de groene ruimte;
- Ontwikkelingsmogelijkheden voor een economisch en milieuhygiënisch duurzame landbouw;
- Versterking van de landschappelijke kwaliteit en bescherming van het cultureel erfgoed;
- Behoud en versterking van het voorzieningenniveau ten aanzien van recreatie en toerisme;
- De economische centra in de provincie moeten goed bereikbaar zijn.

Voor ontwikkeling van de groene ruimte is een zonering toegepast. Onderscheiden worden:

- Zone I: Landbouw
- Zone II: Landbouw en cultuurlandschap
- Zone III: Natuur, landschap, cultureel erfgoed, landbouw
- Zone IV: Natuur

De zonering is het resultaat van een afweging op hoofdlijnen van de aanwezige kwaliteiten en belangen. In de afweging zijn betrokken de functies/aspecten: landbouw, natuur, bos, landschap, recreatie en toerisme, cultureel erfgoed en water en milieu. Elk van de vier zones kent zijn eigen samenhangende ontwikkelingsmogelijkheden, die vooral bepaald worden door een heldere keuze voor de kwaliteiten en belangen die in de betreffende zone prioriteit moeten krijgen. De zonering heeft met name een functie als beleidskader om nieuwe plannen en projecten in de groene ruimte te beoordelen.



Zonering in het studiegebied

Recreatie

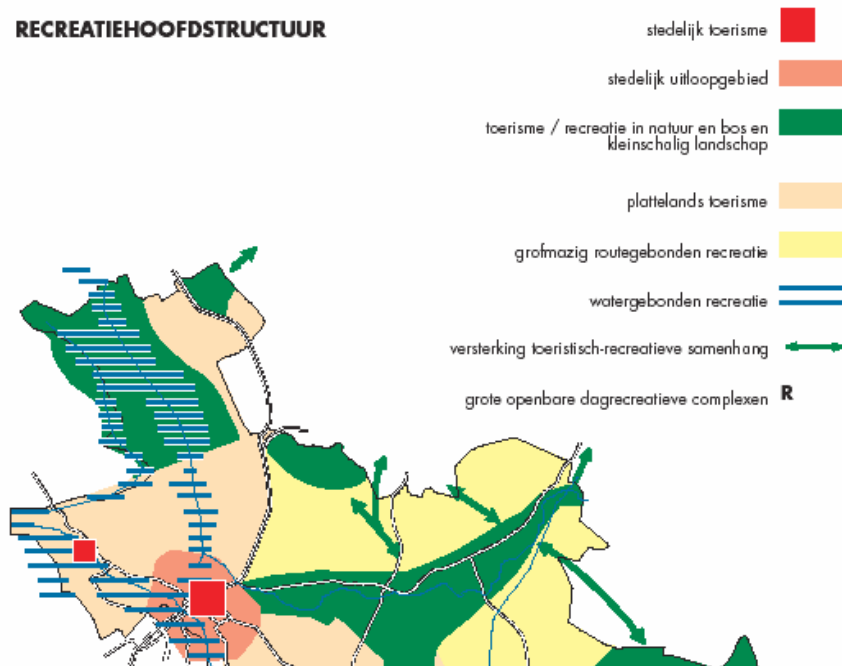
In het streekplan worden voor recreatie de volgende doel en taakstellingen genoemd (op hoofdlijnen):

- ontwikkeling recreatie en toerisme afgestemd op gebiedskwaliteiten Overijssel (water, natuur en landschap, cultureel erfgoed, landbouw en steden en dorpen).
- kwaliteitsverbetering bestaande recreatieve voorzieningen (watersport, verblijfsrecreatie, dagrecreatie).
- ontsluiting groene ruimte voor recreatief medegebruik onder andere door verbetering routenetwerken.

De hieronder afgebeelde ontwikkelingskaart recreatie geeft op basis van gebiedskwaliteiten de verschillende ontwikkelingskansen van de gebieden binnen de provincie weer. De structuur is gebaseerd op de afzonderlijke kwaliteiten van de gebieden en is bepalend ten aanzien van het stellen van prioriteiten voor stimulering van recreatie en toerisme. Een groot deel van de provincie heeft landschappelijke en daarmee recreatief-toeristische waarde. Alleen de veenkoloniale gebieden ten noorden en zuidoosten van het Overijsselse Vechtdal hebben een beperkte recreatieve betekenis. Het recreatiebeleid is hier vooral gericht op de totstandkoming van routes die natuur- en recreatiegebieden met elkaar verbinden. Voor de overige delen van de provincie geldt dat daar waar al sprake is van plattelandstoerisme, dit verder tot ontwikkeling gebracht kan worden. Kleinschalige landschappen, bos en natuurgebieden hebben een nog grotere recreatieve betekenis. Recreatie en toerisme worden, met inachtneming van het behoud van de natuur en landschapswaarden, juist in deze gebieden gestimuleerd. Deze gebieden overlappen voor een belangrijk deel de Ecologische Hoofdstructuur.

De arcering geeft aan in welke gebieden de inspanningen gericht zijn op het versterken van de waterrecreatie. De pijlen geven aan waar de relaties tussen natuur- en recreatiegebieden versterkt moeten worden. In de komende jaren gaat de provincie, in overleg met de betrokken gemeenten en recreatieschappen, voor elke pijl na of aan de versterking inhoud gegeven kan worden en welke maatregelen hiervoor nodig zijn. De ontwikkeling van recreatieve verbindingzones wordt zoveel mogelijk gecombineerd met de ontwikkeling van ecologische verbindingzones.

RECREATIEHOOFDSTRUCTUUR



Hoofdstructuur recreatie (Bron: Streekplan 2000+)

Landbouw

Voor landbouw worden in het Streekplan de volgende doel en taakstellingen genoemd (op hoofdlijnen):

- Ruimte bieden aan de landbouw om te komen tot een rationele, op de markt gerichte productie (assortiment, kwaliteit, prijs) die in evenwicht is met zijn omgeving (afstemming overige gebiedsfuncties, belasting milieu)
- Ruimte bieden voor verbetering van externe productieomstandigheden, schaalvergroting / extensivering, biologische landbouw, specialisatie, verbreding van de agrarische en/of niet-agrarische activiteiten op landbouwbedrijven.
- Ruimte voor glastuinbouw in de Koekoekspolder
- Ruimte bieden voor verplaatsing van duurzame landbouwbedrijven uit, met name vanuit een oogpunt van natuur en milieu, kwetsbare gebieden

Omgevingsvisie Overijssel

De provincie Overijssel is momenteel bezig met het opstellen van een nieuwe Structuurvisie "Omgevingsvisie Overijssel". Deze Structuurvisie zal het huidige Streekplan vervangen als bepalend ruimtelijk document op provinciaal niveau (conform de nieuwe Wro). Tot de vaststelling van de nieuwe structuurvisie (inwerkingtreding medio 2009) blijft het Streekplan het vigerend document.

Struinen door de Tuin van Nederland, provincie Overijssel, 2000

In de nota Struinen door de Tuin van Nederland, de beleidsnota Recreatie en Toerisme 2000-2005 van de provincie Overijssel staat het versterken van de groene ruimte centraal. Hierin komen grotendeels dezelfde uitgangspunten aan de orde als in de nota 'kiezen voor recreatie'. De beleidsaccenten zijn de volgende:

- Vergroten van de recreatieve belevingswaarde van natuur en het agrarisch platteland;
- Stimuleren van plattelandstoerisme;
- Realiseren van ruimtelijke samenhang;
- Investeren in toeristische infrastructuur;
- Versterken van knooppunten;
- Stimuleren van recreatieve belevingsmogelijkheden in de stadsrandzone en het buitengebied;
- Stimuleren van de toeristische potenties die steden bieden en de uitwisselingsmogelijkheden tussen steden en de omliggende gebieden;
- Ruimte bieden aan recreatiebedrijven zodat deze kunnen inspelen op de behoefte uit de markt;
- Verhogen van de kwaliteit van verblijfsrecreatie door onder meer het stimuleren van de ontwikkeling van een gedifferentieerd en innovatief aanbod;
- Stimuleren van duurzame bedrijfsvoering;

- Reguleren van bereikbaarheid en mobiliteit.

Vecht-regge

Het Vecht-Regge gebied is in het verleden aangewezen als Waardevol Cultuur Landschap (WCL). Als gevolg daarvan is gebiedsgericht beleid geformuleerd dat zich onder meer richt op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande verblijfsrecreatieve voorzieningen. Afhankelijk van de lokale situatie moet de verblijfsrecreatie letterlijk meer ruimte krijgen. Daarnaast is ruimte beschikbaar voor meer kleinschalige verblijfsrecreatie. De toegankelijkheid van het gebied voor rustige en niet al te intensieve vormen van recreatie wordt vergroot door ontwikkeling van het routenetwerk.

Uitvoeringsplan Toerisme 2008-2011, mei 2008

De sector Toerisme en Recreatie is met 32.000 arbeidsplaatsen een belangrijke economische en sterk opkomende sector in de provincie Overijssel. Hoofddoel van het provinciale toeristische beleid is: "Het waarborgen van een voor toeristen en recreanten onweerstaanbaar Overijssel met een gezonde sector en een flinke groei van de werkgelegenheid".

In het Uitvoeringsplan Toerisme 2008-2001 is aangegeven op welke wijze de economische kracht en het belang van de sector verder te laten groeien. Het versterken en vermarkten van de toeristische regio's (waaronder het Vechtdal Overijssel) met behulp van beeldverhalen staat centraal. Daarbij zijn de volgende drie actielijnen richtinggevend voor de verdere acties:

Waarborgen en versterken basiskwaliteiten (o.a. route-infrastructuur);
Stimuleren kennis en innovatie;
Promotie en marketing.

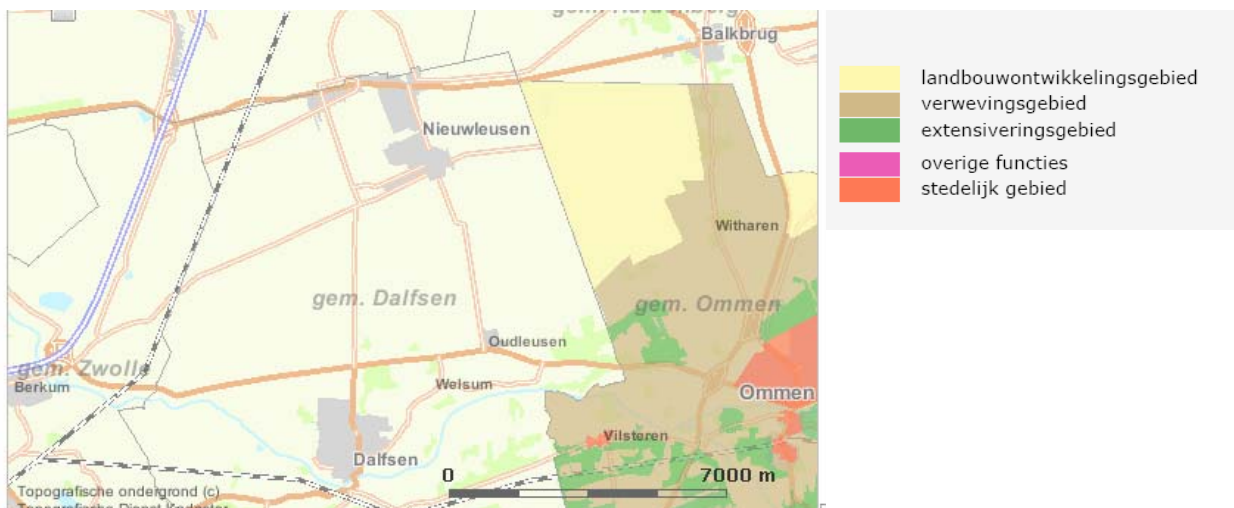
Reconstructieplan Salland-Twente, september 2004

In het reconstructieplan staan de doelen voor de plattelandsontwikkeling in de komende twaalf jaar (2004-2015). Het Reconstructieplan Salland-Twente stelt de landbouwontwikkelingsgebieden, extensiveringsgebieden en verwevingsgebieden voor Salland en Twente vast. Verder speelt het plan in op gewenste beleidswijzigingen, bijvoorbeeld ruimere mogelijkheden voor wonen en werken op het platteland. Voor de reconstructie zijn in het bijzonder de volgende bestaande beleidsthema's van belang:

- Versterken van de economische en sociale vitaliteit;
- Verbeteren van de omgevingskwaliteit;
- Verbeteren van de veterinaire veiligheid.

In de extensiveringsgebieden staat de natuur centraal en is uitbreiding van intensieve veehouderijen niet meer toegestaan. In het verwevingsgebied komen meerdere functies naast elkaar voor. Hier gaan landbouw, natuur, wonen en recreatie samen. In landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's) zijn meer groeimogelijkheden en kunnen zich eventueel nieuwe bedrijven vestigen.

Een deel van het plangebied valt binnen de zone van het reconstructieplan. Dit betreft grotendeels grondgebied van de gemeente Ommen. Een klein gedeelte is gelegen binnen grondgebied van de gemeente Dalfsen rond de Grensweg bij Lemelerveld (dit was in het verleden gemeente Ommen). Op de onderstaande afbeelding is dit weergegeven.



Reconstructieplan Salland-Twente; plattelandsontwikkeling in het plangebied

Regionaal beleid

Netwerkstadvisie 2030 Zwolle Kampen

Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) is een samenwerking tussen de gemeenten Zwolle en Kampen en de provincie Overijssel. Sinds 2000 voeren zij samen projecten uit op het terrein van bereikbaarheid, wonen, werken en ruimte. Daarmee maken zij hun regio tot een aantrekkelijke en sterke schakel tussen Noord- en Zuid Nederland.

Voor het bestuur staat de Netwerkstad voor het benutten van kansen. De doelstellingen, ambities en samenwerking daarbij staan verwoord in de Netwerkstadvisie 2030. Voor de kortere termijn is er het Meerjarig uitvoeringsplan 2007-2010. De projecten zijn thematisch ondergebracht in een zevental boegbeelden.

De ambitie is dat Zwolle Kampen Netwerkstad in 2030 zo'n 200.000 mensen herbergt.

Ruimte voor de Vecht

Ruimte voor de Vecht is een programma van en voor de gebiedspartners, waaronder betrokken gemeentes en waterschappen. Het realiseren van dit programma, vereist samenwerking tussen de betrokken partners om de doelen van het programma in samenhang te realiseren. Samengevat richt Ruimte voor de Vecht zich op het realiseren van de volgende doelen:

- Water: maatregelen voor behoud van waterveiligheid en transformatie naar een halfnatuurlijke laaglandrivier, passend binnen de doelen van de Kaderrichtlijn Water.
- Landbouw: duurzaam perspectief voor en innovatie van de landbouw, landbouw koesteren als economische drager en als beheerder van het landschap.
- Natuur en landschap: realisatie Ecologische Hoofdstructuur, maatregelen ter behoud en ontwikkeling van kenmerkende waarden in Natura 2000-gebieden, het landschap en het landgoederen karakter in het Vechtdal koesteren en behouden.
- Bebouwing: afstemming over bebouwing in het Vechtdal en de ontwikkeling van de stadsfronten.
- Toerisme en recreatie: duurzaam, hoogwaardig en veelzijdig, ter versterking van de regionale economie.
- Infrastructuur: een toegankelijk en bereikbaar Vechtdal. Afstemming vanuit Ruimte voor de Vecht met opwaardering van de N 340 en verbinding nieuwe structuren van wandel- en fietspaden aan bestaande structuren.
- Cultuurhistorie: behoud en versterking van de cultuurhistorie in het Vechtdal.

Deze doelstellingen vragen om een integrale inpassing in het op te stellen Masterplan.

De stuurgroep streeft ernaar om eind 2008 de visie voor de periode tot 2020 gereed te hebben. De visie wordt vervolgens vastgesteld door de besturen van de betrokken overheden. Daarna volgt een

masterplan en een uitvoeringsprogramma, waarin wordt bepaald welke projecten wanneer worden uitgevoerd en hoe anderen daarbij worden betrokken.



Projectgebied Ruimte voor de Vecht (bron: startdocument Masterplan Ruimte voor de Vecht, concept)

Alhoewel Ruimte voor de Vecht nog geen plan is in de zin van een “hard” plan, zal het gedachtegoed dat hierboven is verwoord voor de ontwikkeling van het Vechtdal sterk richtinggevend zijn, en is daarom ook hier opgenomen. In het document “Kansen in beeld” wordt verder ingegaan op de relaties tussen de opwaardering van de N 340 en Ruimte voor de Vecht in termen van kansen en bedreigingen.

2.3.1 Gemeentelijk beleid

Gemeente Zwolle

Structuurplan Gemeente Zwolle, juni 2008

Sinds juni 2008 is het “Structuurplan 2020” in de gemeente Zwolle van kracht. In het Structuurplan is gekozen voor bouwen in de bestaande stad en locaties voor kleinschaliger nieuwbouw langs de stadsrand. Met de gekozen strategie van het tweesporenbeleid en de aangewezen woon- en werklocaties zorgt het Structuurplan voor voldoende plancapaciteit om in te spelen op de toekomstige behoefte. Het Structuurplan faciliteert de behoefte aan 6000 nieuwe woningen en 55 hectare bedrijventerrein. Zwolle heeft dan in 2020 zo'n 130.000 inwoners en bijna 83.000 arbeidsplaatsen. Door meerdere in- en uitbreidingslocaties aan te wijzen kan flexibel op toekomstige ontwikkelingen worden ingespeeld.

In het convenant woningbouwafspraken hebben gemeente, rijk en provincie afgesproken dat er in de periode 2005-2009 4.450 nieuwe woningen in Zwolle gebouwd moeten worden. Voor de periode 2010-2020 wordt in het structuurplan Zwolle 2020 uitgegaan van een zelfde jaarlijkse bouwproductie. Voor ca. 10.000 woningen is al een plek bepaald. Voor circa 6000 woningen moet nog gezocht worden naar ruimte. In het structuurplan zijn de nieuwe woningbouwlocaties beschreven. Hierbij wordt een tweesporenbeleid gevolgd: inbreiden en uitbreiden (bron: raadsbesluit gemeente Zwolle, 18 maart 2008).

