

## De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal

Andries Middag MSc.  
Matthijs Timmermans MSc.  
Ir. Hugo Hoofwijk  
Dr. Ir. Rinus Jaarsma

December 2008

Rapport 249



# **De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland**

De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal

Andries Middag MSc.

Matthijs Timmermans MSc.

Ir. Hugo Hoofwijk

Dr. Ir. Rinus Jaarsma

Wageningen Universiteit en Researchcentrum

Leerstoelgroep Landgebruiksplanning

Wetenschapswinkel Wageningen UR  
December 2008

Rapport 249

## Colofon

### TITEL

#### **De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland**

De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal

### ABSTRACT

Dit onderzoek draait om de vraag hoe de lokale en regionale mobiliteitsbehoefte ingepast kan worden in het Vechtdal, zodat het karakter van dit gebied zoveel mogelijk behouden blijft. Aanleiding is het voornemen van de provincie Overijssel om de N340 (Hessenweg) tussen Zwolle en Ommen op te waarden tot een 4-strooks stroomweg met 2 rijbanen. Dit onderzoek laat op basis van de verwachte economische en ruimtelijke ontwikkelingen zien dat slechts een beperkte mobiliteitsgroei in het onderzoeksgebied op zal treden. De verwachte spitsuurintensiteit in 2030 kan op een aangepaste 2-strooksweg en daardoor op de huidige plek van de N340 worden verwerkt. Een geheel nieuw noordelijk tracé is derhalve niet nodig en uit duurzaamheidsoogpunt onwenselijk. Een gedeeltelijk noordelijk tracé, aansluitend op de Omleiding Ommen, kan het Vechtdal nog verder ontlasten, maar heeft grote landschappelijke implicaties voor de kwaliteiten van het oostelijk deel van het studiegebied.

### OPDRACHTGEVER

Stichting Duurzaam door het Vechtdal

### FINANCIERING

Wetenschapswinkel Wageningen UR; [www.wetenschapswinkel.wur.nl](http://www.wetenschapswinkel.wur.nl)

### PROJECTLEIDING

Hugo Hoofwijk, De Groene Link

### PROJECTUITVOERING

Leerstoelgroep Landgebruiksplanning Wageningen UR i.s.m. De Groene Link (Andries Middag, Matthijs Timmermans, Rinus Jaarsma resp. Hugo Hoofwijk)

### LAY-OUT

Hildebrand DTP, Wageningen

### DRUK

Grafisch Service Centrum Van Gils B.V., Wageningen

### FOTO'S EN KAARTJES

Andries Middag en Matthijs Timmermans, tenzij anders vermeld

### BRONVERMELDING

Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit worden aangemoedigd, mits voorzien van deugdelijke bronvermelding. Aanbevolen wordt:

- Middag et.al., 2008. De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland. Wetenschapswinkel Wageningen UR, rapport 249  
of
- “De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland”  
(te downloaden via [www.wetenschapswinkel.wur.nl](http://www.wetenschapswinkel.wur.nl))

### ISBN

978-90-8585-180-6

## De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

### De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal

Rapportnummer 249

Andries Middag, Matthijs Timmermans, Hugo Hoofwijk en Rinus Jaarsma.  
Wageningen, december 2008

#### **Stichting Duurzaam door het Vechtdal**

Westerkampen 28  
7722 TK Dalfsen  
(0529) 48 21 58  
www.duurzaamvechtdal.nl  
contact@duurzaamvechtdal.nl

Als reactie op de plannen van de provincie Overijssel om de N340 tussen Zwolle en Ommen op te waarderen tot stroomweg, is in september 2007 Duurzaam door het Vechtdal opgericht. De stichting wil dat de N340 op een duurzame manier wordt aangepakt op de punten die nu en in de nabije toekomst problemen veroorzaken voor de omwonenden en de weggebruikers. De duurzame manier bestaat volgens de stichting uit:

1. Het oplossen van het veiligheidsprobleem, met name voor fietsers.
2. Een 80 km/u weg met een verbetering van de doorstroming bij knelpunten op het huidige tracé.
3. Het oplossen van de verkeersproblemen waar ze liggen: dus ook op de andere hoofdwegen in de regio.

Bovendien is de stichting van mening dat de aanpassingen snel moeten worden uitgevoerd.

De stichting probeert door inspraak, informeren van de politiek en deelname aan het onderzoeksproces deze visie uit te dragen.

Ongeveer 1.200 bewoners van (vooral het landelijke) gebied tussen Zwolle en Ommen hebben zich aangemeld als sympathisant van de stichting.

#### **De Groene Link | kennismanagement in de groene ruimte**

August Faliseweg 9  
6703 AP Wageningen  
06 - 19 93 47 03  
hugo.hoofwijk@groenelink.nl

De Groene Link is actief in de groene ruimte. Wetenschappelijke kennis toegankelijk maken voor de praktijk, dat is de missie van De Groene Link. En andersom natuurlijk: ervaringskennis uit de praktijk ontsluiten voor wetenschappers. Projectmanagement is de andere hoofdactiviteit van De Groene Link.

#### **Leerstoelgroep Landgebruiksplanning**

Postbus 47  
6700 AA Wageningen  
(0317) 48 33 11  
www.lup.wur.nl

De leerstoelgroep Landgebruiksplanning vormt een onderdeel van Wageningen Universiteit en verzorgt wetenschappelijk onderwijs en onderzoek op het terrein van ruimtelijke planning en inrichting van landelijke gebieden.

De nadruk ligt daarbij op zogenaamde metropolitane landschappen, waar de traditionele grenzen tussen stad en land vervagen.

#### **Wetenschapswinkel Wageningen UR**

Postbus 9101  
6700 HB Wageningen  
(0317) 48 39 08  
wetenschapswinkel@wur.nl  
www.wetenschapswinkels.nl

Maatschappelijke organisaties zoals verenigingen en belangengroepen, die niet over voldoende financiële middelen beschikken, kunnen met onderzoeksvragen terecht bij de Wetenschapswinkel Wageningen UR. Deze biedt ondersteuning bij de realisatie van onderzoeksprojecten. Aanvragen moeten aansluiten bij de werkgebieden van Wageningen UR: duurzame landbouw, voeding en gezondheid, een leefbare groene ruimte en maatschappelijke veranderingsprocessen.



## Voorwoord

De afgelopen jaren zijn de bewoners van het Vechtdal, en dan met name die in de omgeving van de N340 wonen, overvallen door plannen van de provincie Overijssel tot aanpak van deze weg. Met deze aanpak zou het politieke besluit om de weg op te waarden naar een stroomweg worden verwezenlijkt.

Uit onvrede over de basis waarop de genoemde plannen gebaseerd waren, is in het voorjaar van 2007 “Duurzaam door het Vechtdal” opgericht. We zijn onder andere op zoek gegaan naar een manier om het vraagstuk van de mobiliteit in het Vechtdal in kaart te brengen. Al snel bleek dat wij daar wel wat steun bij konden gebruiken en via via kwamen we in contact met de Wetenschapswinkel van Wageningen UR. We hebben onze situatie met hen doorgesproken en de volgende onderzoeksvraag aan hen voorgelegd: “hoe kun je de noodzakelijke mobiliteit in het Vechtdal een plaats geven, zodat de kwaliteiten van het gebied zo min mogelijk worden aangetast?” Deze vraag heeft twee elementen: wat is de noodzakelijke mobiliteit en hoe kunnen we die op een duurzame manier faciliteren. Gelukkig kon de Wetenschapswinkel iets met deze vraag en hebben ze twee studenten, Andries Middag en Matthijs Timmermans, bereid gevonden dit onderzoek uit te voeren. De door ons geformuleerde vraag werd de probleemstelling van hun onderzoek.

De Wetenschapswinkel waarschuwde ons vooraf, dat de uitkomsten van het onderzoek ons misschien niet helemaal welgevallig zouden zijn. Daar hadden wij alle begrip voor. Sterker nog: als stichting Duurzaam door het Vechtdal waren wij content dat een wetenschappelijke instelling een onafhankelijk onderzoek zou uitvoeren naar de situatie in het Vechtdal. Er was immers veel twijfel over de basis waarop de provincie haar plannen baseerde en de oplossingen die de provincie voorstond. Het zou voor ons juist waardevol zijn om de plannen te toetsen aan een onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek.

Na ruim een half jaar intensieve studie kwamen Andries en Matthijs met een lijvige scriptie, die onder auspiciën van de Wetenschapswinkel werd omgebouwd tot het voorliggende rapport: De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland.

In dit rapport zijn antwoorden gevonden op vragen die binnen het Vechtdal leven.

Het antwoord van de Wetenschapswinkel op onze onderzoeksvraag is in lijn met de visie, die Duurzaam door het Vechtdal heeft. Maar laten we niet op de zaken vooruitlopen en verwijzen naar hoofdstuk 8, waarin de conclusies te vinden zijn.

Natuurlijk blijven er altijd vragen onbeantwoord en is aanvullend onderzoek aan te bevelen. Onderliggend rapport geeft echter voor alle betrokkenen wel stof tot nadenken en kan de aanzet zijn tot ...

Rest ons nog alle betrokkenen te bedanken. Allereerst natuurlijk Andries Middag en Matthijs Timmermans voor al het werk en de tijd die ze in dit onderzoek hebben gestoken. Daarnaast hun begeleider, dr. ir. Rinus Jaarsma en Hugo Hoofwijk, die het proces namens de Wetenschapswinkel begeleidde. Tenslotte mogen ook de leden van de begeleidingscommissie niet ongenoemd blijven: Martin van den Berg, Leo Oudejans, Alphons de Vocht, Gerard Straver, Cees Zoon en Ad Zwaga.

Namens Stichting Duurzaam door het Vechtdal,  
Wim Prinsse, voorzitter

## Verantwoording

De inhoud van dit rapport is grotendeels gebaseerd op de afstudeerscriptie van Andries Middag en Matthijs Timmermans, getiteld 'De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland'. Voor dit rapport is een verdere bewerking en inkorting van deze scriptie toegepast. Op meerdere plekken in dit rapport wordt verwezen naar voornoemde scriptie. Bij deze verwijzingen zal worden volstaan met het aanduiden van 'de scriptie' en zal, om praktische redenen, niet elke keer de volledige wetenschappelijke notatie (Middag en Timmermans, 2008) van deze scriptie weergegeven worden.

Om praktische redenen is ook bij de hoofdstukken 3 en 4 (deels) afgeweken van de gebruikelijke wetenschappelijke notatie. Voor deze hoofdstukken is gebruik gemaakt van diverse beleidsdocumenten, die in de bijlagen 1 (voor hoofdstuk 3) en 2 (voor hoofdstuk 4) zijn opgesomd. Voor de exacte vindplaats in deze documenten wordt verwezen naar 'de scriptie'.

Achterin dit rapport is een verklarende woordenlijst te vinden.



## Inhoudsopgave

|  |     |
|--|-----|
| Voorwoord.....   | v   |
| Verantwoording.....  | vi  |
| Inhoudsopgave.....   | vii |
| Samenvatting.....  | ix  |
| 1. Inleiding.....  | 1   |
| 1.1 De aanleiding tot en het belang van het onderzoek:<br>verkeersinfrastructuur in relatie tot ruimtelijke kwaliteit..... | 1   |
| 1.2 Doelstelling van het onderzoek.....  | 1   |
| 1.3 Onderzoeksvragen en leeswijzer.....  | 1   |
| 1.4 Onderzoeksmethoden.....  | 2   |
| 2. De afbakening van het studiegebied.....   | 3   |
| 2.1 Het studiegebied.....  | 3   |
| 2.2 De ruimtelijke kenmerken.....  | 3   |
| 2.3 De kenmerken van het verkeersnetwerk.....  | 5   |
| 3. De kwaliteiten van het studiegebied.....  | 7   |
| 3.1 De kwaliteiten per deelgebied.....   | 7   |
| 3.1.1 Het noordelijke landbouwgebied.....  | 8   |
| 3.1.2 Het oostelijke deel van het studiegebied.....  | 10  |
| 3.1.3 Het zuidelijke deel van het studiegebied.....  | 12  |
| 3.1.4 Het industriegebied Hessenpoort.....   | 14  |
| 3.2 De kwaliteiten volgens inwoners van het studiegebied.....  | 16  |
| 3.3 Resumé.....  | 17  |
| 4. (Ruimtelijke) ontwikkelingen.....   | 19  |
| 4.1 Inleiding.....   | 19  |
| 4.2 Wonen.....   | 19  |
| 4.3 Werken.....  | 20  |
| 4.4 Landbouw.....  | 21  |
| 4.5 Recreatie en toerisme.....   | 21  |
| 4.6 Natuur.....  | 21  |
| 4.7 Water.....   | 22  |
| 4.8 Windmolens.....  | 22  |
| 4.9 Resumé.....  | 22  |
| 5. Het verkeer in en rondom het studiegebied.....  | 25  |
| 5.1 Inleiding.....   | 25  |
| 5.2 De huidige verkeerssituatie.....   | 25  |
| 5.2.1 Verkeersomvang.....  | 26  |
| 5.2.2 Bereikbaarheid.....  | 27  |
| 5.2.3 Verkeersveiligheid (objectief).....  | 28  |
| 5.2.4 Verkeersveiligheid (subjectief).....   | 29  |
| 5.2.5 Leefbaarheid.....  | 29  |
| 5.2.6 Sluipvrachtverkeer.....  | 29  |
| 5.3 De toekomstige verkeerssituatie.....   | 31  |
| 5.3.1 De toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen.....   | 31  |
| 5.3.2 De ontwikkelingen van de mobiliteit op beleidsniveau.....  | 32  |
| 5.3.3 De vaststaande ontwikkelingen ten aanzien van de opwaardering<br>van de N340.....                                    | 34  |
| 5.4 De verkeersintensiteit op de N340 in het jaar 2030.....  | 35  |
| 5.5 Resumé.....  | 36  |

|   |    |
|---|----|
| 6. Varianten voor de N340 .....                                   | 39 |
| 6.1 Wegvarianten .....  | 39 |
| 6.2 De wegvarianten passend bij de verkeersgroei op de N340 ..... | 41 |
| 6.3 Tracévarianten.....   | 43 |
| 6.4 Welk wegvariant hoort bij welk tracévariant? .....            | 44 |
| 6.5 De effecten van de varianten .....                            | 46 |
| 6.6 Resumé .....  | 48 |
| 7. Het proces rondom de opwaardering van de N340 .....            | 51 |
| 7.1 Inleiding .....   | 51 |
| 7.2 Het proces – procedureel.....                                 | 51 |
| 7.3 Het proces – inhoudelijk .....                                | 55 |
| 7.4 Aandachtspunten .....   | 56 |
| 7.5 Resumé .....  | 57 |
| 8. Conclusies en aanbevelingen.....                               | 59 |
| 8.1 Aanbevelingen voor nader onderzoek .....                      | 61 |
| Gebruikte bronnen en literatuurlijst.....                         | 62 |
| Verklarende begrippenlijst .....                                  | 64 |
| Bijlage 1 Gebruikte bronnen en literatuurlijst hoofdstuk 3.....   | 67 |
| Bijlage 2 Gebruikte bronnen en literatuurlijst hoofdstuk 4.....   | 68 |

## Samenvatting

Stichting Duurzaam door het Vechtdal heeft aan de Wetenschapswinkel Wageningen UR gevraagd om onderzoek uit te voeren naar *hoe de lokale en regionale mobiliteitsbehoefte ingepast kan worden in het Vechtdal, zodat het karakter van dit gebied zoveel mogelijk behouden blijft*.

Het studiegebied wordt in dit onderzoek beschouwd als het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problemen op de N340, de Hessenweg. Dit gebied sluit in het westen aan op de A28 ten noorden van Zwolle en in het oosten op de N(3)48, net ten westen van Ommen. Ten zuiden van de weg stroomt de Overijsselse Vecht, op sommige plaatsen vlak langs de N340, op andere plaatsen op een afstand van ruim twee kilometer. De noordelijke begrenzing van het studiegebied wordt gevormd door de N377 (Hasselt - Coevorden).

Om infrastructurele ontwikkeling echt onderdeel te laten zijn van de ontwikkeling van een gebied in zijn geheel, is het belangrijk het karakter en de identiteit en de kwaliteiten van een gebied te kennen. Hiervoor wordt het begrip *ruimtelijke kwaliteit* gehanteerd. De uitwerking van dit complexe begrip is gebaseerd op de kernkwaliteiten zoals deze door het Ministerie van LNV zijn geformuleerd in de strategie *Landschap ontwikkelen met kwaliteit (LOK)*. Om de kwaliteiten te beschrijven is het studiegebied opgedeeld in vier karakteristieke gebieden: het zuidelijke deelgebied, tussen de N340 en de Vecht, het noordelijke landbouwgebied, tussen de N377 en de N340, het industriegebied Hessenpoort en het oostelijke deelgebied tussen Ommen en Balkbrug. Deze vier deelgebieden kennen ieder hun eigen specifieke waarden en karakteristieken. Tevens is aan huidige inwoners van het studiegebied gevraagd naar hun waardering van de kwaliteiten van het gebied. Uit dit onderzoek blijkt dat de waardering sterk samenhangt met de woonlocatie.

Omdat kwaliteiten niet statisch zijn en een gebied altijd in ontwikkeling is, zijn de toekomstige (*ruimtelijke*) *ontwikkelingen* in en van het studiegebied, tot ongeveer 2030, in kaart gebracht. Zo kan worden nagegaan hoe het studiegebied er over circa twintig jaar uitziet en welke mogelijkheden en wensen er zijn op het gebied van verkeer en infrastructuur. Uit deze analyse blijkt dat zowel de gewenste als de vaststaande en autonome ontwikkelingen *zowel qua aantal als qua omvang en invloed relatief weinig onderscheidend zijn* ten opzichte van de huidige situatie. De uitbreiding van de woningbouw vindt vooral plaats buiten het studiegebied, in met name Zwolle en in mindere mate Hardenberg. Hetzelfde geldt naar verwachting voor nieuwe bedrijventerreinen, kantoren en werkgelegenheid. De landbouw in het studiegebied staat onder druk, maar er vinden ook intensivering en uitbreiding plaats, onder meer in het daarvoor aangewezen landbouwontwikkelingsgebied in het noordelijke deelgebied. De Vecht is aangewezen als Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en wordt ontwikkeld voor recreatieve en natuurlijke doeleinden. Er is een Robuuste Ecologische Verbindingszone aanwezig in het oosten van het studiegebied. Een belangrijke ontwikkeling is de waarschijnlijke verplaatsing naar het noorden van het stukje van de N340 nabij Zwolle, waardoor er onder meer meer ruimte voor de Vecht ontstaat.

Het functioneren van de N340, de provinciale weg waar het in dit onderzoek voornamelijk om draait, hangt volgens de provincie Overijssel af van de *bereikbaarheid, verkeersveiligheid* en de *leefbaarheid* in de omgeving van de weg. Uit de analyse van de huidige situatie is gebleken dat de bereikbaarheid te wensen over laat. Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn er ook de nodige verbeterpunten. Qua leefbaarheid zet de provincie Overijssel in op een verbetering in de dorpen langs de parallel gelegen N377, door in de toekomst het verkeer van deze N377 via de (opgevaardeerde) N340 af te wikkelen – maar op deze veronderstelde relatie is wel wat af te dingen.

Voor de te verwachten toekomstige mobiliteit in het studiegebied en met name op de N340 is uitgegaan van de geanalyseerde (ruimtelijke) ontwikkelingen, de verkeersgroei op de N340 in de periode 2000-2005 van 1,9% per jaar en de voorspelde autonome verkeersgroei van 1,7% per jaar in de Nota Mobiliteit. Er zijn weinig redenen om aan te nemen dat de verkeersgroei op de N340 in de toekomst een totaal ander beeld laat zien dan de autonome groei van het verkeer, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit – temeer omdat de verkenning van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen heeft aangetoond dat er in het studiegebied 'niet zo heel veel te gebeuren staat'. Er is dan ook voor

gekozen om in dit rapport te werken met een *smalle bandbreedte* voor de jaarlijkse verkeersgroei, met een *ondergrens van +1,7% en een bovengrens van +2,1% per jaar*.

Na het doorrekenen van de autonome verkeersgroei met bijbehorende bandbreedte naar de jaren 2020 en 2030 zijn met behulp van het Handboek Wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom (CROW, 2002a,b,c) bijbehorende wegcategorieën en -types gezocht. Deze wegtypen zijn de *gebiedsontsluitingsweg 1x2 en 2x2* en de *regionale stroomweg 2x1 en 2x2*. Uit een vergelijking van de wegcapaciteiten blijkt dat pas bij een jaarlijkse verkeersgroei van 2,7% of hoger een gebiedsontsluitingsweg 1x2 qua capaciteit niet meer voldoet. Vanuit capaciteitsoogpunt zijn de 2x2 varianten daarom niet nodig. Omdat hiervoor bovendien een geheel nieuw noordelijk tracé nodig is, terwijl een 2-strooksweg ingepast kan worden in het huidige profiel, is een 4-strooks weg ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid ongewenst. Daarom zijn in het vervolg alleen 2-strooks inrichtingsvarianten onderzocht: de gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg. Beide inrichtingsvarianten verschillen vooral in de maximum snelheid. Qua tracé-varianten blijven er –na het wegvallen van het geheel noordelijke tracé- 2 opties over: het bestaande tracé en een gedeeltelijk noordelijk tracé, in het oostelijk deel van het studiegebied, aansluiten op de omleiding Ommen. In beide gevallen is rekening gehouden met een kleine verlegging van de N340 naar het noorden ter hoogte van de Hessenpoort bij Zwolle.

Van deze wegtypen met hun verschillende tracé- en inrichtingsvarianten is onderzocht welk effect ze hebben op de geanalyseerde *ruimtelijke kernkwaliteiten* van het studiegebied en wat de *verkeerskundige kwaliteiten* ervan zijn. Hierbij heeft de huidige gebiedsontsluitingsweg op het huidige tracé gediend als nulsituatie. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een opwaardering van de N340 op het huidige tracé de huidige kwaliteiten het minst aantast. Een noordelijke omlegging door het Varsenerveld zal de huidige kwaliteiten het meest aantasten. Aan de andere kant brengt een omlegging wel nieuwe potentiële kwaliteiten voor de toekomst met zich mee, zoals mogelijkheden voor grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden en het zodanig ontwikkelen van randzones dat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna. Verkeerskundig onderscheiden de verschillende varianten zich minder sterk.

Afsluitend zijn enkele bevindingen opgetekend ten aanzien van het proces dat rondom de opwaardering van de N340 doorlopen wordt. In dit proces is, voornamelijk als gevolg van *miscommunicatie* en het feit dat deze niet adequaat opgehelderd is en deels door *onkunde*, enige argwaan ontstaan bij verschillende (burger)partijen ten opzichte van de goede bedoelingen en de kunde van het bevoegd gezag. Hoewel er nog tijd is om dit verloren *vertrouwen* te herstellen en met name de provincie Overijssel hier ook al mee bezig is, is de eerste indruk in dergelijke processen uiterst belangrijk. Om het proces verder te verbeteren zijn aandachtspunten geformuleerd over de manier van communiceren en werken van de betrokken partijen.

## 1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding tot het uitgevoerde onderzoek, de hierbij behorende onderzoeksvragen en de gebruikte onderzoeksmethoden uiteengezet. Tevens komt de opzet van het rapport aan bod.

### 1.1 De aanleiding tot en het belang van het onderzoek: verkeersinfrastructuur in relatie tot ruimtelijke kwaliteit

Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel willen de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als stroomweg<sup>1</sup>, waar 100 km/u gereden mag worden, en tevens de weg veiliger maken. De doelstelling die hieraan kleef is als volgt: 'Het tot stand brengen van een duurzame veilige verbinding tussen Zwolle en Ommen als onderdeel van de totale Oost-west verbinding met een afwikkelingskwaliteit van een 100 km per uur stroomweg' (Commissie m.e.r, 2008: 3). Inmiddels is aan deze doelstelling toegevoegd dat 'in het MER moet worden nagegaan of ook andere oplossingsrichtingen denkbaar zijn' (Provincie Overijssel, 2008e: 7).

Een opvallend element in de opwaardering van de N340 is dat de provincie Overijssel er, in aansluiting op de gebiedsgerichte aanpak die in de *Nota Ruimte* voorgedragen wordt (Ministeries VWS en VROM, 2006: 10, 23), voor heeft gekozen om bij dit project het accent te leggen op (integrale) gebiedsontwikkeling. In verschillende provinciale rapporten wordt hier melding van gemaakt. Desalniettemin is er in de m.e.r. procedure tot op dit moment, november 2008, geen koppeling te ontdekken tussen de projectdoelstellingen van de N340 en het gebiedsontwikkelingsproject 'Ruimte voor de Vecht'. De onderzoekers zien het als uitgelezen mogelijkheid en noodzakelijk om de m.e.r. procedure een meerwaarde te geven door milieueffecten en ontwikkelingskansen te combineren en van hieruit integrale alternatieven te ontwikkelen en te toetsen. Hiervoor zullen, naast het analyseren en beschrijven van de (verwachte) ontwikkelingen in en rondom het Vechtdal, de kwaliteiten van het studiegebied in beeld gebracht worden.

### 1.2 Doelstelling van het onderzoek

Bij de opwaardering van de N340 zijn veel verschillende belangen in het geding. Deze belangen hangen samen met een bepaalde visie op het gebied en de ontwikkeling van het gebied. Eén visie is dat de kwaliteiten van het Vechtdal zoveel mogelijk intact moeten blijven. Als vanuit dit oogpunt naar de opwaardering van de N340 wordt gekeken, is een belangrijke vraag hoe de noodzakelijke mobiliteit kan worden ingepast zodat deze kwaliteiten zoveel mogelijk intact blijven.

Onderhavig onderzoek wil deze vraag beantwoorden. De doelstelling van het onderzoek is dan ook de volgende:

**Het in het Vechtdal inpassen van de noodzakelijke mobiliteit, op zo'n manier dat de kwaliteiten van het Vechtdal zoveel mogelijk intact blijven.**

In de volgende paragraaf is deze doelstelling nader uitgesplitst in een aantal probleemstellingen met bijbehorende onderzoeksvragen.

### 1.3 Onderzoeksvragen en leeswijzer

Om de vraag te kunnen beantwoorden hoe de noodzakelijke mobiliteit in het Vechtdal in te passen zodat de kwaliteiten van het Vechtdal zoveel mogelijk behouden blijven, moet een heel aantal onderliggende en gerelateerde aspecten in kaart gebracht worden. Belangrijke onderdelen zijn:

- De huidige situatie en de verschillende ontwikkelingen op het gebied van verkeer en infrastructuur en overige sectoren.
- Het bestaande karakter en de huidige en toekomstige kwaliteiten en potenties van het gebied.

<sup>1</sup> Zie paragraaf 5.3.3 voor een toelichting op de terminologie.

Deze aspecten vormen het uitgangspunt voor de toekomstige situatie in het gebied, zowel op het gebied van verkeer en infrastructuur als in algemene zin. Verder zijn relevant de toekomstige situatie voor wat betreft verkeer en infrastructuur in het gebied, de ontwikkeling van het gebied in het algemeen, en natuurlijk de relaties tussen al deze verschillende aspecten.