De (ruimtelijke) uitbreiding van de stad betekent per definitief het verdwijnen van delen van het buitengebied. Ook de functie van het betreffende buitengebied (bijvoorbeeld agrarisch gebied, uitloopgebied etc.) zal vervallen. De uitbreidingslocatie wordt nu gebruikt als uitloopgebied voor de bewoners van de omliggende woonbuurten. De belevingswaarde van deze gebieden is groot. Een uitloofunctie mag nooit volledig verdwijnen. De recreatieve functie zal in de directe omgeving gecompenseerd moeten worden. Het is belangrijk dat er een goede overgang tussen de stad (de nieuwe locaties) en het land gecreëerd wordt met voldoende recreatieve mogelijkheden, voor de bestaande omwonenden als ook voor de nieuwe inwoners. (Bron: structuurplan Zwolle).

Op de kaart Ruimtelijke Ordening (zie bijlage 4) staan de bestaande woon- en werkgebieden (i.c. Berkum en Hessenpoort 1+2) en de toekomstige uitbreidingen (i.c. Vechtpoort en Hessenpoort 3) aangeven.

Gemeente Dalfsen

Structuurplan Gemeente Dalfsen

In 2001 is de gemeente Dalfsen bij de herindeling in haar huidige vorm ontstaan. De gemeenteraad van de "oude" gemeente Dalfsen heeft in december 2000 een structuurplan vastgesteld. In dit structuurplan is aangegeven de volgende doelstelling geformuleerd:

- de groei van de bevolking in de gemeente Dalfsen zodanig moet kunnen zijn, dat enerzijds de eigen natuurlijke aanwas kan worden opgevangen en anderzijds het vertrek van personen gecompenseerd wordt door de vestiging van sociaal en/of economisch aan de gemeente gebonden personen.

Tot en met het jaar 2015 moet rekening gehouden worden met de bouw van in totaal 557 woningen in nieuwe plannen na voltooiing van onder andere 1^e en 2^e fase van Ankummer Es II.

Wat betreft de werkgelegenheid is in het structuurplan als doel gesteld:

- het bevorderen van een kwalitatief en kwantitatief evenwichtige verhouding tussen beroepsbevolking en werkgelegenheid waarbij niet alleen rekening gehouden moet worden met de specifieke structuur van Dalfsen, maar ook met de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van Dalfsen.

Op het gebied van voorzieningen moet worden gestreefd naar het minimaal handhaven en waar mogelijk uitbreiden van het bestaande voorzieningenpakket en de verzorgingstructuur. Hierbij gaat het vooral om voorwaardenscheppend beleid.

Voor de voormalige gemeente Nieuwleusen is in 1994 een structuurplan opgesteld. De hierin genoemde doelstelling algemene doelstelling van het te voeren beleid is:

- het bevorderen en stimuleren van een zodanige ruimtelijke ontwikkeling van het dorp Nieuwleusen dat de ruimtelijke eenheid van de kern wordt versterkt, dat de beide voorzieningenconcentraties worden gehandhaafd c.q. geoptimaliseerd, dat Nieuwleusen aantrekkelijk blijft als woon- en werkgemeente voor alle leeftijdscategorieën, waardoor de samenleving van Nieuwleusen optimaal wordt gediend.

In de periode 1993-2013 zal de woningvoorraad uitgebreid moeten worden met 785 woningen en de bedrijventerreinen voorraad met 13 a 14 hectare nieuwe bedrijfsterreinen.

Nota economisch beleid

In de in 2003 opgestelde Nota economisch beleid van de gemeente Dalfsen is aangegeven dat op basis van historische uitgifte de vraag naar bedrijventerrein op korte termijn onvoldoende zal zijn. Na 2008/2009 is geen bedrijventerrein meer voorradig. Doelstelling van het te voeren economisch beleid van de gemeente Dalfsen is het voorzetten van de positieve economische ontwikkeling in samenhang met anderen en andere beleidsontwikkelingen en het bevorderen van duurzame werkgelegenheid. Centrale uitgangspunten daarbij zijn dat een groot deel van de toename van de werkzame beroepsbevolking binnen de eigen gemeentegrenzen werk kan vinden, dat een deel van de teruglopende werkgelegenheid in de landbouw wordt gecompenseerd en dat de bestaande bedrijven optimaal worden gefaciliteerd. In de periode 2008-2012 is behoefte aan uitgifte van 3 tot 4 hectare bedrijventerrein per jaar.

De gemeente streeft naar leefbaarheid van het buitengebied te behouden. De gemeente stelt zich actief op om de vrijkomende werkgelegenheid in de landbouw zoveel mogelijk te compenseren. In de nota economisch beleid wordt de optimalisatie van de bereikbaarheid genoemd als actiepoint. Een verbeterende doorstroming op de N 340 is hierbij een uitgangspunt.

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de hele gemeente Dalfsen in het jaar 2020 (op basis van de ruimtelijke plannen) bedraagt 26.901 en respectievelijk 5899.

Missie en toekomstvisie van een nieuwe gemeente, augustus 2002

In de nota Toekomstvisie Dalfsen en Nieuwleusen worden voor de drie grote kernen de volgende zwaartepunten aangegeven (waarbij bestaande functies uiteraard blijven bestaan) voor het ontwikkelen van plannen en beleid:

- Dalfsen: uitbouw van toeristisch- recreatief product, de woonfunctie en centrale voorzieningen, nieuwe landbouwwormen en –producten.
- Nieuwleusen: uitbouw van de werkfunctie en woonfunctie.
- Lemerveld: met name uitbouw werkfunctie en woonfunctie.

Nieuwe toekomstvisie

De gemeente Dalfsen werkt momenteel aan een nieuwe visie die aangeeft geven hoe de gemeente er in 2020 uit zou moeten zien. De visie omvat de ontwikkeling op hoofdlijnen, zowel op sociaal en economisch gebied, als op het gebied van bouwen en landschap (bron: www.dalfsen.nl).

Recreatie en Toerisme 2002-2010

Het gemeentelijke Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2002 – 2010 heeft betrekking op de ontwikkeling en versterking van de toeristische en recreatieve mogelijkheden. Met name gericht op routegebonden, watergebonden, verblijfs- en dagrecreatie, inspelend op en rekeninghoudend met natuur- en culturele waarden.

Er wordt ruimte geboden aan vestiging van vernieuwende hoogwaardige toeristische en recreatieve voorzieningen, waarbij nieuwe doelgroepen worden aangeboord. Ontwikkeling is enkel mogelijk mits het passend is in de lokale situatie en goed is afgestemd met andere functies. Stimulering en ontwikkeling van een gedifferentieerd aanbod is de gewenste ontwikkelingsrichting. Met versterking wordt bedoeld op kwaliteitsverbetering van het bestaande aanbod.

Plattelandsvisie Dalfsen

Het doel van de plattelandsvisie is om de ontwikkelingen die in het buitengebied van de gemeente Dalfsen spelen in samenhang in beeld te brengen en om de toekomstige ontwikkelingsrichting van het landelijke gebied en de kleine kernen aan te geven. De belangrijkste ontwikkelingsrichtingen per thema:

Landbouw: Uitbreiding intensieve veehouderij is mogelijk. Hervestiging van intensieve veehouderij niet overal. In het gebied ten noorden van de N 340 is in de toekomst ruimte voor nieuwvestiging van de intensieve veehouderij. Eventueel kan via een vrijwillige kavelruil of functiewisseling gekomen worden tot een betereerschikking van gronden.

Wonen: Het beëindigen van agrarische bedrijven betekent dat het wonen in het buitengebied door burgers zal toenemen. Daarnaast is het mogelijk om in vrijkomende agrarische bebouwing (VAB) nieuwe mogelijkheden tot wonen toe te staan.

Niet agrarische bedrijvigheid: In de vrijkomende gebouwen is ruimte voor nieuwe economische activiteiten die een bijdrage kunnen leveren aan de werkgelegenheid en de leefbaarheid op het platteland. Bestaande niet-agrarische bedrijvigheid mag eenmalig met 15% worden uitgebreid.

Recreatie: Kwaliteitsverbetering van het bestaande product en ontwikkelingen passend in de aard, schaal en omgeving van de gemeente Dalfsen. Kwaliteitsverbetering door innovatie met aandacht voor nieuwe doelgroepen. Verblijfsrecreatie in VAB, verbeteren routegebonden recreatie en het meer benutten van de ligging aan het water door recreatie medegebruik van de Vecht en het Overijssels kanaal.

Gemeente Ommen

Project de Drieslag

De Drieslag is het project om wonen, werken en sporten in de gemeente Ommen meer ruimte te geven. In 2012 moet het project klaar zijn. Industrierrein Het Havengebied is dan veranderd in een woonwijk, sportpark De Rotbrink is dan een bedrijvenpark, en er ligt een nieuw sportveldencomplex in het Parkgebied Ommen-Oost. De functies sporten, werken en wonen ruilen met elkaar van plaats.

Bedrijvigheidsplan Ommen

In het Bedrijvigheidsplan (november 2004), dat bij de provincie is ingediend, zijn de uitgangspunten voor het te voeren beleid in de komende jaren op een rijtje gezet. Naar aanleiding van de uitgevoerde behoefteonderzoeken is aan de provincie gevraagd medewerking te willen verlenen aan de uitgifte van 2,6 tot 2,9 ha. Bedrijventerrein per jaar in de kern Ommen en de realisering van kleine ambachtelijke bedrijventerreinen in de kernen Lemele (2 ha) en Beerzerveld (2,5 ha). (Bron: *verkeersstructuurplan Ommen*).

Op basis van het vaststaand beleid heeft Ommen in 2020 een hoeveelheid van 20660 inwoners en 8251 arbeidsplaatsen (cijfers op basis van het verkeersmodel).

Toeristisch-recreatief beleids- en actieplan voor de gemeente Ommen", Route IV (2004).

In het Toeristisch-recreatief beleids- en actieplan wordt geconstateerd dat Ommen momenteel reeds een gevarieerd aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen heeft. Verder wordt geconstateerd dat de dagrecreatieve voorzieningen momenteel nog te weinig samenhang hebben en dat er bovendien een tekort is aan overdekte dagrecreatieve voorzieningen.

In het Toeristisch-recreatief beleids- en actieplan is gekozen voor een verdere profilering van Ommen op basis van drie pijlers:

1. Gastvrij Ommen; het toeristische karakter van Ommen en de uitstraling van het gebied;
2. Op en Top Ommen: de streekeigen cultuurhistorie;
3. Beleef de natuur in Ommen: het fraaie landschap en de aanwezige natuurwaarden.

Daarnaast zijn drie strategische aandachtspunten van belang:

1. differentiatie: het versterken van het aanbod (soort, plaats, tijd);
2. kwaliteit: het verbeteren en verfijnen van het bestaande aanbod;
3. samenhang: het versterken van de sector in zowel thematische als organisatorische zin.

Nieuwe toekomstvisie

Binnen de gemeente Ommen is momenteel geen Structuurplan van toepassing. De missie/visie "Op weg naar 2010" die in 2001 is opgesteld en de basis heeft gelegd voor achtereenvolgende raadsprogramma's is deels achterhaald. De gemeenteraad heeft in 2008 het initiatief genomen voor het opstellen van een nieuwe toekomstvisie 2020. Trends en ontwikkelingen zoals vergrijzing, globalisering, concurrentie tussen regio's, mogelijke krimp van de bevolking, de hernieuwde zoektocht naar identiteit en zingeving, vragen om een nieuwe toekomstvisie. De gemeenteraad van Ommen heeft besloten tot het opstellen van een nieuwe missie/visie. Doelstelling is om de nieuwe toekomstvisie in november 2008 de besluitvormingsprocedure in te laten gaan. (Bron: www.ommen.nl).

3 Beoordelingskader

3.1 Inleiding

Er is sprake van een één op één relatie tussen de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en het uit te voeren effectenonderzoek. Immers de informatie die in is verzameld dient ter input van de effectbeschrijving. Andersom is het zo dat de wijze waarop de effecten conform de Richtlijnen moeten worden beschreven in grote mate de omvang en diepgang van de inventarisatie dicteren. De "linking pin" tussen beide onderzoeken is het beoordelingskader.

3.2 Beoordelingskader aspect Ruimtelijke Ordening

In het beoordelingskader met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling gaat het om het opstellen van beoordelingscriteria die qua detailniveau en strekking (inhoud) geschikt zijn om een afweging tussen de alternatieven te kunnen maken. De beoordelingscriteria zijn afgeleid uit de richtlijnen, het wettelijk kader en aandachtspunten / belangen vanuit de omgeving (consultatiegroepen).

(Deel) aspect	Beoordelingscriterium	Eenheid	Rekenmethode
Landbouw	Aantasting landbouwgebied	Hectaren	GIS
	Versnippering van landbouwgronden	-Aantal doorsneden percelen; -Aantal omrijdbewegingen	GIS
	Vernatting/verdroging	Kwalitatief	Gebaseerd op output van effectenstudie bodem en water
	Te amoveren agrarische bedrijven	Aantallen	GIS
Wonen	Te amoveren woningen	Aantallen	GIS
	Aantasting toekomstig woongebied	Hectaren	GIS
	Kwaliteit van de woonomgeving	Kwalitatief	Kwalitatief
	Doorsnijding schoolroutes	Aantallen	GIS
Werken	Te amoveren bedrijven	Aantal bedrijven	GIS
	Aantasting toekomstig werkgebied	Hectaren	GIS
Recreatie	Aantasting recreatieve gebieden	Hectaren	GIS
	Doorsnijding recreatieve routes	Aantallen	GIS

Landbouw

Aantasting van landbouwgebied

Op basis van een GIS analyse wordt nagegaan hoeveel landbouwgrond verloren gaat door de aanleg van een nieuw tracé of uitbreiding van de bestaande N 340.

Versnippering van landbouwgronden (verkavelingsituatie en bereikbaarheid)

Door middel van een GIS-analyse wordt in beeld gebracht of de opwaardering van de N 340 tot versnippering van landbouwgronden leidt. De huidige eigendomssituatie in combinatie met de mogelijke tracés geven inzicht of de opwaardering leidt tot doorsnijding en daarmee versnippering van de landbouwgronden ten noorden en ten zuiden van het (toekomstig) tracé van de N 340. Bereikbaarheid van eigendommen is hierbij een aandachtspunt. Nagegaan wordt hoeveel en welke percelen worden doorkruist en welke (rest)oppervlakte deze percelen hebben. Hierbij worden in de analyse de gegevens van het kadaster betrokken.¹

Vernatting / verdroging

Aanleg van een weg kan leiden tot een verandering van de grondwaterstand waardoor er sprake kan zijn van verdroging of vernatting van landbouwpercelen. Op basis van het ontwerp en de resultaten van het onderzoek naar effecten op bodem en water wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven.

Te amoveren agrarische bedrijven

Bij dit criterium wordt nagegaan of de opwaardering van de N 340 leidt tot de sloop van agrarische bedrijven (en bedrijfswoningen). Hierbij wordt eveneens gebruik gemaakt van een GIS-analyse.

Wonen

Te amoveren woningen

Binnen het plangebied zijn diverse kernen aanwezig. De kern Oudleusen is gelegen ten noorden van het huidige tracé van de N 340. De overige kernen zijn op enige afstand van zowel het huidige tracé als de alternatieven gelegen. Geen van de kernen wordt "geraakt" door de verschillende alternatieven. Hier is in het ontwerp immers rekening mee gehouden. Wel is er sprake van ruimtebeslag op solitaire woningen. Dit is niet te voorkomen. Nagegaan wordt hoeveel solitaire woningen moeten worden geamoveerd. Deze analyse wordt uitgevoerd door middel van een GIS-analyse.

Aantasting toekomstig woongebied

Nagegaan wordt in hoeverre de mogelijk toekomstige tracés toekomstige woongebieden aantasten. Deze analyse wordt uitgevoerd met behulp van een GIS-analyse.

Kwaliteit van de woonomgeving

De invloed op de kwaliteit van de woonomgeving wordt bepaald aan de hand van hinderaspecten en barrièrewerking. Hierbij komen o.a. de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid en visuele hinder aan de orde. Daarnaast wordt gekeken naar de barrièrewerking als gevolg van de verbreding en/of omlegging van het tracé. Het gaat hierbij met name om het (verder) doorsnijden van gebieden die in functionele zin een geheel zijn.

Doorsnijding schoolroutes

Veel scholieren zijn voor de onderwijsinstellingen gericht op Zwolle en Ommen. De N 340 kan leiden tot extra barrière werking voor de schoolroutes. Door middel van een GIS-analyse wordt nagegaan in hoeverre het bestaande tracé en de mogelijke aanleg van een nieuw tracé van de N 340 tot doorsnijding van de schoolroutes leidt. De oversteekbaarheid (barrièrewerking) is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

¹ Gelet op het detailniveau van het plan-MER wordt geen rekening gehouden met pacht cq. huur.

Werken

Te amoveren bedrijven

Binnen het plangebied zijn diverse bedrijventerreinen aanwezig. Al deze terreinen zijn op enige afstand van zowel het huidige tracé als de alternatieven gelegen. Geen van de terreinen wordt “geraakt” door de verschillende alternatieven. Hier is in het ontwerp immers rekening mee gehouden. Wel is er sprake van ruimtebeslag op solitaire bedrijven. Dit is niet te voorkomen. Nagegaan wordt hoeveel solitaire bedrijven moeten worden geamoveerd. Deze analyse wordt uitgevoerd door middel van een GIS-analyse.