Voor de overzichtelijkheid worden al deze verschillende aspecten hierna uit elkaar gelegd en verder gedetailleerd uitgewerkt door middel van concrete onderzoeksvragen:

- Wat is de huidige situatie in het studiegebied? (Hoofdstuk 2)
  - Welk gebied valt onder de noemer *studiegebied*?
  - Wat zijn de *ruimtelijke kenmerken* van het studiegebied?
  - Wat zijn de kenmerken van het *verkeersnetwerk* in het studiegebied?
- Wat zijn de *ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied? (Hoofdstuk 3)
  - Hoe worden de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied *beschreven* in relevante (beleids) documenten, rapporten en inventarisaties?
  - Wat zijn voor verschillende relevante *actoren en inwoners* van het studiegebied de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied?
- Wat zijn de *ruimtelijke ontwikkelingen* die relevant zijn voor de (verkeerskundige en infrastructurale) situatie in het studiegebied? (Hoofdstuk 4 en 5)
  - Hoe zijn de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen bepaald en hoe *vaststaand of gewenst* zijn deze ontwikkelingen?
  - Hoe vloeit de (verkeerskundige) situatie voort uit de ruimtelijke ontwikkelingen? Wat is de *relatie* tussen deze grootheden?
- Wat zijn de *huidige en de mogelijke toekomstige verkeerssituaties* in het studiegebied? (Hoofdstuk 5 en 6)
  - Wat is de autonome ontwikkeling van het verkeer in het studiegebied?
  - Wat zijn de *knelpunten* in het huidige verkeer(snetwerk) in het studiegebied?
  - Hoe en op welke termijn zullen deze knelpunten *opgelost* worden?
- Wat is de *relatie tussen de ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied en de *toekomstige verkeers- en infrastructurele situatie*? (Hoofdstuk 6)
  - Op welke manier sluiten de toekomstige verkeerssituatie en de verschillende mogelijkheden voor de (infrastructurele) inrichting van het verkeersnetwerk op elkaar aan?
  - Wat zijn relevante *effecten* met name op het gebied van (ruimtelijke) *ontwikkelingsmogelijkheden en de ruimtelijke kwaliteiten* van verschillende relevante *tracé- en inrichtingsvarianten* van de N340?
- Hoe is het *proces* rondom de besluitvorming met betrekking tot de mogelijke opwaardering van de N340 verlopen? (Hoofdstuk 7)
  - Welke *stappen* zijn in het proces van de N340 al gezet, op welke manier zijn deze gezet en welke stappen moeten nog gezet worden?
  - Hoe hadden deze stappen óók gezet kunnen worden en hoe kunnen toekomstige stappen *beter* gezet worden?

## 1.4 Onderzoeksmethoden

Bij de beantwoording van de onderzoeksvragen is gebruik gemaakt van de volgende onderzoeksmethoden:

- Bronnenonderzoek door middel van het verzamelen en analyseren van relevante literatuur en bronnen.
- Open en interactieve interviews met verschillende groepen betrokkenen.
- Verkeersonderzoek door middel van het tellen van mogelijk 'sluipende' vrachtwagens.
- De scenariomethode voor toekomstonderzoek.
- Het gebruik en toepassen van ArcGIS.

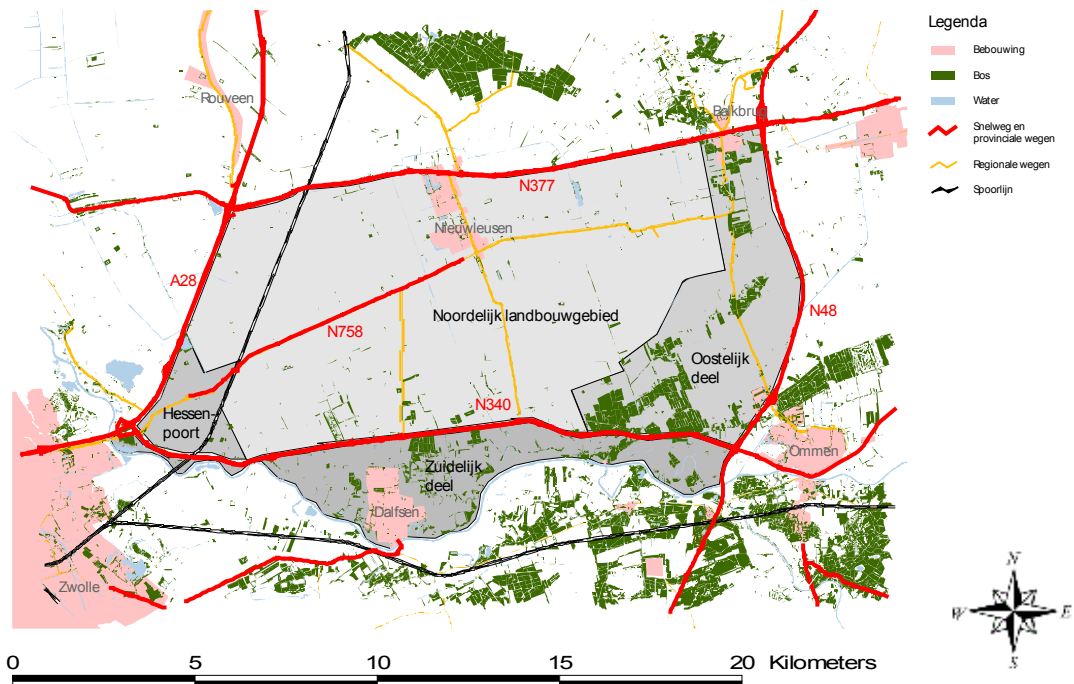
## 2. De kenmerken van het studiegebied

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken van het studiegebied beschreven.

### 2.1 Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied wordt in dit onderzoek beschouwd als het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problemen op de N340, de Hessenweg. Dit gebied sluit in het westen aan op de A28 ten noorden van Zwolle en in het oosten op de N(3)48, net ten westen van Ommen. Ten zuiden van de weg stroomt de Overijsselse Vecht, op sommige plaatsen vlak langs de N340, op andere plaatsen op een afstand van ruim twee kilometer. De noordelijke begrenzing van het studiegebied wordt gevormd door de N377 (Hasselt - Coevorden). Zie figuur 2.1.

Het studiegebied is onder te verdelen in vier karakteristieke gebieden: het deelgebied ten zuiden van de N340, het noordelijke landbouwgebied, het industriegebied Hessenpoort en het oostelijke deelgebied tussen Ommen en Balkbrug (figuur 2.1). Dit zal verder worden toegelicht in hoofdstuk 3.



Figuur 2.1 Het studiegebied en de deelgebieden.

### 2.2 De ruimtelijke kenmerken

Het studiegebied maakt onderdeel uit van drie door de provincie Overijssel onderscheiden regio's: IJsseldelta, Noordoost-Overijssel en Vecht-Regge (Provincie Overijssel, 2007f). Het gebied heeft een totale oppervlakte van ca. 13.500 hectare, en beslaat een groot deel van de gemeente Dalfsen. In het studiegebied liggen twee grote kernen: Dalfsen en Nieuwleusen. Daarnaast zijn er twee kleine dorpen (Oudleusen en Balkbrug) en een aantal buurtschappen (Ankum, Broekhuizen, Emsland, Varsen, Welsum, Witharen, Ommerschans, Ruitenveen en Vinkenbuurt). Verder bestaat het studiegebied uit agrarische gebieden en natuurgebieden.

Omdat voor een groot aantal van de hierna beschreven landgebruikvormen geldt dat informatie niet op het gewenste specifieke schaalniveau te onderscheiden is in de beschikbare bronnen, is in veel gevallen gewerkt met een afgeleide schatting voor het studiegebied aan de hand van de cijfers voor een groter gebied. Veelal is dit gebeurd aan de hand van gegevens voor de regio



Noordoost-Overijssel. De keuze voor deze regio is gemaakt omdat het studiegebied voor het grootste gedeelte in deze regio valt.

#### *Wonen*

Het studiegebied maakt onderdeel uit van vier gemeenten: de gemeente Dalfsen, Zwolle, Ommen en Hardenberg. De voormalige gemeenten Dalfsen en Nieuwleusen zijn op 1 januari 2001 samen-gevoegd: dit heeft geleid tot de nieuwe gemeente Dalfsen. Door deze gemeentelijke herindeling is een grote, groene plattelandsgemeente (16.500 hectare) ontstaan met 26.727 inwoners. De meesten daarvan wonen in de kern Dalfsen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008). Zwolle is met 116.265 inwoners veruit de grootste gemeente in het studiegebied, maar de oppervlakte van het studiegebied die in de gemeente Zwolle ligt is maar gering: globaal alleen het gebied tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle-Meppel. De gemeente Ommen heeft een oppervlakte van 18.192 hectare en had op 1 januari 2008 een inwoneraantal van 17.417. In het studiegebied maakt alleen de kern Balkbrug onderdeel uit van de gemeente Hardenberg. Het oppervlak van de gemeente Hardenberg bedraagt ruim 31.500 hectare en deze gemeente telt een inwoneraantal van 58.174. Hoewel niet veel grond in het studiegebied onder de gemeente Hardenberg valt, heeft de gemeente wel een grote invloed in het proces rondom de opwaardering van de N340. Hierover meer in hoofdstuk 4.

De regio Noordoost-Overijssel wijkt in demografisch opzicht af van de situatie in de rest van Overijssel. In de regio wonen meer jonge gezinnen, is een minder vergrijzende bevolking en zijn grotere huishoudens aanwezig. De gemeenten Dalfsen en Ommen bieden een meer gemiddeld beeld. Ommen is zelfs de meest vergrijzende en ontgroenende gemeente in de regio (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005).

#### *Werken*

Bedrijven in de regio Noordoost-Overijssel zijn over het algemeen klein van aard. De landbouw, industrie, bouw en horeca zijn relatief sterk vertegenwoordigd, dienstverlening is veel minder aanwezig (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005).

Binnen het studiegebied is het grootschalige regionale bedrijventerrein Hessenpoort, dat gelegen is binnen de gemeentegrenzen van Zwolle, een belangrijke drager. Op Hessenpoort zijn diverse grote bedrijven gevestigd als DHL en J.E. StorkAir. Op moment van schrijven, november 2008, is Hessenpoort 2 in ontwikkeling. Daarnaast worden in 2011 de komst van IKEA en de bouw van een Van der Valkhotel bij de entree van Hessenpoort en het Vechtdal verwacht.

#### *Landbouw*

Van de werkgelegenheid in Noordoost-Overijssel vond in 2003 ongeveer 13,5% plaats in de agrarische sector. In de gemeente Dalfsen waren in 2004 in totaal 1.359 agrarische bedrijven gevestigd, in de gemeente Hardenberg waren dat er op dat moment 2.077, in de gemeente Ommen 965. Met respectievelijk 15,9% en 11% van het totale aantal (economische) vestigingen in deze gemeenten, kan gesteld worden dat de landbouw een belangrijke functie heeft in het studiegebied. Wel is, gekeken naar de periode van 1995 tot 2004, voor alle gemeenten een sterke teruggang zichtbaar in zowel het aantal vestigingen als het aantal arbeidsplaatsen in de landbouw (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005).

Een nadere blik leert dat een groot deel van het studiegebied inderdaad bekend staat om haar agrarische karakter. Vooral ten noorden van de N340 is een groot aantal bedrijven gevestigd. In het studiegebied worden op dit moment, in november 2008, verschillende ruilverkavelingen uitgevoerd die er voor zorgen dat de productieomstandigheden voor agrariërs verbeteren.

#### *Recreatie en toerisme*

In de periode 2002-2004 is het aantal binnenlandse toeristische overnachtingen in het Vechtdal gestegen, terwijl voor Overijssel en Nederland geldt dat het aantal binnenlandse toeristische overnachtingen in dezelfde periode is gedaald. Dit impliceert dat het Vechtdal belangrijker wordt als gebied waar Nederlanders op vakantie gaan (tenminste wanneer zij niet voor een vakantie in het buitenland kiezen). Tijdens deze vakanties wordt ook steeds meer geld uitgegeven (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005). Met name de aanwezigheid van de Vecht draagt in



belangrijke mate bij aan de omvang van de recreatieve sector in het studiegebied. Mede hierdoor liggen er campings in het studiegebied en zijn er rondvaarten. Verder zijn er talloze historische gebouwen en lopen er diverse wandel- en fietsroutes door het gebied.

#### *Landschap*

Landschappelijk gezien is het studiegebied zeer gevarieerd te noemen. Het gebied bestaat uit een combinatie van agrarisch landschap, water, natuur, recreatief medegebruik, historische gebouwen en bewoning in (kleine) kernen in het gebied. Atelier Overijssel beschrijft het studiegebied als 'een compact en behapbaar gebied, met een grote mate van variatie en contrast' (2008: 14). Met name het oosten van het studiegebied kenmerkt zich door een groen karakter, ondermeer omdat in dit deel veel bossen voorkomen.

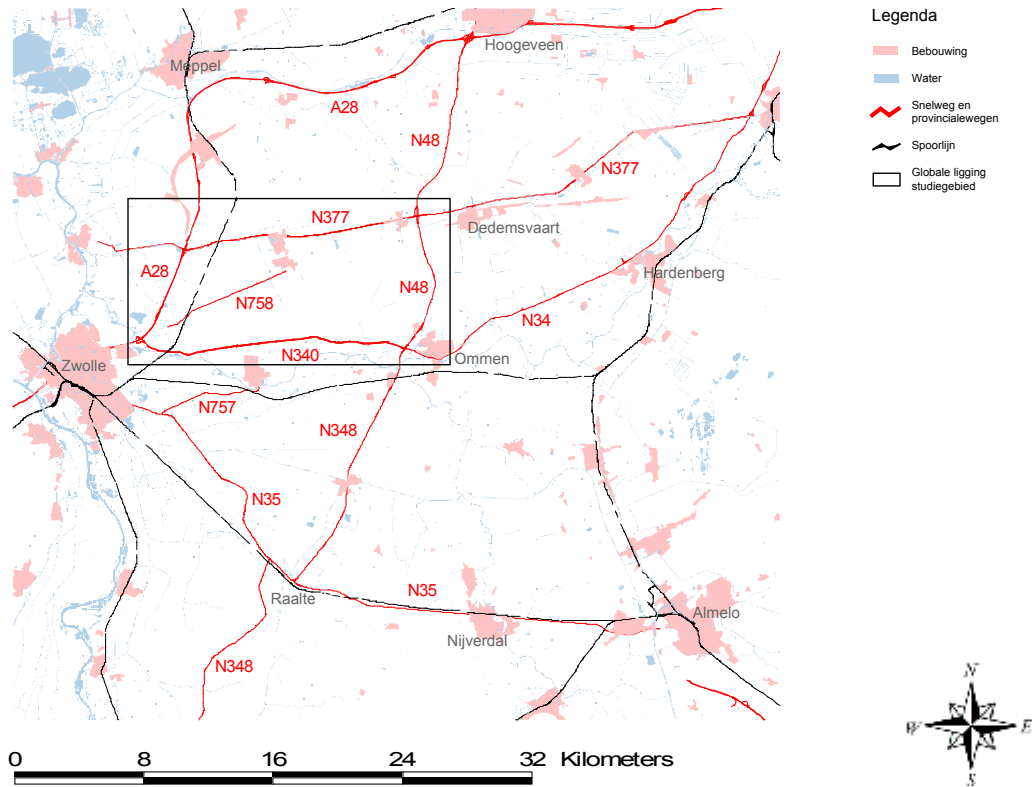
### **2.3 De kenmerken van het verkeersnetwerk**

De belangrijkste weg in het studiegebied, die tevens centraal staat in het onderzoek, is zonder enige twijfel de N340 oftewel de Hessenweg. Met name in de periode 1700-1850 was deze toen nog brede zandweg van belang voor de handel met Duitsland. Op dat moment lag de Hessenweg nog enkele kilometers ten noorden van Ommen. Nadat de gemeente Dalfsen omstreeks 1840 twee (verharde) macadamwegen had aangelegd, één direct ten noorden en één ten zuiden van de Vecht, werd de Hessenweg steeds minder gebruikt. In verband met de ontginningswerkzaamheden na 1850 ten noorden van de Hessenweg werd een netwerk van zandwegen aangelegd. In de eerste helft van de twintigste eeuw is het aantal wegen aanzienlijk uitgebreid en de kwaliteit ervan sterk verbeterd. Tevens werd de Hessenweg in 1905 verhard en vormde ze weer de belangrijkste oost-westverbinding in het gebied. Eind jaren zestig is de Hessenweg, bij een verbreding van de bedding van de Vecht en de aanleg van een nieuwe brug, dwars over de Markt in Ommen gelegd, om zo het doorgaande verkeer langs de zuidkant van Ommen te leiden. De insteek van het actuele project 'omleiding N340' is dat het doorgaande verkeer wordt geweerd uit het centrum van Ommen en dat het via de noordkant van de kern wordt afgewikkeld.

Het wegennet in het studiegebied is vooral opgebouwd in oost-west richting. Momenteel functioneert het studiegebied als een open netwerk, met naast bestemmingsverkeer ook verbindingen voor doorgaand verkeer. Dit doorgaande verkeer concentreert zich met name op de vier N-wegen die door of langs het studiegebied lopen. Verder hebben niet alleen de wegen *in* het studiegebied invloed op de uiteindelijke wijze van opwaardering van de N340, maar ook wegen die *buiten* het studiegebied liggen. Zie voor een overzicht figuur 2.2 op de volgende pagina.

De belangrijkste ontsluitingswegen in het studiegebied en de omgeving daarvan zijn:

- De A28 die van Utrecht naar Groningen loopt.
- De Hessenweg (N340) tussen Zwolle en Ommen.
- De N34 tussen Ommen en Hardenberg, waarvan het weggedeelte Ommen-Witte Paal sinds 1 januari 2007 in beheer is bij het Rijk als planvervangende rijksweg 834.
- De N377. Dit is de provinciale weg van Hasselt naar Coevorden loopt.
- De N(3)48. Vanaf knooppunt Hoogeveen tot de kruising N34/N340 bij Ommen heet de weg N48. Na Ommen gaat de weg verder als N348 richting Raalte, Deventer en Dieren, waarna de weg als A348 naar Arnhem vervolgt.
- De N758 (Westeinde/Nieuwleusenerdijk) die tussen Zwolle en het zuiden van de kern Nieuwleusen loopt.
- De N757 (Poppenallee) tussen Wijthem en Dalfsen.
- De N35. Deze provinciale weg loopt van Zwolle naar Almelo. Binnen de bebouwde kom van Zwolle heet de weg Ceintuurbaan en vormt ze een onderdeel van de Zwolse ringweg.



Figuur 2.2 Regionaal verkeersnetwerk

### 3. De kwaliteiten van het studiegebied

In het eerste deel van dit hoofdstuk worden de specifieke kwaliteiten en kernwaarden beschreven van de vier deelgebieden, met name gebaseerd op eerdere studies die voor het gebied zijn verricht (zie bijlage 1 voor een overzicht van de gebruikte publicaties). In het tweede deel van dit hoofdstuk wordt, op basis van gehouden interviews en keukentafelgesprekken, weergegeven welke kwaliteiten de bewoners aan het studiegebied toedichten.

#### 3.1 De kwaliteiten per deelgebied

Het studiegebied is onder te verdelen in vier karakteristieke gebieden: het deelgebied ten zuiden van de N340, het noordelijke landbouwgebied, het industriegebied Hessenpoort en het oostelijke deelgebied tussen Ommen en Balkbrug (zie figuur 2.1). De keuze voor de begrenzing van de deelgebieden is voornamelijk gebaseerd op de bodemopbouw van de verschillende deelgebieden, een analyse van historische kaarten van het studiegebied en de verschillende landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden die zich in elk deelgebied bevinden. Deze vier deelgebieden hebben ieder hun eigen specifieke waarden en karakteristieken.

De uiteindelijke uitwerking van de kwaliteiten van het gebied is gebaseerd op de kernkwaliteiten zoals deze door het ministerie van LNV zijn geformuleerd. Deze kernkwaliteiten vloeien voort uit de in de *Nota Ruimte* geïntroduceerde strategie *Landschap ontwikkelen met kwaliteit (LOK)*. De essentie van deze strategie is dat ontwikkelingen in het landelijk gebied de ruimtelijke kwaliteit van het landschap behouden en versterken. Ontwikkelingen zijn toegestaan, mits de kwaliteit van het landschap verbetert of tenminste niet achteruit gaat (Ministerie van LNV, 2004). De beleidsstrategie LOK is relatief nieuw en de precieze invulling is nog in beweging. In de Agenda Vitaal Platteland wordt ontwikkelen met kwaliteit als volgt beschreven:

*‘De overheid heeft naast haar specifieke verantwoordelijkheid voor bepaalde gebieden en objecten van bijzondere waarde, ook een generieke verantwoordelijkheid ervoor te zorgen dat de kwaliteit van het landschap meegroeit met veranderingen. Ontwikkelingen in het landelijk gebied dienen zodanig begeleid te worden dat kwaliteit ontstaat, gebaseerd op een goed evenwicht tussen ecologische, economische en esthetische aspecten van het landschap. Het Rijk vraagt provincies en gemeenten bij de inrichting en beheer condities te scheppen om ontwikkelingen gepaard te laten gaan met toename van landschappelijke kwaliteit en daarbij de onderstaande kernkwaliteiten te betrekken en nader uit te werken.’ (Ministerie van LNV, 2004: 24).*

Onder deze kernkwaliteiten wordt verstaan:

- De *natuurlijke* kwaliteit: bodem, water, reliëf, aardkunde, flora en fauna.
- De *culturele* kwaliteit: cultuurhistorie, culturele vernieuwing en architectonische vormgeving.
- De *gebruikskwaliteit*: (recreatieve) toegankelijkheid, bereikbaarheid, meervoudig ruimtegebruik.
- De *belevingskwaliteit*: ruimtelijke afwisseling, informatiewaarde, contrast met de stedelijke omgeving, groen karakter, rust, ruimte, stilte en donkerte.

Dat een gebied dat vele kwaliteiten herbergt niet altijd wordt beschermd tegen grootschalige ingrepen, zoals de aanleg van een weg, blijkt bijvoorbeeld uit de aanleg van de Centrale As dwars door nationaal landschap De Noordelijke Friese Wouden. Meer hierover is te vinden in kader 4.1 in de scriptie.

De volgende paragrafen beschrijven de *kernkwaliteiten* van elk van de deelgebieden. De kernkwaliteiten worden daartoe verder gespecificeerd in een aantal *kernwaarden*.

### 3.1.1 Het noordelijke landbouwgebied

Dit gebied kenmerkt zich door landschappelijke openheid in combinatie met grondgebonden landbouw met een goede ontwatering. Historische landschapstypes in het deelgebied zijn veenkoloniën die na 1850 zijn ingericht en heideontginningen. De agrarische bedrijven zijn relatief groot en hebben een gunstige verkaveling, mede dankzij de ruilverkaveling die in de jaren zestig heeft plaatsgevonden. Dit agrarische productielandschap bevat de volgende kernkwaliteiten: *grote mate van openheid, kenmerkend verkavelingspatroon en het agrarische karakter met boerderijen en landbouwgronden.*

#### Grote mate van openheid

Het noordelijke landbouwgebied is ontstaan door heide- en hoogveenontginningen. Kenmerkend is het open, grootschalige landschap, dat voornamelijk uit grasland bestaat. De ecologische waarde van het deelgebied, eveneens uitgedrukt in de hoeveelheid aanwezige rode lijstsoorten, is laag en dit komt met name door de intensief beheerde, voedselrijke en eentonige graslanden. Aanvullend onderzoek (Zoon en Oudejans, 2008) concludeert echter dat het weinige recente onderzoeksmateriaal ongeschikt is voor een beoordeling van de ecologische situatie. Tegelijkertijd spreekt het rapport de verwachting uit dat de afname van de weidevogelstand in dit deelgebied aanzienlijk minder dramatisch is dan in de rest van Nederland. Dat deze verwachting gedeeld wordt door de provincie Overijssel blijkt uit het feit dat in het Streekplan het grootste gedeelte van het deelgebied is aangewezen als 'ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten', terwijl het meest westelijke gedeelte (ten noorden van Hessenpoort) is aangewezen als weidevogelgebied.

Door de zeer vlakke ligging van het maaiveld is in dit deelgebied sprake van een grootschalig en open landschap. Met name de elementen rust, ruimte en openheid in de vorm van vergezichten werden door het gros van de geïnterviewde lokale bewoners aangeduid als dé kernwaarden van dit deelgebied.

*Kernwaarden: rust, ruimte, openheid, vergezichten, donkerte, weilanden, opgaande begroeiing, ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten, gedeeltelijk weidevogelgebied.*

#### Kenmerkend verkavelingspatroon

Hoewel het noordelijke agrarische productielandschap op sommige plekken op vele kilometers afstand van de Vecht ligt, is de richting van het wegenpatroon (en daarmee van de andere patronen) direct te herleiden tot de rivierloop. De agrarische gebieden zijn over het algemeen rationeel verkaveld door een wijdmazig wegenpatroon met verspreide bebouwing en langgerekte percelen. De rationaliteit doet zich voor doordat de rechthoekige percelen evenwijdig of dwars liggen op de noord-zuid gerichte ontsluitingswegen. In de directe omgeving van Nieuwleusen vinden we een aaneenschakeling van oude boerderijen op smalle kavels in een zogenaamde slagenverkaveling.

*Kernwaarden: langgerekte percelen, vaste afstanden, slotenpatroon, ontginningsassen en de herkenbare ontginningen.*

#### Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden

De openheid en het kenmerkende verkavelingspatroon bepalen het karakter van het gebied. Dit karakter, met bijbehorende boerderijen en landbouwgronden, wordt door zowel de inwoners van het gehele studiegebied als de agrariërs in het betreffende deelgebied bestempeld als 'agrarisch' en hoog gewaardeerd (Cox, 2002 & 2003).

*Kernwaarden: grondgebonden veehouderij, water (sloten, kreken, hoog waterpeil).*

## Impressies van het noordelijke landbouwgebied

Figuur 3.9 (links). De openheid wordt verwoord door de namen van huizen, in dit geval 'Ruimzicht'.



Figuur 3.10 (rechts). Het ontstaan en karakter van gebied komt terug in straatnamen.



Figuur 3.11 (links). Naast wegen zorgen sloten voor een rationele verkaveling.

Figuur 3.12 (rechts). Boerderijen (bij Schapendrift) bepalen het agrarisch karakter.

Figuur 3.13 (links). Open gebied bij Nieuwleusener-veld.



Figuur 3.14 (rechts). Mogelijkheden voor intensieve veehouderij in het Nieuwleusener-veld.



Figuur 3.15 (links). Spoorwegovergang bij Westeinde.

Figuur 3.16 (rechts). Open gebied waar mogelijk een noordelijk tracé komt.



### 3.1.2 Het oostelijke deel van het studiegebied

Het gebied direct ten westen van de N48 bestaat afwisselend uit open agrarisch productielandschap en bebossing. Historische landschappen in dit deelgebied zijn veenkoloniën ingericht na 1850 en heideontginningen met daarop bebossing. De aanwezige kernkwaliteiten van het deelgebied zijn: *grote mate van openheid, kenmerkend verkavelingspatroon en groen karakter door aanwezige bosgebieden.*

#### Grote mate van openheid

Net als het noordelijke landbouwgebied kenmerkt dit gebied zich door een landschappelijke openheid in combinatie met melkveehouderijen en intensieve veehouderijen. Door de aanwezige bosgebieden is de mate van openheid wel iets minder dan in het noordelijke deelgebied. Toch zijn de open gebieden van dermate omvang dat er een bijzondere weidevogelstand voorkomt (wulp, grutto, tureluur, veldleeuwerik en torenvalk) en gelden ze in de winter als rustgebied voor trekvogels.

*Kernwaarden: rust, ruimte, openheid, vergezichten, donkerte, weilanden, opgaande begroeiing, goede weidevogelstand, rustgebied voor trekvogels.*

#### Kenmerkend verkavelingspatroon

In het gebied is de ontginningsgeschiedenis duidelijk herkenbaar in het rationele verkaveling- en wegenpatroon in zowel het Ommerveld als het Varsenerveld. De bebouwing is in een regelmatig patroon langs de wegen gesitueerd. De richting van het wegenpatroon (en daarmee van de andere patronen) is direct te herleiden tot de rivierloop van de Vecht. Een bijzondere weg in het deelgebied is de Witharenweg. Deze weg ligt in de lengte over de redelijk gave en herkenbare 'rug', een rug ('haar') van fijn dekzand die duidelijk herkenbaar boven de omgeving uitkomt. Binnen dit deelgebied heeft het ontginningslandschap de 'Ommerschans' een bijzondere betekenis. Ommerschans is een ontginningnederzetting die is ontstaan rond de verlaten schans uit 1623 tussen Ommen en Balkbrug. De ontginningstructuur is hier nog steeds herkenbaar (een streng rechthoekig patroon van vaarwegen, vaarten en sloten).

*Kernwaarden: langgerekte percelen, vaste afstanden, slotenpatroon, ontginningssassen en de herkenbare ontginningen, wegenpatroon gericht op de Vecht, cultuurhistorische kwaliteiten rondom Ommerschans, rug van Witharen.*

#### Groen karakter door de aanwezige bosgebieden

In het deelgebied komen te midden van de agrarische landschappen enkele bos- en heidegebieden voor: Zandbelten, Vlierbelten, bossen in de omgeving van Witharen en bossen in de omgeving van de Ommerschans. Daarnaast is in het deelgebied het natte heideterrein Varsenerveld gelegen, dat enkele vennen en ruggen bezit met een zeer hoge gaafheid. Ook is in het Varsenerveld de geologische vindplaats van de 'laag van Usselo' gelegen, waar op dit moment internationaal onderzoek loopt. In 2006 was het Varsenerveld zelfs uitgeroepen tot het op één na mooiste plekje van Nederland.

De genoemde bosgebieden bezitten bijzondere natuurwaarden en delen ervan zijn aangewezen als natuurreserveaat. Een gedeelte van het oostelijke deelgebied (rondom Vlierbelten) is ook aangewezen als PEHS. De bossen zijn steeds ouder aan het worden en daardoor structuurrijker en vegetatiekundig afwisselender. Vooral voor roofvogels (o.a. havik, sperwer) en spechten (zwarte specht, groene specht, grote bonte specht), maar ook zeldzame heidevogels, zoals de nachtzwaluw zijn de bossen erg belangrijk. Naast de natuurlijke functie hebben deze bossen een belangrijke recreatieve functie. Deze recreatie komt tot uiting in onder andere kamperen bij de boer, recreatiewoningen, kampeer- en caravanterreinen en fiets- en ruiterroutes.

*Kernwaarden: bossen met bijbehorende vogelstand, PEHS, robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal', vennen en ruggen in Varsenerveld, geologische vindplaats van de 'laag van Usselo', dassenburchten, verwevingsgebied langs rug Witharen.*

## Impressies van het oostelijke deelgebied

Figuur 3.17 (links).  
Zicht op N48  
vanaf de  
Balkerweg.



Figuur 3.18 (rechts).  
Ommerschans  
met een stukje  
van de gracht die  
de schans vroeger  
ontoegankelijk  
maakte.



Figuur 3.19 (links).  
De Witharenweg,  
gelegen op de rug  
van Witharen.

Figuur 3.20 (rechts).  
Oude structuren  
in de vorm van  
Hessenweg-west.

Figuur 3.21 (links).  
Bosrijke omgeving  
nabij Witharen.



Figuur 3.22 (rechts).  
Varsenerveld; het  
op één na mooiste  
plekje van  
Nederland in  
2006.



Figuur 3.23 (links).  
Vakantiepark  
Calluna is gelegen  
in een bosrijke  
omgeving.

Figuur 3.24 (rechts).  
Afwisselende  
open en gesloten  
ruimtes ten oosten  
van Varsenerveld.

### 3.1.3 Het zuidelijke deel van het studiegebied

Dit deelgebied bevindt zich ten zuiden van de N340, tussen de plaatsen Zwolle en Ommen. Het deelgebied maakt onderdeel uit van het Belvédèregebied Vecht en Regge. Tevens maakt het grootste (met name het oostelijke) gedeelte van dit deelgebied onderdeel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De regenrivier de Vecht, één van de kleinste rivieren van Nederland, domineert de waterhuishouding in het gebied. De historische landschapstypen in het deelgebied zijn essen en heideontginningen. Natuur en landschap, landbouw, recreatie en toerisme zijn sterk verweven. Door de verweving van functies is een kleinschalig en afwisselend gebied ontstaan. De kernkwaliteit van dit gebied is het *waardevolle cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter*.

#### **Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter**

In dit deelgebied is er sprake van een afwisseling van openheid en beslotenheid. De grond is in gebruik als grasland, voor tuinbouw en als bos. Het landschapsbeeld voor dit deelgebied is wat diffuus. Er is sprake van een aaneenschakeling van grote en kleine ruimten, begrensd door bebouwing, bomenrijen, singels en bos.

In het westelijke deel van het deelgebied is de verkaveling onregelmatig rechthoekig. Het landschap is hier wat grootschaliger en opener dan in het overige deel van het deelgebied. In het oosten is de verkaveling onregelmatiger. Direct ten noordoosten van Dalfsen (Gerner-Welsum) is het landschap door het voorkomende bos, de singels en de bebouwing kleinschalig en gevarieerd. Verder naar het oosten (ten zuiden van Oudleusen) is het landschap weer meer open door de aanwezigheid van de Oudleusener es.

In het uiterste oosten van het deelgebied, rondom Varsen, wordt het landschap weer kleinschaliger van aard. Het landschap bestaat hier uit rivierduingebied met een oude meander, halfnatuurlijke graslanden en een gemengd eikenbos. Niet alleen het unieke landschapsbeeld, maar ook het historische karakter (ondermeer gevormd door de historische overblijfselen van woeste gronden) zorgt ervoor dat het gebied rondom Varsen vanuit de gehele omgeving hoog gewaardeerd wordt.

Een andere belangrijke kernwaarde van dit deelgebied is de dalrand van het Vechtdal. In deze dalrand gaan rivierduinen geleidelijk over in landduinen en bevinden zich meerdere hakhoutbosjes met bijzondere bosflora. Verder zijn op veel plaatsen in de dalrand tussen Dalfsen en Varsen dassenburchten aanwezig. Tussen congreshotel Moorivier en de Stouwe liggen de duinen zeer dicht bij het huidige tracé van de N340. Deze overgang van rivierduinen naar landduinen is kenmerkend voor het centrale Vechtdal tussen Dalfsen en Hardenberg en uniek voor Nederland.

De ecologische waarde, gemeten aan de hoeveelheid voorkomende rode lijstsoorten, is erg hoog. Dit komt vooral door de aanwezigheid van landgoederen met oude loofbomen en de extensief beheerde graslanden.

De aanwezigheid van open, regelmatig verkaveld landschap maakt het mogelijk dat enkele agrariërs in het gebied actief zijn. In het overgrote deel van het deelgebied zijn de gebruikskwaliteiten echter voornamelijk op de recreanten en toeristen afgestemd.

*Kernwaarden: kleinschaligheid, gemengd eikenbos, oude lanen, monumentale laanbeplantingen, monumentale gebouwen, landgoederen, buurtschappen, historische overblijfselen, kleine hoogteverschillen in de vorm van rivierduinen, oeverwallen, stuifduinen, overgang rivierduinen in landduinen, rijke mate van biodiversiteit, oude meanders, veel rode lijstsoorten, de Vecht, PEHS, gedeeltelijk weidevogelgebied.*



### Impressies van het zuidelijke deelgebied

Figuur 3.1 (links).  
Stuifduinen met  
daarvoor weiden  
begraasd door  
koeien bij Varsen.



Figuur 3.2 (rechts).  
Direct vanuit een  
kleinschalig  
bebost gebied op  
de (parallelweg  
van de) N340.



Figuur 3.3 (links).  
Overgang naar  
het Vechtdal ten  
westen van de  
kern Dalfsen.

Figuur 3.4 (rechts).  
Een goede impressie  
van de  
kleinschaligheid  
ten oosten van de  
kern Dalfsen.

Figuur 3.5 (links).  
Natuurlijke  
begrenzing van  
akkers door  
middel van  
houtwallen bij  
Dalfsen.



Figuur 3.6 (rechts).  
Een voorbeeld van  
een oude Vechtarm  
nabij Varsen.



Figuur 3.7 (links).  
Vistrap  
Vechterweerd in  
de Vecht.

Figuur 3.8 (rechts).  
De Holleweg: destijds  
verhoogd om het  
water tegen te  
houden.

### **3.1.4 Het industriegebied Hessenpoort**

Het moderne industriegebied Hessenpoort ligt tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle-Meppel. Het landschapstype van het gebied kan van oudsher worden getypeerd als een agrarische middeleeuwse veenontginning, maar daar is niets meer van over. Door het industriegebied loopt de provinciale weg N758, die Zwolle met Nieuwleusen verbindt. Op het industrieterrein zijn diverse grote bedrijven gevestigd, zoals DHL en J.E. StorkAir. Onlangs maakte Van der Valk bekend een vestiging te openen op Hessenpoort. Ook IKEA heeft het voornemen zich op Hessenpoort te vestigen, mits er wordt voldaan aan een aantal voorwaarden (met name een goede ontsluiting).

De ruimte tussen de bedrijven is op Hessenpoort ingericht als natuur met veel moeras en water. Deze kan op termijn aan oeverplanten en kleine watergebonden diersoorten veel biotoop bieden.

Verder wordt het deelgebied met name gekenmerkt door grote gebouwen en veel drukte. Ook zorgt Hessenpoort voor veel lichtvervuiling, waarvan de inwoners van het studiegebied hopen dat deze niet dichterbij de eigen woning gaat komen, zo blijkt uit het belevingswaardenonderzoek (Cox, 2002 & 2003).

## Impressies van Hessenpoort

Figuur 3.25 (links).  
De Vecht is niet goed te beleven vanaf de huidige N340.



Figuur 3.26 (rechts).  
Direct zicht op de Hessenpoort vanaf de A28.



Figuur 3.27 (links).  
Uiterwaarden van de Vecht nabij Zwolle.

Figuur 3.28 (rechts).  
Spoorwegovergang spoorlijn Zwolle-Meppel.

Figuur 3.29 (links).  
Natuurwaarden in Hessenpoort.



Figuur 3.30 (rechts).  
De N758 sluit in dit deelgebied aan op de N340.

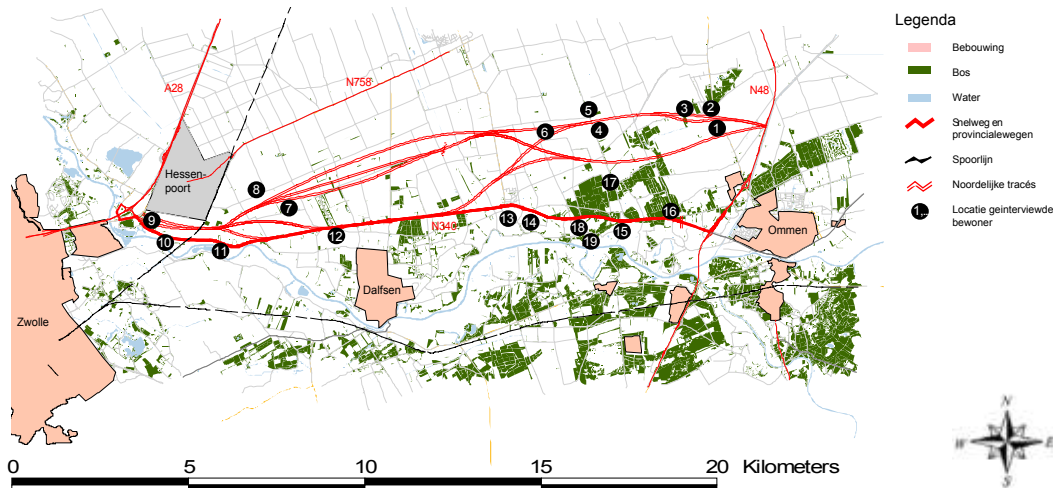


Figuur 3.31 (links).  
Natuurwaarden in Hessenpoort.

Figuur 3.32 (rechts).  
Vecht met bijbehorende uiterwaarden krijgt meer ruimte door de omlegging van de N340 ten zuiden van Hessenpoort

### 3.2 De kwaliteiten volgens inwoners van het studiegebied

Om de meningen en de kennis van de inwoners van het studiegebied mee te kunnen nemen is gesproken met een negentiental van hen. In deze gesprekken werd onder andere de volgende vraag gesteld: “Welke ruimtelijke kwaliteiten heeft het studiegebied volgens u?” De onderzoekers legden vervolgens aan de bewoners uit wat met het studiegebied, gerelateerd aan dit onderzoek, bedoeld werd en daagden de bewoners vooral uit om verder te kijken dan hun eigen woonomgeving. De locaties waar de mensen waarmee gesproken is wonen, zijn in een kaart in figuur 3.33 weergegeven.



Figuur 3.33 Locaties interviews lokale bewoners studiegebied. De plaatsen van de genummerde zwarte bolletjes geven de locaties van de adressen ongeveer weer. De spreiding over het studiegebied komt op deze manier ook visueel goed tot uitdrukking.

Eén van meest genoemde kwaliteiten van het studiegebied is ‘ruimte’. Kwaliteiten die daarbij veelal in één adem genoemd werden, waren rust en vrijheid. Opvallend is dat van de negen geïnterviewden die ‘rust’ aangaven als belangrijke kwaliteit, er maar liefst zeven in of tegen een mogelijk noordelijk tracé van de N340 wonen.

Een andere veelgenoemde kwaliteit van het studiegebied, die door elf van de negentien geïnterviewden werd genoemd, is de Vecht en de daarmee samenhangende natuurwaarden, kleinschaligheid en variëteit. Opmerkelijk is dat geen van deze elf in of langs een mogelijk noordelijk tracé van de N340 woont. De elf geïnterviewden die aangaven de Vecht als belangrijke kwaliteit van het gebied te zien, wonen allen aan de huidige N340 of in het gebied tussen de Vecht en de huidige N340 of tussen de huidige N340 en mogelijke noordelijke tracés.

Verder is opvallend dat de mening over wat natuurwaarden zijn, per locatie in het studiegebied verschilt. De mening van de geïnterviewde bewoners in of langs een mogelijke noordelijk tracé van de N340, wordt het best weerspiegeld door het volgende citaat: “Koeien zijn toch veel mooier dan bomen en het terugbrengen van oude, kleine cultuurhistorische waarden? Onze voorouders zijn tijdenlang bezig geweest met het verwijderen van onkruid om goede landbouwgronden te ontwikkelen en nu vindt de buitenwacht het ineens prachtig als dit onkruid weer terugkomt. Voor mij, en ik weet zeker dat dit voor meer bewoners in dit gebied geldt, is dit echt onbegrijpelijk.”. Bewoners langs de huidige N340 en het gebied ten zuiden ervan zien natuur meer als een mix van bosjes, kleinschalige en cultuurhistorische elementen (houtwallen, stuifduinen, Holleweg) en aansprekende diersoorten, zoals herten en reeën. Ook het winterbed van de Vecht wordt in veel gevallen aangegeven als belangrijke natuurwaarde.



Een kwaliteit die niet gebonden is aan één locatie, maar in het gehele studiegebied genoemd werd, is de sociale cohesie die in het gebied heerst. Zes van de negentien geïnterviewden gaven aan dit een belangrijke kwaliteit te vinden, uitgedrukt in termen van ‘hartelijkheid onder de mensen’ en ‘mensen gunnen elkaar van alles’ tot “Men loopt de deur niet bij elkaar plat, maar er is toch redelijk frequent onderling contact, men helpt elkaar als dat nodig is, kinderen spelen bij elkaar.” (Cox, 2002: 23).

### 3.3 Resumé

Voor de beschrijving van de kernkwaliteiten met bijbehorende kernwaarden is het studiegebied opgedeeld in vier deelgebieden (figuur 2.1). Het noordelijke landbouwgebied en het oostelijke deelgebied ontleen hun kwaliteiten aan de grote mate van openheid en het kenmerkende verkavelingspatroon. Het verschil tussen beide deelgebieden wordt gevormd door de verschillende karakteren. Daar waar het noordelijke landbouwgebied zich manifesteert door een agrarisch karakter, doet het oostelijke deel van het studiegebied dit door het groene karakter. Dit groene karakter wordt ondermeer gevormd door de aanwezige bosgebieden die in het deelgebied voorkomen, waarvan tevens enkele onder de PEHS vallen. Daarnaast heeft het oostelijke deelgebied zowel de waarden van het open ontginningslandschap als van een kleinschalig landschap met bijzondere natuurlijke en cultuurhistorische elementen en een opvallende geologische structuur. Het oostelijke deelgebied kan ook wel als overgangsgebied worden gezien van het noordelijke naar het zuidelijke deelgebied.

Het deelgebied ten zuiden van de N340 profileert zich door andere kwaliteiten dan de twee noordelijk gelegen deelgebieden. Niet de agrarische openheid, maar het waardevolle cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter, maken het zuidelijke deelgebied tot een kwalitatief hoogwaardig landschap. In dit landschap zijn naast de aanwezigheid van unieke natuurlijke elementen (stuifduinen, hoogteverschillen, oude meanders), vele cultuurhistorische elementen aanwezig die het deelgebied tot een historisch waardevol gebied maken. Ook is dit gebied voor het grootste gedeelte aangemerkt als PEHS en zijn de Vecht en haar winterbed tussen Zwolle en Dalfsen aangewezen als weidevogelgebied.

Het vierde en laatste deelgebied, het industrieterrein Hessenpoort, bezit volgens literatuurstudies en inwoners van het studiegebied geen kwaliteiten die de landschappelijke waarde van het studiegebied versterken. In de scriptie wordt de verwachting uitgesproken dat de ruimte tussen de bedrijven op termijn veel biotoop kan bieden aan oeverplanten en kleine watergebonden diersoorten.

Uit de interviews met de lokale bewoners is gebleken dat er een tweezijdig beeld heerst ten aanzien van de kwaliteiten in het studiegebied. Bewoners in en langs mogelijke noordelijke tracés van de N340 waarderen het gebied vooral om de ruimte en de daarmee samenhangende waarden als rust en vrijheid. Bewoners ten zuiden van een mogelijke noordelijk tracé (onder andere langs de huidige N340) waarderen het studiegebied vooral om de aanwezigheid van de Vecht en de daarmee samenhangende natuurwaarden, kleinschaligheid en variëteit. Daarnaast is het interpretatieverschil tussen bewoners in het studiegebied ten aanzien van natuurwaarden opvallend te noemen.



## 4. (Ruimtelijke) ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen in het studiegebied, zowel in ruimtelijke als in meer sociale zin, puntsgewijs kort beschreven. Zie voor een uitgebreide beschrijving van de analyse hoofdstuk 5 van de scriptie.

### 4.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen die het studiegebied op dit moment doormaakt en in de toekomst door zal of kan maken, is een groot aantal rapporten geanalyseerd. In bijlage 2 is een overzicht van de gebruikte bronnen en literatuur weergegeven. Er is hierbij waar mogelijk onderscheid gemaakt tussen de verschillende sectoren waarop deze rapporten gericht zijn, van woningbouw en bedrijvigheid tot natuurontwikkeling.

Getracht is telkens de belangrijkste ontwikkelingen weer te geven, waarbij het accent ligt op de ruimtelijke componenten van deze ontwikkelingen en de weerslag die deze hebben op de toekomstige (verkeerskundige) situatie in het studiegebied. Het gaat hier dus in hoofdlijnen om drie aspecten: het *ruimtebeslag*, de *verkeersaantrekkende/afstotende werking* en de invloed op de (*mogelijke*) *routing* van het *verkeer*. Met dit laatste punt worden in deze context zowel de fysieke mogelijkheden voor bijvoorbeeld nieuwe tracés, als ook de herkomst- en bestemming van het verkeer bedoeld. Om deze reden is ook gekeken naar ontwikkelingen in gebieden die niet direct tot het studiegebied behoren maar wel hun invloed hierop uitoefenen, zoals de kernen Zwolle en Hardenberg. Bij de analyse is de horizon gezet op het *jaar 2030*.

De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit komen in een apart hoofdstuk aan bod, hoewel deze ontwikkelingen wel degelijk van invloed zijn op ontwikkelingen op andere terreinen. Aanvullend op de schriftelijke bronnen is een aantal gesprekken gevoerd met medewerkers van de betrokken (overheids)instanties.

Een laatste kanttekening is het feit dat niet alle ontwikkelingen even ‘vast’ staan. Waar mogelijk is onderscheid gemaakt tussen vaststaande (zogenaamde autonome ontwikkelingen), waarschijnlijke, wenselijke en onwaarschijnlijke ontwikkelingen.

Van belang zijn met name de volgende punten:

- De geringe (directe) invloed van (inter)nationale wet- en regelgeving en beleid.
- De (naar verwachting) toenemende invloed van lokale en regionale overheden.
- Het belang van het scherp onderscheiden van autonome, waarschijnlijke en wenselijke ontwikkelingen.

### 4.2 Wonen

- Demografische krimp gaat de komende jaren verder doorwerken, maar heeft weinig gevolgen voor het ruimtebeslag van huishoudens en personen. Andere factoren, zoals de ontwikkeling van de welvaart, veranderingen in het (ruimtelijk) gedrag, en het ruimtelijke ordeningsbeleid hebben een veel grotere invloed op de ontwikkeling van de ruimte.
- Er is en blijft sprake van een vraag naar ruimte, zowel in de vorm van grotere huizen als in de vorm van meerdere huizen, door ontwikkelingen als migratie en individualisering. Hierdoor verandert ook de mobiliteit per woning.
- Er komen de komende jaren steeds meer ouderen; jongeren blijven wegtrekken van het platteland.
- In het studiegebied mag ook in kleine dorpen en gemeenschappen en in de vorm van nieuwe landgoederen worden gebouwd.
- Gemeente Zwolle: aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners, bedrijven en andere instellingen; gematigde groei (maximaal circa 1%/jaar) van het aantal inwoners verwacht; uitbreiding ten zuidoosten van Zwolle, resulteert mogelijk in de aanleg van een noordelijke aftakking van de N35 richting N340 en A28.
- Gemeente Dalfsen: geringe uitbreiding van de woningbouw voornamelijk bij Nieuwleusen in westelijke richting en bij de kern Dalfsen in oostelijke richting; geen grote toename van het aantal inwoners.

- Gemeente Ommen: toekomstige woonuitbreiding kan in het gebied ten oosten van de kern Ommen plaatsvinden; herstructurering van het centrum na afwaardering van de N340 aldaar; geleidelijke groei van het aantal inwoners wordt voorspeld en is gewenst door de gemeente.
- Gemeente Hardenberg: streekfunctie; ruim 1.600 nieuwbouwwoningen gebouwd in de periode van 2004 tot en met 2008, erg veel leegstand; in de toekomst een geringe groei (kleiner dan 0,5%/jaar) van het aantal inwoners.
- Gemeentelijke en regionale bevolkings- en huishoudensprognoses hebben wat weg van een vicieuze cirkel. Een veelgehoorde uitspraak is: 'we zullen moeten bouwen, anders zullen we zeker niet groeien' (Van Dam et al, 2006: 58). Er moet daarom goed gekeken worden naar de achterliggende oorzaken van bijvoorbeeld het systematisch achterblijven van het woningaanbod ten opzichte van de -vraag.
- Het valt op dat verschillende gebruikte prognoses van verschillende instanties niet met elkaar overeenstemmen. In algemene termen kan gezegd worden dat de meer recente prognoses en de prognoses op een hoger schaalniveau minder hoge uitkomsten voorzien dan de oudere prognoses en de lokale prognoses. Een andere kanttekening bij de berekende groeipercentages voor de afgelopen jaren en de toekomst is het feit dat er de afgelopen jaren sprake geweest is van een zogenaamde 'versnelling van het woningbouwprogramma', waardoor er extra ruimte voor mensen is om 'in te stappen'. Deze versnelling zal echter de komende jaren afgeremd worden.
- In het algemeen is er tot 2020 sprake van een gematigde groei van het aantal inwoners voor de vier gemeenten samen. Over de situatie tussen 2020 en 2030 is weinig bekend, maar er wordt op termijn een mogelijke teruggang van het aantal inwoners verwacht. Door huishoudverdunding is toch sprake van een toename van het aantal woningen.
- De toename van het totale aantal woningen heeft in het studiegebied weinig weerslag, omdat de uitbreiding van het woningaanbod voornamelijk plaatsvindt in (Hardenberg en) Zwolle.
- In totaal zal het aantal inwoners naar verwachting minimaal op het huidige niveau blijven en naar alle waarschijnlijkheid met enkele tienden van procenten toenemen, waarbij het aantal huishoudens minimaal met enkele duizenden zal toenemen.

### 4.3 Werken

- Voor wat bedrijvigheid en het aantal arbeidsplaatsen betreft ligt de focus op de kern van met name Zwolle en in mindere mate Hardenberg.
- Voor de gemeente Zwolle is het uit te breiden industrieterrein Hessenpoort de voornaamste ruimtelijke consequentie. Hier wordt de komende jaren minimaal honderdveertig hectare uitbreiding gerealiseerd.
- Voor de gemeente Dalfsen zal geringe uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein bij de kern Dalfsen in oostelijke en/of noordoostelijke richting plaatsvinden en mogelijk bij een nieuw tracé van de opgewaardeerde N340.
- Voor de gemeente Ommen biedt het gebied ten westen van de kern mogelijkheden voor een nieuwe bedrijvenlocatie, waarvoor een behoefte van circa tweeënhalf hectare per jaar bestaat.
- Voor wat de gemeente Hardenberg betreft ligt er een totale uitbreidingsopgave van maximaal zo'n zestig hectare, waarbij een gedeelte van deze uitbreiding nog meer wens dan realiteit is. Uitbreidingslocaties liggen ten noorden en zuidoosten van de kern.
- Op korte termijn zijn de verwachtingen voor het aantal arbeidsplaatsen positief. Vanaf 2015 wordt een daling van het aantal arbeidsplaatsen verwacht.
- Een belangrijk punt, met name voor de toekomstige verkeerssituatie op de N340, de ontsluiting van de (mogelijke) toekomstige vestigingen van IKEA en Van der Valk is. Op dit moment wordt hier nog over gesproken door de betrokken partijen.
- De ontwikkeling van het areaal bedrijventerreinen in Zwolle en Hardenberg is weergegeven in tabel 4.1.