Aantasting toekomstig werkgebied

Nagegaan wordt in hoeverre de mogelijk toekomstige tracés toekomstige werkgebieden (bedrijventerreinen) aantasten. Deze analyse wordt uitgevoerd door middel van een GIS-analyse.

Recreatie

Aantasting recreatieve gebieden

Recreatie is van groot belang in het Vechtdal. Er zijn veel campings en recreatiegebieden aanwezig tussen Zwolle en Ommen. Door middel van een GIS-analyse nagegaan in hoeverre recreatiegebieden worden aangetast.

Doorsnijding recreatieve routes

De N 340 kan leiden tot barrière werking voor de recreatieve gebieden. Binnen het plangebied is een groot aantal recreatieve routes aanwezig (fiets-, wandel-, en ruiterspaden). Door middel van een GIS-analyse wordt nagegaan in hoeveel recreatieve routes worden doorsneden.

4 Werkwijze

4.1 Onderzoekopzet

Richtlijnen

In de richtlijnen wordt aandacht gevraagd voor de (cumulatieve effecten op) woon- en leefmilieu. Naast RO maken bijvoorbeeld verkeersveiligheid, lucht en geluid deel uit van dit onderdeel. Voor RO is het volgende relevant:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied en de deelgebieden, zoals de meest gebruikte routes naar school en openbare voorzieningen en barrièrewerking van infrastructuur voor bijvoorbeeld agrariërs en recreanten. De barrièrewerking bij Dalfsen en Oudleusen vraagt daarbij bijzondere aandacht, maar ook de barrière die ontstaat bij de aanleg van een noordelijk tracé bij o.a. Witharen;
- hinderbeleving (als onderdeel van de kwaliteit van de woonomgeving): geluidhinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, etc;
- gedwongen vertrek door sloop van woningen.

Gehanteerde methoden en technieken

De gebruikte methode met betrekking tot het aspect Ruimtelijke Ordening is deskresearch en het voeren van gesprekken (zowel telefonisch als “face-to-face”). Voordeel van deskresearch is dat in korte tijd een groot aantal bronnen geraadpleegd kan worden. Door gebruik van internet is veel informatie bereikbaar. Nadeel is echter dat de informatie op internet niet altijd even “up-to-date” is. Naast informatieverzameling via internet is telefonisch informatie opgevraagd bij de gemeenten. Dit ten behoeve van het opvragen van beleidsrapportage en om de via internet verkregen informatie te complementeren.

De kwantitatieve analyses zijn verricht door het uitvoeren van GIS-berekeningen. Hierbij wordt het ruimtebeslag van een alternatief op bijvoorbeeld landbouwgrond berekend. Bij de GIS-berekeningen wordt uitgegaan van het maximale ruimtebeslag door de plangrens (de uiterste obstakelvrije grens) van het ontwerp als grens voor de berekeningen te nemen.

In het stadium van het plan-m.e.r. is hoofdzakelijk naar de aanwezige functies gekeken. Bij het besluit-m.e.r. wordt ook naar de onderliggende bestemmingen gekeken.

Informatievergaring

Op basis van deskresearch is, gebruik makend van beschikbare rapportages en internetsites, informatie verzameld over beleidsdoelstellingen en de harde plannen die binnen de gemeente Dalfsen, Ommen en Zwolle aanwezig zijn op het gebied van wonen, werken, recreatie en landbouw. Tevens is telefonisch informatie opgevraagd over deze plannen. Met de VVV is in een “face-to-face” gesprek informatie uitgewisseld of recreatieterreinen en fietsroutes.

Informatie is eveneens verzameld uit de opgevraagde digitale informatie (GIS) bij de provincie Overijssel en de Nieuwe Kaart van Nederland.

4.2 *Afbakening studiegebied*

Geografisch wordt het studiegebied afgebakend door het gebied waarbinnen de alternatieve tracézones zich bevinden. Invloeden vanuit het gebied direct grenzend aan dit plangebied worden ook bekeken en, voor zover relevant, meegenomen in dit deelonderzoek. Dit betreft bijvoorbeeld ruimtelijke relaties (functioneel en sociaal) in een straal van circa 3 kilometer rondom de tracézones en aanwezige kernen.

4.3 *Relatie met andere deelonderzoeken*

Aspect	Aard van de relatie
Natuur	Natuur kan een recreatieve medefunctie hebben.
Verkeer	Nieuwe woon-, werk of recreatiegebieden leiden tot extra verkeer.
Bodem en water	Effecten op grondwaterstanden kunnen landbouwgebieden vernatten of verdrogen.
Lucht en geluid	Effecten op lucht en geluid beïnvloeden de kwaliteit van de woonomgeving.

4.4 *Werkwijze effectbepaling en –beoordeling*

De werkwijze inzake de effectbepaling en –beoordeling is opgenomen in paragraaf 7.1.

5 *Huidige situatie*

5.1 *Inleiding*

De huidige situatie beschrijft de bestaande toestand van het milieu, voor zover de opwaardering van de N 340 daar gevolgen voor kan hebben. Het peiljaar betreft 2005. Indien meer recente informatie beschikbaar is, is dit uiteraard meegenomen. De huidige situatie vormt samen met de autonome ontwikkeling (hoofdstuk 6) de referentiesituatie ten opzichte waarvan de effecten van de opwaardering van de N 340 worden beoordeeld. Daarnaast wordt de informatie gebruikt voor het opstellen van de probleemanalyse (hoofdstuk 7).

In de onderstaande paragrafen is de huidige situatie per beoordelingscriterium beschreven. Het studiegebied wordt daarbij van west naar oost doorlopen. Voor een overzicht van de aanwezige functies en bestemmingen wordt verwezen naar de bijlage 4. Hierna volgt per onderscheiden deelaspect en per gemeente een korte beschrijving van de belangrijkste functies & bestemmingen in de huidige situatie.

5.2 *Landbouw*

Gemeente Zwolle

Zwolle telt bijna 200 land- en tuinbouwbedrijven met 500 werknemers en een gezamenlijk bedrijfsareaal van ruim 500 hectare. Dit is 0.8% van de totale Zwolse werkgelegenheid. De landbouw in Zwolle is relatief extensief door het hoge aandeel graasdierbedrijven (85%). Akkerbouw-, tuinbouw- en intensieve veehouderijen komen minder voor. (bron: structuurplan Zwolle).

Gemeente Dalfsen

Uit de opbouw van de werkgelegenheid in Dalfsen blijkt dat landbouw met 17% van de werkgelegenheid sterk vertegenwoordigd is. (bron: nota economisch beleid gemeente Dalfsen). Anno 2001 bedroeg de werkgelegenheid in de landbouw 1.547 arbeidsplaatsen en bedroeg het aantal bedrijven 706 (bron: nota economisch beleid). De afgelopen jaren heeft er een daling van het aantal landbouwbedrijven plaatsgevonden. De daling betrof gemiddeld 25 tot 30 bedrijven per jaar in de periode 2000 – 20005 (4 tot 5% per jaar). In het beleidskader VAB is opgenomen dat er in 2005 nog 602 landbouwbedrijven in de gemeente Dalfsen aanwezig waren (bron: www.cbs.nl). Deze daling dient te worden gezien in het kader van de schaalvergroting van agrarische bedrijven en het uitbreiden van niet grondintensieve bedrijven, te weten een toename van het aantal varkensbedrijven met duizenden vleesvarkens, fokvarkens, vleeskippen en eierkippenbedrijven. De afgelopen drie jaar heeft Dalfsen een groei gekend in het toekennen van bouwvergunningen voor nieuw varkensstallen, uitbreiden van bestaande varkensstallen en voor mestkuikensstallen.

Gemeente Ommen

In Ommen bevonden zich in 2006 122 hokdierbedrijven verdeeld in 84 varkenshouderijen, 22 kalverhouderijen en 16 pluimveehouderijen. Het totale areaal cultuurgrond (in gebruik bij hoofd- en nevenberoepbedrijven) in de gemeente Ommen bedraagt circa 9.000 ha. Daarvan is het grootste deel, bijna 5.500 ha, in gebruik als grasland, ruim 3.300ha als bouwland en 53 ha voor tuinbouwdoeleinden. Het bouwland bevindt zich zowel aan de noordzijde van het buitengebied van Ommen richting het veenkoloniale gebied Dedemsvaart als in het zuidelijk deel. Daar ligt het

bouwland meer verspreid. Het bouwplan van de akkerbouwbedrijven is intensief: hakvruchten, granen, maïs, aardappelen. De veehouderij is voor wat betreft het grondgebruik duidelijk de belangrijkste sector in het plangebied.

In het kader van de veehouderijbedrijfsvoering wordt op de daarvoor geschikte gronden snijmaïs geteeld als ruwvoeder voor het eigen vee. Naar schatting vindt op ongeveer 25% van de gronden die behoren bij de veehouderijbedrijven ruwvoederteelt plaats. Tuinbouw op open grond komt relatief weinig voor, slechts 53 ha. De grondgebonden landbouw bepaalt van oudsher het karakter van het buitengebied van Ommen. (bron: BP buitengebied Ommen).

Landbouw nabij de N 340 en de alternatieve tracés

Er zijn verschillende landbouwbedrijven langs de weg gevestigd, ongeveer 15 landbouwbedrijven hebben land aan beide zijden van de weg, waarbij het in de vrijwel alle gevallen om een beperkt aantal percelen gaat. Het betreft vrijwel allemaal melkveebedrijven. Om de bedrijven en percelen te bereiken steken de loonwerkers regelmatig met grote machines de weg over of maken gebruik van de parallelwegen.

In het gebied van de alternatieve tracés zijn diverse landbouwbedrijven aanwezig.

5.3 Wonen

Bestaand woongebied

Gemeente Zwolle

Zwolle heeft als centrumstad een belangrijke regiofunctie wat betreft wonen, werken en voorzieningen. Zwolle telt op 1 januari 2008 ruim 116.000 inwoners. Dit heeft een grote verkeersaantrekkende werking. Het huidige tracé van de N 340 start aan de oostzijde van Zwolle in de oksel met de A28. De kern Zwolle valt buiten het plangebied.

Gemeente Dalfsen

De gemeente Dalfsen is een groene plattelandsgemeente (16.500 hectare) met ruim 26.000 inwoners. De gemeente telt vijf dorpskernen en heeft een omvangrijk buitengebied. Het grootste dorp is Dalfsen en dit dorp ligt aan rivier De Vecht, midden in de gemeente. Nieuwleusen ligt aan de noordkant van de gemeente, Lemelerveld en Hoonhorst aan de zuidzijde. De gemeente ligt op korte afstand van de A28. Provinciehoofdstad Zwolle ligt met 10 kilometer op een steenworp afstand van Dalfsen. Een relatief groot deel van de beroepsbevolking werkt in deze stad. (bron: www.ertussenuit.com).

Het huidige tracé van de N 340 loopt door de gemeente Dalfsen. De kernen Oudleusen, Dalfsen en Nieuwleusen vallen binnen het plangebied.

Gemeente Ommen

Aan de oever van de Overijsselse Vecht ligt Ommen, een oude Hanzestad. Ommen kreeg in 1248 stadsrechten en was mede dankzij haar ligging een belangrijk vestingstadje. De totale oppervlakte bedraagt 18.000 ha. Gemeente Ommen bestaat uit de kernen Arrien, Beerze, Beerzerveld, Dalmscholte, Giethmen, Lemele, Ommen, Stegeren, Vilsteren, Vinkenbuurt, Witharen. De gemeente Ommen telt 17309 inwoners waarvan Ommen als grootste dorp 8626 inwoners telt (www.ommen.nl). Het huidige tracé van de N 340 'eindigt' bij Ommen en gaat daar over in de N34. Rijkswaterstaat werkt momenteel aan de omlegging van het tracé van de N34.

De kernen zijn weergegeven op in bijlage 4.

Woongebieden nabij de N 340

Aan de N 340 liggen tussen de 120 en 140 woningen, op korte afstand een vergelijkbaar aantal (Bron: Belevingswaardenonderzoek N 340, 2001). De bewoners langs de weg en in de omgeving van de weg kunnen grofweg worden ingedeeld in

- Ten westen van Broekhuizen. Dit zijn vooral bewoners die aan het Zwolse deel van de N 340 wonen.
- Ankum (tussen Broekhuizen en Oudleusen). Hierbij worden ook de bewoners van de Ankummerweg gerekend en van de Ruitenborghweg. Hier is ook de Rosengarde gelegen. Dit is

een langwerpig, bebost perceel op het terrein van een voormalig kasteel, waarop een 60-tal woningen staan. De helft is permanent bewoond en de andere helft zijn recreatiewoningen.

- Oudleusen. Deze kern ligt tussen Dalsen en Nieuwleusen, langs de N 340.
- Ten oosten van Oudleusen, Varsen. Langs dit deel van de Hessenweg wonen minder mensen direct langs de weg dan in de meer westelijk gelegen gebieden. Ten zuiden van de weg ligt het buurtschap Varsen.

In het gebied van de alternatieve tracés zijn het buurtschap Witharen en diverse (voornamelijk solitaire) bewoonde boerderijen aanwezig.

Kwaliteit van de woonomgeving

In het belevingswaardenonderzoek is de kwaliteit van de woonomgeving onderzocht. Kenmerkend voor het wonen in het studiegebied is het landelijke, groene karakter van het buitengebied. Verschillende elementen dragen bij aan dit karakter: het vrije uitzicht, mogelijkheden om direct naar buiten te lopen en bijvoorbeeld de natuur te ervaren, de groene omgeving en rust. Ook het feit dat het 's avonds echt donker is en de afwezigheid van stedelijke elementen als grote gebouwen of installaties dragen bij aan dit karakter. Met het uitzicht wordt met name bedoeld het feit dat men een eind kan kijken. Het naar buiten kunnen lopen en een natuurlijke omgeving ervaren draagt bij aan een gevoel van vrijheid en ontspanning. De rust draagt daaraan bij.

Een tweede belangrijk element van het wonen in het gebied rond de N 340 is het onderling contact en een gemoedelijke, vriendelijke sfeer. Dat geldt zowel voor burens aan dezelfde kant van de weg als burens aan de overzijde van de weg. De weg is in deze zin geen barrière. Belang wordt gehecht aan de mogelijkheden makkelijk bij elkaar langs de lopen, en aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen als scholen, winkels en buurthuizen. Op verschillende plaatsen is sprake van een echt buurtschapsgevoel met gezamenlijke activiteiten en gebruiken, met name bij Varsen, Oudleusen, Witharen en Ankum. Met uitzondering van Witharen omvatten deze buurtschappen mensen aan beide zijden van de N 340.

Een laatste kenmerk is de nabijheid van steden en dorpen en de bereikbaarheid vanuit de rest van Nederland.

De N 340 speelt een duidelijke rol bij de beleving van de woonomgeving. Het verkeer en de veiligheid zijn hierbij de belangrijkste elementen. De N 340 is met name in de spitsperiodes een drukke weg en deze drukte neemt toe. Het oversteken, op- en afrijden en overlast, zowel geluid als stank, worden als problemen genoemd. De geluidsoverlast van het wegverkeer wordt verschillend ervaren; van niet tot nauwelijks last tot veel lawaai. Onveiligheid heeft met name te maken met de parallelwegen (fietsverkeer, met name groepen schoolgaande jeugd, en landbouwverkeer) en oversteekbaarheid voor kinderen.

Routes schoolgaande jeugd

Zwolle, Dalfsen en Ommen beschikken alle drie over basisscholen. Langs het huidige tracé van de N 340 zijn twee basisscholen gelegen Sjaloom bij de Hoevenweg en de Cazemierschool in Oudleusen).

Scholieren die woonachtig zijn binnen het plangebied volgen voornamelijk de middelbare school in de stad Zwolle. Vanuit de gemeente Ommen gaan veel leerlingen in Hardenberg naar school. Scholieren woonachtig binnen het plangebied die niet in Zwolle naar de middelbare school gaan, gaan veelal naar school in Nieuwleusen of Ommen. De routes van schoolgaande jeugd zijn "verbonden" aan het huidige tracé van de N 340. De scholieren maken gebruik van de parallelwegen en steken de N 340 over. Scholieren van de basisschool Sjaloom maken gebruik van een fietstunnel. Scholieren die woonachtig zijn in de kern van Zwolle blijven aan de westzijde van het knooppunt A28-N 340. Schoolgaande jeugd die woonachtig is in Nieuwleusen en niet in Nieuwleusen een school volgt, gaat via Westeinde richting Zwolle en een klein gedeelte gaat via de bestaande fietspaden richting Ommen. In de gemeente Dalfsen zijn 20 basisscholen en 1 school voor middelbaar onderwijs. Voor het overig voortgezet onderwijs zijn de scholieren afkomstig uit Dalfsen vooral aangewezen op Zwolle. De schoolroute vanuit Dalfsen richting Zwolle wordt gevormd door de Vossersteeg- de Broekhuizen richting de N 340 en de parallelweg langs de N 340. De route vanuit Dalfsen richting Ommen wordt gevormd door de Welsummerweg en de Mennistensteeg. In Ommen

zijn middelbare scholen aanwezig en de lokale scholieren gaan grotendeels in hun eigen woonplaats naar de middelbare school. Scholieren vanuit Oudleusden volgende de routes langs de N 340 naar Ommen of Zwolle. Ook gaat een gedeelte in Dalfsen naar school en volgt de eerder beschreven route tussen Dalfsen en Oudleusden.

De verwachting is dat scholieren die woonachtig zijn het in het buitengebied van de drie gemeenten de kortste weg richting de school zoeken en eveneens gebruik maken van de parallelwegen naast de N 340. De routes voor schoolgaande jeugd zijn weergegeven in bijlage 4.

5.4 Werken

Gemeente Zwolle

Zwolle is met tweeëntachtigduizend arbeidsplaatsen een grote bron van werkgelegenheid. Hierbij heeft Zwolle een regionale functie. Meer dan de helft van de arbeidsplaatsen wordt gevuld door mensen die niet in Zwolle wonen.

De meeste banen bevinden zich in de gezondheids- en welzijnszorg, het openbaar bestuur en de zakelijke dienstverlening. Ook de sectoren ICT en logistiek zijn goed ontwikkeld en hebben de potentie om nog verder door te groeien. De beroepsbevolking van Zwolle is jonger dan gemiddeld in Nederland. Ruim dertigduizend mbo- en hbo-studenten telt Zwolle. Velen hiervan vinden hier hun eerste baan

Zwolle is een kantorenstad: de (semi)overheid en de zakelijke dienstverlening zijn sterk vertegenwoordigd. Veel nationaal opererende zakelijke dienstverleners hebben in Zwolle hun regiokantoor voor Noord- en Oost-Nederland. Zwolle heeft een gezonde mix van productie, ambachtelijke en logistieke bedrijven. Met name bedrijven die sterk afhankelijk zijn van de distributie van goederen zijn sterk vertegenwoordigd in Zwolle. (Bron: www.zwolle.nl)

De werk- en voorzieningenlocaties worden onderverdeeld in verschillende gebiedstypen:

- Centrumstedelijke gebied
- Bedrijventerreinen

De centrumstedelijke gebieden kennen haar eigen mix van functies zoals kantoren, dienstverlening, onderwijs, detailhandel, gezondheidszorg, vrije tijd en uitgaan. Centrumgebieden zijn: Binnenstad en Schil, Spoorzone, Voorsterpoort, Voorsterpoort Oost, Holtenbroek Zuid, Oosterenk, De Vrolijkheid, De Tippe Zuid.

Bedrijventerrein in Zwolle zijn: Hessenpoort (grootschalige bedrijvigheid), Marslanden (productiebedrijven, ambachtelijke bedrijven en vele bedrijfsverzamelgebouwen, automotieve branche en grootschalige detailhandel), Voorst (hoogwaardige industrie) en de Vrolijkheid (autoshowroomlocatie, kantoren, grootwinkelbedrijven en enkele grote industriële vestigingen).

Hessenpoort (165 ha) is een bedrijventerrein voor grootschalige bedrijvigheid. De bedrijfstakken die zich hier vestigen zijn met name: productie, groothandel, bouw, transport, distributie en reststoffenverwerking. Enkele voorbeelden: Beers, Buisman Warehousing, Ferm, Altrex, DHL Express, J.E. StorkAir, Scania, PlantijnCasparie, ROVA, Wensink. Ikea gaat zich vestigen op het bedrijventerrein. De bouw vindt plaats op een locatie van bijna 50.000 vierkante meter langs de Bentheimstraat en de Nieuwleusenerdijk op het bedrijventerrein.

Hessenpoort ligt langs de A28 Zwolle-Meppel, met goede zichtlocaties. Het bedrijventerrein is goed bereikbaar met verbindingen via de rijkswegen A28 en A50 en de hoofdwegen N50, N35, N 377 en N 340.

Gemeente Dalfsen

De plattelandsgemeente Dalfsen biedt ruimte aan actieve lokale ondernemers in de kernen Dalfsen, Nieuwleusen, Lemelerveld, Hoonhorst en Oudleusen.

Trekkers van de economie zijn de industrie, bouwnijverheid en handel en geven samen 4.850 mensen werk. De sector vervoer biedt werk aan ruim 600 mensen. De totale werkgelegenheid kent een omvang van een ca. 11.000 arbeidsplaatsen op een totale bevolkingsomvang van ca. 26.500.

Veel van deze sectoren en dan met name plaatselijke bedrijven, zijn gevestigd op de huidige bedrijfsterreinen.

In Dalfsen ligt (per 1 januari 2002) bijna 47 ha bruto bedrijfsoppervlak (ruim 38 ha netto). Het grootste bedrijventerrein betreft Rondweg. (bron: www.Dalfsen.nl).

Gemeente Ommen

Het industrieterrein De Strangen ligt ten noordoosten van het centrum van Ommen en is aangelegd in de jaren '70 van de vorige eeuw. Het noordelijk deel van het terrein dateert van een recentere periode. De Strangen beslaat een oppervlak van ongeveer 33,5 hectare, hiervan is zo'n 28 hectare beschikbaar voor bedrijven. In de nabijheid van De Strangen is het bedrijventerrein Alteveer gelegen. Daarnaast beschikt Ommen over het bedrijventerrein Havengebied (circa 11 hectare). Bij de kern Witharen zijn verschillende kleinere bedrijven en eenmanszaken aanwezig.

Ook bieden de landbouw- en recreatieve bedrijven veel werkgelegenheid.

De bedrijfsterreinen zijn weergegeven op in bijlage 4.

Solitaire bedrijven/voorzieningen aan de N 340

Naast landbouwbedrijven is langs het huidige tracé een aantal bedrijven/voorzieningen gevestigd. Dit betreft o.a. aannemersbedrijf Van Pijkeren, Journée Bouwbedrijf, bouwbedrijf van de Vegt en een pluktuin. Bereikbaarheid voor toeleveranciers, werknemers en klanten is voor deze bedrijven uiteraard belangrijk. Voor enkele bedrijven is de zichtbaarheid van het bedrijf van belang, omdat zij voor een deel afhankelijk zijn van klanten die van de N 340 gebruik maken. Tevens zijn enkele horecagelegenheden en een sexclub langs de N 340 gevestigd. De horecabedrijven trekken hun klanten deels uit de omgeving, en daarnaast zijn het voor een belangrijk deel recreanten die gebruik maken van de N 340 en andere weggebruikers (zoals zakelijk verkeer en vrachtverkeer).

5.5 Recreatie

Binnen de drie gemeenten is een veelvoud aan recreatieve gebieden aanwezig. Een concentratie hiervan is gelegen in het Vechtdal. De N 340 zelf is een belangrijke aan- en afvoeroute naar de meer oostelijk gelegen gebieden. Recreanten worden aangetrokken door het landelijk en rustig karakter van het gebied.

Daarnaast zijn uitstapjes en dagtochten naar o.a. Zwolle, Kampen, Staphorst en het plasseengebied van noordwest Overijssel makkelijk te maken. Ook Drenthe is vanuit het Vechtdal een veel bezocht gebied voor dagtochtjes.

Vechtdal Overijssel

In het Vechtdal Overijssel liggen plaatsen als Dalfsen, Ommen, Hardenberg, Zwolle en Gramsbergen. Het Vechtdal Overijssel kenmerkt zich door ruimte en rust en een rijkdom aan natuur, cultuurhistorie en recreatieve mogelijkheden (vissen, varen, wandelen en fietsen). (Bron: www.vechtdalvvv.nl). Daarnaast biedt de ontwikkeling van de Noord-Zuid natuurverbinding (Sallandse Heuvelrug – Ommen_Reestdal) mogelijkheden voor het ontwikkelen van recreatie.

Recreatieve gebieden

In onderstaande tekst wordt een toelichting op de sportaccommodaties, verblijfs- en dagrecreatie en gegeven.

Gemeente Zwolle

Sportaccommodaties

Binnen de stad Zwolle is een veelvoud aan sportverenigingen aanwezig. De aanwezige sportaccommodaties en -verenigingen trekken veel bezoekers uit de regio aan.

Verblijfsrecreatie

Overnachten in Zwolle kan in diverse hotels, pensions, Bed & Breakfast's, bungalows, groepsaccommodaties en campings. Gelegen aan de rand van Zwolle, dicht bij de A28 is Camping De Agnietenberg gelegen (400 standplaatsen). Direct naast de camping bevindt zich Restaurant De Agnietenberg. Ten noorden van de kruising N 340-A28 ligt de Camping Jachthaven Terra Nautic. Onder andere Camping De Bakspieker wordt ontsloten via het huidige tracé van de N 340. Tussen A28 en Hessenpoort (aan het begin van de N 340) komt een grote vestiging van Van der Valk

Dagrecreatie

De stad biedt veel op het gebied van kunst en cultuur, van een grote stadsschouwburg tot een klein verteltheater, van een Stedelijk Museum tot een atelier aan huis. Zwolle telt daarnaast een veelvoud aan winkels, restaurants, eetcafés e.d.. (bron: www.vvvzwolle.nl). De stad heeft een regionale functie.

Meer specifiek en dichtbij de N 340 zijn nog gevestigd een Scoutinggroep (zeeverkenners), een hondentrainingslocatie en beeldentuin Anningahof.

Gemeente Dalfsen

Sportaccommodaties

Langs het huidige tracé van de N 340 ligt het Circuit Broekhuizen van Motorclub De Vechtspeurders. Het gemeentelijke sportpark Gerner en manege Gerner liggen ook in de nabijheid van de N 340. Circa 1 km van de bebouwde kom van Dalfsen, in de bossen van Landgoed Gerner ligt Sportstudio Kontrast, het gemeentelijke zwembad en sportterreinen.

Verblijfsrecreatie

In en rond Dalfsen zijn diverse kampeermogelijkheden aanwezig. Grote campings zijn Buitenplaats Gerner en Camping Heidepark. Onder andere Camping De Rosengarde, Boerderijcamping De Spokkeriete worden ontsloten via het huidige tracé van de N 340.

Dagrecreatie

Ontmoetingscentrum De Trefkoele biedt ruimte voor grootschalige sportactiviteiten en andere evenementen. In Oudleusen biedt De Wiekelaar mogelijkheden voor uiteenlopende activiteiten. Verder hebben zowel Nieuwleusen als Dalfsen moderne openluchtzwembaden en zijn er in alle kernen sportvelden of sportparken. (bron: www.ertussenuit.com). Restaurant Het Roode Hert, Ni Hao Chinees en Kantonees Restaurant, Zalencentrum Mansier liggen direct aan het huidige tracé van de N 340.

In de omgeving van Dalfsen zijn volop mogelijkheden om te fietsen en wandelen door de bossen, heidevelden en langs oude rivierarmen. Dalfsen is rijk aan kastelen en havezaten, zoals Kasteel Rechteren, Huis den Berg en Huize de Mataram. Ruim 2000 ha aan landgoederen is opengesteld als wandelgebied. (Bron: www.vechtdalvv.nl). Natuurboerderij 'Lindehoeve' wordt veel bezocht door inwoners uit Dalfsen en omgeving en toeristen. Aan het huidige tracé van de N 340 ligt Sexclub Surprise.

In Oudleusen bevindt zich een Speel- en kinderboerderij. Naast de Speel- en kinderboerderij is een outdoor lasergamecentrum aanwezig. Bij Oudleusen ligt ook het internationaal bekende congres- en conferentielocatie Moirivier (voorheen: De Bron). Dit congrescentrum kan worden bereikt via de N 340 en ligt op enkele honderden meters af van de N 340. (bron: www.ertussenuit.com).

Gemeente Ommen

Sportaccommodaties

Ten noordoosten van Ommen ligt een 18-holes golfbaan (golfterrein Hooge Graven). In Ommen zijn ook enkele sportterreinen gelegen.

Verblijfsrecreatie

Binnen het grondgebied van de gemeente Ommen zijn diverse campings aanwezig. Grote campings zijn: Camping Laarbrug, Camping de Koeksebelt, Resort de Arendshorst, Camping de Vecht en Scouting kampeerterrein Gidweel Ada's Hoeve. Daarnaast kan men overnachten in bungalowpark 'Landgoed de Lindenbergh' of Callunapark. Onder andere Callunapark, Minicampings De

Hoogenkamp, Het Varseveld, Emsland en Boszicht, Resort de Arendshorst en Camping de Vecht, worden ontsloten via het huidige tracé van de N 340. Landgoed de Lindenbergh kent ook permanente bewoning.

Dagrecreatie

De gemeente Ommen heeft veel recreatietoeristische voorzieningen. Deze worden bezocht door zowel de eigen inwoners als de vele duizenden toeristen.

Het karakteristieke centrum herbergt een grote verscheidenheid aan winkels, cafés en restaurants.

In de gemeente zijn verder diverse landgoederen en cultuurhistorisch waardevolle buurtschappen gelegen. De meeste buurtschappen worden gekenmerkt door fraaie boerenhoeven en landschappen.

Eén derde van de totale oppervlakte bestaat uit bos en natuurgebied. Er zijn vele wandel-, fiets-, auto-, ruiters- en kanoroutes uitgezet binnen de gemeentegrens. (Bron: www.ertussenuit.com en www.vechtdalvrv.nl).

In Witharen bevinden zich enkele bedrijven die zich steeds meer ontwikkelen tot dagrecreatieve voorzieningen: Atelier Witharen met expositietuin, landgoed Plantage. Daarnaast wonen in Witharen diverse kunstenaars die hun ateliers regelmatig openstellen voor bezoekers. Café De Buren ligt aan de toeristische route tussen Ommen en Balkbrug.

De N 340 vormt een belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van de voorzieningen.

In bijlage 4 zijn de recreatie gebieden en sportaccommodaties weergegeven.

Recreatieve routes

Een concentratie van de recreatieve routes (wandel- en fietsroutes) bevindt zich hoofdzakelijk aan de zuidzijde van het huidige tracé van de N 340 in de nabijheid van de Overijsselse Vecht. De Vecht is een kanoroute en route voor pleziervaart.

Binnen het plangebied is een fietsroutenetwerk aanwezig. Dit fietsroutenetwerk bestaat uit honderden kilometers bewegwijzerde routes. In het netwerk kan de bezoeker zelf veel fietsroutes samenstellen met behulp van zogenaamde 'knooppunten'. Het VVV heeft verschillende routes ontwikkeld die door het noordelijk deel van het plangebied lopen (veelal over landelijke wegen). Verder is er een ANWB-fietsroute vanuit Dalfsen richting Nieuwleusen, die de N 340 kruist bij de fietstunnel bij de Hoevenweg en bij de Stuw. Er wordt hier veel vanuit het studiegebied richting Staphorst gefietst. Ook vormt de verbinding Vechtdal-Reestdal (over de Balkeweg) een recreatieve fietstroute.

Het Provinciaal Raamplan Fietspaden Overijssel geeft de N 340 aan als fietsroute met een verkeersfunctie, de Dedemsweg en de weg naar de fietstunnel als route met een mengfunctie en de wegen van Broekhuizen en Oudleusen naar Dalfsen als routes met een recreatieve functie. Ook de route van de Stuw naar Witharen staat aangemerkt als route met een recreatieve functie (Bron: Belevingswaardenonderzoek N 340, 2001).

De stichting Hippisch Toerisme Nederland heeft via het project "Op stap en in Draf" aaneengesloten ruiterroutes gemarkeerd. Een van de routes loopt ten noorden van Dalfsen.

In bijlage 4 zijn de recreatieve routes weergegeven.

In de bijlagen zijn kaarten opgenomen. Voor de kaarten geldt dat voor de behandelde thema's mogelijk niet alle gebieden, objecten en/ of routes zijn opgenomen. Dit geldt uitsluitend als deze in de periferie zijn gelegen. Voor het grondgebied waar de alternatieven ruimtebeslag op leggen geven de kaarten wel een compleet beeld.

6 *Autonome ontwikkeling*

6.1 *Inleiding*

De autonome ontwikkeling beschrijft de toekomstige toestand van het milieu in het studiegebied wanneer de opwaardering van de N 340 niet plaatsvindt. Het peiljaar betreft 2020. Zoals eerder vermeld, vormt de autonome ontwikkeling samen met de huidige situatie de referentie voor het beoordelen van de effecten van de opwaardering van de N 340. Ook de autonome ontwikkeling wordt betrokken bij de probleemanalyse.

In de onderstaande paragrafen is de autonome per beoordelingscriterium beschreven. Het studiegebied wordt daarbij van west naar oost doorlopen.

6.2 *Landbouw*

Landbouwgronden

Gemeente Zwolle

Door de groei van Zwolle zullen de ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw ongetwijfeld kleiner worden. De druk van niet-agrarische functies neemt toe en bovendien hebben sommige landbouwbedrijven te maken met minder gunstige toekomstperspectieven. De meest kansrijke deelgebieden voor landbouw zijn in het Structuurplan aangewezen tot agrarisch kerngebied. (bron: structuurplan Zwolle)

Gemeente Dalfsen

De grondgebonden landbouw neemt in Dalfsen een belangrijke positie in. De landbouw blijft daarmee een belangrijke economische drager van het platteland. Toch komt in de Nota Economisch beleid naar voren dat qua werkgelegenheid en aantal vestigingen de landbouw een dalende trend vertoont: 3-5% van de bedrijven stopt elk jaar. Voor de grotere, toekomstgerichte bedrijven is het van belang dat zij voldoende ontwikkelingsmogelijkheden krijgen op plaatsen waar zij in de toekomst niet worden belemmerd.

De landbouw zal een belangrijke rol blijven houden in grote delen van de gemeente Dalfsen. Alleen de manier waarop zal verschillen door ontwikkelingen in de markt en de omgeving. De landbouw zal grootschaliger worden en intensiever, maar op minder bedrijven plaatsvinden. De landbouw van de toekomst heeft aandacht voor innovatie, diversificatie, duurzaamheid, de nieuwste (milieu-)technieken en samenwerking in de keten. Grootschaligheid leidt ook tot grotere en/of meer gebouwen per bedrijf. Dit betekent dat bij verzoeken voor nieuwbouw (uitbreiding of nieuwvestiging) nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing.

Uitbreiding van intensieve veehouderij is in de gehele gemeente volgens het bestemmingsplan mogelijk, mits voldaan wordt aan de milieuwetgeving (IPPC, Natura 2000, ed). Hervestiging van intensieve veehouderij is niet in ieder deelgebied mogelijk.