Tabel 4.1 Totaal aantal hectares nieuwe bedrijventerreinen.

|                   | 1999-2010           | 2010-2019                | 2007-2020           |
|-------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|
| <b>Zwolle</b>     | 110 ha <sup>1</sup> | 75 - 100 ha <sup>1</sup> | 224 ha <sup>2</sup> |
| <b>Hardenberg</b> | 24 ha <sup>1</sup>  | 16 - 22 ha <sup>1</sup>  | n.b.                |

<sup>1</sup> bron: Streekplan

<sup>2</sup> bron: Structuurplan

#### 4.4 Landbouw

- De uitvoerbaarheid van ondermeer het Reconstructieplan en de toekomst van de landbouw is sterk afhankelijk van WTO-afspraken, Europees landbouwbeleid en ontwikkelingen op internationale markten en ook de medewerking van de huidige inwoners van het buitengebied.
- Het aantal bedrijven in de landbouw zal met ongeveer tweederde afnemen, terwijl de omvang toe zal nemen. Bedrijven met tweehonderd koeien en honderdvijftig hectare grond zullen geen uitzonderingen zijn.
- Met name het noordelijke deel van het studiegebied is bij uitstek geschikt voor de grondgebonden landbouw. Er is (beleidsmatige, fysieke en in mindere mate sociale) ruimte voor enkele (nieuwe) intensieve veehouderijen, ondermeer in het landbouwontwikkelingsgebied Vinkenbuurt. In de gemeente Hardenberg zijn vier locaties aangewezen als mogelijke landbouwontwikkelingsgebieden.
- In het zuidelijke deel van het studiegebied, met name ten zuiden van de N340, zullen de meeste landbouwers kiezen voor nevenfuncties als agrotourisme, zorg, streekproducten en groene en blauwe diensten.
- Er liggen mogelijkheden op het terrein van duurzame energie en het gebruik van vrijkomende agrarische bebouwing.

#### 4.5 Recreatie en toerisme

- Op het terrein van recreatie en toerisme worden een toenemende vraag naar ontspanning, wellness, meer luxe voorzieningen en comfortabele en aangepaste accommodaties, belevenis/emotie en authenticiteit tijdens vakanties signaleerd. Hier is de invloed van het aantal relatief rijke ouderen al duidelijk merkbaar en deze invloed zal in de toekomst verder toenemen.
- Met name de Vecht is belangrijk voor toeristen. Er zal de komende jaren gewerkt worden aan een verbetering van de bereikbaarheid van de Vecht en de aanleg van onder andere struinnatuur, observatiehutten en speelplekken.
- Andere aandachtspunten zijn een toenemende ruimtevraag voor recreatie en toerisme, als gevolg van een gewenste kwaliteitsverbetering en het onder de aandacht brengen van het landelijk gebied ten noorden van de N340 en het uitbreiden van het aanbod aan agrotourisme.
- Er wordt niet ingezet op grootschalige nieuwe recreatievoorzieningen.

#### 4.6 Natuur

- De Vecht is aangewezen als onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en wordt zodoende ook op allerlei manieren natuurlijker ingericht. Tevens wordt dit gebied genoemd als mogelijk toekomstig leefgebied voor ondermeer de otter. Er worden vraagttekens geplaatst bij een snelle realisatie (vóór 2018) van de EHS.
- Tussen Ommen en het Reestdal loopt een Robuuste Ecologische Verbindingszone (REVZ) met een relatief laag ambitieniveau.
- In het deelgebied Varsen wordt natuurontwikkeling voorzien als gevolg van extensivering van de op dit moment aanwezige landbouw.
- Het noordelijke gedeelte van het studiegebied heeft ecologisch gezien weinig waarde en weinig tot geen specifieke potenties voor natuurontwikkeling, zeker in vergelijking met bijvoorbeeld het zuidelijke deelgebied of het gebied ten zuiden van de Vecht.
- Er ligt een ontwikkeling- en inrichtingsopgave voor de Vechtcorridor tussen Hessenpoort en Berkum, bij Zwolle. Deze opgave wordt nadrukkelijk integraal aangepakt en uitgevoerd.

## 4.7 Water

- Voor het waterbeheer in het studiegebied wordt aangesloten bij de functies die de provincie Overijssel toekent aan de verschillende deelgebieden. Ruwweg betekent dit voor het grootste gedeelte van het gebied een op de landbouw gerichte waterhuishouding en voor de natuurgebieden een natuurgerichte waterhuishouding (Bestuurlijk Waterplatform Vecht-Zwarte Water, 2003: 46).
- Samenhangend met natuurontwikkeling in de uiterwaarden van de Vecht komt er ook meer ruimte voor water, voornamelijk bovenstrooms ten opzichte van het studiegebied. Hier zijn ook de belangrijkste locaties voor retentiegebieden aangewezen. Het streefbeeld voor de rivier de Vecht voor de lange termijn is een 'halfnatuurlijke laaglandrivier met een dynamisch karakter'.
- Ten zuiden van de kern Dalfsen is een gebied van zestien hectare aangewezen als mogelijk waterretentiegebied.
- In de toekomst zal bij Vechterweerd oeverwaterwinning plaatsvinden.
- De Vecht wordt beter beleefbaar als gevolg van de Vechtfronten van de kernen Dalfsen en Ommen.
- De mogelijkheden voor retentiewonen worden onderzocht.

## 4.8 Windmolens

- Aan weerszijden van de spoorlijn, ten noorden van het nieuw te ontwikkelen industrieterrein Hessenpoort II, zullen twee keer vier windmolens voor respectievelijk de gemeente Zwolle en de gemeente Dalfsen geplaatst worden.

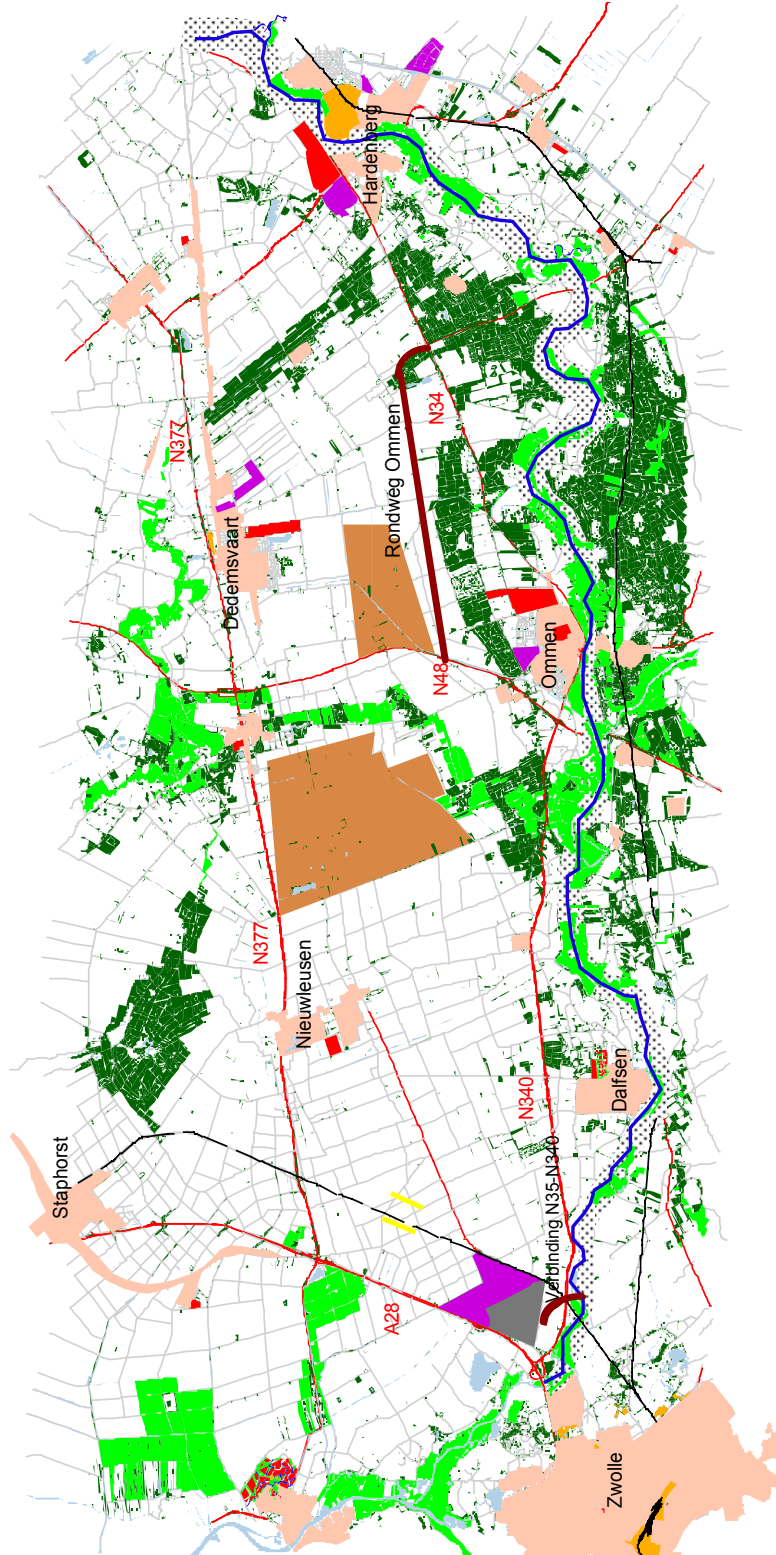
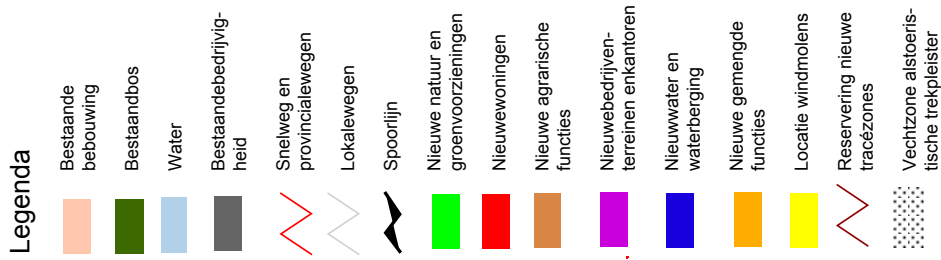
## 4.9 Resumé

Aanvullend op de conclusies per sector, vallen ook in algemene zin een aantal punten op. Deze worden in deze terugblik even aangestipt.

Bij het analyseren van de verschillende rapporten valt het op dat (inter)nationaal beleid steeds meer vooral dient voor het stellen van kaders aan ontwikkelingsmogelijkheden en het geven van enige richting. In de praktijk blijkt dit allemaal nog wat vrijer te interpreteren te zijn, omdat de veelal vage terminologie en het hoge abstractieniveau genoeg ruimte laten voor een vrije keuze van de mogelijkheden en de richtingen. De ontwikkelingen op het lokale niveau zijn een stuk concreter van aard en hebben betrekking op een relatief korte termijn. Een voorbeeld zijn de woonplannen van de gemeenten, die zich vooral richten op een periode van vijf jaar. Een ander opvallend punt is de geringe mate waarin overheidsbeleid daadwerkelijk integraal is. Uit de analyse blijkt dat totaalvisies vaak een samenvoeging van sectoraal beleid zijn, waarbij dit ook te maken heeft met de sectorale manier van werken van bijvoorbeeld de provincie Overijssel. Ook het beleid op het gebied van verkeer en vervoer werd of wordt voor alle vier de betrokken gemeenten niet of slechts in beperkte mate getoetst aan (gevolgen voor) de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende gebied. In meer algemene zin valt op dat er weinig tot geen expliciete aandacht wordt besteed aan de relaties tussen de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied en de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden en/of gepland zijn.

Zie voor een grafische weergave van het totaal aan ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied de kaart in figuur 4.1 op de volgende pagina.

De geschetste ontwikkelingen onderbouwen de conclusie dat er de komende decennia ruimtelijk gezien weinig staat te gebeuren in het gebied. De toekomstige uitbreidingen van het woningen-aanbod vinden voornamelijk in Zwolle plaats. In het volgende hoofdstuk zal worden aangetoond dat de weerslag van deze uitbreidingen op (het verkeer in) het studiegebied klein is. Ook overige ontwikkelingen leggen geen dringend ruimtebeslag op specifieke locaties in het studiegebied, waardoor bijvoorbeeld bepaalde wegtracés onmogelijk zouden worden. Wat niet terug te zien is op de kaart is de toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit in het studiegebied en dan met name op de N340. Hierover is in het volgende hoofdstuk meer vermeld.



Figuur 4.1 Integrale kaart ontwikkeling studiegebied. Op de kaart zijn weergegeven: bestaande bebouwing (zalmroze), nieuwe woningen (rood), bestaande bedrijvigheid (grijs), nieuwe bedrijvigheid (paars), nieuwe agrarische functies (bruin), nieuwe gemengde voorzieningen (oranje), locaties windmolens (geel), bestaande natuur (donkergroen), nieuwe natuur (lichtgroen), reservering. tracézones N36/N34 en verbinding N35-N340 (donkerrode lijnen) en de Vechtzone als toeristische trekpleister (grijze arcering).



## 5. Het verkeer in en rondom het studiegebied

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de huidige en toekomstige verkeerssituatie in en rondom het studiegebied, met speciale aandacht voor de positie van de N340.

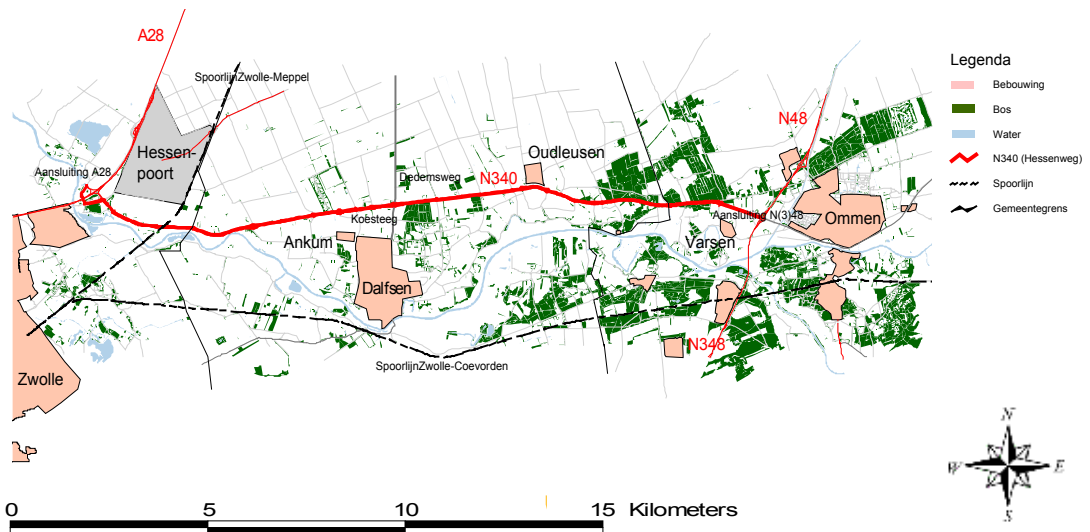
### 5.1 Inleiding

Als onderdeel van de huidige verkeerssituatie worden eerst kort de inrichting en ligging van het huidige tracé van de N340 beschreven. Vervolgens wordt het functioneren van de N340 uiteengezet aan de hand van de begrippen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Verder wordt ingezoomd op het onderzoek naar 'sluip' onder vrachtverkeer over de N340 door Stichting Duurzaam door het Vechtdal.

In de toekomstige verkeerssituatie wordt beschreven welke gevolgen de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke inrichting voor de mobiliteit op de N340 en omliggende wegen hebben. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van verkeersintensiteit op de N340 in 2030.

### 5.2 De huidige verkeerssituatie

In deze paragraaf wordt de verkeersproblematiek in het studiegebied beschreven, waarbij de lezer die niet vertrouwd is met wegnummers, namen van dorpskernen en dergelijke wordt verwezen naar figuur 5.1.



Figuur 5.1 Ligging N340 (Hessenweg) in het studiegebied.

Voordat de problematiek op de wegen in en rondom het studiegebied wordt beschreven, wordt ingezoomd op de weg waar het in dit onderzoek voornamelijk om draait: de N340.

#### De N340

De N340 verbindt de kern Ommen met de A28 en heeft daarnaast een ontsluitende functie voor de kernen Oudleusen en Dalfsen. Hetzelfde geldt, in mindere mate, voor de kern van Hardenberg. Deze is niet rechtstreeks aan de N340 gelegen, maar via de N34 aangesloten op de N340. De weg is 16,6 kilometer lang en heeft momenteel de functie van een gebiedsontsluitingsweg 1x2 (80 km/u)<sup>2</sup>, bestaande uit één rijbaan met twee rijstroken. Het percentage vrachtverkeer op de weg schommelt tussen de 10% (aan de zijde van de A28) en de 17% (aan de zijde van Ommen) (Provincie Overijssel, 2007d).

2 Zie paragraaf 5.3.3 voor een nadere duiding van de gebruikte terminologie.

Op de N340 is landbouwverkeer niet toegestaan. Landbouwverkeer is wel toegestaan op de, aan weerszijden van de weg gelegen, parallelwegen. Van de parallelwegen maken ook veel fietsers gebruik (zowel doorgaand als lokaal). De parallelwegen tussen Zwolle en Dalfsen worden door de provincie aangemerkt als de drukste fietsroutes van Overijssel (Provincie Overijssel, 2007c). Doordat een volledige menging van fietsers en overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer voorkomt, kunnen de parallelwegen worden aangeduid als erftoegangsweg (CROW, 2002a).

Langs de noordkant van de N340 komen achtenzestig woonadressen voor, die in meer of mindere mate aan de parallelweg gelegen zijn. Van deze achtenzestig woonadressen vallen er dertien binnen de Zwolse gemeentegrenzen, eenenvijftig binnen die van Dalfsen en vier binnen de gemeente Ommen. Tevens is direct aan de noordkant van de N340 de kern van Oudleusen gelegen. Aan de zuidkant van de N340 komen tweeënvijftig woonadressen voor; vijf daarvan vallen onder de gemeente Zwolle, vijfenveertig onder de gemeente Dalfsen en de overige twee woonadressen vallen onder de gemeente Ommen. Verder zijn op redelijke afstand van de N340 de kern van Dalfsen, het buurtschap Ankum en het buurtschap Varsen gelegen.

Om de ruimtelijke en economische ontwikkelingen te dienen zet de provincie Overijssel met het verkeer- en vervoersbeleid primair in op bereikbaarheid. Daarbij hanteert de provincie het principe van selectieve bereikbaarheid, waarbij onder meer vanuit de leefbaarheid en veiligheid randvoorwaarden zijn gesteld (Provincie Overijssel, 2005). Het functioneren van de N340 kan volgens de provincie Overijssel worden gekarakteriseerd door de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omgeving van de weg. Deze aspecten zijn in het vervolg van deze paragraaf nader uitgewerkt.

### 5.2.1 Verkeersomvang

Het ligt voor de hand om de beschrijving van het verkeer in en rondom het studiegebied te beginnen met een bespreking van de verkeersintensiteiten op de N340 en de andere provinciale hoofdwegen. Vreemd genoeg duurt de onduidelijkheid daarover, die naar voren kwam na het uitbrengen van de Startnotitie m.e.r. N340 en de daarop volgende reacties van Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng, op moment van schrijven (november 2008) nog steeds voort. Deze onduidelijkheid betreft vooral de *geschatte* verkeerscijfers in 2006 en 2007 op de N340, die beduidend hoger liggen dan een trendmatige ontwikkeling. Omdat deze cijfers door de provincie Overijssel worden gebruikt voor een prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten op de N340, N377 en N378 is deze schatting bepalend voor de uitkomst<sup>3</sup>.

De enige cijfers waar zekerheid over bestaat, zijn de *gemeten* verkeerscijfers in de periode 1986-2007. Daarom werken wij met deze cijfers voor de prognose van de toekomstige intensiteiten. Een overzicht van deze gemeten intensiteiten is te vinden in tabel 5.1

Tabel 5.1 Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) overeenkomstig opgaaf provincie tot en met 2007 (Bron: Provincie Overijssel, 2008g).

|   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006    | 2007    |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| <b>N340: meetvak Kranenburgweg - Koesteeg</b>         | 13.200 | 14.600 | 14.300 | 14.200 | 13.900 | 14.500 | 15.600* | 16.200* |
| <b>N377: meetvak A28 – Nieuwleusen</b>                | 13.400 | 12.800 | 12.400 | 12.700 | 12.800 | 13.100 | 13.300  | 13.500  |
| <b>N758: meetvak Zwolle (Hessenpoort) - Dedemsweg</b> | 3.100  | 4.300  | 4.200  | 4.000  | 4.000  | 3.700* | 4.300   | 4.600   |
| <b>Totaal</b>   | 29.700 | 31.700 | 30.900 | 30.900 | 30.700 | 31.300 | 33.200  | 34.300  |

Cursieve waarden\* zijn geschatte intensiteiten

<sup>3</sup> Een beknopte analyse van het proces tussen Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng omtrent de verkeerscijfers is te vinden in paragraaf 5.3.2.



Uitgesplitst naar de afzonderlijke N-wegen ziet de jaarlijkse groei in de verschillende tijdsperiodes er als volgt uit:

Tabel 5.2 Jaarlijkse verkeersgroei op N340, N377 en N758 in verschillende tijdsperiodes.

|               | Verkeersgroei per jaar in periode 2000-2005 (%) | Verkeersgroei per jaar in periode 2005-2007 (%) | Verkeersgroei per jaar in periode 2000-2007 (%) |
|---------------|---|---|---|
| <b>N340</b>   | 1,9   | (5,7)   | (3,0)   |
| <b>N377</b>   | -0,5  | 1,5   | 0,1   |
| <b>N758</b>   | (3,6)   | (11,5)  | 5,8   |
| <b>Totaal</b> | 1,1   | 4,7   | 2,1   |

Getallen tussen haakjes zijn gebaseerd op geschatte intensiteiten

Deze tabel is gebaseerd op tabel 5.1, en derhalve deels op gemeten, deels op geschatte cijfers. Als –vanwege de betrouwbaarheid- de jaren met een geschatte intensiteit buiten beschouwing worden gelaten, dan kunnen voor de N340 alleen de gegevens voor de periode 2000-2005 worden berekend en voor de N578 alleen gegevens voor de periodes 2000-2004 en 2006-2007.

Deze tabel lijkt er op te wijzen dat met name in de periode 2005-2007 de verkeersgroei per jaar op de afzonderlijke N-wegen sterk is gestegen. Maar hierbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- De **geschatte** intensiteiten op de N340 in 2006 en 2007 lijken aan de hoge kant in vergelijking met de voorgaande jaren. Bij de berekening van de verkeersgroei op de N340 (paragraaf 6.3) wordt in dit rapport dan ook uitgegaan van de **gemeten** intensiteiten van de periode 2000-2005. De jaarlijkse groei wordt dan 1,9%.
- De **geschatte** intensiteit van 3.700 mvt in 2005 op de N758 lijkt in vergelijking met de **gemeten** intensiteiten in de jaren 2006 en 2007 aan de lage kant. Dit verklaart wellicht de hoge verkeersgroei per jaar in de periode 2005-2007 ten opzichte van de periode 2000-2005.
- De combinatie van een waarschijnlijk te **hoge** schatting van de intensiteit op de N340 in 2007 en een waarschijnlijk te **lage** schatting van de intensiteit op de N758 in 2005 leidt tot een hoogstwaarschijnlijk **veel te hoge** schatting van de verkeersgroei op alle N-wegen in de periode 2005-2007. Voor de periode 2000-2007 is om dezelfde reden de schatting voor alle N-wegen aan de hoge kant.

### 5.2.2 Bereikbaarheid

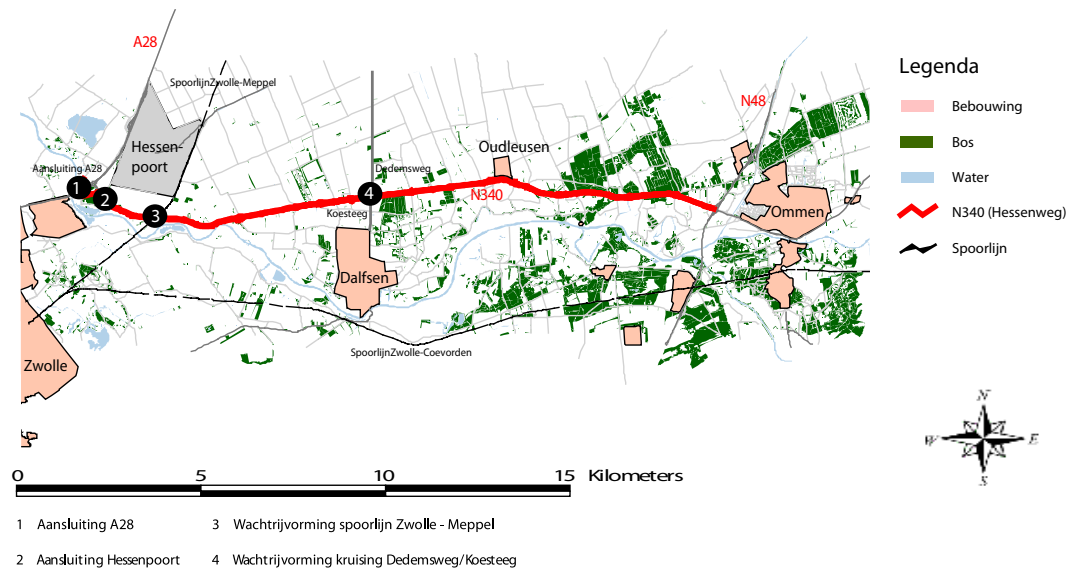
De provincie Overijssel neemt de streefwaarden voor een acceptabele reistijd die door het rijk gehanteerd worden (zie Nota Mobiliteit) over. Hierbij worden provinciale wegen op identieke wijze behandeld als niet-autosnelwegen en stedelijke ringwegen, behorend bij het hoofdwegennet. De streefwaarde voor provinciale wegen is als volgt: de gemiddelde reistijd in de spits mag maximaal twee keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits. Een uitwerking van deze streefwaarden levert de volgende doelstellingen van de provincie Overijssel voor 2020 op (Provincie Overijssel, 2005):

- De gemiddelde trajectsnelheid op een provinciale 80 km/u weg is minimaal 40 km/u in de ochtend- en avondspts.
- De gemiddelde trajectsnelheid op een provinciale 100 km/u weg is minimaal 50 km/u in de ochtend- en avondspts.

Bij toepassing van deze normen geldt voor het jaar 2020 dat er zeven provinciale trajecten boven de norm uitkomen en een knelpunt vormen. Eén van die trajecten is de N340 (Zwolle-Ommen) (Provincie Overijssel, 2005). De combinatie van de reistijdennorm, de huidige knelpunten en de, naar verwachting, toenemende verkeersintensiteit op de N340 zorgt ervoor dat de N340 een knelpunt op het gebied van de leefbaarheid vormt voor de Provincie Overijssel.

Ingezoomd op de N340 doen zich over het gehele traject doorstromingsproblemen voor, met een accent op het westelijke deel (van Zwolle tot Dalfsen). Vooral bij de *spoorlijn Zwolle-Meppel* (③), bij de *Hessenpoort* (②), de *A28* (①) en bij de *kruising met de Dedemsweg* (④) ontstaan nu

forse wachtrijen, met name in de spits (Provincie Overijssel, 2007). Een overzicht van de huidige knelpunten op en rondom de N340 ten aanzien van de bereikbaarheid is te vinden in figuur 5.2.



Figuur 5.2 Knelpunten ten aanzien van de doorstroming op de N340.

### 5.2.3 Verkeersveiligheid (objectief)

In de Nota Mobiliteit zijn ten aanzien van verkeersveiligheid landelijke doelstellingen voor 2010 verwoord. Deze doelstellingen zijn in december 2006 verder aangescherpt. De provincie Overijssel sluit met haar doelstellingen in het *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan* hier op aan:

- **2010:** Een daling van 30% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002 (van 63 naar 44) en een daling van 7,5% van het aantal ziekenhuisgewonden (van 944 naar 873).
- **2020:** Een daling van 41% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten opzichte van 2002 (maximaal 37 dodelijke slachtoffers) en een daling van 25% van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2000 (maximaal 729 ziekenhuisgewonden in 2020). Voor alle genoemde aantallen geldt dat ze betrekking hebben op de gehele provincie.

In de periode 2003-2007 vonden er in totaal 250 ongevallen plaats op de N340, wat neerkomt op 50 ongevallen per jaar. Van deze ongevallen vonden er 188 plaats op de hoofdrijbaan en 37 op de parallelwegen. De meeste van de ongevallen op de hoofdrijbaan waren het gevolg van *botsingen tussen auto's* (52%). De meest voorkomende toedracht van een ongeval op de hoofdrijbaan was het *niet houden van voldoende afstand* (31%) en het *niet verlenen van voorrang* (21%) (Provincie Overijssel, 2008d). Navraag bij de provincie Overijssel leert dat er geen referentiemateriaal beschikbaar is waarmee verschillende provinciale wegen met elkaar kunnen worden vergeleken (bijvoorbeeld het aantal ongevallen per kilometer weg).

Ook op de parallelwegen waren de meeste ongevallen het gevolg van *botsingen tussen auto's* (59%). De belangrijkste toedracht voor een ongeval op de parallelweg was het *niet verlenen van voorrang* (35%) en het *niet verlenen van doorgang* (21,6%) (Provincie Overijssel, 2008d). Hoewel in het Belevingswaardenonderzoek (2002 & 2003) en de gehouden interviews met plaatselijke bewoners vaak werd aangegeven dat de parallelwegen onveilig zouden zijn voor fietsers, komt dit *niet* uit de cijfers naar voren. Bij de in totaal 37 ongevallen op de parallelwegen, was maar in één geval een fietser betrokken. Hierbij kan worden opgemerkt dat in het algemeen alleen de ernstige ongevallen met fietsers geregistreerd worden. Een ander punt dat opvalt bij de parallelwegen is de locatie waar een ongeval plaatsvindt. Slechts 19% van de ongevallen vond plaats op een wegvak, tegenover maar liefst 81% op een kruispunt (Provincie Overijssel, 2008d). De meeste van deze ongevallen vonden plaats bij de kruisingen van de N340. De aansluitingen richting Dalfsen en bij Oudleusen springen er hierbij ongunstig uit.

### 5.2.4 Verkeersveiligheid (subjectief)

Uit het Belevingswaardenonderzoek en uit de door de onderzoekers gehouden interviews onder bewoners rond de N340 blijkt dat vooral de volgende twee aspecten als verkeersonveilig worden ervaren:

- Onveilige situaties op parallelwegen.
- Oversteekbaarheid.

Tussen Zwolle en Dalfsen ligt, zoals eerder vermeld, één van de drukste fietsroutes van Overijssel. De fietsers maken gebruik van de parallelwegen aan weerszijden van de N340. Omdat ook overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer gebruik maakt van de parallelwegen wordt dit als een onveilige situatie ervaren. Deze subjectieve gevoelens van onveiligheid werden verergerd door een gebrekkige scheiding tussen de hoofdweg en de parallelwegen. Hierdoor reden automobilisten geregeld door de berm van de hoofdweg naar de parallelweg en omgekeerd. Op moment van schrijven (november 2008) zijn er vrijwel overal afscheidingen aangebracht, in de vorm van paaltjes, hoewel deze niet in alle gevallen effect hebben. Zo zijn op sommige plaatsen de paaltjes al weer verwijderd of omver gereden.

Op dit moment is er één kruispunt dat met verkeerslichten is geregeld, bij Dalfsen: de aansluiting op de Dedemsweg. Door het ontbreken van geregelde en ongelijkvloerse kruispunten en de hoge intensiteiten op de N340 kunnen aanwonenden in de spitsjeden de laatste jaren steeds moeilijker vanaf de overige zijwegen de N340 oprijden of oversteken.

### 5.2.5 Leefbaarheid

De provincie Overijssel geeft middels de Startnotitie (2007a) aan dat de kwaliteit van de leefbaarheid in de dorpen rondom de N377 (Nieuwleusen, Balkbrug) verbeterd dient worden. Om dit te bereiken wordt de N377 waarschijnlijk ontlast en het oost-west verkeer van Noord Overijssel afgewikkeld via de N340. Aanvullend laat dhr. Van Weerd, de huidige projectleider N340, de onderzoekers in een gesprek weten dat bij de keuze voor het opwaarderen van de N340 ook is gekeken naar de mogelijkheden om de N377 in te richten als een Duurzaam Veilige 100 km/u weg (de huidige N377 is wel een 100 km/u weg, maar is nog niet volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht). Door de provincie is er voor gekozen om de N340 op te waarderen, omdat de N377 meer door kernen loopt (zoals ook staat aangegeven in de Startnotitie). In paragraaf 6.2 zal verder worden ingegaan op deze veronderstelde relatie tussen N340 en N377.

Een ander leefbaarheidprobleem (dat eerder al als probleem ten aanzien van de subjectieve verkeersveiligheid werd aangemerkt) is dat aanwonenden steeds moeilijker de alsmaar drukker wordende N340 kunnen oprijden of oversteken (Provincie Overijssel, 2007a). Dit blijkt ook uit het volgende citaat van een door de onderzoekers geïnterviewde aanwonende van de N340: "Eerst kon ik nog rustig met melkbussen oversteken, maar nu kan dat allang niet meer. Vanaf het moment dat we hier zijn gaan wonen (1984) tot nu is het op de weg minstens twee keer zo druk geworden."

### 5.2.6 Sluipvrachtverkeer

Uit de verkeerstellingen van de provincie Overijssel zijn de intensiteiten, het percentage en het type vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) op de provinciale wegen in de afgelopen jaren te herleiden. Wat echter niet uit de gegevens blijkt, is het percentage vrachtverkeer dat de provinciale wegen N340 en N48 als sluiproute gebruikt om de A28 te vermijden. Verschillende actoren hebben de gedachte dat veel vrachtverkeer de N340 als sluiproute gebruikt om zo de drukte op de A28 te omzeilen. Anderen zijn van mening dat het wel meevalt met het sluipverkeer.

Om de orde van grootte van dit sluipverkeer duidelijker in beeld te krijgen, heeft Stichting Duurzaam door het Vechtdal, in overleg met de onderzoekers, onderzoek gedaan naar het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de N340 en de N48 als route tussen Hoogeveen en Zwolle. Dit vrachtverkeer kan worden aangeduid als sluipverkeer, omdat het wordt geacht om via de A28 van Zwolle naar Hoogeveen en/of vice versa te rijden. In het kader van het verkeersonderzoek zijn door in totaal zeventig deelnemers op dinsdag 17 juni en donderdag 26 juni op twee punten metingen verricht:

1. Ten oosten van de verkeerslichten bij het kruispunt Dedemsweg/Koesteeg: vrachtverkeer dat de N340 bij de A28 op- en afgaat.
2. Ten noorden van de kruising van de N377 en N48 bij Balkbrug: vrachtverkeer dat van de N48 de A28 opgaat en verkeer dat van de A28 de N48 opgaat.

De afstand tussen beide meetpunten is circa dertig kilometer; binnen deze afstand bevinden zich een verkeerslicht (Dedemsweg/Koesteeg) en een knooppunt (Varsen). In beide richtingen zijn van 06.00 tot 20.00 uur kentekens van vrachtwagens geregistreerd per blok van vijftien minuten. De kentekens die binnen een redelijk tijdsbestek (45 minuten) op beide lijsten voorkwamen werden als sluipverkeer aangemerkt. Door tevens de doorstroming op de A28 te registreren, is getracht een verband te leggen tussen het gebruik van de N340 en de N48 als alternatief voor de A28 enerzijds en de doorstroming op de A28 anderzijds. De doorstroming op de A28 is elk kwartier gepeild via teletekstpagina 730, waar de optredende files worden vermeld.

Uit het onderzoek is gebleken dat er op dinsdag 17 juni tussen 6.00 en 20.00 uur in totaal 709 vrachtwagens over de N340 richting Zwolle zijn gereden. Van deze 709 kunnen er vijftien worden aangeduid als sluipverkeer, wat neerkomt op een percentage van 2,1%. Van deze vijftien hebben er acht de N340 als sluiproute gebruikt toen er file (2 km) op de A28 stond, wat neerkomt op een percentage van 53%. Verder is gebleken dat op donderdag 26 juni iets meer vrachtverkeer (783) richting Zwolle is gereden in vergelijking met dinsdag 17 juni. Het percentage sluipverkeer van deze 783 vrachtwagens is echter wel gedaald naar 1,5%. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat er op donderdag geen files waren te noteren op de A28.

Op dinsdag 17 juni zijn er in totaal 659 vrachtwagens via de N340 en de N48 richting Hoogeveen gereden, met een percentage sluipverkeer van 1,5%. Hoewel er tussen 16.00 en 17.00 ongeveer vier kilometer file op de A28 stond, heeft dit niet geleid tot sluipverkeer op de N340. Het percentage sluipverkeer richting Hoogeveen was op donderdag 26 juni met 1,9% iets hoger dan de 1,5% op dinsdag 17 juni. Een reden hiervoor kan zijn dat er op de A28 meer files stonden (vijftien kilometer op donderdag ten opzichte van zes kilometer op dinsdag). Van de vijftien vrachtwagens die op donderdag als sluipverkeer kunnen worden aangewezen, bleek 40% de N340 als sluiproute te nemen terwijl er file stond op de A28.

Een synthese van bovenstaande resultaten is te vinden in de onderstaande tabellen 5.3 en 5.4

Tabel 5.3 Percentages sluip vrachtverkeer N340 ten opzichte van totaal aantal vrachtwagens op de N340.

| Percentage sluipverkeer ten opzichte van totaal aantal vrachtwagens | Dinsdag 17 juni |                    | Donderdag 26 juni |                    |
|---|-----------------|--------------------|-------------------|--------------------|
|   | Richting Zwolle | Richting Hoogeveen | Richting Zwolle   | Richting Hoogeveen |
|   | 2,1%            | 1,5%               | 1,5%              | 1,9%               |

Tabel 5.4 Percentages sluip vrachtverkeer N340 tijdens ochtendspits, avondspits en file A28 ten opzichte van het totale sluipverkeer van vrachtauto's.

| Percentage sluipverkeer    | Dinsdag 17 juni |                    | Donderdag 26 juni |                    |
|----------------------------|-----------------|--------------------|-------------------|--------------------|
|                            | Richting Zwolle | Richting Hoogeveen | Richting Zwolle   | Richting Hoogeveen |
| Ochtendspits (07.00-09.00) | 53%             | 20%                | 50%               | 27%                |
| Avondspits (16.00-19.00)   | 0%              | 30%                | 0%                | 40%                |
| Tijdens file A28           | 53%             | 30%                | -                 | 40%                |

Uit deze tabellen blijkt dat het percentage sluipverkeer ten opzichte van het totale vrachtverkeer op de N340 in beide richtingen, zowel op dinsdag als op donderdag, met waardes van 1,5% tot 2,1% minimaal is. Wel is er een duidelijk verband op te merken tussen het percentage sluipverkeer richting Zwolle en de ochtendspits. Met percentages van 53% op dinsdag en 50% op donderdag ligt het percentage sluipverkeer in de ochtendspits duidelijk hoger dan in de middag. Ook het percentage sluipverkeer richting Hogeveen ligt met percentages van 20% en 27% duidelijk hoger dan het gemiddelde. In de avondspits is alleen richting Hogeveen een duidelijke stijging van het percentage sluipverkeer te herkennen.

Bij de bovenstaande bevindingen kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:

- Het verkeersonderzoek beslaat slechts twee dagen in een relatief rustige periode (dinsdag 17 juni en donderdag 26 juni).
- De files waren op beide dagen zeer beperkt, waardoor het lastig is om de daadwerkelijke invloed van een file op het sluipverkeer te bepalen.
- Hoewel het percentage sluipverkeer op de N340 tijdens de ochtend- en avondspits veel hoger ligt dan het gemiddelde op een dag, vallen de bijbehorende absolute aantallen in het niet bij het totale aanbod van vrachtwagens op een dag. Op dinsdag waren er 13 van de 1.368 vrachtwagens aangeduid als sluip tijdens de ochtend- en avondspits (1%) en op donderdag bedroeg dit 19 van de 1.569 vrachtwagens (1,2%).

Bovenstaande uitkomst van het verkeersonderzoek door Stichting Duurzaam door het Vechtdal wordt bevestigd in een gesprek met de eigenaar van zalencentrum Mansier te Oudleusen. Het gesprek was door de onderzoekers aangegaan, omdat het vermoeden bestond dat vrachtwagenchauffeurs de N340 in plaats van de A28 namen vanwege de aanwezigheid van Mansier. In het gesprek geeft de eigenaar aan dat er momenteel slechts circa tien vrachtwagenchauffeurs per week omrijden vanwege de aanwezigheid van zijn zaak. Dit is ongeveer twintig procent van de in totaal vijftig vrachtwagenchauffeurs die zijn café wekelijks bezoeken.

### 5.3 De toekomstige verkeerssituatie

De N340 wordt opgewaardeerd met het oog op de toekomst. Bij het ontwerpen van de opgewaardeerde weg moet rekening gehouden worden met zaken die de verkeersintensiteiten in de toekomst zullen beïnvloeden. Over het algemeen bedragen planperiodes tien jaar, wat voor dit onderzoek zou betekenen dat het planjaar op 2020 wordt gesteld. In dit geval wordt verder gekeken dan de algemeen aangenomen planperiode, en wel naar het jaar 2030.

Voor de toekomstige situatie op de N340 zijn de *autonome groei van het verkeer* en de *ontwikkelingen van mobiliteit op beleidsniveau* van belang. Tevens is een aantal min of meer *vaststaande ontwikkelingen* ten aanzien van de *opwaardering van de N340* op papier gezet.

#### 5.3.1 De toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen

Zoals in het vorige hoofdstuk, over de (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rondom het studiegebied, al is geconcludeerd, zijn de toekomstige ontwikkelingen die op het studiegebied afkomen relatief gering qua aantal, omvang en invloed. Hierbij is nadrukkelijk het verband gelegd met de ontwikkelingen uit het verleden, die, hoewel nog steeds relatief gering, in de meeste gevallen van grotere omvang zijn dan de verwachte toekomstige ontwikkelingen. Zo kan bijvoorbeeld geconcludeerd worden dat het inwonersaantal in het geval van de gemeenten Dalfsen, Ommen en Hardenberg naar alle verwachting tot 2020 met slechts enkele procenten zal toenemen ten opzichte van de huidige aantallen. Voor de periode van 2020 tot 2030 wordt zelfs een afname van de inwonersaantallen voorspeld. Voor de gemeente Zwolle geldt ook een toename van het aantal inwoners met enkele procenten, maar door de grotere huidige omvang van het aantal inwoners zal deze toename absoluut zo tussen de tien- en de twintigduizend liggen. Deze ontwikkeling is in lijn met de ontwikkeling van het aantal inwoners van de gemeente Zwolle over de periode van 1995 tot 2008.

Op het gebied van werkgelegenheid geldt min of meer hetzelfde, waarbij de geanalyseerde gegevens een minder duidelijk en 'hard' beeld laten zien. Eventuele krimp van de werkgelegenheid wordt al vanaf 2015 verwacht, maar is (nog) niet gekwantificeerd.



Voor de N340 betekent dit dat er, in een ongewijzigde situatie, op basis van de geanalyseerde ruimtelijke ontwikkelingen en dan met name de ontwikkeling van de inwonersaantallen van de vier betreffende gemeenten, geen grote toename van het verkeer hoeft te worden verwacht. Omdat er in het algemeen vrij weinig bekend is over mobiliteitsgedrag van mensen, zijn hierna een aantal redenen opgesomd waardoor de verkeersgroei op de N340 toe dan wel af zou kunnen nemen. Deze opsommingen zijn bedoeld om te onderstrepen dat beide ontwikkelingen mogelijk zijn, hoewel deze in de autonoom veronderstelde ontwikkelingen geen (grote) rol spelen.

Redenen om uit te gaan van een *toename* van de verkeersgroei op de N340:

- De opgewaardeerde N340 trekt extra verkeer aan. Mensen vinden het niet erg om rustig aan te moeten doen en blijven de N340 gebruiken, ondanks een sneller alternatief, zoals de A28.
- Door de opwaardering van de A28, de N35 en de Ceintuurbaan bij Zwolle stappen mensen die voorheen met het OV reisden over op de auto, waarbij ze ook vaker de N340 gebruiken.
- De mogelijke afwaardering van de N377, waardoor de N340 vaker als alternatief voor deze weg gebruikt zal worden.
- Een toename van de spreiding van wonen en werken, waardoor er meer gereden wordt.
- Groei van het aantal toeristen en/of bezoekers van IKEA en Van der Valk die de N340 gebruiken.
- Extra sluipverkeer op de 'goedkopere' N340 door het 'duurdere' rekeningrijden op de A28.

Redenen om uit te gaan van een *afname* van de verkeersgroei op de N340:

- De opwaardering van de A28, de N35 en de Ceintuurbaan bij Zwolle. Mensen willen sneller van A naar B reizen, waardoor er vaker voor een sneller alternatief voor de N340 gekozen wordt.
- Een toename van telewerken.
- De invloed van de vergrijzing, waardoor meer gespreid over de dag gebruik zal worden gemaakt van de N340.
- Mensen laten massaal hun auto staan bij de invoering van het rekeningrijden en/of door de hogere brandstofprijzen.
- Forensen wordt zeldzamer doordat mensen dichter bij centra voor werkgelegenheid (Zwolle) gaan wonen en minder in decentraal gelegen dorpen als Dalfsen en Ommen.
- Verbetering van het OV en/of de Hanzelijn, waardoor meer mensen kiezen voor dit alternatief.
- Een afname van het aantal toeristen dat gebruik maakt van de N340, doordat het gebied in populariteit afneemt, om welke reden dan ook.

In de scriptie is, naast de autonoom veronderstelde gebiedsontwikkeling van het Vechtdal, ook gekeken naar een tweetal mogelijke ontwikkelingen van het gebied die op enkele accenten afwijken van de als vaststaand veronderstelde ontwikkelingen. Hierbij is gebruik gemaakt van toekomstonderzoek door middel van scenariostudies. Uit de toetsing in beide scenario's, genaamd 'Natuurlijk toeristisch Vechtdal' en 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal', op het effect van de N340 op de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied bleek dat deze effecten behoorlijk gematigd zijn. Met andere woorden: Zelfs bij een economisch voorspoed-scenario is de mobiliteitsgroei dermate gering dat hiervoor geen opwaardering van de N340 nodig is

Voor een meer gedetailleerde omschrijving van de scenario's, de toetsing op de effecten op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en de relatie tussen infrastructurele ontwikkeling en gebiedsontwikkeling, zie hoofdstuk 8 van de scriptie.

### 5.3.2 De ontwikkelingen van de mobiliteit op beleidsniveau

Een blik op de toekomstige verkeerssituatie in en rondom het studiegebied leert dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zullen plaatsvinden. Op nationaal niveau wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe mobiliteit en aspecten die daarmee samenhangen zich in de toekomst zullen ontwikkelen. Hierin is nagenoeg geen specifieke informatie te vinden over de toekomstige verkeerssituatie in het Vechtdal en het omliggende gebied. In de Nota Mobiliteit wordt de verwachting uitgesproken dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van de situatie in 2000 zal groeien, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet. Dit betekent een groei van circa 1,7% per jaar. Op provinciaal niveau kiest de provincie Overijssel ervoor om de mobiliteit te faciliteren, maar "niet overal en niet tegen elke prijs". Een voorbeeld hiervan is een gericht ruimtelijk beleid waardoor de verplaatsingsbehoefte kan worden vermindert door wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. Met verkeersmodellen zijn prognoses



gemaakt voor de toekomstige verkeersintensiteit op onder andere de N340, maar hierover ontstond zoveel onenigheid dat de prognoses opnieuw uitgevoerd zullen worden. Zie voor meer informatie hierover kader 5.1<sup>4</sup>.

Van de vier gemeenten in het studiegebied kunnen vooral de ontwikkelingen in de gemeente Zwolle van invloed zijn op de keuze van het type opwaardering van de N340. Opvallend is dat uit de beleidsdocumenten van de gemeente naar voren komt dat de opwaardering van de N340 voor de gemeente Zwolle voorlopig geen urgentie heeft. Dit wordt tevens in een gesprek met de onderzoekers bevestigd door dhr. Ekhart, beleidsadviseur Verkeer en vervoer van de gemeente Zwolle. Bij de gemeenten Ommen en Hardenberg staat vooral de *bereikbaarheid* voorop bij de keuze voor een bepaalde opwaardering van de N340. Bij de gemeente Dalfsen is met name de *leefbaarheid* van belang. Dit verschil in scope is heel logisch, omdat bijvoorbeeld voor de gemeente Hardenberg geldt dat de op te waardenen N340 niet op haar grondgebied ligt.

De beleidskeuzes die op de verschillende bestuursniveaus plaatsvinden en de daaraan gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, zorgen ervoor dat op de wegen rondom de N340 een aantal ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Een integratie van beleid en ontwikkelingen heeft de volgende vaststaande veranderingen op de N340 en omliggende wegen tot gevolg<sup>5</sup>.

- A28** Wordt tussen Zwolle en Meppel in beide richtingen verbreed met één rijstrook tot 2x3 rijstroken.
- A28** Aansluitingen van N340, N377 en Ceintuurbaan worden in het kader van de doorstroming verbeterd.
- N340** Korte termijn maatregelen om de N340 veiliger te maken. De aandacht gaat hier vooral uit naar een betere oversteekvoorziening bij Oudleusen en een betere scheiding tussen de hoofdrijbaan en de parallelwegen. Maatregelen in het kader hiervan zijn het plaatsen van verkeerslichten, bermpalen, barrières en trottoirbanden.
- N340** Het bestaande en eventuele nieuwe tracé gaan door één tunnelbuis onder het spoor door.
- N340** Aanleg van een fiets- of langzaam verkeerstunnel bij Oudleusen, mits de opwaardering van de N340 (gedeeltelijk) op het bestaande tracé tussen Zwolle en Ommen gerealiseerd wordt.
- N35** Traject Zwolle – Wythmen verruimd naar 2x2 rijstroken, maximumsnelheid ter plaatse van de verruiming verhoogd naar 100 km/u.
- N34** Inrichting als 100 km/u stroomweg, volgens de principes van Duurzaam Veilig.
- N34** De bestaande route door Ommen zal na de komst van de omleiding Ommen onaantrekkelijk worden gemaakt voor doorgaand verkeer. Daarvoor is modelmatig o.a. een tweetal knippen ingevoerd: een knip in de Varsenerdijk ten westen van de brug en een knip in de Schurinkstraat ten noorden van de brug. De wens van de gemeente Ommen is dat het oude tracé wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg (Burema, persoonlijke mededeling).
- N34/N36** Een omleiding van de N34 rondom Ommen, van Witte Paal (N36) naar Arrierveld (N48).
- N38** Na realisatie van de omleiding Ommen ontstaat er een knelpunt op de N48 op het tracé Varsen – Ommen. De weg moet hier verbreed worden. Daarnaast moet de kruising N48-N340 aangepast worden met het oog op de omleiding Ommen.
- N757** Deze weg tussen Wijthmen en Dalfsen wordt verkeersveiliger gemaakt. Maatregelen in het kader hiervan zijn onder andere het opnieuw asfalteren, het aanpassen van de middengeleiders en het aanleggen van een bermverharding.
- N377** (Waarschijnlijk) afwaarderen om de leefbaarheid in de kernen (Nieuwleusen en Balkbrug) te verbeteren en oost-west verkeer van Noord-Overijssel af te wikkelen via de N340.
- Ceintuurbaan** De Ceintuurbaan is het noordelijke eindpunt van de N35. In het kader van een goede doorstroming wordt deze weg heringericht. Dit betekent ondermeer de opwaardering van twee naar drie rijstroken, extra opstelstroken bij stoplichten, het instellen van een groene golf en het verhogen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 70 km/u.

<sup>4</sup> Zie voor een grondiger beschouwing paragraaf 6.3.2 van de scriptie.

<sup>5</sup> Een overzicht van de ligging van de wegen is te vinden in figuur 2.2.

### 5.3.3 De vaststaande ontwikkelingen ten aanzien van de opwaardering van de N340

Naast de relatief zachte aannames in subparagraaf 5.3.1 zijn er ook een aantal ontwikkelingen ten aanzien van de opwaardering van de N340, die als vaststaand kunnen worden aangenomen. Hoewel deze ontwikkelingen nog niet allemaal officieel gepland zijn (zo is bijvoorbeeld de noordelijke omlegging van de N340 ten zuiden van de Hessenpoort wel gewenst, maar nog niet bekrachtigd), zijn de onderzoekers er vooral tijdens gesprekken met de betrokken actoren van overtuigd geraakt dat bedoelde ontwikkelingen (zo goed als) zeker zijn.

In Hoofdstuk 6 wordt toegewerkt naar een viertal realistische varianten voor de opwaardering van de N340. In elk van die varianten worden onderstaande ontwikkelingen als vaststaand aangenomen:

#### Noordelijke omlegging ten zuiden van Hessenpoort

In iedere variant wordt uitgegaan van een noordelijke omlegging van het huidige tracé ten zuiden van Hessenpoort, zoals weergegeven in de later te bespreken figuur 6.4. Deze aanname is ondermeer gebaseerd op ruimtelijke ontwikkelingen die ter hoogte van de omleiding zullen plaatsvinden en op basis van gesprekken die de onderzoekers hebben gevoerd met bewoners ter hoogte van de omleiding. Een bewoner gaf aan dat hij er zeker van was dat de N340 niet voor zijn huis zou worden opgewaarderd: “Zowel de mensen van de gemeente als van de provincie geven aan mij aan dat een noordelijke omleiding ter hoogte van mijn huis wel vaststaat, mede vanwege ondermeer waterhuishoudkundige problemen bij de spoorwegovergang. Tevens kan de omleiding dan mooi aansluiten bij de bestaande lijn van hoogspanningskabels.” Meer concreet en ruimtelijk kan uit de volgende passage uit het Voorontwerp Structuurplan Zwolle 2020 geconcludeerd worden dat er in ieder geval voor een gedeeltelijk noordelijk tracé voor de N340 gekozen gaat worden. ‘Aan de overzijde van de Vecht, bij de bedrijvenlocatie Hessenpoort Zuid, wordt de Vechtcorridor versterkt. Dit is mogelijk dankzij twee ontwikkelingen. Allereerst door bos en landschapsbouw, bedoeld om de zuidrand van Hessenpoort in het bestaande landschap in te passen. Ten tweede door het naar het noorden verleggen van de provinciale Hessenweg langs de zuidrand van het bedrijventerrein.’ (Gemeente Zwolle, 2007: 65).