Daarnaast zal een groot deel van de landbouw stoppen met haar bedrijfsvoering. Afhankelijk van het deelgebied zullen vrijkomende gronden in meer of mindere mate ten goede komen aan de agrarische sector. Eventueel kan via een vrijwillige kavelruil of functiewisseling gekomen worden tot een betere herschikking van gronden. (Bron: Plattelandsvisie Dalfsen)

Visiekaart plattelandsvisie Dalfsen

Gemeente Ommen

Toch is het op gemeentelijke schaal moeilijk te voorspellen wat er gaat gebeuren in de toekomst. De algemene trends zullen zijn:

- een sterk doorzettende schaalvergroting (in de LOG's) die gepaard gaat met een sterke afname van het aantal bedrijven (maar een kleine toename in de LOG's);
- de sectoren varkenshouderij en pluimveehouderij zullen hun uiterste best moeten doen om hun marktaandelen te behouden en waarschijnlijk zullen dieraantallen gelijk blijven of verder (licht) afnemen;
- de kalverhouderij kan verder toenemen, maar de bedrijfsontwikkeling zal sterk beïnvloed worden door de wijze waarop bedrijfstoelagen hervormd worden.

De gemeente Ommen ontwikkeld een visie voor vier landbouwontwikkelingsgebieden in de gemeente. Deze gebieden zijn in het provinciale Reconstructieplan Salland-Twente (2004) aangewezen als gebieden waar de intensieve veehouderij ontwikkelingsmogelijkheden heeft. De visie van de gemeente Ommen is dat ontwikkelingsgebieden eerst moeten worden geboden aan de bestaande bedrijven binnen de LOG's. Voor nieuwe bedrijven is hergebruik van bestaande kavels een mogelijkheid waar de gemeente gebruik van wil maken en bij voorkeur op wil sturen. Nieuwvestiging van intensieve veehouderijen vindt in principe zo veel mogelijk plaats op bestaande bouwblokken (hervestiging). De gemeente zet dus in op het hergebruik van bestaande bouwblokken. Dit is bestaand beleid uit Streekplan en Reconstructieplan. In de nabijheid van het studiegebied bevindt zich een tweetal Landbouwontwikkelingsgebieden: Vinkenbuurt en Arrierveld.

6.3 Wonen

Toekomstig woongebied

Gemeente Zwolle

Tot 2020 zijn in totaal 6000 nieuwe woningen te verdelen op in- en uitbreidingslocaties en in de regio. Het tweesporenbeleid zet in op 1500 tot 2500 woningen op inbreidingslocaties. Op uitbreidingslocaties worden 1500 tot 3500 woningen gebouwd, afhankelijk van de voortgang bij inbreiding en in de regio. Vechtpoort is de grootste uitbreidingslocatie met 2000 woningen. Dit gebied is gelegen aan de oostkant van de stad Zwolle, ten zuiden de Vecht (aan de noordzijde van de Vecht loopt het huidige tracé van de N 340).

Gemeente Dalfsen

In het plan De Gerner Marke wat aan de oostkant van de Rondweg ligt, zullen de komende jaren circa 450 woningen worden gebouwd. Dit plan is bijna afgerond en er wordt momenteel een studie verricht naar uitbreidingsmogelijkheden aan de oostkant.

De gemeente is bezig met het opstellen van een bestemmingsplan voor de ontwikkeling van woningbouw ten noorden van de nieuwbouwwijk Westerbouwlanden in Nieuwleusen. De nieuwbouwwijk Westerbouwlanden Noord biedt plaats aan circa 250 woningen. Ook in Molenpad / Paltheweg vindt nieuwbouw van woningen plaats.

Gemeente Ommen

In 2008 start Rijkswaterstaat met de omlegging van de Rijksweg N34. Hiervoor wordt de N36 vanaf de Witte Paal doorgetrokken ten noorden van Ommen om uit te komen bij de N 48 ter hoogte van Ommerkanaal-Oost. De reden voor de aanleg van dit nieuwe trace is het aantal verkeersongevallen dat op deze weg plaatsvindt. Daarnaast gaat de huidige N34 dwars door het centrum van de stad Ommen. De omlegging ontlast het centrum van Ommen aanzienlijk.

De woningbouwontwikkeling in Ommen-Oost moet voorzien in een taakstelling van 600 tot 800 woningen. Daarnaast zal het bestaande bedrijventerrein Havengebied herontwikkeld worden tot woonwijk (circa 330 woningen).

Door de beëindiging van landbouwbedrijven zal het aantal woningen met een woonfunctie toenemen. Met name in die gebieden waar naast de landbouw ook andere functies aanwezig zijn. De uitbreidingslocaties zijn weergegeven in bijlage 4.

6.4 Werken

Toekomstig werkgebied

Gemeente Zwolle

Zwolle heeft de komende jaren de opgave om jaarlijks gemiddeld 27.000m² kantoren en 16 hectare bedrijfsterrein te faciliteren. Deze opgave moet worden gevuld op bedrijventerreinen en in gebieden met centrumfuncties.

Uitbreiding van bedrijventerreinen gaat voor een groot gedeelte plaatsvinden op het bedrijventerrein Hessenpoort. Dit betreft een regionale bedrijventerrein en is gelegen ten noorden van het huidige tracé van de N 340. In het structuurplan zijn twee uitbreidingen van elk 10 ha opgenomen, één aan de zuidzijde en één ter plaatse van de reservering spoorgebonden bedrijvigheid. De locatie van Hessenpoort wordt afgestemd met de ligging van het toekomstig tracé van de N 340.

Gemeente Dalfsen

Uitbreiding van de bedrijvigheid (circa 13 hectare) gaat met name plaatsvinden in de kern Nieuwleusen, De Grift III, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein 'De Grift'. Ook in Lemelerveld wordt het bestaande bedrijventerrein aan de zuidkant nog verder uitgebreid

Gemeente Ommen

De gemeente Ommen is actief met de planvorming voor het project De Drieslag. Dit project houdt in dat het sportpark De Rotbrink wordt verplaatst naar de woongebieden aan de noordoostelijke rand van Ommen. Zo ontstaat ruimte voor een nieuw bedrijventerrein van netto 19 hectare. Bedrijven die nu nog zijn gevestigd op het oude bedrijventerrein Havengebied kunnen zich hier vestigen. Het Havengebied komt zo beschikbaar voor een nieuw woongebied tussen het centrum en de woonwijken De Strangen en Ommeres. Naar verwachting wordt het sportpark eind 2008 geopend.

Door het toenemende aantal particulieren op het platteland en het streven naar een vitaal platteland, is het de verwachting dat de werkgelegenheid op het platteland zal toenemen. De uitbreidingslocaties binnen het plangebied en de locaties binnen het project De Drieslag zijn weergegeven in bijlage 4.

6.5 Recreatie

Toekomstige recreatieve ontwikkelingen

Gemeente Zwolle

Ten Noorden van het huidige tracé van de N 340 is in het structuurplan Zwolle de overgangszone Hessenpoort als project opgenomen. Er dient een overgang tussen het bedrijventerrein en het aangrenzende natuurgebied gecreëerd te worden.

In de Recreatievisie Zwolle (2004) is de zone 'Recreatief struinen van IJssel tot Vecht' opgenomen. Deze zone omsluit bijna de hele stad Zwolle. Het huidige tracé van de N 340 en de aansluiting met de A28 valt binnen deze zone. In deze zone ligt het accent op extensieve natuurrecreatie in de uitwaarden en recreatief medegebruik in de vorm van wandelen, fietsen en skaten over de dijken en de binnendijkse gebieden. De landschappelijke kwaliteit en landelijke uitstraling van deze zone moet gewaarborgd blijven, o.a. door verschillende vormen van recreatie bij de boer of een zorgboerderij. De recreatieve ontsluiting met onder meer parkeermogelijkheden, paden, banken, picknicktafels en informatieborden dient waar nodig verbeterd te worden.

Gemeente Dalfsen

In het gemeentelijke Beleidsplan Recreatie en Toerisme 2002 – 2010 wordt op dagrecreatief gebied bezien in hoeverre de openstelling van paden en routes nog verbeterd kan worden. Zo zijn de uiterwaarden van de Vecht en de dijken nauwelijks toegankelijk voor de recreant. Daarnaast is er aandacht voor de verbetering van recreatieve uitlopmogelijkheden vanuit de kernen.

Het gebied ten noorden van de N 340 is momenteel in recreatief (en landschappelijk) opzicht relatief gezien minder interessant. Het gebied kan juist als afwisseling in het landschap worden geïntegreerd in de recreatieve mogelijkheden van Dalfsen. De bestaande speelboerderij ten noorden van Oudleusen vormt al een dagrecreatieve trekker, maar het is gewenst dat er meer dagrecreatieve voorzieningen in het noordelijke gedeelte van het buitengebied een plek krijgen. Daarnaast zijn er in dit gebied veel karakteristieke boerderijen die toeristisch interessant zijn. (bron: Plattelandsvisie Dalfsen).

Gemeente Ommen

Ommen beschikt reeds over een zeer ruim en gevarieerd aanbod aan verblijfsrecreatie. Kwantitatieve uitbreiding van het aanbod aan verblijfsrecreatie heeft dan ook niet de hoogste beleidsprioriteit. Wel is blijvend aandacht nodig voor innovatie en nieuwe impulsen. In veel gevallen zal kwaliteitsverbetering mogelijk zijn binnen de bestaande terreinen. In enkele gevallen zal hiervoor ruimte gezocht worden door uitbreiding van bestaande verblijfsrecreatieterreinen. Het gemeentelijk beleid is erop gericht dit onder strikte voorwaarden mogelijk te maken:

- uitbreiding moet leiden tot kwaliteitsverbetering van de verblijfsaccommodaties;
- uitbreiding moet inspelen op de duurzame trend in de samenleving/markt;

- uitbreiding dient een groeiende doelgroep aan te spreken;
- uitbreiding moet zorgen voor een verbijzondering van het aanbod (productdifferentiatie);
- uitbreiding dient aan te sluiten bij het toeristische profiel van Ommen;
- er dient voldoende aandacht te worden besteed aan landschappelijke inpassing;
- de schaal/omvang van de ontwikkeling dient te passen bij de beoogde locatie.

De geconstateerde ruimtebehoefte voor verblijfsrecreatie binnen de gemeente Ommen is 70 ha (route IV, 2004).

Om een voldoende gedifferentieerd aanbod van verblijfsrecreatieve voorzieningen ook in de toekomst te waarborgen is het gemeentelijk beleid erop gericht om:

- het aantal recreatiewoningen niet te laten toenemen;
- voldoende ruimte te reserveren voor toeristische standplaatsen op kampeer- en caravanterreinen, waarvoor tenminste 25% van het terrein beschikbaar moet zijn.

Het aanbod aan dagrecreatieve voorzieningen in Ommen is vrij beperkt en onsamenvattend. Versterking van die samenhang is een belangrijks aandachtspunt voor gemeente en de sector. Mogelijkheden hiertoe zijn er door het ontwikkelen van recreatieve knooppunten en transferia (startpunten voor een bezoek aan het buitengebied met een scala aan bijbehorende voorzieningen). In het verlengde hiervan is ook aandacht nodig voor een kwalitatieve uitbreiding van het aanbod. Met name is er behoefte aan overdekte (slecht weer-)voorzieningen.

Het buitengebied van Ommen en de hier gevestigde agrarische bedrijven bieden vele mogelijkheden voor versterking van de recreatieve functie. Een toeristische neventak kan bijdragen aan versterking van de economische basis van agrarische bedrijven. Recreatie bij de boer is kleinschalig naar aard en omvang. Voor het kamperen bij de boer wordt voor de komende 10 jaar uitgegaan van een quotum van maximaal 15 bedrijven. Op dit moment bieden 7 agrarische bedrijven mogelijkheden voor kleinschalig kamperen. Daarnaast zijn er in de vorm van nevenfuncties mogelijkheden voor bed & breakfast en recreatief nachtverblijf.

In het Toeristisch recreatief beleids- en actieplan is een aantal projecten geformuleerd die inhoud geven aan de visie dat de sector zowel in kwalitatieve zin als in kwantitatieve zin versterkt moet worden: Projecten die in het kader van dit bestemmingsplan relevant zijn betreffen:

- het versterken van de belevingswaarde van de Vecht en de Regge;
- het realiseren van nieuwe toeristische verbindingen over de Vecht;
- het mogelijk maken van recreatieve knooppunten/transferia;
- het bieden van uitbreidingsmogelijkheden aan verblijfsrecreatieve bedrijven;
- het stimuleren van plattelandstoerisme (dagrecreatieve voorzieningen, kleinschalig kamperen, bed & breakfast, recreatief nachtverblijf) .

(Bron: BP buitengebied gemeente Ommen)

6.6 Probleemanalyse

De vergelijking van de referentiesituatie met de beleidsdoelen en plannen voor aspect Ruimtelijke Ordening, maakt duidelijk of er knelpunten zijn voor het behalen van de beleidsdoelen en plannen indien er niets wordt gedaan aan de N 340.

De N 340 vormt voor de hieraan gelegen gemeenten en bestemmingen een belangrijke 'levensader'. Veel van de voorziene uitbreidingen van de woon-, werk, en recreatievoorzieningen zijn gebaat bij een goede ontsluiting. Het is daarom van belang dat ook in de toekomst een goede bereikbaarheid van de aan de N 340 gelegen bestemmingen blijft gegarandeerd. Te noemen is de ontwikkelingen op Hessenpoort en de relatie met de doorstroming van het verkeer op de N 340 (gezien de aanwezigheid van logistieke bedrijven). Ook de lokale ondernemers in het studiegebied en aan de N 340 hebben hier belang bij een goede bereikbaarheid. Zo noemt de gemeente Dalfsen de verbeterde doorstroming op de N 340 (en de doorstroming op en naar de A28) een uitgangspunt voor de economische ontwikkeling van de gemeente. De werkgelegenheid in Zwolle neemt verder toe en dit trekt mensen aan die voor het woon-werkverkeer afhankelijk zijn van de N 340. Bij het aspect verkeer en vervoer zal de relatie tussen de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken en de daaraan gerelateerde verkeersontwikkeling worden beschreven. Ook de bereikbaarheid van het Vechtdal ten zuiden van het huidige tracé van de N 340 vormt een belangrijk uitgangspunt.

Voor wat betreft het aspect landbouw wordt rekening gehouden met het feit, dat veel ondernemers in deze sector in de toekomst zullen stoppen en dat de schaalvergroting in en reconstructie van de agrarische sector zich zal doorzetten. Er is geen relatie tussen het stoppen van de landbouwers en het al dan niet opwaarderen van de N 340. Ter plaatse van de noordelijke alternatieve tracés ontwikkelen mogelijke sterkere bedrijven met meer productiecapaciteit.

Ook dient rekening gehouden te worden met de afwikkeling van verkeer over de N 340 naar Ommen Zuid (Stationsweg en Den Ham).

7 Effectbeschrijving

7.1 Inleiding

Doel van de effectbeschrijving is om de effecten van de alternatieven in kaart te brengen en de alternatieven onderling te vergelijken op basis van effecten.

Het effectenonderzoek N 340 bestaat uit een objectieve effectbeschrijving waarbij de effecten van de verschillende voorgestelde oplossingen zoveel mogelijk kwantitatief zijn uitgedrukt in eenheden als aantallen, kilometers, hectares *et cetera*. Waar dat niet mogelijk is gebleken, is een kwalitatieve score gegeven. Voor de effectvergelijking worden alle kwantitatieve scores eveneens gewaardeerd op een kwalitatieve schaal. Uiteindelijk vindt de effectvergelijking dus plaats op basis van kwalitatieve scores.

Van kwalitatieve criteria en scores is bekend dat ze bij belanghebbenden vaak ter discussie staan. Ze lijken vaak willekeurig en soms zelfs subjectief of relatief te worden toegepast. Daarom is voor dit project een zoveel mogelijk transparante en navolgbare methodiek toegepast die bij het toekennen van kwalitatieve scores nauwelijks nog ruimte laat voor discussie: de methode is gebaseerd op een consistente benadering van aard, omvang en ernst van een effect. De aard van het effect moet helder zijn vastgelegd in het beoordelingscriterium. Vervolgens kan een score worden toegekend op basis van professionele deskundigheid, op een schaal van omvang x ernst, volgens onderstaande opzet.

Waarde / ernst negatieve effecten	Beperkte omvang	Grote omvang	Zeere grote omvang
Weinig waarde/niet ernstig	0	0	0/-
Enige waarde/matig ernstig	0	0/-	-
Waardevol/ernstig	0/-	-	--

Belang positieve effecten	Beperkte omvang	Grote omvang	Zeere grote omvang
Weinig belangrijk	0	0	0/+
Belangrijk	0	0/+	+
Zeere belangrijk	0/+	+	++

De plussen en minnen staan hierbij voor:

Waardering effecten	Omschrijving
--	Zeer groot negatief effect
-	Groot negatief effect
0/-	Gering negatief effect
0	Geen verandering (referentie)
0/+	Gering positief effect
+	Groot positief effect
++	Zeer groot positief effect

Kwalitatieve beoordelingscriteria

De effectbepaling en – beoordeling wordt gebaseerd op:

- Kwaliteit: veranderingen in kwaliteit van de woonomgeving (licht, geluid, barrièrewerking), verandering van kwaliteit landbouwgronden door vernatting of verdroging.

Kwantitatieve beoordelingscriteria

De effectbepaling wordt gebaseerd op:

- Aantasting door vernietiging: te amoveren woningen, agrarische bedrijven en overige bedrijven; ruimtebeslag op landbouwgrond, versnippering van landbouwgrond, omrijdbewegingen; ruimtebeslag op toekomstig woon- en werkgebied; ruimtebeslag op recreatiegebied;
- Aantasting door doorsnijding: aantal doorsnijden recreatieve routes; aantal doorsneden routes schoolgaande jeugd.

De effectbepaling heeft een 1-op-1 relatie met de omvang van het effect. Deze relatie is in onderstaande tabel weergegeven voor de verschillende kwantitatieve beoordelingscriteria.

Beoordelingscriterium	Beperkte omvang	Grote omvang	Zeere grote omvang
Aantasting landbouwgebied (hectare)	<20	20-50	>50
Omrijdbewegingen (aantal)	<5	5-10	>10
Aantal te doorsnijden percelen	<100	100-200	>200
Aantal te amoveren agrarische bedrijven	<5	5-10	>10
Aantal te amoveren woningen	<5	5-10	>10
Aantasting toekomstig woongebied (hectare)	<20	20-50	>50
Aantal doorsnijdingen schoolroutes	<1	2-4	>5
Aantal te amoveren solitaire bedrijven	<5	5-10	>10
Aantasting toekomstig werkgebied (hectare)	<20	20-50	>50
Aantasting recreatie gebieden (hectare)	<20	20-50	>50
Aantal recreatieve routes	<5	5-10	>10

De effectbeoordeling omvat vervolgens de 'vertaling' van de effectbepaling naar een kwalitatieve score. De relevante vraag die hierbij wordt beantwoord is "hoe erg is deze aantasting?". Het gaat dus niet alleen om hoeveel ha er wordt aangetast, maar ook om de waarde van hetgeen wordt aangetast en de ernst van de aantasting. Bijvoorbeeld scoort aantasting van woningen en bedrijven negatiever dan aantasting van woon- en werkgebieden. Ook is een nieuwe doorsnijding ernstiger dan verdere aantasting bij een bestaande doorsnijding. Het op deze manier beoordelen van de effecten is echter geen 'rigide stelregel'. Indien mitigerende maatregelen of andere omstandigheden hiertoe aanleiding geven, kan gemotiveerd afgeweken worden van deze wijze van effectbeoordeling.

Aantal af te breken woningen en bedrijven; definitief?

Het aantal af te breken woningen en bedrijven is bepaald aan de hand van de plangrenzen van de ontwerpen die voor het plan-MER zijn ontwikkeld. Zoals toegelicht in Deel A kan er in de fase van het besluit-m.e.r. nog e.e.a. wijzigen zoals het aantal en de locatie van de (on)gelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen. Dit betekent dat daardoor het aantal af te breken woningen en bedrijven ook nog kan veranderen. Het aantal af te breken objecten is dus met name bedoeld om de alternatieven te kunnen vergelijken. De kaart van bijlage 5 met aantal te amoveren woningen en bedrijven is daarom niet finaal.

In de volgende paragrafen wordt bij elk kwantitatief beoordelingscriterium een toelichting gegeven op de wijze van effectbeoordeling.

7.2 Landbouw

7.2.1 Verlies van landbouwgronden

Landbouw is en blijft een belangrijke economische drager in het gebied. Alhoewel landbouw-bedrijven in aantal afnemen, neemt de grootte van de resterende landbouwbedrijven toe. Verlies van landbouwgebied wordt dan ook negatief beoordeeld.

Landbouwgrond bestaat uit akker en grasland. Binnen het plangebied is het voornaamste type grasland. Akker komt minder vaak voor. In onderstaande tabellen is de oppervlakte grond die verloren gaat voor deze twee typen landbouwgrond weergegeven.

Effectbepaling

Landbouw	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Som verwijderd oppervlak akker (ha)	0,0	0,2	0,7	4,0	5,4	8,2	17,9	23,6	21,7	28,1	21,2	27,4	24,2	31,2
Som verwijderd oppervlak grasland	0,1	1,0	0,5	9,7	21,2	33,4	56,9	47,1	73,3	62,0	79,9	70,8	91,3	81,0
Totaal	0,1	1,2	1,2	13,7	26,6	41,6	74,8	70,7	95,0	90,1	101,1	98,2	115,5	112,2

Alternatieven waarvan het ruimtebeslag op landbouw beperkt is (< 20 ha), zijn het Nulplus en Nuldubbelpus alternatief en beide Netwerkalternatieven. Van beide Ombouwalternatieven is het ruimtebeslag groot (20-50 ha). Alle variaties op de Middellange en Lange omleiding hebben een zeer groot ruimtebeslag (>50 ha).

Effectbeoordeling

Indien alleen sprake is van ruimtebeslag door uitbreiding van reeds bestaande doorsnijdingen (N 340 en N 48) is er sprake van een matig ernstig effect. Er is immers volop landbouwgebied in deze omgeving aanwezig en er is reeds sprake van een bestaande doorsnijding. Er wordt een reep landbouwgrond bij het bestaande tracé getrokken.

Een nieuwe doorsnijding wordt zwaarder meegewogen. Indien er sprake is van ruimtebeslag door een nieuwe doorsnijding, is er sprake van een ernstig effect.

Landbouw	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting landbouw	0	0	0	0	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--

De alternatieven Nulplus en Nulplusplus en beide Netwerkalternatieven maken geheel gebruik van het bestaande tracé van de N 340, en voor de Netwerkalternatieven ook de N 48. Er is dus geen sprake van een extra doorsnijding en de aantasting is daarom matig ernstig. Het effect is daarom niet significant; **score 0**.

Bij beide Ombouwalternatieven is er sprake van een nieuwe doorsnijding tussen Zwolle en Dalfsen. Door deze nieuwe doorsnijding gaan ook landbouwgronden verloren. De aantasting is daarom ernstig. Het effect is groot negatief; **score -**.

Het zeer grote ruimtebeslag van de Middellange omleiding en Lange omleiding in combinatie met het feit dat er sprake is van nieuwe doorsnijding(en) van landbouwgebieden (ernstig), leidt tot de beoordeling dat het effect zeer groot negatief is; **score --**.

7.2.2 Versnippering van landbouwgronden

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven is landbouw een belangrijke drager binnen het plangebied. Het is van belang om niet uitsluitend de aantasting van het areaal landbouwgronden in beeld te brengen, ook is het belangrijk om inzicht te verkrijgen in de omrijbewegingen die ontstaan door de nieuwe tracés. Daarnaast is het aantal percelen dat wordt doorsneden van belang voor het beoordelen van de versnippering van landbouwgronden.

Effectbepaling

Voor het bepalen van het aantal omrijbewegingen is berekend hoeveel eigenaren landbouwgrond in bezit hebben aan beide zijden van het tracé. Deze eigenaren zullen dus om van het ene naar het andere perceel te komen de N 340 moeten oversteken². Ook in de referentiesituatie is dit het geval. Een toe- of afname wordt negatief respectievelijk positief beoordeeld.

² Waar de N 340 wordt afgewaardeerd, is deze niet meegerekend als zijnde een barrière.

Het aantal landbouwpercelen dat door het tracé wordt doorsneden is tevens opgenomen in de onderstaande tabel. Dit zijn de landbouwgronden die fysiek worden versnipperd doordat het tracé het perceel doorkruist. Landbouwgronden betreft grasland en akker.

Landbouw	0	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Omrijdbewegingen	32	32	32	32	32	33	36	66	55	65	55	74	64	74	64
# doorsneden percelen	n.v.t.	9	28	34	190	181	196	233	213	234	217	211	214	214	220

Omrijdbewegingen

Extra omrijdbewegingen zijn er niet bij de alternatieven Nulplus en Nulplusplus en beide Netwerkalternatieven. Dit komt omdat het bestaand tracé wordt gevolgd.

Bij de Ombouwalternatieven is het aantal extra omrijdbewegingen beperkt. Uit de GIS analyse blijkt dat er 1 respectievelijk 4 omrijdbewegingen extra door deze alternatieven worden veroorzaakt dan nu het geval is.

Het aantal omrijdbewegingen neemt significant toe bij de Middellange omleiding en de Lange omleiding. Dit varieert van 23 tot 42 omrijdbewegingen meer dan in de huidige situatie. Voor al deze alternatieven is de omvang van het effect zeer groot.

Aantal doorsneden percelen

De huidige situatie is als uitgangspunt genomen. In de huidige situatie zijn dan ook geen doorsnijdingen aanwezig. Grondeigendom aan beide zijden van het huidige tracé van de N 340 bestaat uit minimaal twee percelen.

Het aantal percelen dat doorsneden wordt, varieert bij de Nulplus, Nuldubbelplus en Netwerk 80 alternatief van 9 tot en met 34 en is hiermee beperkt. Netwerk 100 alternatief en beide Ombouwvarianten leiden tot een fors aantal doorsnijden waarmee het effect groot is. Voor de overige alternatieven is het effect met meer dan 200 doorsnijdingen zeer groot.

Effectbeoordeling

Landbouw	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Omrijdbewegingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Doorsneden percelen	0	0	0	0/-	0/-	0/-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal	0	0	0	0/-	0/-	0/-	-	-	-	-	-	-	-	-

Omrijdbewegingen

Toename van het omrijdbewegingen wordt beoordeeld als matig ernstig.

De scheiding tussen de alternatieven met geen significant effect en een groot negatief effect ligt tussen de alternatieven Ombouw en Middellange omleiding. Met andere woorden: alle Middellange omleiding en Lange omleiding alternatieven scoren groot negatief; **score -**. De overige alternatieven scoren neutraal; **score 0**.

Doorsnijding landbouwpercelen

Doorsnijding van landbouwgronden wordt beoordeeld als matig ernstig.

De alternatieven Nulplus, Nuldubbelplus en Netwerk 80 alternatief leiden nauwelijks tot verandering en scoren neutraal; **score 0**. Het Netwerk 100 alternatief en beide Ombouwalternatieven leiden tot de doorsnijding van een groot aantal landbouwpercelen. Dit leidt tot een van **score 0 / -**: gering negatief. Het grote aantal doorsnijdingen van de overige alternatieven leidt tot de beoordeling dat het effect groot negatief is; **score -**.

7.2.3 Vernatting/verdroging

Effectbepaling en -beoordeling

Het effect op landbouw door wijziging in de grondwaterstand cq. –stroming is kwalitatief bepaald aan de hand van de uitkomsten van het aspect Bodem en Water. Vernatting en verdroging speelt bij de verschillende alternatieven geen significante rol om de volgende redenen:

- De funderingswijze en aanleg wordt afgestemd op grondwaterstanden. Uitgangspunt is dat grondwaterstand niet kunstmatig wordt verlaagd door bv drainage
- Langs de gehele weg komt een greppel te liggen om het hemelwater op te vangen, te zuiveren en te infiltreren. Ondanks toename verhard oppervlak wordt er dus geen water extra uit het gebied weggevoerd. Het water infiltreert zo dicht mogelijk bij de plek waar het valt.
- De fundering weg zal niet dusdanige invloed hebben op de grondwaterstromen dat deze zullen gaan wijzigen.

Landbouw	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Vernatting/ verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.4 Af te breken agrarische bedrijven

Binnen het plangebied is een groot aantal agrarische bedrijven aanwezig. Alhoewel er bij het ontwerpproces zoveel mogelijk rekening is gehouden met de bestaande bedrijven, is het niet mogelijk om alle bedrijven te ontzien. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel agrarische bedrijven afgebroken dienen te worden per alternatief.

De situering van de agrarische bedrijven is afkomstig uit het ACN-bestand welke is ontvangen van Bridgis. Op basis van een GIS-analyse en handmatige controle is het aantal bedrijven berekend. Er is daarbij bepaald of het hoofdgebouw (vaak de boerderij/woning) deels of geheel binnen de plangrens van de verschillende alternatieven valt. Schuren, stallen en bijgebouwen zijn niet meegeteld.

Effectbepaling

Landbouw	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Te amoveren bedrijven (aantal)	0	0	0	4	4	3	3	1	2	0	2	0	2	0

Bij het Nulplus, Nulplusplus en Netwerk 80 alternatief, de alternatieven Middellange omleiding 100 2x2 zuid en Lange omleiding 100 2x1 zuid vallen geen agrarische bedrijven binnen het ruimtebeslag van de tracés. Bij de overige alternatieven is het aantal af te breken bedrijven beperkt (dat wil zeggen minder dan 5). Op de kaart van bijlage 5 is te zien welke agrarische bedrijven het betreft³.

Effectbeoordeling

Het afbreken van agrarische bedrijven krijgt in deze beoordeling de zwaarste weging; de aantasting is ernstig. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar ligging van het bedrijf, omvang, soort, toekomstperspectief en economische situatie van de agrarische bedrijven.

Landbouw	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Amoveren agrarische bedrijven	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-	0	0/-	0

De alternatieven waarbij geen agrarische bedrijven moeten worden afgebroken, hebben logischerwijze geen effect; **score 0**.

Alternatieven met een gering negatief effect (**score 0/-**) zijn het Netwerk 100 alternatief, beide Ombouwalternatieven, Middellange omleiding 100 2x1 noord en zuid, Middellange omleiding 100 2x2 noord, Lange omleiding 100 2x1 noord en 2x1 zuid.

³ Zoals eerder vermeld kan dit nog wijzigen in het besluit-MER door nadere detaillering van het ontwerp en aansluitingen.

7.3 Wonen

7.3.1 Af te breken woningen

Binnen het plangebied zijn diverse solitaire woningen aanwezig. Ook voor woningen is, ondanks het zorgvuldige ontwerpproces, het niet mogelijk om aantasting te voorkomen. Dit betekent dat er woningen afgebroken dienen te worden. De wijze waarop dit is bepaald is identiek aan de werkwijze bij agrarische bedrijven. Ook hier geldt dat schuren en bijgebouwen niet zijn meegerekend. Het gaat om de woning.

In onderstaande tabel is het aantal af te breken woningen weergegeven.

Effectbepaling

Wonen	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Te amoveren woningen (aantal adressen)	0	1	1	16	13	10	7	10	7	9	2	4	2	5

Alleen bij het Nulplusalternatief hoeven geen woningen te worden afgebroken. Het aantal af te breken woningen is beperkt bij de alternatieven Nuldubbelplus, Netwerk 80, Lange omleidingen 1002x1 noord en zuid en 2x2 noord.

Het Netwerk 100 alternatief en het Ombouwalternatief 2x1 hebben een dusdanig ruimtebeslag dat het aantal woningen dat binnen de plangrens valt en afgebroken dient te worden zeer groot is. Bij de overige alternatieven is het aantal af te breken woningen groot. Op de kaart in bijlage 5 is te zien om welke woningen het gaat⁴.

Effectbeoordeling

Het afbreken van woningen krijgt in deze beoordeling de zwaarste weging; de aantasting is ernstig. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt naar de waarde van de woningen of eigendomssituatie.

Wonen	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Te amoveren woningen	0	0/-	0/-	--	--	-	-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-

⁴ Zoals eerder vermeld kan dit nog wijzigen in het besluit-MER door nadere detaillering van het ontwerp en aansluitingen.

Het alternatief Nulplus leidt niet tot de noodzaak om een woning af te moeten breken; **score 0**.

Het effect is gering negatief (**score 0/-**) bij de alternatieven Nuldubbelpus, Netwerk 80, Lange omleiding 100 2x1 noord en zuid en 2x2 noord.

Een zeer groot negatief effect hebben het Netwerk 100 alternatief en het Ombouwalternatief 2x1; **score --**.

Bij de overige alternatieven is het effect groot negatief; **score -**. Het betreft het Ombouw 100 alternatief 2x2, Middellange omleiding 100 2x1 noord en zuid, Middellange omleiding 100 2x2 noord en zuid en Lange omleiding 100 2x2 zuid.

7.3.2 Aantasting toekomstig woongebied

Het toekomstige woongebied concentreert zich in en rond de bestaande kernen. De alternatieven leggen geen beslag op toekomstig woongebied. Geen ruimtebeslag betekent ook geen effect. In onderstaande tabellen is dit weergegeven.

Effectbepaling

Wonen	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting toekomstig woongebied (hectare)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Effectbeoordeling

Wonen	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting toekomstig woongebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7.3.3 Kwaliteit van de woonomgeving

Goede wegverbindingen zijn essentieel voor de economische groei en stedelijke ontwikkeling van de economische centra. Aan de andere kant kan mobiliteit ook de kwaliteit van de woonomgeving aantasten: door geluidhinder, luchtkwaliteit, visuele verstoring, gevoelde verkeers(on)veiligheid en als barrière. Hierop zijn de alternatieven onderling vergeleken.

Geluidhinder

Geluidhinder is in dit plan-MER onderzocht als een apart aspect; zie voor meer informatie Deel B, aspect geluidhinder. Een van de criteria betreft het aantal geluidbelaste woningen. De effectbeoordeling is hier overgenomen. Onderstaande tabel laat het aantal geluidbelaste woningen zien voor de verschillende alternatieven. Dit betreft het aantal woningen binnen het studiegebied voor geluid. Hieronder vallen naast de N 340 ook de N 48, N 758, N 377 en A28.

Kwaliteit woonomgeving	0	0+	0++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Geluidbelaste woningen (aantal)	8376	8420	8420	8423	8524	8484	8529	8234	8212	8315	8293	8039	8036	8122	8119

Enkel voor de Lange omleiding is een relevante afname van het aantal geluidsbelaste woningen zichtbaar; een gering positief effect (**0 / +**). De overige alternatieven laten een niet relevante toe- of afname zien (**score 0**). Echter blijkt wel dat de alternatieven die het langst het huidige tracé van de N 340 volgen de meeste woningen belasten.

Voor de geluidsbelaste woningen geldt dat de alternatieven die meer verkeer op de N 340 aantrekken (onder andere de 2x2 alternatieven ten opzichte van de 2x1 alternatieven) meer woningen belasten. Dit verschil is echter niet significant voor de effectbeoordeling.

Luchtkwaliteit

Ook luchtkwaliteit is als apart aspect onderzocht; zie Deel B, aspect luchtkwaliteit. Een van de beoordelingscriteria betreft het aantal woningen binnen het gebied waar de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Dan gaat het om fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij geen enkel alternatief worden overschreden. Er bevinden zich dan ook geen woningen in een gebied waar de grenswaarden worden overschreden. Er is geen effect; **score 0**.

Visuele verstoring

Het effect op landschap is onderzocht als apart aspect; zie Deel B, aspect landschap en cultuurhistorie. Eén van de beoordelingscriteria is de aantasting van visueel ruimtelijke waarden. Hierbij gaat het om de visuele verstoring van het landschap door de ruimtelijke ingreep van de verschillende alternatieven.