De complete lijst van argumenten die de onderzoekers heeft doen besluiten om in iedere variant de omleiding als vaststaand gegeven aan te nemen is als volgt:

- Door de omleiding wordt de Vecht meer de ruimte geboden, wat in overeenstemming is met het project ‘Ruimte voor de Vecht’. Dit kan dan weer ontwikkelingen op het gebied van recreatie en toerisme bevorderen, zeker als oude Vechtarmen worden ontsloten en oevers een natuurlijkere inrichting krijgen. Zie ook het artikel ‘Beleidslijnen komen samen in Vechtcorridor’ (De Stentor, 21 juni 2008).
- Door de omleiding worden huizen aangrenzend aan het huidige tracé ontlast van negatieve effecten als verkeerslawaaï en fijn stof. Tevens zouden bij een eventuele verbreding van de N340 op het huidige tracé naar een vierstrooksweg enkele huizen gesloopt moeten worden, wat bij een omleiding niet het geval is.
- Het verkeer ondervindt door de aanleg van een noordelijke omleiding geen hinder van de opwaardering van de N340. Met name bij de spoorwegovergang zou een opwaardering van het huidige tracé voor problemen zorgen, omdat het verkeer niet eenvoudig via een alternatieve route over het spoor kan worden geleid. Naar alle waarschijnlijkheid geldt hetzelfde voor de aansluiting van de A28 en de N340, hiernaar is echter geen diepgaand onderzoek uitgevoerd.
- Bewoners geven aan dat dit gedeelte op het tracé zeer verkeersonveilig is voor fietsers door onder andere de menging van fietsers en langzaam verkeer. Door de omleiding en de afwaardering van het huidige tracé kunnen fietsers en langzaam verkeer worden gescheiden.

Overigens betekent een gedeeltelijke verlegging van het meest westelijke stukje van de N340 in noordelijke richting **niet** dat deze ontwikkeling ook ‘zomaar’ plaats kan vinden voor de rest van de N340. Nadrukkelijk wordt gewezen op de specifieke omstandigheden die aan de orde zijn in het gebied tussen A28, Hessenpoort, spoorlijn en Vecht.

#### Principe Wegen naar de Toekomst

Bij de inrichting van iedere in dit onderzoek onderscheiden variant zal worden gewerkt volgens het principe ‘Wegen naar de Toekomst’. Het doel van dit principe is ‘het tonen van bruikbare

initiatieven en het bereiken van doorbraken voor veilige, betrouwbare en schone mobiliteit voor in de toekomst' (Rijkswaterstaat, 2008). Een voorbeeld van een pilot die in het kader van dit principe is uitgevoerd en die ook in de onderscheiden tracé- en wegvarianten bij dit onderzoek zou kunnen worden toegepast, is de geluidsbarrier. Dit is een combinatie van een betonnen geleidebarrier met een geluidsscherm dat dichtbij de rijstrook kan worden geplaatst. Dit werkt ruimtebesparend en bovendien kan het scherm minder hoog zijn. Andere voorbeelden zijn in de scriptie weergegeven. Meer informatie over deze en andere uitgevoerde pilots is te vinden op [www.wegennaardetoekomst.nl](http://www.wegennaardetoekomst.nl).

### **Duurzaam Veilig**

Het door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ontwikkelde concept Duurzaam Veilig heeft als uitgangspunt een preventieve aanpak van verkeersongevallen, door het zoveel mogelijk wegnemen van een fundamentele oorzaak van ongevallen: verschillen in massa, snelheid en rijrichting. In dat kader wordt gestreefd naar scheiding van verkeersdeelnemers met grote onderlinge verschillen in snelheid en/of massa. Omgekeerd, wanneer zulke verschillen niet te vermijden zijn, worden aangepaste, lage, snelheidsniveaus nagestreefd. Omdat de mens als verkeersdeelnemer kwetsbaar en feilbaar is, wordt het verkeerssysteem zoveel mogelijk 'vergevingsgezind' aangelegd. Voorbeelden van wegen die aan deze principes voldoen zijn auto-snelwegen (verschillen in massa en hoge snelheidsniveau's, maar door de rijbaanscheiding en de geringe snelheidsverschillen tussen de gemotoriseerde verkeersdeelnemers onderling toch heel veilig) en woonerven binnen de bebouwde kom (verschillen in massa en kwetsbaarheid, maar door de lage snelheidsniveaus toch heel veilig). Voor N-wegen wordt een scheiding tussen snel en langzaam verkeer noodzakelijk geacht, waarbij de plek van het landbouwvoertuig (op de hoofdrijbaan of op het fietspad/de parallelweg) vaak ter discussie staat. Voor kruisingen van N-wegen voldoen rotondes beter dan verkeerslichten aan de principes van Duurzaam Veilig. Voorbeelden van vergevingsgezindheid zijn het verharderen van de strook direct naast de gewone verharding, waardoor een bestuurder die in de berm terecht komt betere kansen krijgt het voertuig (weer) onder controle te krijgen.

Essentieel in Duurzaam Veilig is de indeling in een drietal wegcategorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Erftoegangswegen dienen voor het toegankelijk maken van bestemmingen, gebiedsontsluitingswegen voor het bereikbaar maken van gebieden, en stroomwegen voor het snel verwerken van doorgaand verkeer. De wegcategorieën kennen een hiërarchische ordening. Zo start een verplaatsing altijd op een erftoegangsweg binnen een verblijfsgebied. Idealiter verloopt de verplaatsing vervolgens via een gebiedsontsluitingsweg naar een stroomweg, om vervolgens in omgekeerde volgorde terug te gaan naar een erftoegangsweg binnen een verblijfsgebied. Uitgangspunt is dat een erftoegangsweg nooit direct aansluit op een stroomweg. De gebiedsontsluitingsweg vormt daarom de schakel tussen de verblijfsgebieden (met daarin de erftoegangswegen) en het netwerk van verkeersaders (bestaande uit gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen). Normaliter zijn de stroomwegen in beheer bij het Rijk, de gebiedsontsluitingswegen bij de provincie en de erftoegangswegen bij de gemeente.

### **Afwaardering huidige tracé N340**

In hoofdstuk 6 wordt een tweetal varianten beschreven waarbij het tracé van de N340 gedeeltelijk noordelijk wordt omgelegd. Voor beide varianten wordt er van uitgegaan dat het 'overbodig geworden' stuk van de N340 wordt afgewaardeerd, wat onder meer betekent dat het betreffende weggedeelte moet worden ingericht als een 60 km/u weg. Dit zal dan geen doorgaande weg zijn. De parallelwegen verdwijnen, waardoor een menging plaatsvindt met langzaam verkeer. De afwaardering wordt verder ondersteund door de aanleg van drempels en hindernissen in de weg. Een knip in de weg zal niet zo snel gemaakt worden, omdat dit met name vanuit het oogpunt van de lokale bewoners niet erg wenselijk is (*vrij naar Van Weerd, 2008*).

## **5.4 De verkeersintensiteit op de N340 in het jaar 2030**

In Nederland is een jaarlijkse groei van verkeersintensiteiten te constateren. De verwachting is dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000 groeit, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005). Dit betekent een groei van circa 1,7% per jaar.

Uit paragraaf 5.2 is gebleken dat de verkeersintensiteit op de N340 in de periode 2000-2005 met 9,8% is gestegen. Dit is een groei van circa 1,9% per jaar en dus nagenoeg dezelfde als de veronderstelde verkeersgroei in de Nota Mobiliteit. Uitgaande van deze verkeersgroei en de conclusie uit de vorige paragraaf dat de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen niet voor een drastische stijging of daling van deze verkeersgroei zullen zorgen, zijn er dan ook weinig redenen om aan te nemen dat de verkeersgroei op de N340 in de toekomst een totaal ander beeld laat zien. Er is dan ook voor gekozen om te werken met een smalle bandbreedte van +/- 0,2%. Dit resulteert in een ondergrens van 1,7% (gelijk aan de gestelde autonome verkeersgroei in de Nota Mobiliteit) en een bovengrens van 2,1% per jaar.

In tabel 5.5 staan de bandbreedtes van de intensiteiten die worden gevonden als de autonome verkeersgroei binnen de gekozen bandbreedte op de N340 wordt doorgetrokken naar de jaren 2020 en 2030.

Tabel 5.5 Waarden voor de bandbreedtes in 2020 en 2030 bij autonome verkeersgroei N340 (jaargemiddelden, JEG).

|   | Huidige situatie (2005) | Autonome ontwikkeling (2020) | Autonome ontwikkeling (2030) |
|---|-------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>mvt/etmaal (JEG)</b>                       | 14.500                  | 18.672-19.804                | 20.539-21.784                |
| <b>pae/etmaal (JEG)</b>                       | 15.700                  | 20.235-21.609                | 22.307-23.660                |
| <b>pae/spitsuur/beide rijrichtingen samen</b> | 1.570                   | 2.024-2.160                  | 2.231-2.366                  |
| <b>idem, afgerond</b>                         | 1.600                   | 2.000-2.200                  | 2.200-2.400                  |

Bij het opstellen van tabel 5.5 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Omdat de verkeersintensiteit op de N340 in 2006 en 2007 door de provincie Overijssel is geschat, is bij de huidige situatie uitgegaan van de gemeten intensiteit van 2005.
- Bij de omrekening van motorvoertuigen (mvt) naar personenauto-eenheden (pae) is het vrachtverkeer gecorrigeerd met een factor 1,7 (op basis van gegevens van Goudappel Coffeng).
- Voor het aandeel vrachtverkeer op de N340 is uitgegaan van 12,3% (op basis van gegevens van de provincie Overijssel).
- Er is aangenomen dat de spitsintensiteit 10% van de etmaalintensiteit bedraagt. Dit is een algemene empirische norm die internationaal gebruikt wordt. De norm is aan de 'veilige' kant: op Nederlandse hoofdwegen passeert in de avondspits veelal 8 tot 10% van het etmaalverkeer (Jaarsma, 2008).
- Voor 2030 is aangenomen dat de groei 10% zal zijn ten opzichte van 2020. Deze 10% groei is gebaseerd op de prognosecijfers uit het Kop van Overijssel Model (KVOM) en betreft een gemiddeld groeipercentage tussen 2020 en 2030 voor de wegen N340, N758 en N377. De prognosecijfers uit het KVOM zijn gebaseerd op bevolkingsontwikkelingen (waarbij is uitgegaan van een afvlakking van de bevolkingsgroei tussen 2020 en 2030 t.o.v. de periode voor 2020) en een zekere mate van autonome mobiliteitsgroei. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier niet in meegenomen (van Essen namens Goudappel Coffeng, 2008).

## 5.5 Resumé

Het functioneren van de N340, de provinciale weg waar het in dit onderzoek voornamelijk om draait, hangt volgens de provincie Overijssel (2005a) af van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de omgeving van de weg. Uit de analyse van deze aspecten in de huidige situatie is gebleken dat de bereikbaarheid te wensen over laat, aangezien er over het gehele traject doorstromingsproblemen voorkomen, met een accent op het westelijke deel. Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn het vooral de menging van fietsers en overig langzaam (gemotoriseerd) verkeer op de parallelwegen, de gebrekkige scheiding tussen hoofdweg en parallelwegen en de gevaarlijke oversteekbaarheid van de N340 die de verkeersveiligheid op en rondom de N340 in negatieve zin beïnvloeden. In de Startnotitie (2007a) geeft de provincie Overijssel aan dat de kwaliteit van leefbaarheid in de dorpen rondom de N377 (Nieuwleusen, Balkbrug) verbetert dient worden. Om dit te bereiken moet de N377 worden ontlast en het oost-west verkeer van Noord

Overijssel worden afgewikkeld via de N340. Hoe de N377 en de N340 hierbij worden ingericht, is op moment van schrijven (november 2008) nog niet duidelijk.

Een uitgangspunt dat een rol kan spelen bij de besluitvorming over de opwaardering van de N340 is de 'sluip' van het vrachtverkeer over de N340. Onder andere Stichting Duurzaam door het Vechtdal had de indruk dat veel vrachtverkeer van de N340 gebruik maakt om zo de drukte op de A28 te omzeilen. Onderzoek hiernaar door diezelfde Stichting, in samenwerking met de onderzoekers, heeft aangetoond dat niet veel vrachtverkeer op de N340 kan worden aangemerkt als sluipverkeer. Gemiddeld bedroeg het percentage 1,8% ten opzichte van het totale aantal vrachtwagens richting Zwolle en 1,7% richting Hogeveen. Ook bleek uit het onderzoek dat in de ochtendspits het sluipverkeer op de N340 richting Zwolle beduidend hoger lag dan het gemiddelde en dit in de avondspits gold voor het sluipverkeer richting Hogeveen. Daarnaast bleek er in zekere zin een verband te bestaan tussen files op de A28 en het sluipverkeer van vrachtwagens over de N340.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidskeuzes die op de verschillende bestuursniveaus plaatsvinden en de daaraan gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zorgen ervoor dat op de wegen rondom de N340 een aantal ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Met name de ontwikkelingen die plaatsvinden op de N377 en N758 zullen invloed hebben op de toekomstige verkeersintensiteiten van de N340, omdat deze wegen volgens de Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel (2006) een sterke samenhang vertonen. Ook mag aangenomen worden dat de verbreding van de A28 en de mogelijke doortrekking van de N35 richting de N340 van invloed zullen zijn op de toekomstige verkeersintensiteit op de N340 en de daaraan gerelateerde wijze van opwaardering. Wat de toekomstige verkeersintensiteit op de N340 zal zijn, is op het moment van schrijven (november 2008) nog niet duidelijk, de over en weer gaande notities en reacties tussen Goudappel Coffeng (namens de provincie Overijssel) en Stichting Duurzaam door het Vechtdal ten spijt.

Een drietal ontwikkelingen is als vaststaande ontwikkeling beschreven. Dit zijn de noordelijke omlegging van de N340 ten zuiden van Hessenpoort, de toepassing van het principe 'Duurzaam Veilig' en de afwaardering van het huidige tracé voor de N340 in het geval deze gedeeltelijk op een nieuw tracé komt te liggen.

In dit hoofdstuk is ook de toekomstige mobiliteit op de N340 in kaart gebracht. Hierbij is gerefereerd aan de geanalyseerde (ruimtelijke) ontwikkelingen in, de verkeersgroei op de N340 in de periode 2000-2005 en de voorspelde autonome verkeersgroei van 1,7% per jaar in de Nota Mobiliteit. Er is in dit rapport gekozen om te werken met een smalle bandbreedte met een ondergrens van +1,7%, wat gelijk is aan de gestelde autonome verkeersgroei in de Nota Mobiliteit, en een bovengrens van +2,1%.

Nu de huidige en toekomstige verkeerssituatie in het rondom het studiegebied zijn geanalyseerd, wordt in het volgende hoofdstuk beschreven wat het doortrekken van de gesignaleerde trends en ontwikkelingen voor gevolgen heeft voor de keuze van het type opwaardering van de N340.





## 6. Varianten voor de N340

In dit hoofdstuk wordt een viertal weg- en tracévarianten voor de N340 geselecteerd, beschreven en getoetst op de effecten op onder meer de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied.

De verschillende wegvarianten verschillen van elkaar in wegcategorie en in wegtype. Dit wordt in paragraaf 6.1 verder uitgewerkt. De verschillende tracévarianten onderscheiden zich van elkaar door een verschillende ligging in het gebied: zie paragraaf 6.2.

In paragraaf 6.3 laten we zien welke combinaties van weg- en tracévarianten passend zijn voor de N340. In paragraaf 6.4 verdiepen we ons in de effecten van deze combinaties. Het resumé in paragraaf 6.5 sluit het hoofdstuk af.

### 6.1 Wegvarianten

In paragraaf 5.3 is aangegeven dat Duurzaam Veilig een drietal wegcategorieën kent: erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg. Het is evident dat de N340 een gebiedsontsluitingsweg of een regionale stroomweg is, en geen erftoegangsweg. De keuze tussen deze twee categorieën is echter minder vanzelfsprekend. En beide categorieën kunnen dan ook nog eens in twee typen worden uitgevoerd: met twee of met vier rijstroken. Kortom: we hebben de keuze uit vier wegvarianten:

- een gebiedsontsluitingsweg met 1 rijbaan met twee rijstroken: 1x2
- een gebiedsontsluitingsweg met 2 rijbanen met elk 2 rijstroken: 2x2
- een stroomweg met twee rijbanen met elk 1 rijstrook: 2x1
- een stroomweg met twee rijbanen met elk 2 rijstroken: 2x2

In deze paragraaf wordt nader op de verschillen ingegaan; in paragraaf 6.3 wordt geanalyseerd welk wegtype het best past bij de N340.

Het verschil tussen een gebiedsontsluitingsweg en een stroomweg komt goed tot uiting in de operationele eisen die aan beide wegtypen gesteld worden. Deze zijn kort weergegeven in tabel 6.1. Hierbij ligt de nadruk op de kenmerken die verschillend zijn.

Tabel 6.1 Operationele eisen voor gebiedsontsluitingswegen en regionale stroomwegen buiten de bebouwde kom (optimum). (Bron: CROW 2002a,b,c)

|   | Gebiedsontsluitingsweg  | Regionale Stroomweg   |
|---|---|---|
| <b>Maximumsnelheid</b>  | 80 km/u   | 100 km/u  |
| <b>Trajetsnelheid</b>   | Circa 60 km/u   | Circa 80 km/u   |
| <b>Rijbaanscheiding</b>                                       | (Dubbele) doorgetrokken streep  | Vangrail  |
| <b>Kruisingen</b>   | Gelijkvloerse kruispunten met voorrang en snelheidsbeperkende maatregelen (rotonde of verkeerslichten)  | Ongelijkvloerse aansluitingen, of als in gebiedsontsluitingsweg   |
| <b>Dwarsprofiel</b> <sup>6</sup>                              | 1x2 of 2x2  | 2x1 of 2x2  |
| <b>Oversteken</b>   | Gelijkvloers (al dan niet bij kruispunten)  | Niet gelijkvloers   |
| <b>Pechvoorzieningen</b>                                      | In buitenberm en pechhavens   | Vluchtstrook  |
| <b>Capaciteit (per/uur/ beide rijrichtingen)</b> <sup>7</sup> | 1x2: 2.240 – 2.560<br>2x2: 5.750 – 6.400  | 2x1: 2.400 – 2.800<br>2x2: 6.400  |
| <b>Parallelwegen</b>  | Minimaal 1 parallelweg als er lokale percelen worden ontsloten  | In principe geen lokale ontsluiting   |
| <b>Profielbreedte</b>   | 1x2: minimaal 19,50 meter<br>2x2: minimaal 26,50 meter<br>extra breedte bij 1 parallelweg: 6,00 m<br>extra breedte bij 2 parallelwegen: 12,00 m | 2x1: minimaal 29,80 meter<br>2x2: minimaal 37,20 meter<br>extra breedte bij 1 parallelweg: 6,00 m<br>extra breedte bij 2 parallelwegen: 12,00 m |
| <b>Ongevalsrisico</b> <sup>(1) (2) (3)</sup>                  | 0,18 – 0,22 <sup>(4)</sup>  | 0,06 – 0,16 <sup>(5)</sup>  |

(1) Ongevalsrisico uitgedrukt in slachtoffers (doden en gewonden) per miljoen voertuigkilometers

(2) De bron (CROW 2002a) geeft geen uitsplitsing in tweestrooks en vierstrooks

(3) Ter vergelijking: het ongevalsrisicocijfer van een erftoegangsweg is 0,29 tot 0,34

(4) In de huidige situatie (de weg is immers nog niet volgens Duurzaam Veilig ingericht) komt het ongevalsrisico van de N340 waarschijnlijk overeen met dat van een 'weg met geslotenverklaring': 0,31

(5) Dit ongevalsrisicocijfer is niet gedifferentieerd naar regionale stroomwegen en nationale stroomwegen (autosnelwegen). Aangezien regionale stroomwegen inherent minder veilig zijn dan nationale stroomwegen, is het plausibel dat het hogere cijfer (0,16) geldt voor de regionale stroomwegen en het lagere cijfer (0,06) geldt voor de autosnelwegen

In figuur 6.1 is een visuele weergave van de verschillende dwarsprofielen voor de vier onderscheiden wegvarianten te zien.



Figuur 6.1 Dwarsprofielen regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Met de klok mee, vanaf rechtsboven: regionale stroomweg 2x1, regionale stroomweg 2x2, gebiedsontsluitingsweg 1x2 en gebiedsontsluitingsweg 2x2 (bron: CROW, 2008).

6 1x2 betekent 1 rijbaan met 2 rijstroken; 2x1 betekent 2 rijbanen met elk 1 rijstrook, 2x2 betekent 2 rijbanen met elk 2 rijstroken. Een rijbaan is een aaneengesloten strook asfalt; bij de 2x2 en de 2x1 profielen zijn de rijbanen gescheiden door een niet-geasfalteerde middenberm. Het 2x2 profiel wordt ook aangeduid met vierstrooksweg.

7 Uitgaande van een I/C verhouding van 0,8 (een intensiteit van 80% van de capaciteit) (Bron: Provincie Overijssel, team Beleidsinformatie BABU, 2008).

**Driestrooksweg**

In de scriptie staat verder vermeld dat de driestrooksweg (weg met wisselstrook of alternerende strook) ook binnen de verwachte verkeersgroei op de N340 past. In dezelfde scriptie is in een kader (6.1) uiteengezet wat een driestrooksweg is en welke voordelen deze weg met zich meebrengt. Enkele weken na het uitbrengen van de scriptie is echter bekend geworden dat de driestrooksweg niet binnen de plan-MER wordt meegenomen. Redenen hiervoor zijn onder andere dat een wisselstrook per definitie niet (meer) wordt toegepast op niet-autosnelwegen. Verder is de fysieke inpassing van een wisselstrook ook niet realistisch gezien alle kunstwerken (fly-overs) die aangelegd moeten worden om verkeersuitwisseling mogelijk te maken. Een weg met een wisselstrook kan worden toegepast als een 100 km/u 2x1-strooks weg nog niet aan zijn capaciteit zit. Een alternatief hiervoor is het aantal stroken voor en na een kruising te verdubbelen om een inhaalbaarheid te bieden. Het gaat hier vooral om comfort en om bereikbaarheidsverbetering (het kunnen passeren van de caravan en de vrachtwagen). Qua capaciteit levert het niets op: de bottleneck blijft het 1-strooks-gedeelte, dat als kraan op de intensiteiten functioneert. Bovendien kan de turbulentie bij het afstrepen van 2 naar 1 stroken zelfs wat capaciteitsverlies geven. Dit laatste punt is ook een zorg voor de verkeersveiligheid, zeker als de vormgeving niet zeer zorgvuldig is (zie N50-problemen). Als je op een 2x1 weg capaciteit tekort komt is dus een 2x2 weg de enige echte oplossing (Van Weerd, 2008).

**Netwerkalternatief**

Een alternatief dat ervoor kan zorgen dat de N340 op de langere termijn kan volstaan met 2 rijstroken (hetzij het als gebiedsontsluitingsweg 1x2, dan wel als regionale stroomweg 2x1) is het *Netwerkalternatief*. In augustus 2008 is door de provincie Overijssel met de consultatiegroepen gesproken over de nadere definiëring van dit Netwerkalternatief. In dit overleg is de provincie Overijssel met een voorstel gekomen om twee Netwerkalternatieven te toetsen op hun verkeerskundige mogelijkheden: een Netwerkalternatief A (N340 80 km/u en N377 100 km/u), en een Netwerkalternatief B (N340 100 km/u en N377 100 km/u). Het is heel goed mogelijk dat bij het Netwerkalternatief ook op de langere termijn voor de N340 kan worden volstaan met 2 rijstroken. Dit omdat de verkeersintensiteit bij het omslagpunt waarop een 2x2 wegtype nodig is niet wordt bereikt, omdat een groter aandeel auto's voor de (in het Netwerkalternatief niet afgewaardeerde) N377 blijft kiezen. De uitkomst van het overleg van de provincie Overijssel met de consultatiegroepen is dat zowel Netwerkalternatief A als B worden meegenomen in de plan-MER.

**6.2 De wegvarianten passend bij de verkeersgroei op de N340**

In tabel 6.1 is de capaciteit van de verschillende wegen aangegeven. In tabel 5.5 is uitgerekend dat de N340 in het jaar 2030 in de spits een intensiteit van 2200 tot 2400 pae/uur te verwerken krijgt, het lijkt dan ook redelijk eenvoudig om een passende wegvariant te kiezen: een 1x2 gebiedsontsluitingsweg of een 2x1 stroomweg. Er zijn echter verschillende redenen waarom een 2x2 variant toch in beeld zou kunnen komen:

De eerste reden is dat bij de capaciteitscijfers wordt uitgegaan van ideale omstandigheden. Hieronder worden verstaan (CROW, 2002a):

- Voldoende rijstrookbreedte.
- Goede weersomstandigheden (droog, licht).
- Verkeer, dat alleen uit één type voertuig, de personenauto, bestaat, met een geringe spreiding in de rijeigenschappen.
- Voor of na het beschouwde wegvak een profiel met een capaciteit, die groter dan of gelijk is aan de capaciteit van het beschouwde profiel.
- De afwezigheid van obstakels langs de kant van de weg.

In de praktijk wordt hieraan niet altijd volledig voldaan, en zal dus de werkelijke capaciteit lager zijn dan de theoretische capaciteit.

Bij herinrichting van een weg kan deze discrepantie kleiner worden gemaakt, door aandacht te besteden aan factoren als rijstrookbreedte, de capaciteit van de aanpalende wegvakken en de obstakels.

Een tweede reden is dat de gestelde capaciteiten al snel teruglopen als er bijvoorbeeld een spoorwegovergang of kruising aanwezig zijn. De capaciteit wordt namelijk bepaald door de zwakste schakel in de keten van wegvakken en kruispunten. De kruispunten zijn meestal maatgevend voor de capaciteit. Omdat de N340 in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg 1x2 is, is haar capaciteit onder ideale omstandigheden 2.240 – 2.560 pae/uur/beide rijrichtingen. Met ondermeer allerlei obstakels in de weg, zoals knooppunt Varsen, kruising Dedemsweg/Koesteege, een spoorwegovergang, de aansluiting op de A28 en de op- en afritten naar de aanliggende parallelwegen, is het aannemelijk om te stellen dat de wegvakcapaciteit van de N340 lager zal liggen dan de ideale capaciteit van 2.240-2.560 pae/uur/beide rijrichtingen. Over het algemeen wordt door de provincie Overijssel verondersteld dat de wegvakcapaciteit op de N340 gemiddeld 5% lager ligt ter plaatse van kruispunten en de spoorwegovergang (Vesely, mondelinge mededeling, namens provincie Overijssel, team Beleidsinformatie, 2008). Dat de wegvakcapaciteit van de N340 verre van ideaal is, blijkt ook uit de verkeersanalyse in hoofdstuk 5: de huidige spitsintensiteit van 1.570 pae zorgt al voor congestie.

Eén manier om de congestie terug te dringen is het wegnemen van de knelpunten op het huidige tracé. Hierdoor zal de werkelijke capaciteit van de N340 dichter in de buurt komen te liggen van de theoretische capaciteit van de gebiedsontsluitingsweg 1x2. Een andere manier om meer verkeer te kunnen verwerken op een gebiedsontsluitingsweg 1x2, is te accepteren dat er zo nu en dan congestie plaatsvindt. Men stelt dan bijvoorbeeld dat de acceptabele I/C (Intensiteit/Capaciteit) verhouding omhoog gaat van de standaard 0,8 naar bijvoorbeeld 0,85. Uitgaande van een I/C verhouding van 0,85 zou de capaciteit van de weg onder ideale omstandigheden dan maximaal 2.380-2.720 pae/uur/beide rijrichtingen bedragen. Uiteraard hebben deze redeneringen ook een tegengesteld effect: een opgewaardeerde N340 trekt, zeker in combinatie met een afwaardering van de N377, waarover hieronder meer, 'nieuw' verkeer aan, waardoor de I/C verhouding weer toeneemt.

Een derde kanttekening is dat er ook niet-verkeerskundige (beleidsmatige) keuzes meespelen bij de bepaling van de wegvariant. Zo is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) de beleidsmatige keuze gemaakt voor een gezamenlijke aanpak van de N340 en de N377. Hierbij is gekozen voor de N340 als belangrijkste oost-west verbinding en niet voor de N377, omdat deze te veel kernen doorsnijdt. Ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moet de N340, conform de normen van Duurzaam Veilig, opnieuw worden ingericht. Er wordt verondersteld dat een deel van het verkeer dat in de huidige situatie op de N377 rijdt, bij een afwaardering van deze weg en een opwaardering van de N340, voor deze laatste zal kiezen. De definitieve beslissing over het al dan niet afwaarderen van de N377 hangt sterk samen met het besluit dat genomen wordt over de opwaardering van de N340.

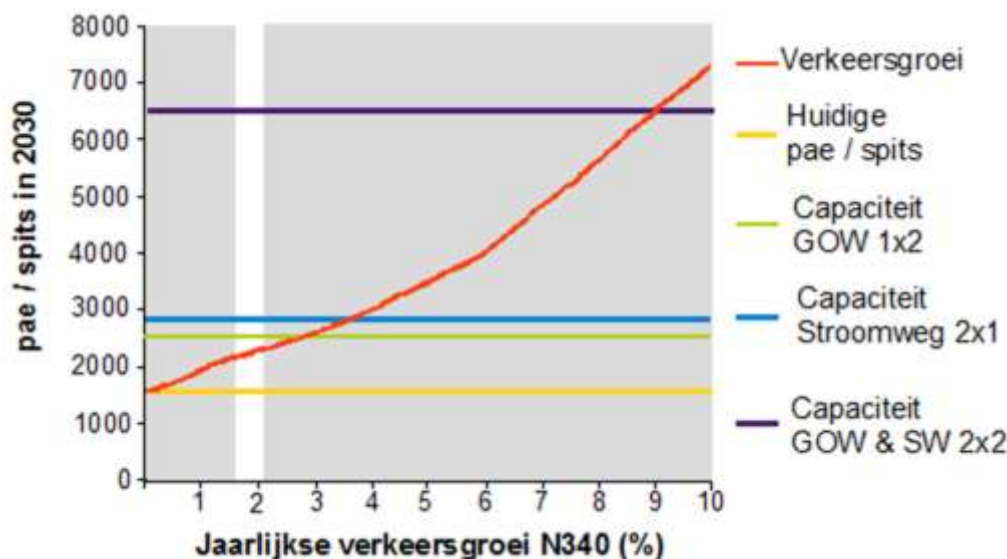
Echter, er kan ernstig worden getwijfeld aan de veronderstelde verkeerskundige relatie tussen de N340 en de N377. Zo is het bijvoorbeeld niet voor de hand liggend dat inwoners van dorpen gelegen aan de N377, die nu via de N377 naar het noorden van het land rijden, in de toekomst gebruik zullen maken van de opgewaardeerde N340. Zo zijn er voor meer herkomst-bestemmingsrelaties vraagtekens te plaatsen bij deze veronderstelde relatie, omdat een blik op de kaart laat zien dat daarvoor flink moet worden omgereden (zie bijvoorbeeld de relatie Zwolle en Balkbrug). Het ligt dan meer voor de hand dat het verkeer –ondanks de afwaardering en de daarmee samenhangende snelheidsverlaging- toch de N377 blijft gebruiken vanwege de kortere afstand in kilometers en de per saldo niet of nauwelijks langere reistijd. Nader onderzoek naar de relatie tussen de N340 en de N377, en meer in het bijzonder naar de omvang van het “over te hevelen” verkeer, lijkt zeer op z'n plaats.

### **Gevoeligheidsanalyse: samenhang jaarlijkse groeipercentages en gevraagde wegvakcapaciteit**

In bovenstaande is geopperd dat er redenen kunnen zijn om toch te kiezen voor een weg met vier rijstroken, ook al lijken de capaciteitsberekeningen aan te geven dat een tweestrooks weg volstaat. In het specifieke geval van de N340 menen wij dat die noodzaak onvoldoende onderbouwd is,

zoals eveneens in bovenstaande aangegeven. Met andere woorden: er zijn onvoldoende redenen om te opteren voor een vierstrooksweg.

Natuurlijk is het zo dat wanneer we een groeipercentage hadden gekozen dat (veel) hoger is dan het in paragraaf 5.4 berekende 1,7% tot 2,1%, er op een gegeven moment wél noodzaak tot een vierstrooksweg zou zijn ontstaan<sup>8</sup>. Een hoger groeipercentage resulteert immers in een hogere verkeersintensiteit in het jaar 2030. Maar waar ligt nu het omslagpunt? Om dat inzichtelijk te maken, is figuur 6.2 aan het rapport toegevoegd. In deze figuur is te zien welke pae/spits in 2030 kan worden verwacht bij verschillende percentages jaarlijkse verkeersgroei op de N340. De lijn met de spitsuurintensiteiten (weergegeven door de rode lijn) heeft als basisjaar 2005<sup>9</sup>. Verder zijn in de figuur een aantal horizontale lijnen weergegeven, zij stellen de (theoretische) capaciteitsgrenzen van verschillende wegtypes voor (zoals te vinden in tabel 6.1).



Figuur 6.2 Pae/spits in 2030 bij verschillende percentages jaarlijkse verkeersgroei op de N340 ten opzichte van de situatie in 2005. De horizontale lijnen representeren de bestaande intensiteit en de capaciteiten van de vier onderzochte wegcategorieën en -typen, de verticale witte balk het bereik waarbinnen de verkeersgroei zich redelijkerwijs kan begeven.

Uit de figuur blijkt dat pas bij een jaarlijkse verkeersgroei van 2,7% of hoger een gebiedsontsluitingsweg 1x2 qua capaciteit niet meer voldoet, omdat de resulterende spitsintensiteit in het jaar 2030 de capaciteit van de gebiedsontsluitingsweg 1x2 (de horizontale zwarte lijn) overschrijdt. Als de jaarlijkse verkeersgroei de 3,5% overschrijdt voldoet ook een regionale stroomweg 2x1 niet meer; dan zal vanuit capaciteitsoogpunt geopteerd moeten worden voor een gebiedsontsluitingsweg 2x2 of een regionale stroomweg 2x2. Omgekeerd geldt: vanuit oogpunt van capaciteit is een weg met 2x2 rijstroken voor de N340 alleen te rechtvaardigen wanneer de jaarlijkse verkeersgroei hoger is dan 3,5%. Om deze percentages in het juiste perspectief te zien, is het goed zicht te realiseren dat in tabel 5.5 is uitgerekend dat de N340, uitgaande van een jaarlijks groeipercentage in een bandbreedte tussen 1,7 en 2,1%, in het jaar 2030 een spitsintensiteit van 2200 tot 2400 pae/uur te verwerken krijgt;

### 6.3 Tracévarianten

Naast de vier varianten voor de inrichting van de weg zijn er ook varianten voor de ligging van de weg, zogenaamde tracévarianten. Op de kaart in figuur 6.3 zijn de verschillende tracévarianten globaal te zien.

<sup>8</sup> Dat de vaststelling van het groeipercentage altijd een subjectieve aangelegenheid blijft, wordt ook geïllustreerd in de beschrijving van het proces hieromtrent tussen Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng in paragraaf 5.3.2.

<sup>9</sup> In de toelichting bij tabel 5.5 is beschreven waarom het jaar 2005 als referentiejaar is gekozen.





Figuur 6.3 Tracévarianten N340. Bron: Provincie Overijssel, 2007d: 30).

In de Startnotitie m.e.r. N340 (2007d) heeft de provincie Overijssel voor de eerste maal aangegeven welke tracévarianten ten aanzien van de N340 in het MER onderzocht zullen worden. Om tot deze tracévarianten te komen heeft de provincie zoekgebieden bepaald waarbinnen een ‘toekomstvaste en hoogwaardige verbinding Zwolle-Ommen’ kan worden gerealiseerd. Vervolgens zijn binnen deze zoekgebieden verschillende tracés en varianten daarop gedefinieerd. Daarna zijn de tracévarianten kritisch bekeken op hun meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie en al of niet gehandhaafd<sup>10</sup>. Tenslotte zijn de zoekgebieden ingeperkt tot tracézones (Provincie Overijssel, 2007d).

Na beoordeling van de Startnotitie m.e.r. N340 kwam de Commissie m.e.r. tot de conclusie dat de varianten zoals opgenomen in de Startnotitie een juiste, maar een te smalle basis voor het MER-onderzoek vormen. Aanvullend op de Startnotitie heeft de Commissie m.e.r. vervolgens een aantal varianten aangedragen die ook probleemoplossend kunnen zijn. De Commissie m.e.r. stelt dat er ook uitgebreid aandacht besteed moet worden aan varianten voor de kruisingen en aansluitingen, de aansluiting op de bestaande wegvakken en de spoorwegkruising (Commissie m.e.r., 2008).

Globaal zijn er acht tracévarianten te onderscheiden, te weten:

- Het huidige tracé.
- Het huidige tracé met een gedeeltelijk noordelijke omlegging ten zuiden van Hessenpoort.
- Een gedeeltelijk noordelijke variant dóór Varsenerveld.
- Een gedeeltelijk noordelijke variant dóór Varsenerveld met een gedeeltelijk noordelijke omlegging ten zuiden van Hessenpoort.
- Een gedeeltelijk noordelijke variant ten noorden van Varsenerveld.
- Een gedeeltelijk noordelijke variant ten noorden van Varsenerveld met een gedeeltelijk noordelijke omlegging ten zuiden van Hessenpoort.
- Een geheel noordelijke variant dóór Varsenerveld.
- Een geheel noordelijke variant ten noorden van Varsenerveld.

## 6.4 Welke wegvariant hoort bij welke tracévariant?

Nadat in de vorige paragrafen de verschillende wegvarianten en de verschillende tracévarianten zijn besproken, worden in deze paragraaf de relevante combinaties daarvan op een rijtje gezet.

Bij de “trechtering” die daarvoor plaats moet vinden is het eerste deel van de doelstelling van het onderzoek, *het inpassen van de noodzakelijke mobiliteit*, een centraal principe. De inpassing van mobiliteit heeft alles te maken met infrastructuur. Dat enkel de *noodzakelijke mobiliteit* gefaciliteerd wordt, betekent dat er geen infrastructuur wordt aangelegd die niet noodzakelijk is. De toekomstige verkeersgroei wordt waar mogelijk gefaciliteerd op de bestaande wegen, in dit geval het huidige tracé van de N340. Op deze manier hoeven geen (grootschalige) ingrepen in het landschap gedaan te worden, waardoor de huidige kwaliteiten zoveel mogelijk behouden blijven.

<sup>10</sup> Een voorbeeld van een variant die geen meerwaarde bleek te hebben ten opzichte van het opwaarderen van het bestaande tracé is de omleiding Oudleusen-zuid. Het doel van deze omleiding was om de leefbaarheid in de kern van Oudleusen te verbeteren. Uit nadere analyse bleek dat de kern van Oudleusen door het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising meer ontlast zou worden, wat ervoor zorgde dat de omleiding Oudleusen-zuid van de baan was. Op moment van schrijven (november 2008) zal de ongelijkvloerse kruising vorm worden gegeven door de aanleg van een fiets- of langzaam verkeerstunnel, mits wordt gekozen voor een verbetering van de N340 op het huidige tracé.



De eerder genoemde LOK-strategie is hierin onze leidraad: ontwikkelingen in het landelijke gebied moeten de ruimtelijke kwaliteit van het landschap behouden en waar mogelijk versterken.

De aanleg van een *volledig* noordelijk tracé betekent een forse inbreuk op het huidige landschap en een negatieve impact op de aanwezige (kern)kwaliteiten in het te doorkruisen gebied, in dit geval met name het noordelijke en oostelijke deelgebied. Aanleg van een dergelijk volledig noordelijk tracé is vanuit de LOK-strategie dan ook enkel te billijken als het echt niet anders kan. Dit zou het geval zijn als de N340 persé uitgebreid moet worden naar een vierstrooksweg; immers een vierstrooks weg past niet in het huidige profiel van de N340. Maar in paragraaf 6.1 is al aange-toond dat volgens de te verwachten groeipercentages een vierstrooksweg niet noodzakelijk is, waarmee de noodzaak vervalft van een geheel noordelijk tracé<sup>11</sup>.

In tegenstelling tot een volledig noordelijk tracé zien de onderzoekers de aanleg van een *gedeeltelijk* noordelijk tracé (in de 100 km/u vorm) wél als een mogelijkheid die niet a-priori uitgesloten moet worden. Dit tracé wordt dan ook als zodanig meegenomen in de effectbeoordeling in de volgende paragraaf. De reden hiervoor is dat, ondanks de inbreuk op het landschap, extra mogelijkheden worden gecreëerd. Zo sluit het tracé aan op de nieuw aan te leggen Rondweg Ommen, waardoor knooppunt Varsen wordt ontlast. Verder brengt de gedeeltelijke noordelijke omlegging potentiële kwaliteiten met zich mee voor met name het zuidelijk, toeristisch gewaardeerde, deelgebied. Door de noordelijke omlegging van het tracé van de N340 en een daaraan onlosmakelijk gekoppelde afwaardering van het huidige tracé, zal het zuidelijk deelgebied zich in noordelijke richting kunnen ontwikkelen. Dat kan met name de recreatie een impuls geven.

Nadrukkelijk geldt echter wel dat deze gedeeltelijke noordelijke omlegging alleen in beeld komt bij de opwaardering tot regionale stroomweg en niet bij de opwaardering tot gebiedsontsluitingsweg. Dit met name omdat een stroomweg een stuk veiliger is dan een gebiedsontsluitingsweg (zie tabel 6.1). Bijkomende reden is dat alleen een stroomweg die extra kwaliteiten voor het verkeer biedt, die het gebruik van deze route in plaats van de huidige N340 aantrekkelijk maken (en dus sluisverkeer tegengaan).

Verder vallen bij de trechtering de 2x2 wegen, zowel 80 km/u als 100 km/u, af. De reden hiervoor is wederom de bevinding in figuur 6.2 dat de aanleg van een 2x2 weg niet noodzakelijk is bij de verwachte jaarlijkse percentages verkeersgroei op de N340, en zelfs niet bij onrealistisch hogere percentages. Hierdoor vallen de wegvarianten regionale stroomweg 2x2 en de eveneens uit 4 rijstroken bestaande gebiedsontsluitingsweg 2x2 af.

Zoals in paragraaf 5.3.3 onderbouwd, wordt voor de overige varianten de noordelijke omlegging van de N340 ten zuiden van Hessenpoort als vaststaande ontwikkeling meegenomen.

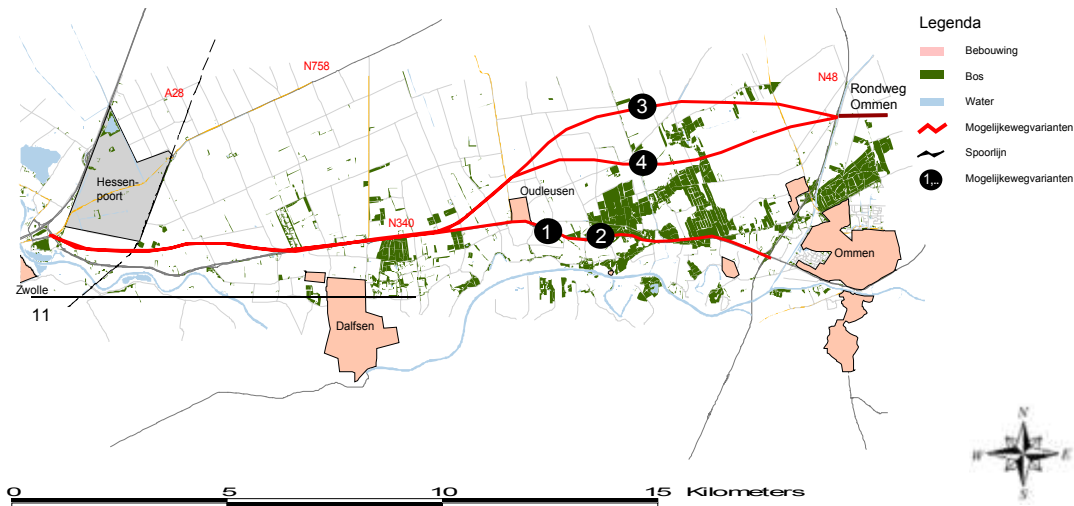
Uit voorgaande is te herleiden dat er, na trechtering van de tracé- en wegvarianten, vier varianten voor de opwaardering van de N340 resulteren, te weten:

- Variant 1: Een gebiedsontsluitingsweg 1x2 op het huidige tracé.
- Variant 2: Een regionale stroomweg 2x1 op het huidige tracé.
- Variant 3: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé ten noorden van Varsenerveld.
- Variant 4: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé door Varsenerveld.

In figuur 6.4 zijn de vier varianten visueel weergegeven.

---

11 Vanwege de wens van de onderzoekers om in de scriptie met onderscheidende varianten te werken, heeft in diezelfde scriptie wél een effectbeoordeling van een geheel noordelijk tracé plaatsgevonden, met een variant zowel ten noorden als een variant dóór het Varsenerveld.



Figuur 6.4 Vier varianten voor de opwaardering van de N340.

Nota bene:

- Variant 1 verschilt van de huidige situatie doordat in variant 1 de knelpunten in de huidige N340 zijn opgelost, en dat de weginrichting geheel volgens Duurzaam Veilig is uitgevoerd.
- In de varianten 3 en 4 maakt het oostelijke stuk van het huidige tracé (ruwweg het stuk Oudleusen – Ommen) geen deel meer uit van de N340. Van belang is dat dit deel van het tracé ook daadwerkelijk wordt afgewaardeerd, en ook dat het niet meer door het doorgaand verkeer wordt gebruikt.

## 6.5 De effecten van de varianten

In deze paragraaf worden de varianten getoetst aan een aantal criteria: de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden (zie hoofdstuk 3), een aantal 'technische' criteria (zie onder meer hoofdstuk 5), en een aantal criteria die te maken hebben met comfort en overlast voor de omwonenden (idem). De nulsituatie (gebiedsontsluitingsweg 1x2 op het huidige tracé) geldt hierbij als referentie.

In tabel 6.3 zijn de effecten van de vier varianten op criteria uitgezet; de mogelijke beoordelingen zijn -2 (veel slechter dan in nulsituatie), -1 (slechter dan in nulsituatie), 0 (vergelijkbaar met nulsituatie), +1 (beter dan in nulsituatie) en +2 (veel beter dan in nulsituatie). De beoordelingen zijn natuurlijk subjectief en arbitrair. En omdat er verschillende gewichten kunnen hangen aan beoordelingen, kunnen de scores niet simpelweg bij elkaar worden opgeteld.

Tabel 6.3 De effecten van verschillende varianten vergeleken. Als referentie geldt de huidige situatie.

|   | Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 | Variant 4 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Kernkwaliteiten noordelijk landbouwgebied (openheid, verkaveling, agrarisch karakter) | 0         | 0         | -2        | -1        |
| Kernkwaliteiten zuidelijk deelgebied (kleinschalig besloten cultuurlandschap)         | 0         | 0         | +1        | +1        |
| Kernkwaliteiten oostelijk deelgebied (openheid, verkaveling, groen karakter)          | 0         | 0         | -1        | -2        |
| Ruimtebeslag (voor weg + evt. parallelwegen)  | 0         | -1        | -2        | -2        |
| Oversteekbaarheid (voor langzaam- en snelverkeer)                                     | -1        | -2        | -2        | -2        |
| Kosten (indicatief)   | -1        | -2        | -2        | -2        |
| Bereikbaarheid  |           |           |           |           |
| Hardenberg - Zwolle   | 0         | 1         | 2         | 2         |
| Ommen - Zwolle  | 0         | 1         | -1        | -1        |
| Oudleusen e.o - Zwolle  | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Overlast voor omwonenden (geluid, fijnstof)   | 0         | -1        | *         | *         |
| Veiligheid  |           |           |           |           |
| menging verkeerssoorten   | 0         | 1         | 2         | 2         |
| Ongevalsrisico per 10 <sup>6</sup> voertuigkilometer                                  | 0         | 1         | 1         | 1         |
| Capaciteit (pae/spits)  | voldoende | voldoende | voldoende | voldoende |

\* voor omwonenden huidige tracé is dit +2, maar voor omwonenden langs het nieuwe tracé -2.

De variant 1 zal de huidige kernkwaliteiten niet aantasten. De N340 blijft in deze variant namelijk liggen op het huidige tracé met (min of meer) hetzelfde dwarsprofiel. Anders ligt dat bij variant 2: het verschil tussen gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg is, gezien de ongelijkvloerse kruisingen/oversteken bij een regionale stroomweg, qua landschappelijke ingreep redelijk fors (met name de ongelijkvloerse kruisingen kosten veel ruimte, zowel horizontaal als verticaal).

Als het tracé gedeeltelijk noordelijk wordt aangelegd (in de varianten 3 en 4) zullen de kernkwaliteiten in het noordelijke en oostelijke deelgebied in flinke mate worden aangetast. In beide deelgebieden wordt ondermeer het kenmerkende verkavelingspatroon, met alle bijbehorende sloten en (lokale) wegen, doorsneden. Daarnaast wordt in beide deelgebieden de openheid in sterke mate aangetast. Het verschil tussen beide noordelijke varianten zit in de doorsnijding van het Varsenerveld: in variant 4 wordt dit natuurgebied wél doorsneden en in variant 3 niet. De doorsnijding is van negatieve invloed op het groene karakter in het oostelijke deelgebied<sup>12</sup>, mede omdat het Varsenerveld in 2006 is uitgeroepen tot het op één na mooiste plekje van Nederland. De doorsnijding in het noordelijke landbouwgebied zal ook van invloed zijn op het agrarische karakter in het gebied.

Aan de andere kant maakt de gedeeltelijke noordelijke omlegging het mogelijk dat het (toeristisch zeer gewaardeerde) zuidelijk deelgebied zich verder ontwikkelt in noordelijke richting. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat het 'overtollige' stuk van de N340 afgewaardeerd wordt, niet alleen beleidsmatig maar zeker ook fysiek (onder meer weghalen van de parallelwegen). Hierbij moet echter aangetekend worden dat de voorbeelden van succesvolle fysieke afwaardering buitengewoon schaars zijn. De aanleg van een noordelijk tracé kan volgens dh. Moning, landbouwexpert Dienst Landelijk Gebied, het agrarische karakter in het noordelijke landbouwgebied een nieuwe impuls geven. Verder kunnen de randzones, die ontstaan door de aanleg van een nieuw tracé, dusdanig ontwikkeld worden dat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna. Of deze potentiële pluspunten opwegen tegen de landschappelijke aantasting van deze varianten is echter zeer de vraag.

<sup>12</sup> Een oplossing hiervoor zou deels gevonden kunnen worden in een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg, mits dit mogelijk is gezien de waterhuishoudkundige situatie.

Het ruimtebeslag van de verschillende varianten verschilt nogal. Blijft de weg op het huidige tracé, dan zullen beide parallelwegen behouden moeten blijven omdat die noodzakelijk zijn voor de aanliggende percelen<sup>13</sup>. Variant 1 wordt dan 31,50 meter breed, variant 2 41,80 meter. De nieuwe noordelijke tracés in varianten 3 en 4 zijn minimaal 29,80 breed.

Het voordeel van tracé 4 ten opzichte van 3 is dat er minder huizen hoeven te worden gesloopt/verplaatst en dat de omringende huizen minder overlast ondervinden dan bij een aanleg ten noorden van het Varsenerveld. Bij een noordelijke variant, daarentegen, zullen minder lokale wegen, zoals de Witharenweg en de Leiding, doorsneden worden wat de ontsluiting van het 'achterland' gunstiger maakt.

De oversteekbaarheid van een stroomweg is minder dan die van gebiedsontsluitingsweg,

De kosten van variant 1 zijn lager dan die van variant 2, omdat bij de voor variant 2 noodzakelijke verbreding kostbaar is (sloop van huizen, aanleg nieuwe parallelweg, verleggen van kabels, ...). Voor varianten 3 en 4 gelden deze 'kosten voor verbreding' voor een stuk van het tracé; daarna loopt de weg verder over een nieuw tracé. Ook dat is uiteraard erg kostbaar.

De verschillende varianten verschillen uiteraard ook in de bereikbaarheid en de reistijden die ze de automobilist bieden. Door de snelle aansluiting op de rondweg rondom Ommen neemt de reistijd van Hardenberg naar Zwolle af, maar de reistijd tussen Ommen en Zwolle zal toenemen (komende uit Ommen moet men eerst immers naar het Noorden afbuigen).

De overlast voor de omwonenden is in variant 2 groter dan in variant 1, met name omdat er harder gereden wordt. De gedeeltelijke noordelijke aanleg uit varianten 3 en 4 zorgt niet voor een afname van de overlast ten opzichte van variant 2, omdat langs het 'overbodige' stuk van het huidige tracé amper mensen wonen.

De veiligheid geeft een tweeledig beeld te zien: dankzij de middenvanrail en de betere oversteekvoorzieningen zullen er op de regionale stroomweg waarschijnlijk minder ongevallen plaatsvinden, maar door de hogere snelheid zal de aard van de ongevallen zwaarder zijn.

Uiteraard verschillen gebiedsontsluitingsweg en stroomweg in capaciteit, maar in paragraaf 6.1 werd reeds betoogd dat de capaciteit van beide wegtypen voldoende is om de verwachte verkeersintensiteit in het jaar 2030 te herbergen.

## 6.6 Resumé

In dit hoofdstuk is de toekomstige mobiliteit in het studiegebied en met name op de N340 vertaald in concrete varianten voor de inrichting en de ligging van de opgewaardeerde N340.

Om de toekomstige verkeersintensiteit (2400 pae/uur/beide rijrichtingen in de spits in het jaar 2030) te accommoderen is een tweestrooks weg voldoende; de toekomstige verkeersintensiteit geeft onvoldoende rechtvaardiging voor de aanleg van een weg met vier rijstroken. Gezien het feit dat er binnen het huidige profiel van de weg voldoende plek is voor zowel een GOW 1x2 als een SW 2x1, is het niet noodzakelijk en uit duurzaamheids-oogpunt onwenselijk om de volledige weg op een compleet nieuw noordelijk tracé aan te leggen. Wel is er iets voor te zeggen om de N340 in het oosten naar het noorden af te laten buigen, zodat ze goed aansluit op de Omleiding Ommen, in combinatie met een afwaardering van een gedeelte van het huidige tracé. Voordeel van die variant zijn de mogelijkheden om de nu aanwezige kwaliteiten in het (toeristisch zeer gewaardeerde) zuidelijke deelgebied te versterken. Groot nadeel is dat een dergelijke noordelijke tracéverlegging een gevoelige aanslag vormt op de kernkwaliteiten van het waardevolle oostelijk deelgebied.