De alternatieven 0+, 0++, Net80 en Net100 volgen het huidige tracé van de N 340. Er worden rotondes en/of ongelijkvloerse aansluitingen gerealiseerd. Dit leidt tot een visuele verstoring van het landschap. De alternatieven 0+ en Net80 zijn neutraal (**0**) beoordeeld omdat hier enkel rotondes worden toegevoegd. De alternatieven 0++ en Net100 hebben een gering negatief effect (**0 / -**) omdat hier ongelijkvloerse aansluitingen worden voorgesteld.

De alternatieven O100 2x1 en O100 2x2 volgen grotendeels het huidige tracé van de N 340. Aan de westzijde wordt een alternatief tracé gevolgd. Het aantal ongelijkvloerse aansluitingen en verlichting langs de weg leidt tot een visuele verstoring van het landschap. Dit effect is gewaardeerd als een gering negatief effect (**0 / -**).

De Middellange omleiding en Lange omleiding volgen (deels) een nieuw tracé. Dit betekent extra doorsnijdingen van het landschap. De grote tracélengte ten oosten van Dalfsen leidt tot een aanzienlijk visuele verstoring van het nog vrij ongestoorde landschap. Daarnaast leiden ongelijkvloerse aansluitingen en verlichting langs de weg tot visuele verstoring. Deze effecten zijn beoordeeld als groot negatief (-).

Subjectieve verkeersonveiligheid

Een gevoel van onveiligheid kan leiden tot beperkingen in de mobiliteit van mensen. Vooral voor kwetsbare groepen zoals bejaarden en kinderen. Het gaat hierbij dus niet om geconstateerde verkeersonveiligheid (aantal ongevallen dat zich op een locatie voordoet), maar bij het verkeersonveilige gevoel dat mensen bij een bepaalde situatie hebben. Subjectieve verkeersveiligheid is bepaald aan de hand van de volgende indicatoren:

- Verkeersintensiteit gemotoriseerd verkeer;
- Mate van scheiding van verkeerssoorten;
- (On)geregeldheid van oversteken.

Bij de alternatieven 0+, 0++ en Net80 is er sprake van een relatief geringe toename van de intensiteit ten opzichte van het Nulalternatief. Het aantal aansluitingen op de N 340 wordt teruggebracht naar 4. Op deze plekken wordt de oversteek geregeld. Er zijn geen ongeregelde verkeersoversteken meer. Door het terugbrengen van het aantal aansluitingen wordt op meer locaties gemotoriseerd verkeer afgewenteld op de parallelwegen. Met name door dit laatste effect is het totaaleffect op de subjectieve verkeersveiligheid groot negatief; **score -**.

Net100 en Ombouw 2x1 hebben een grotere verkeersaantrekkende werking en dit zorgt voor een relatief middelgrote toename van de intensiteit op de N 340. Ook bij deze alternatieven wordt het aantal aansluitingen op de N 340 teruggebracht naar 4. Op deze plekken wordt de oversteek geregeld. Er zijn geen ongeregelde verkeersoversteken meer. Door het terugbrengen van het aantal aansluitingen wordt op meer locaties gemotoriseerd verkeer afgewenteld op de parallelwegen. De parallelwegen zijn verbreed naar 4,5 meter zodat het gevoel van verkeersveiligheid op de parallelwegen niet negatief wordt beïnvloed. In totaal **score 0/-**. Ombouw 2x2 heeft een groter effect op de gevoelde verkeersonveiligheid door de verdere toename van de intensiteit; **score -**.

De Lange omleiding heeft een groot positief effect op de subjectieve verkeersveiligheid; **score +**. De verhoging van de maximumsnelheid en de hogere intensiteiten spelen vrijwel geen rol bij de subjectieve verkeersveiligheid. Het fietsverkeer is namelijk strikt gescheiden van het doorgaand verkeer op de N 340. De fietsers (oost-west) maken gebruik van de van de afgewaardeerde N 340 (parallelwegen) waar het een stuk rustiger is. Er komen geen gelijkvloerse kruisingen. Alle kruisende wegen worden of voorzien van een ongelijkvloerse kruising, of omgeleid naar een ongelijkvloerse kruising.

Bij de Middellange omleiding is er deels sprake van een vergroting van de gevoelde verkeersonveiligheid; daar waar het huidige tracé wordt verbreed (2x2) en een maximumsnelheid geldt van 100 km/u. De vergroting blijft beperkt omdat er geen ongeregelde oversteken zijn en de parallelwegen worden verbreed. Bij de nieuwe tracédelen is er analoog aan de Lange omleiding een afname van de subjectieve verkeersonveiligheid. In totaal scoort de Middellange omleiding gering positief; **0/+**.

Barrièrewerking

Barrièrewerking is de mate waarin de infrastructuur de relaties aan beide kanten van de weg gelegen delen van een kern verstoort. Bekeken is echter ook of de N 340 ook buiten de kernen een barrière vormt. Ook effecten op de N 48 en N 377 zijn in de beoordeling meegenomen.

Door de opwaardering van de N 340 kan de barrièrewerking van de weg toenemen. Dit is het minst het geval bij de alternatieven 0+, 0++ en Net80. Het dwarsprofiel wordt bij deze wegen niet veranderd en de maximumsnelheid blijft gehandhaafd op 80 km/u. Wel neemt het aantal aansluitingen op de N 340 af waardoor de barrièrewerking in geringe mate toeneemt.

De N 48 en N 377 blijven ongewijzigd bij Nul(dubbel)plus. Bij Net80 wordt de N 48 verbreed naar 2x2. De barrièrewerking is beperkt omdat er weinig (sociale) relaties liggen tussen de oost en westzijde van de N 48.

De alternatieven zijn niet onderscheidend en het effect op de barrièrewerking is niet significant; **score 0**.

Bij het Net100 alternatief wordt het dwarsprofiel aangepast. Het aantal rijstroken neemt niet toe, wel wordt er een fysieke barrière in de vorm van een geleiderail of barrier geplaatst tussen beide rijbanen. Verder wordt de maximumsnelheid verhoogd naar 100 km/u waardoor tevens meer verkeer wordt aangetrokken.

De N 48 wordt verbreed naar 2x2. De barrièrewerking is beperkt omdat er weinig (sociale) relaties liggen tussen de oost en westzijde van de N 48. De N 377 blijft ongewijzigd. Het totaaleffect op de barrièrewerking is gering negatief; **score 0 / -**.

Aanpassing van het dwarsprofiel vindt eveneens plaats bij de Ombouw alternatieven. Een barrier of geleiderail scheidt beide rijbanen en creëert daarmee een fysieke barrière. Het aantal aansluitingen op de N 340 neemt af. Verder wordt de maximumsnelheid verhoogd naar 100 km/u. De hogere rijsnelheid en de aantrekkende werking op het verkeer vergroot de barrièrewerking. Het O100 2x2 alternatief trekt meer verkeer aan en ook neemt een 2x2 dwarsprofiel meer ruimte in dan een 2x1 dwarsprofiel. De barrièrewerking van het Ombouw 2x2 op het bestaande tracé is daarom groter dan Ombouw 2x1.

Door de lokale omleiding neemt de barrièrewerking bij het huidige tracé af (het gedeelte wordt afgewaardeerd tot 60 km/u en loopt op de spoorlijn Zwolle-Meppel –voor gemotoriseerd verkeer-dood). De barrièrewerking van het nieuwe tracédeel (zowel kort tot Broekhuizen als lang tot Ankumerdijk) is beperkt omdat het tracé tegen het industrieterrein Hessenpoort wordt aangelegd en de bebouwing bij Broekhuizen wordt ontweken.

De N 48 wordt verbreed naar 2x2. De barrièrewerking is beperkt omdat er weinig (sociale) relaties liggen tussen de oost- en westzijde van de N 48.

De maximumsnelheid op de N 377 wordt verlaagd naar 80 km/u. Door de lagere rijsnelheid in combinatie met minder verkeer wordt de barrièrewerking van de N 377 verminderd.

De Ombouwalternatieven veroorzaken zowel positieve als negatieve effecten op de barrièrewerking. In totaal wordt het O100 2x1 gering negatief beoordeeld (**score 0 / -**) en O100 2x2 groot negatief (**score -**)

De Middellange omleiding heeft dezelfde effecten op de barrièrewerking met betrekking tot de omleiding bij Hessenpoort. De N 377 wordt afgewaardeerd en de barrièrewerking neemt af.

Op het huidige tracé aan weerszijden van Dalfsen wordt de barrièrewerking vergroot. Een fysieke barrière door geleiderail of barrier, meer verkeer en een hogere snelheid zijn hiervan de oorzaak. Bij de 2x2 alternatieven is de barrièrewerking groter dan bij de 2x1 alternatieven.

Ten westen van Oudleusen tot aan de aansluiting op de omleiding Ommen wordt er een nieuw tracé gevolgd. Hierdoor neemt de barrièrewerking van het bestaande tracé af. De huidige N 340 wordt hier afgewaardeerd (60 km/u). De nieuwe doorsnijding creëert een aanzienlijke nieuwe barrière. Ten westen en noorden van Oudleusen ligt een nieuwe barrière. Ook buurtschap Witharen wordt doorsneden. Bij de noordelijke variant is dit effect groter dan bij de zuidelijke variant. Dit heeft met name te maken met de doorsnijding van de Witharenweg en de kleinere afstand tot de buurtkern van Witharen. Ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor een vermindering van de barrièrewerking omdat voorzieningen bereikbaar blijven en men niet hoeft om te rijden om deze te bereiken.

De Middellange omleiding heeft zowel positieve als negatieve effecten op de barrièrewerking. In totaal wordt M100 2x2 noord zeer negatief beoordeeld (**score --**). M100 2x2 zuid, M100 2x1 zuid en M100 2x1 noord hebben een groot negatief effect (**score -**).

De Lange omleiding bestaat uit een geheel nieuw tracé, de afwaardering van het bestaande tracé en de afwaardering van de N 377. Met name bij de huidige N 340 wordt de barrièrewerking sterk minder. Het hele tracé zal een stuk rustiger worden door de lagere maximumsnelheid en de afname van het verkeer. De barrièrewerking van het nieuwe tracé is relatief beperkt. Er worden geen kernen of clusters (m.u.v. Witharenweg) van woningen doorsneden. Wel worden delen van buurtschappen afgesneden van het buurtschap waar ze in sociale zin toe behoren. Diverse ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor een vermindering van de barrièrewerking omdat voorzieningen bereikbaar blijven en men niet hoeft om te rijden om deze te bereiken. Dit zorgt er ook voor dat de verschillen tussen 2x1 en 2x2 niet relevant zijn.

De grootste barrièrewerking wordt veroorzaakt door de noordelijke alternatieven bij Witharen. Dit heeft met name te maken met de doorsnijding van de Witharenweg en de afstand tot de buurtkern van Witharen.

In totaal hebben L100 2x2 noord en L100 2x1 noord een gering negatief effect (**score 0 / -**) vanwege de barrièrewerking bij Witharen. Deze barrièrewerking is er niet bij L100 2x2 zuid en L100 2x1 zuid terwijl de barrièrewerking bij het huidige tracé (en de N 377) minder wordt. Deze alternatieven scoren daarom gering positief (**score 0 / +**).

Alle onderdelen van het criterium 'kwaliteit van de woonomgeving' beschouwend, is de Lange omleiding zuid het meest positief voor de kwaliteit van de woonomgeving. O100 2x2 en M100 2x2 noord hebben het grootste negatieve effect op de kwaliteit van de woonomgeving.

Wonen	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Geluidbelaste woningen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+
Aantal woningen binnen overschrijdingsgebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Visuele verstoring	0	0/-	0	0/-	0/-	0/-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subjectieve verkeersonveiligheid	-	-	-	0/-	0/-	-	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+
Barrièrewerking	0	0	0	0/-	0/-	-	-	-	--	-	0/-	0/+	0/-	0/+
Totaal	0	0/-	0	0/-	0/-	-	0/-	0/-	-	0/-	0	0+	0	0+

7.3.4 Aantasting/doorsnijding schoolroutes

Binnen het plangebied komen diverse routes voor schoolgaande jeugd voor. De belangrijkste schoolroutes zijn weergegeven op de kaart in bijlage 4. Verbreding van het bestaande tracé of aanleg van een nieuw tracé kan de barrièrewerking voor schoolgaande jeugd vergroten of een nieuwe barrière veroorzaken. Door het nemen van maatregelen kan de bestaande barrière worden verminderd of kan barrièrewerking bij een nieuw tracé worden voorkomen.

Effectbepaling

In onderstaande tabel is aangegeven hoe vaak deze routes worden doorsneden door de alternatieven.

Wonen	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantal doorsnijdingen schoolroutes	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2

De alternatieven Nulplus, Nuldubbelplus, alle alternatieven met een Middellange omleiding en alle alternatieven met een Lange omleiding doorsnijden 2 routes voor schoolgaande jeugd.

Beide Ombouwalternatieven doorsnijden 3 routes. De alternatieven Nulplus, Nuldubbelplus, beide Netwerkalternatieven en beide Ombouwalternatieven veroorzaken geen extra doorsnijdingen.

Omdat de N 48 ook een schoolgaande route doorsnijdt, levert dit een extra doorsnijding (bestaand voor de Netwerk- en Ombouwalternatieven op ten opzichte van het Nulplus en Nuldubbelplus alternatief.

Het aantal doorsneden routes voor schoolgaande jeugd is voor alle alternatieven groot.

Effectbeoordeling

Bij bestaande doorsnijdingen van schoolroutes, is er een positief effect te verwachten. Door het treffen van verkeerskundige maatregelen (zoals rotondes, ongelijkvloerse aansluitingen, afhankelijk van het alternatief), neemt de barrière af. Dit effect is belangrijk. Verder worden bij alternatieven Net 100, O100 2x1 en O100 2x2 de parallelwegen verbreed naar 4,5 meter waardoor er meer ruimte is voor fietsers en ander verkeer (met name landbouwverkeer) om elkaar te passeren. Een zeer belangrijk effect.

Bij nieuwe doorsnijdingen worden maatregelen getroffen om barrièrewerking te voorkomen. Het gaat dan om het ongelijkvloers kunnen kruisen van het nieuwe tracé van de N 340 en creëren van verbindingen alleen voor gebruik van fietsers. Daarom hebben nieuwe doorsnijdingen geen effect. Wel levert het afwaarderen van het huidige tracé van de N 340 een positief effect op. De parallelwegen van de huidige N 340 worden (deels) afgewaardeerd tot een 60 km/u weg. Het landbouwverkeer begeeft zich voortaan op de hoofdbaan en niet meer op de parallelwegen waar ook de schooljeugd fietst. Een zeer belangrijk effect.

Alle alternatieven hebben scores positief, variërend van **score 0 / +** tot **+**.

Wonen	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Doorsnijdingen schoolroutes	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

7.4 Werken

7.4.1 Te amoveren bedrijven

Het bestaande werkgebied concentreert zich in en rond de bestaande kernen. De alternatieven leggen geen beslag op bestaand werkgebied. Wel liggen enkele solitaire bedrijven binnen de plangrenzen van de alternatieven. In onderstaande tabel is dit weergegeven. De berekening van het aantal bedrijven dat moet worden geamoveerd heeft op dezelfde wijze plaatsgevonden als bij woningen en agrarische bedrijven. Ook hier tellen bijgebouwen niet mee in de berekening.

Effectbepaling

Werken	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Te amoveren solitaire bedrijven (aantal)	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Alleen bij het Netwerk 100 alternatief en het Ombouw 100 alternatief 2x2 is er sprake van één te amoveren bedrijf (dit is overigens niet hetzelfde bedrijf). Dit aantal te amoveren bedrijven is beperkt. Bij de overige alternatieven staat de teller op nul.

Effectbeoordeling

Het amoveren van bedrijven krijgt in deze beoordeling de zwaarste weging; de aantasting is ernstig. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar ligging van het bedrijf, omvang, soort, toekomstperspectief en/of economische situatie.

Werken	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Te amoveren solitaire bedrijven	0	0	0	0/-	0	0/-	0	0	0	0	0	0	0	0

Met één te amoveren bedrijf is het effect van het Netwerk 100 en het Ombouw 100 2x2 alternatief gering negatief; **score 0 / -**. Aangezien de andere alternatieven niet leiden tot het dienen te amoveren van bedrijven, is er geen effect; **score 0**.

7.4.2 Aantasting toekomstig werkgebied

Effectbepaling

Werken	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting toekomstig werkgebied	0	0	0	0	2,1	2,4	2,1	2,1	2,4	2,4	2,1	2,1	2,4	2,4

Toekomstig werkgebied binnen het plangebied betreft het bedrijventerrein Hessenpoort bij Zwolle. De planvorming voor dit bedrijventerrein is nog in ontwikkeling. Op dit moment is in de structuurvisie Zwolle uitsluitend de ligging van de locatie aangegeven. Op deze locatie vindt ruimtebeslag plaats voor de alternatieven Ombouw, Middellange omleiding en Lange omleiding. De 2x1 varianten hebben een ruimtebeslag dat 0,3 ha kleiner is dan de 2x2 varianten. De omvang van het effect is beperkt.

Effectbeoordeling

De aantasting van dit plangebied bij Hessenpoort is niet ernstig. In de structuurvisie van de gemeente Zwolle is namelijk aangegeven dat bij de verdere planuitwerking rekening gehouden wordt met het toekomstige tracé van de N 340. Met andere woorden, de planlocatie wordt aangepast afhankelijk van de ontwikkeling van de N 340. Er zal dus nooit fysiek ruimtebeslag plaatsvinden. Het effect is daarom niet significant; **score 0**.

Werken	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting toekomstig werkgebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

7.5 Recreatie en routes

7.5.1 Aantasting recreatieve gebieden en voorzieningen

Binnen het plangebied zijn diverse recreatieve gebieden en voorzieningen aanwezig. Volgens het Streekplan Overijssel 2000+ overlappen de gebieden met een grote recreatieve betekenis grotendeels de Ecologische Hoofdstructuur. Recreatie en toerisme worden, met inachtneming van het behoud van de natuur en landschapswaarden, juist in deze gebieden gestimuleerd. De ontwikkeling van recreatieve verbindingzones wordt zoveel mogelijk gecombineerd met de ontwikkeling van ecologische verbindingzones. Ruimtebeslag op de EHS (en Robuuste Verbindingszone) wordt daarom als maat genomen voor ruimtebeslag op recreatief gebied⁵. Daarnaast zijn er in het plangebied ook verschillende recreatieve voorzieningen aanwezig, zoals bungalowparken, campings en voorzieningen op het gebied van dagrecreatie. Het aantal hectare ruimtebeslag is bepaald.

Effectbepaling

Recreatie	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting recreatieve voorzieningen (ha)	0	0	0,1	0,13	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0
Aantasting EHS/RVZ (ha)	0,1	0,9	0,1	13,2	9,8	12,3	4,9	2,7	5,6	3,0	4,9	2,6	5,6	3,0
Totaal	0,1	0,9	0,2	13,3	10,8	13,4	5,8	3,6	6,6	4,0	5,8	3,5	6,6	4,0

De Netwerk en Ombouwalternatieven hebben leggen een beslag op het grondgebied van Bungalowpark Juniperus bij Ommen, gelegen aan de N 48. Het ruimtebeslag (0,1 ha) beperkt zich tot een smalle strook direct naast de N 48. Het Netwerkalternatief 100 raakt een punt van het motorcross terrein (0,03 ha). De alternatieven Ombouw, Middellange Omleiding en Lange omleiding doorsnijden beeldentuin Anningahof. Het ruimtebeslag is 0,9 ha bij de 2x1 varianten en 1,0 ha bij de 2x2 varianten. Alle alternatieven hebben in meer of mindere mate ruimtebeslag op de EHS (en/of RVZ).

Het ruimtebeslag van alle alternatieven is beperkt (minder dan 20 ha).

Effectbeoordeling

Ruimtebeslag op recreatiegebied is matig ernstig. Wanneer er tevens sprake is van een nieuwe doorsnijding is de aantasting ernstig.

⁵ De begrenzing van de EHS zoals opgenomen in het Streekplan Overijssel 2000+ is aangehouden bij de GIS-berekeningen

Recreatie	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Aantasting recreatiegebied	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-

De alternatieven Middellange omleiding en Lange omleiding veroorzaken een nieuwe doorsnijding van de EHS/RVZ ter hoogte van het Varsenerveld. Deze alternatieven en de Ombouwalternatieven doorsnijden ook beeldentuin Anningahof. Het effect is voor deze alternatieven gering negatief; **score 0/-**. De overige alternatieven hebben geen significant effect; **score 0**.

7.5.2 Doorsnijding recreatieve routes

Binnen het plangebied is een fietsroutenetwerk aanwezig. Dit fietsroutenetwerk bestaat uit honderden kilometers bewegwijzerde routes. In het netwerk kan de bezoeker zelf veel fietsroutes samenstellen met behulp van zogenaamde 'knooppunten'. Het VVV heeft verschillende routes ontwikkeld die door het noordelijk deel van het plangebied lopen (veelal over landelijke wegen).

Nast een fietsroute zijn ook wandelroutes en ruiterspaden aanwezig.

Onderstaande tabel geeft het aantal doorkruisingen weer. Het kan voorkomen dat een route vaker dan 1 keer doorsneden wordt wanneer deze om het tracé slingert.

Effectbepaling

In onderstaande tabel is aangegeven hoe vaak de aanwezige routes worden doorsneden door de alternatieven.

Recreatie	Huidig N 340	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Fietsroutes	5	5	5	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4
Wandelroutes	3	3	3	4	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Ruiterspaden	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Totaal	11	11	11	13	13	13	13	7	7	7	7	7	7	7	7

Fietsroutes

Het fietsknooppuntennetwerk wordt door alle alternatieven doorkruist. Aangezien het huidige tracé van de N 340 al verschillende doorsnijdingen kent, komen deze doorsnijdingen ook terug bij de alternatieven Nulplus, Nulbubbelplus, beide Netwerk alternatieven en beiden Ombouwalternatieven. Deze alternatieven hebben de meeste doorsnijdingen van het knooppuntennetwerk (5 respectievelijk 6). Bij de alternatieven Middellange omleiding en Lange omleiding is het aantal doorsnijdingen 4.

Wandelroutes

Voor de wandelroutes geldt dat uitsluitend beiden Netwerk- en Ombouwalternatieven wandelroutes doorsnijden. De wandelroute wordt door de genoemde alternatieven 4x doorkruist. Dit betreft driemaal een doorkruising tussen Dalfsen en Ommen op het huidige tracé van de N 340 en eenmaal een doorkruising op het huidige tracé van de N 48 ten noordwesten van Ommen.

Ruiterpaden

In het gebied tussen Dalfsen en Nieuwleusen ligt een ruiterpad Op Stap En In Draf. Deze wordt twee keer doorsneden door zowel het huidige tracé als de alternatieven. Ook in de omgeving van Ommen is een ruiterpad aanwezig. Alle alternatieven doorsnijden dit ruiterpad één keer.

Totaal aantal

Het aantal doorsnijdingen van fietsroutes, wandel- en ruiterpaden is bij elkaar opgeteld. Het aantal doorsnijdingen van recreatieve routes bij de alternatieven Nulplus, Nuldubbelplus, beide Netwerk- en Ombouwalternatieven is zeer groot (>10). Voor de overige alternatieven is het aantal doorsnijdingen groot (5-10).

Effectbeoordeling

Aantasting van recreatieve routes wordt negatief beoordeeld. Bij bestaande doorsnijdingen wordt de barrièrewerking groter omdat niet bij iedere doorkruising mitigerende maatregelen getroffen worden. Aangezien recreatie naast landbouw een belangrijke functie voor de regio is, is dit matig ernstig. Deze alternatieven hebben een groot negatief effect (**score -**) omdat de barrièrewerking bij het bestaande tracé wordt vergroot.

Bij nieuwe doorsnijdingen van fietsroutes worden maatregelen getroffen om de routes te herstellen en daarmee barrièrewerking te voorkomen. Het gaat dan om het ongelijkvloers kunnen kruisen van het nieuwe tracé van de N 340. Dit is niet het geval bij alle ruiterpaden. Op drie locaties loopt het ruiterpad dood en zal een alternatieve route gekozen moeten worden. Deze is in de directe omgeving aanwezig. Er hoeft alleen een kleine omrijdbeweging gemaakt te worden. De barrièrewerking door de nieuwe doorsnijdingen neemt niet toe en er is geen effect van door nieuwe doorsnijdingen.

Daarnaast wordt de huidige N 340 (deels) afgewaardeerd tot een 60 km/u weg waardoor aldaar de kwaliteit van al dan niet kruisende recreatieve routes aanmerkelijk in positieve zin verbeterd. Een belangrijk effect. De Middellange omleiding scoort gering positief (**score 0 / -**) en het effect van de Lange omleiding is positief (**score +**).

Recreatie	0 +	0 ++	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Doorsnijding recreatieve routes	-	-	-	-	-	-	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+

7.6 Effectvergelijking

(Deel) aspect	Deelcriterium	Nul	0 +	0 + +	Net 80	Net 100	O 100 2x1	O 100 2x2	M 100 2x1 noord	M 100 2x1 zuid	M 100 2x2 noord	M 100 2x2 zuid	L 100 2x1 noord	L 100 2x1 zuid	L 100 2x2 noord	L 100 2x2 zuid
Landbouw	Aantasting landbouwgebied	0	0	0	0	0	-	-	--	--	--	--	--	--	--	--
	Versnippering van landbouwgronden	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Vernatting/verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Te amoveren agrarische bedrijven	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0/-	0	0/-	0
Wonen	Te amoveren woningen	0	0	0/-	0/-	--	--	-	-	-	-	-	0/-	0/-	0/-	-
	Aantasting toekomstig woongebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kwaliteit van de woonomgeving	0	0	0/-	0	0/-	0/-	-	0/-	0/-	-	0/-	0	0+	0	0+
	Doorsnijding schoolroutes	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Werken	Te amoveren bedrijven	0	0	0	0	0/-	0	0/-	0	0	0	0	0	0	0	0
	Aantasting toekomstig werkgebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recreatie	Aantasting recreatieve gebieden	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
	Doorsnijding recreatieve routes	-	-	-	-	-	-	-	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	+

Voor het criterium landbouw scoren de Middellange en Lange Omleidingen het sterkst negatief. Dit wordt veroorzaakt door grote aantal hectare landbouwgrond dat door deze alternatieven aangetast en/of versnipperd wordt. Het aantal te amoveren agrarische bedrijven scoort bij de Middellange en Lange Omleidingen, met uitzondering van de zuidelijke 2x2 alternatieven, en bij beiden Ombouwalternatieven en het Netwerk 100 alternatief gering negatief.

Het aantal te amoveren woningen geeft met uitzondering van het Nulplus alternatief voor elk alternatief een negatief effect. Het negatieve effect is het sterkst negatief bij het Netwerk 100 alternatief en het Ombouw 2x1 alternatief. Toekomstig woongebied wordt door geen van de alternatieven doorsneden. Het effect op de routes voor schoolgaande jeugd is bij alle alternatieven positief. Dit positieve effect is het grootst bij de alternatieven waarbij de situatie op de parallelwegen wordt verbeterd.

Bij de kwaliteit van de woonomgeving is gekeken naar geluidhinder (aantal geluidbelaste woningen), luchtkwaliteit (aantal woningen binnen overschrijdingsgebied), visuele verstoring (aantasting visueel ruimtelijke waarden), subjectieve verkeersonveiligheid en barrièrewerking. De barrièrewerking is het grootst bij M100 2x2 noord. Nieuwe barrières worden gecreëerd bij Oudleusen en Witharen en de barrièrewerking van het bestaande tracé ter hoogte van Dalfsen wordt vergroot. Een gering positief

effect op de barrièrewerking hebben alternatieven L100 2x1 zuid en L100 2x2 zuid. Deze alternatieven verminderen de barrière op het bestaande tracé (en de N 377) terwijl de barrièrewerking van het nieuwe tracé gering is.

De subjectieve verkeersonveiligheid neemt het meest toe bij de alternatieven 0+, 0++ en Net 80. Het aantal aansluitingen op de N 340 wordt verminderd waardoor kruisend verkeer wordt afgewenteld op de parallelwegen. De parallelwegen worden verbreed bij Net 100 en Ombouw 2x1. Daarom is de gevoelde verkeersonveiligheid geringer. Positief scoort de Lange omleiding. Het fietsverkeer is namelijk strikt gescheiden van het doorgaand verkeer op de N 340. De fietsers (oost-west) maken gebruik van de van de afgewaardeerde N 340 (parallelwegen) waar het een stuk rustiger is. Er komen geen gelijkvloerse kruisingen. Alle kruisende wegen worden of voorzien van een ongelijkvloerse kruising, of omgeleid naar een ongelijkvloerse kruising. De Middellange omleiding kent ditzelfde voordeel, maar maakt deels gebruik van de bestaande N 340 en scoort daarom gering positief.

Alle onderdelen van het criterium 'kwaliteit van de woonomgeving' beschouwend, is de Lange omleiding zuid het meest positief voor de kwaliteit van de woonomgeving. O100 2x2 en M100 2x2 noord hebben het grootste negatieve effect op de kwaliteit van de woonomgeving.

Het criterium werken brengt nauwelijks negatieve effecten met zich mee. Uitsluitend het Netwerk 100 en het Ombouwalternatief 2x2 leiden tot een gering negatief effect. Deze effecten leiden beiden tot de noodzaak van het amoveren van één bedrijf (niet dezelfde).

De alternatieven op het huidige tracé geven geen negatief effect wat betreft de aantasting van recreatieve gebieden. De alternatieven waarbij een nieuw tracé wordt aangelegd hebben een gering negatief effect. De recreatieve routes in het gebied worden door alle alternatieven doorsneden. Mitigerende maatregelen zorgen ervoor dat het effect niet groot is. De barrièrewerking bij de bestaande N 340 wordt groter na opwaardering en kleiner na afwaardering. Nieuwe doorsnijden van routes worden hersteld.

8 *Leemten in kennis*

In het plan-MER moet een overzicht worden gegeven van de leemten in kennis en informatie. Bij de omgevingsinventarisatie gaat het om het ontbreken van informatie in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de verwachte ontwikkeling(en) daarvan. Doel van deze beschrijving is om het bevoegd gezag een indicatie te geven van de volledigheid van de informatie op basis waarvan zij een besluit gaan nemen.

Belangrijke opmerking hierbij is dat het detailniveau in acht genomen moet worden. Uiteraard is iedere inwoner, bedrijf of recreatieve functie binnen het plangebied belangrijk. Echter in dit stadium worden beslissingen genomen op basis van "overkoepelende" belangen. De gevolgen op individueel niveau, beslaat een detailniveau lager. Dit detailniveau wordt later in het proces benadert. Hieronder is weergegeven wat de betreffende leemten zijn en of dat al dan niet relevant is in het kader van de besluitvorming. Tevens is een aanzet gegeven voor het invullen van deze leemten tijdens de fase van het besluit-MER.

Er zijn vooralsnog geen leemten in kennis geconstateerd.

Bijlage 1: Mitigerende maatregelen

Standaard voorziene maatregelen

In het ontwerp zijn reeds mitigerende maatregelen opgenomen. In de effectbeschrijving is hier rekening mee gehouden. Het betreft hier de volgende maatregelen:

Omschrijving van de maatregel en beoogd effect	Locatie (en voor welk alternatief / alternatieven)
Verbreden parallelwegen naar 4,5 meter tbv schooljeugd en andere gebruikers parallelwegen	Netwerkalternatief 100, Ombouw 100 2x1 en Ombouw 100 2x2
Optimaal inpassen ontwerp om woningen / bedrijven te ontzien.	Alle alternatieven

Extra mogelijke maatregelen (groslijst)

Naar aanleiding van het effectenonderzoek is bekeken of en hoe bepaalde effecten verder gemitigeerd kunnen worden. Het betreft de volgende maatregelen:

Omschrijving van de maatregel en beoogd effect	Locatie (en voor welk alternatief / alternatieven)
Lokaal knippen dwarsprofiel tot minimaal noodzakelijk breedte; voorkomen amoveren woningen / bedrijven	Alle alternatieven
Combineren van recreatieve passages met ecologische passages	Alle alternatieven
Ruilverkaveling	Met name bij nieuwe tracédelen

Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen

Literatuur

Gemeente Dalfsen, 2001, Structuurplan gemeente Dalfsen 2015, Dalfsen

Gemeente Dalfsen, 2003, Nota economisch beleid gemeente Dalfsen, Dalfsen

Gemeente Dalfsen, 2007, Plattelandsvisie, Dalfsen

Gemeente Ommen, 1994, Bestemmingsplan Buitengebied gemeente Ommen, Ommen

Gemeente Ommen, 2004, Toeristisch-recreatief beleids- en actieplan voor de gemeente Ommen", Route IV, Ommen

Gemeente Zwolle, juni 2008, Structuurplan 2020, Zwolle

Goudappel Coffeng i.o.v. de gemeente Ommen, april 2008, Verkeersstructuurplan Ommen, Ommen

Ministerie van VROM, LNV, V&W en EZ, maart 2005, Nota Ruimte, Den Haag

Provinciale Staten van Overijssel, 2001, Streekplan Overijssel 2000+ (inclusief partiële herzieningen), Zwolle

Provinciale Staten van Overijssel, september 2004, Reconstructieplan Salland-Twente, Zwolle

Provincie Overijssel, 2000, Struinen door de Tuin van Nederland, Zwolle

Wijzer Adviesbureau, 19 juli 2001, Belevingswaardenonderzoek Hessenweg (N 340). Fasen 1 en 2: Omgevingsanalyse en Verkennend onderzoek, Den Haag

Zwolle Kampen Netwerkstad, 2005, Netwerkstadvisie 2030 Zwolle Kampen, Zwolle

Internet

www.ertussenuit.com

www.zwolle.nl

www.dalfsen.nl

www.ommen.nl

www.vechtdalvrv.nl

www.vrvzwolle.nl

Bijlage 3: Verklarende woordenlijst

Barrièrewerking	Is een andere naam voor belemmerende invloed van de weginfrastructuur op de vrije doorgang van bewoners. De mate van de barrièrewerking wordt bepaald door de intensiteit op een wegvak in combinatie met feitelijke snelheden.
Bevoegd gezag	De Provinciale Staten van de provincie Overijssel (plan-MER)
MER	Milieu-effectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure)
Plangebied	Het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problematiek op de N 340
Referentiesituatie	Situatie zoals die zou zijn wanneer geen nadere maatregelen worden genomen, terwijl overige ontwikkelingen wel doorgaan
Richtlijnen	Door het bevoegd bestuursorgaan vast te stellen inhoudelijke eisen bij het te verrichten m.e.r. onderzoek.
Studiegebied	Het gebied waar effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving daarvan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden aangegeven. Uit onderzoek in het kader van het MER zal blijken hoe ver de milieugevolgen uitstrekken. Dit kan per milieuaspect verschillen.
Commissie voor de m.e.r. (Cie-m.e.r.)	Commissie van onafhankelijke deskundigen die door het ministerie van VROM wordt benoemd ter beoordeling van de kwaliteit van het m.e.r.-onderzoek.

Bijlage 4: Kaart Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Zie kaartenbijlage

Bijlage 5: Kaart te amoveren woningen en bedrijven

Kaart wordt separaat geleverd