---

<sup>13</sup> Volgens de theorie van Duurzaam Veilig, en dus volgens tabel 6.2, heeft een stroomweg geen parallelwegen. Maar wanneer een bestaande weg tot stroomweg opgewaardeerd wordt moet toch de ontsluiting van de aanliggende panden en percelen worden geregeld. Dit kan niet anders dan door middel van parallelwegen.

Al met al levert dit vier realistische varianten:

- Variant 1: Een gebiedsontsluitingsweg 1x2 op het huidige tracé.
- Variant 2: Een regionale stroomweg 2x1 op het huidige tracé.
- Variant 3: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé ten noorden van Varsenerveld.
- Variant 4: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé door Varsenerveld.

Alle vier de varianten vallen op z'n minst gedeeltelijk samen met het huidige tracé. Het is dan wel noodzakelijk dat de bestaande knelpunten (A28, spoor, ...) worden opgeheven.





## 7. Het proces rondom de opwaardering van de N340

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het proces zoals dat doorlopen is rondom de opwaardering van de N340. Allereerst wordt de procedurele kant van dit proces weergegeven, vervolgens komen ook inhoudelijke aspecten aan bod. Tot besluit is een aantal aandachtspunten opgesteld die tot een beter proces kunnen leiden.

### 7.1 Inleiding

Op de website van Stichting Duurzaam door het Vechtdal is te lezen dat er de nodige argwaan is jegens de provincie Overijssel met betrekking tot het proces rondom de opwaardering van de N340. Ook tijdens gesprekken met inwoners van het studiegebied bleek dat een flink aantal van hen ontevreden was over de rol en de houding van de provincie tot dusver. Omdat het op dit moment nog niet te laat is om te leren van fouten die in het verleden – bewust of onbewust – gemaakt zijn, wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan het proces rondom de opwaardering van de N340. Hierbij ligt de nadruk op de gang van het proces vanaf het uitkomen van de Startnotitie m.e.r. N340, omdat de ontwikkelingen toen zowel in een stroomversnelling kwamen als meer publiek werden. Daarnaast is de periode die in beschouwing genomen wordt hierdoor redelijk overzichtelijk en enigszins afgebakend. Naast gesprekken met de betrokken actoren is gesproken met experts op het gebied van communicatie en procesmanagement.

### 7.2 Het proces – procedureel

In de Provinciale Verkeer en Vervoersplannen (PVVPs) van 1999 en 2005 is de N340 aangewezen als 100 km/u stroomweg. Hierover zijn de afgelopen jaren verschillende studies uitgevoerd en besluiten genomen. De belangrijkste hiervan zijn, naast de al genoemde PVVPs, de *Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel* (september 2006), het besluit tot een nadere verkenning naar een betere doorstroming op de N340 (oktober 2006), de *Nadere Verkenning N340* (september 2007) en consultatie van de omgeving (juni 2007).

Om van de N340 een 100 km/u stroomweg te kunnen maken, moeten diverse bestemmingsplannen van de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Ommen gewijzigd worden. Eventueel is ook een herziening van het Streekplan noodzakelijk. Deze besluiten zijn m.e.r.-plichtig: een herziening van het Streekplan is plan-m.e.r.-plichtig, een herziening van een bestemmingsplan is besluit-m.e.r.-plichtig. 'In het plan-MER worden de alternatieve tracés voor de N340 (bestaand of nieuw) beschreven, de gevolgen voor milieu en leefomgeving als er gekozen wordt voor het tracé en hoe negatieve effecten verminderd kunnen worden. In het besluit-MER gaat het er meer om hoe de precieze inrichting van de weg eruit zou moeten zien. Denk hierbij aan een precieze bepaling van het tracé, breedte van de weg, ontwerp van de knooppunten en aansluitingen. De overheden die deze m.e.r.-plichtige besluiten nemen, zijn het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Voor het Streekplan is dat Provinciale Staten. Voor de bestemmingsplannen zijn dat naar verwachting de gemeenteraden van de betrokken gemeenten.' (Provincie Overijssel, 2007d: 5).

De procedures die bij beide m.e.r.'s horen worden door de provincie Overijssel samengevoegd tot één proces dat bestaat uit twee juridische stappen: een plan-MER en een (voor)ontwerp Streekplan die ter inzage worden gelegd en een besluit-MER en (voor)ontwerp bestemmingsplan(nen) die ter inzage worden gelegd.

Naast de al genoemde partijen (*Provinciale Staten, Provincie Overijssel, gemeenteraden*) is wettelijk gezien nog een aantal andere partijen in het proces betrokken, te weten:

- De *Commissie voor de m.e.r.*, die bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen uit verschillende disciplines, die advies geven over de richtlijnen voor het MER en het MER toetsen op juistheid en volledigheid;
- de *wettelijke adviseurs*: de regionale inspecteur van Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV en de ter plaatste bevoegde inspecteur van het staatstoezicht op de volksgezondheid;

- *insprekers*: belanghebbenden die gebruik maken van de (drie) mogelijkheden voor inspraak tijdens de m.e.r.-procedure. De mogelijkheden voor inspraak zijn: na het verschijnen van de Startnotitie, na het verschijnen van het plan-MER en na het verschijnen van het besluit-MER.

In tabel 7.1 is een overzicht opgenomen van de stappen die in het proces rondom de besluitvorming over de opwaardering van de N340 doorlopen worden, met hierbij de periode waarin of het moment waarop de verschillende stappen doorlopen (zullen) zijn.

Tabel 7.1 Proces rondom besluitvorming de besluitvorming over de opwaardering van de N340.

| Stap   | Deelstap   | Periode                       |
|--|--|-------------------------------|
| 1. Startnotitie  |  | Tot oktober 2007              |
|  | 1. Inzage/inspraak (194 reacties)  | 1 november – 13 december 2007 |
| 2. Inspraaknota  |  | Maart 2008                    |
|  | 2. Richtlijnen MER   | 14 februari 2008              |
|  | 2. Vaststelling PS en gemeenteraden  | Juni 2008                     |
| 3. Consultatiegroepen (bewoners en organisaties)           |  | Maart - december 2008         |
| 4. Plan-MER  |  | Juni – december 2008          |
|  | 4. Gunning Arcadis   | Mei 2008                      |
|  | 4. Ruimtelijke kwaliteit (Oversticht + Instituut voor Casestudies)                   | Augustus - september 2008     |
|  | 4. Beoordeling PS  | Januari – februari 2009       |
| 5. Inspraak, advies en toetsing plan-MER                   | 5. Inzage/inspraak   | Februari – maart 2009         |
|  | 5. Overleg met besturen van gemeenten, regionaal openbare lichamen en waterschappen. | Februari – maart 2009         |
|  | 5. Toetsing door Commissie m.e.r.  | Maart – april 2009            |
| 6. Besluitvorming tracékeuze                               |  | Voorjaar 2009                 |
| 7. Besluit-MER   |  | Half 2009                     |
|  | 7. Toetsing door gemeenteraden   | Eind 2009                     |
| 8. Inspraak, advies en toetsing besluit-MER                | 8. Inzage/inspraak   | Eind 2009                     |
|  | 8. Toetsing door Commissie m.e.r.  | Eind 2009                     |
| 9. Besluitvorming  | 9. Voorkeursalternatief door GS  | Eind 2009/Begin 2010          |
|  | 9. Uitwerking voorkeursalternatief in bestemmingsplannen                             | Eind 2009/Begin 2010          |
| 10. Voorbereiding: planologische inpassing en vergunningen |  | 2010                          |
| 11. Uitvoering en evaluatie                                |  | 2011 en verder                |

### Stap 1: Startnotitie (tot oktober 2007)

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

### **Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER (november 2007 – juni 2008)**

Zolang de inspraakperiode voor de Startnotitie duurt, kan iedereen schriftelijke, mondelinge of elektronische inspraakreacties indienen. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. In totaal leverde dit 204 reacties op, wat relatief veel is voor een dergelijk proces. De kwaliteit van de reacties werd getypeerd als relatief hoog. De inspraakreacties zijn door de bevoegde gezagen gebundeld en verstuurd aan de Commissie voor de m.e.r. Deze Commissie heeft aan de bevoegde gezagen een advies uitgebracht over de 'richtlijnen voor de inhoud van het MER'. De bevoegde gezagen hebben, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vastgesteld. Daarna kon het opstellen van het plan-MER van start gaan.

### **Stap 3: Consultatiegroepen (maart – december 2008)**

Om het proces transparanter en interactiever te maken en om optimaal te kunnen profiteren van lokale kennis en expertise zijn er begin 2008 een tweetal consultatiegroepen ingesteld. In de ene groep hebben vertegenwoordigers van bewoners zitting, zoals Plaatselijke Belangen en enkele lokale ondernemers. In de tweede groep zitten vertegenwoordigers van organisaties als Stichting Duurzaam door het Vechtdal, LTO, TLN en de Fietzersbond. Voor de vakantieperiode zijn de consultatiegroepen vier keer bij elkaar gekomen en in de periode van september tot en met december 2008 zal dit minimaal een keer per maand het geval zijn. Meer over de consultatiegroepen in de volgende paragraaf, waarin ook inhoudelijke punten uit het proces worden uitgelicht.

Naast de consultatiegroepen informeert de provincie Overijssel de inwoners uit het gebied en andere geïnteresseerden natuurlijk ook via informatiebijeenkomsten, nieuwsbrieven, de website van de provincie en artikelen in kranten en huis-aan-huisbladen.

### **Stap 4: Opstellen van het plan-MER (juni 2009 – februari 2009)**

Bij het opstellen van het plan-MER zijn de richtlijnen uit stap 2 het uitgangspunt. De vier belangrijkste onderwerpen in het MER zijn:

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

In het geval van de N340 wordt de m.e.r. uitgevoerd door Arcadis. Aanvullend hierop wordt er door het Oversticht en het Instituut voor Casestudies een onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied, aan de hand van bestaande historie en verhalen over de Hessenweg.

Is het plan-MER gereed, dan bieden Gedeputeerde Staten het volledige document aan Provinciale Staten aan. De planning is dat dit in december 2008 het geval is, maar het proces wordt door meerdere personen omschreven als 'zeer ambitieus'. Volgens de projectleider vanuit de provincie, dhr. Van Weerd, is een goede oplossing beter dan een snelle oplossing en zou het kunnen dat, 'als de neuzen in december nog niet dezelfde kant op staan', deze fase verlengd wordt, waardoor vervolgstappen in de tijd opschuiven.

Als het plan-MER in de ogen van PS voldoende kwaliteit heeft, dan wordt het plan-MER ter inzage gelegd. Uit de alternatieven wordt één tracé als voorkeurstracé gekozen door Provinciale Staten. Deze beslissing wordt, indien het noordelijk tracé of het combinatie tracé wordt gekozen, ook verwoord in een herziening van het Streekplan. Deze herziening wordt samen met het plan-MER ter inzage gelegd.

### **Stap 5: Inspraak, advies en toetsing plan-MER (februari 2009 – april 2009)**

De eventuele herziening van het Streekplan en het plan-MER liggen gedurende zes weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de stukken wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

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

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

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

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

#### **Stap 6: Besluitvorming tracékeuze (voorjaar 2009)**

Op basis van ondermeer de informatie uit het plan-MER zal Provinciale Staten een besluit nemen over het tracé voor de N340, uiteraard in nauw overleg met alle betrokkenen.

#### **Stap 7: Opstellen van het besluit-MER (half 2009 – eind 2009)**

Na de inspraak op het plan-MER en de eventuele herziening van het Streekplan worden de milieueffecten van inrichtingsvarianten beschreven in het besluit-MER. Dit moet voldoende informatie bevatten om een keuze te maken tussen de inrichtingsvarianten en deze vast te leggen in bestemmingsplannen. De vier belangrijkste onderwerpen in het besluit-MER zijn:

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

Tijdens het opstellen van het MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen. Is het MER klaar, dan bieden Gedeputeerde Staten het aan de gemeenteraden aan. Als het besluit-MER in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft (dat wil zeggen of het MER aan de hand van de richtlijnen voldoende informatie bevat voor de besluitvorming), dan wordt het besluit-MER aanvaard en ter inzage gelegd.

#### **Stap 8: Inspraak, advies en toetsing (eind 2009)**

Het besluit-MER ligt minimaal zes weken ter visie samen met de (voor)ontwerp bestemmingsplannen. Tijdens deze zes weken zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Ook is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn dezelfde als bij stap 5. Ze hebben alleen betrekking op de inrichtingsalternatieven.

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

#### **Stap 9: Besluitvorming (eind 2009/begin 2010)**

Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen stellen Gedeputeerde Staten een voorkeursalternatief vast (nemen een standpunt in). Dit wordt vervolgens uitgewerkt in de bestemmingsplannen.

#### **Stap 10: Voorbereiding: planologische inpassing en vergunningen (2010)**

Als Provincie Overijssel besluit tot aanpassing van de N340, dan moeten Provincie en de betrokken gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Ook moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens de vergunningverlening is geen bezwaar meer mogelijk tegen de beslissingen die gekoppeld zijn aan het MER. De afweging daarover heeft dan immers al plaatsgevonden (stappen 5 en 7).

#### **Stap 11: Uitvoering en evaluatie (2011 en verder)**

Als de beslissing tot aanpassing of omleiding van de N340 is genomen en de juiste procedures zijn doorlopen, kan realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende

milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. In het MER wordt hiervoor een aanzet voor een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

### 7.3 Het proces – inhoudelijk

De aard van het proces rondom de besluitvorming over de N340 is al enigszins gewijzigd in de afgelopen maanden. Zonder dat dit ook letterlijk uitgesproken werd, heeft de provincie gekozen voor een meer interactieve en transparante opzet van het proces. Dit blijkt ondermeer uit het instellen van de consultatiegroepen en het beter beschikbaar stellen van informatie over het project via de internetsite van de provincie Overijssel.

Verder worden Stichting Duurzaam door het Vechtdal en de consultatiegroepen nadrukkelijk(er) betrokken bij het opstellen van de verschillende verkeersprognoses. Bovendien wordt bij het opstellen van de verkeersprognoses gebruik gemaakt van verschillende scenario's met verschillende groeipercentages. Door dit zogenaamde relatieve gebruik van verkeersmodellen wordt de onderlinge afwijking kleiner en minder relevant, waardoor een stuk onduidelijkheid en discussie wordt voorkomen.

Daarnaast wordt door veel personen een belangrijke rol toegedicht aan de nieuwe projectleider. Dhr. Van Weerd zelf benadrukt op meerdere momenten het belang van een goed, transparant en interactief proces, zowel vanuit persoonlijk oogpunt als dat van projectleider.

De kritiek van mensen uit het gebied richtte zich in eerste instantie op het feit dat de provincie niet open en duidelijk genoeg was over haar plannen. Bewust of onbewust werden soms tegenstrijdige meningen verkondigd. Dit veroorzaakte wantrouwen, dat versterkt werd door het feit dat bepaalde vragen niet goed beantwoord konden worden (zoals bijvoorbeeld de vragen van Stichting Duurzaam door het Vechtdal over de verkeersprognoses, waarover in paragraaf 5.3.2 meer beschreven is). Daarnaast is een veel gehoord punt van kritiek dat er niet goed geluisterd werd naar de mening van de inwoners van het studiegebied. Zo werden ondermeer beloften gedaan om persoonlijke gesprekken aan te gaan en werd hier (nog) geen vervolg aan gegeven. Ook was er kritiek op de opzet van de inspraakavonden, die volgens sommigen meer het karakter van een inlichtingenavond hadden dan dat ze bedoeld waren voor overleg en uitwisseling van standpunten en meningen. Dezelfde kritiek wordt ook voorzichtig geuit als het gaat om de consultatiegroepen. Volgens sommigen hebben deze meer een functie als zoethoudertje dan dat er wezenlijke punten worden besproken. Argumenten hiervoor worden wederom gevonden in het 'informatieve' karakter van deze overleggen en de samenstelling van de groepen. Ook het feit dat ieder lid van een consultatiegroep slechts op persoonlijke titel kan spreken wekt bevreemding. Anderen wijzen op het feit dat er nu eenmaal niet eindeloos gepraat kan worden over de juiste opzet van een dergelijke groep, maar dat er naar de inhoud gekeken moet worden. Hier zijn duidelijk twee verschillende standpunten te onderscheiden, die, naar het soms lijkt, samenvallen met (twee) verschillende uitgangspunten over de opwaardering van de N340.

Een nieuwe bron van vragen, onder andere ook voor Stichting Duurzaam door het Vechtdal, is het feit dat er voor het opstellen van de Plan-MER wederom gekozen is voor het adviesbureau Arcadis, terwijl de door dit bureau opgestelde Startnotitie zoveel vragen en reacties oproep. Ook wordt verwezen naar het feit dat er bij het vervolg van de m.e.r. gebruik gemaakt dient te worden van de modellen en gegevens die tot nog toe zijn gebruikt. Deze modellen, de daarbij gehanteerde aannamen en de ingevoerde gegevens zijn afkomstig van Goudappel Coffeng. Omdat (een deel van) de modelinvoer discutabel is, geldt dat ook voor de berekende verkeersprognoses. Het feit dat de verkeersprognoses opnieuw gemodelleerd worden, volgens een gewijzigde opzet, lijkt een bevestiging van de gedachte dat de eerste prognoses inderdaad niet volledig juist waren. In het licht hiervan is de keuze voor het opnieuw gebruiken van deze informatie enigszins vreemd te noemen, temeer omdat ook de Commissie m.e.r. aangaf dat het belangrijk is (eerst) duidelijkheid te verschaffen over de werkelijke omvang van de (verkeers)problematiek.



Volgens sommige betrokkenen wordt het principe van de m.e.r. geschaad doordat er feitelijk gezien eerst duidelijkheid zou moeten bestaan over de omvang van de problemen en dat pas daarna gekeken kan worden naar welke oplossing de beste is.

Ook het feit dat de doelstelling van de m.e.r. vrijwel ongewijzigd is gebleven, ondanks dat onderkend wordt dat varianten anders dan een 100 km/u stroomweg ook moeten worden onderzocht, is een discutabel punt. Het leverde verschillende vragen op over het mogelijke voorsorteren op bepaalde (100 km/u) oplossingen en ook het woord 'trechteren' is inmiddels vervangen door het meer neutrale 'selecteren' van varianten.

Naast deze punten zijn nog vele andere gehoord tijdens de verschillende gesprekken die, in het kader van dit onderzoek of daarbuiten, gevoerd zijn met inwoners van het studiegebied. In veel gevallen komen deze voort uit reeds bestaand wantrouwen. Zo wekt het bijvoorbeeld wantrouwen dat de verkeersdrukke op de N340 in de afgelopen twee jaren niet is gemeten, maar geschat op basis van tellingen op andere provinciale wegen. Ook het ontbreken van duidelijkheid over de financiering van een eventuele nieuwe weg valt niet goed bij deze gesprekspartners. Immers, wanneer onvoldoende financiën beschikbaar zijn, komt een gefaseerde aanleg in beeld. Dat betekent een (planologische) reservering voor de benodigde grond, met alle beperkingen van dien voor het huidige grondgebruik, zonder dat hier een financiële vergoeding tegenover staat.

## 7.4 Aandachtspunten

De onderscheiden punten hebben zowel betrekking op de manier van doen en de communicatieve aspecten van het proces als op hetgeen er gedaan wordt of gedaan zou moeten worden. Het is van belang dit onderscheid goed voor ogen te hebben wanneer wordt gekeken naar de manier waarop dergelijke processen verlopen. Het zou namelijk best het geval kunnen zijn dat een bepaalde handeling wel goed bedoeld is, maar alleen maar wat ongelukkig gecommuniceerd wordt. Uiteraard kan ook het omgekeerde het geval zijn: dat een verkeerde handeling achteraf goedgepraat wordt.

In algemene zin moet vooraf worden gesteld dat het buitengewoon moeilijk is om processen als deze goed te laten verlopen. Dit geldt ook en misschien wel vooral voor de manier waarop er met insprekers en (andere) belanghebbenden wordt omgegaan. Er kan simpelweg niet met iedereen tot in detail gesproken worden, maar wanneer is er voldoende aandacht geweest voor de inbreng van personen of groepen? En: kan er ooit voldoende aandacht geschonken worden? Moeilijke vragen, die niet simpelweg te beantwoorden zijn. De hieronder weergegeven aandachtspunten zijn in die zin dan ook niet 'heilig' of 'zaligmakend', maar dienen te worden beschouwd als punten die de aandacht verdienen, zoals het woord zelf al zegt.

- Voor opdrachtgevers, uitvoerders, ambtenaren, politici en anderen die actief in het proces betrokken zijn: Reageer zo *snel en duidelijk* mogelijk op specifieke vragen of opmerkingen van burgers of belangenbehartigers. In het geval een dergelijke reactie, om welke reden dan ook, niet mogelijk is, geef dan in ieder geval duidelijk aan *waarom* dit zo is. Op deze manier wordt de schijn vermeden van het ontbreken van de wil of de kennis om interactief en transparant te werk te gaan.
- Voor iedereen die betrokken is bij interactieve processen: *Blijf niet hangen* in structuren en opzetten, maar ga zo snel mogelijk naar de inhoud van het debat toe. Daar kan het verschil gemaakt worden. Dit punt sluit nauw aan bij dat over het belang van de snelheid van het proces.
- Voor iedereen die betrokken is bij interactieve processen: *Kom gedane beloftes altijd na* en geef, in het geval dit niet mogelijk is, duidelijk aan *waarom* dit zo is. Hiermee blijft het vertrouwen in de beste bedoelingen van de betrokkene(n) bestaan. Tevens is het belangrijk als persoon een *betrouwbare indruk* te maken. Hierbij kunnen simpele dingen als gezichtsuitdrukking, vriendelijkheid, taalgebruik, rechtstreekse communicatie et cetera een belangrijke rol spelen. (vrij naar: Eshuis, 2007 en Breeman, 2007).
- Voor met name Arcadis (als opsteller van de Plan-MER): Laat duidelijk zien dat alle alternatieven voor de opwaardering van de N340 op een *gelijkwaardige manier onderzocht en getoetst* zijn.
- Voor de bevoegde gezagen: Laat duidelijk zijn dat er *belang gehecht wordt* aan een gelijkwaardig onderzoek en toetsing van alle alternatieven voor de opwaardering van de N340.



- Voor met name Arcadis: Betrek, indien mogelijk, *relevante (gebieds)partijen* bij de inhoud van het onderzoek, zoals bijvoorbeeld voor het opstellen van de nieuwe verkeersprognoses is afgesproken met Stichting Duurzaam door het Vechtdal (vrij naar: Eshuis, 2007). Daarnaast is het voor burgers en belangenorganisaties belangrijk dat voor hen herkenbare aspecten, die zijn aangedragen in de inventarisatie, terug te lezen zijn in de uiteindelijke plannen.
- ‘Vertrouwen is pas echt gekweekt indien in de uitvoeringsfase (de) wensen en belangen van burgers ook daadwerkelijk *gerealiseerd* worden.’ (Van Meeteren et al, 2007: 19).
- Voor iedereen die betrokken is bij het proces en in het bijzonder voor ambtenaren: Neem de inzet van ‘*vreemde elementen*’ als bijvoorbeeld (de producten van) een choreograaf in het onderzoek serieus. Dergelijke nieuwe elementen kunnen een verfrissende werking hebben op zowel de inhoudelijke kant van een proces als op het proces zelf (Vrij naar: Vermeer, 2007). Kanttekening hierbij is afkomstig uit ervaring bij de aanleg van de A73-Zuid, waaruit duidelijk bleek dat een nieuw en innovatief product niet automatisch beter is dan een normaal product. Wel is de algemene conclusie op zijn plaats dat de manier waarop een proces vroeger werd ingevuld niet automatisch op dezelfde manier in het heden kan worden ingevuld. Het besef hiervan lijkt aanwezig te zijn bij betrokken partijen, maar bewust en onbewust ligt de verleiding terug te vallen op oude gewoontes vaak op de loer (Vrij naar: Vermeer, 2007).
- Voor met name Arcadis: Min of meer aansluitend bij het vorige aandachtspunt: *Benut de ruimte* die er bestaat tussen het denken van een ontwerper over een weg en het denken van een civiel-technicus over een weg.
- Voor iedereen die betrokken is bij het proces: Afgezien van de kwaliteit van het proces is ook de snelheid van belang, zo blijkt ondermeer ook uit het voorbeeld van de A4 Midden-Delfland. Dit geldt in het bijzonder voor personen die op of langs mogelijke tracés wonen en andere grondbezitters en gebiedspartijen. Hoe eerder voor hen duidelijk is wat er met hun grond gaat gebeuren, hoe sneller zij hierop in kunnen spelen. Tegelijk mogen de tijd en de tijdsgeest wel een rol spelen en moeten met name initiatiefnemers en opdrachtgevers niet te star vasthouden aan hun eerste plannen. Het getuigt juist van inzicht en moed op je eigen gedachten terug te komen.
- Voor met name de betrokken overheden en Arcadis: Zorg dat het project op een integrale manier wordt aangepakt. Betrek hiertoe zowel civiel-technici en verkeerskundigen als ook landschapsarchitecten en ecologen. Laat ze niet gescheiden van elkaar, maar in samenwerking met elkaar opereren. Nadrukkelijk wordt hier ook gewezen op het belang van een aanpak die ook positieve effecten en kansen die de opwaardering van de N340 met zich meebrengen belicht. Dit punt wordt onderschreven door Atelier Overijssel in de publicatie *Rond-het-dorp-wegen*. Zij wijzen ook op het belang van bestuurlijke opdrachtgevercombinaties, van bijvoorbeeld bestuurders op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en landelijk gebied (Atelier Overijssel, 2008: 38).

## 7.5 Resumé

In het proces rondom de besluitvorming over de opwaardering van de N340 is, voornamelijk als gevolg van miscommunicatie en het feit dat deze (nog) niet adequaat opgehelderd is, enige argwaan ontstaan bij verschillende (burger)partijen ten opzichte van de goede bedoelingen van de bevoegde gezagen. Hoewel het proces nog geen jaar op stoomt ligt en er nog tijd is om dit verloren vertrouwen te herstellen en men hier ook al mee bezig is, is de eerste indruk in dergelijke processen uiterst belangrijk. Om het proces verder te verbeteren zijn in dit hoofdstuk een aantal aandachtspunten geformuleerd. Deze hebben betrekking op de verschillende partijen die aan de processen deelnemen en zijn zowel meer abstract van aard als ook zeer concreet. Met de uitdrukking dat ‘vertrouwen te voet komt en te paard gaat’ in het achterhoofd, dienen niet direct wonderen verwacht te worden van deze aandachtspunten. Maar ze zullen wel, elk voor zich en vooral in combinatie, een positief effect hebben op de manier waarop het proces rondom de besluitvorming gevoerd wordt. Bekende voorbeelden van processen die niet helemaal zo verliepen als op voorhand verwacht zijn de aanleg van de A73-Zuid en de A4 door Midden-Delfland. Onder andere van deze processen zijn de nodige aandachtspunten afgeleid voor de verschillende partijen die bij het proces betrokken zijn. Deze worden hierna nog eens kort samengevat.

- Voor alle betrokkenen: Reageer snel en duidelijk op vragen of leg uit waarom iets niet of juist wel mogelijk is.
- Voor alle betrokkenen: Gebruik middelen, tijd en energie daar waar ze het beste tot hun recht komen.

- Voor alle betrokkenen: Kom gedane beloftes na of leg uit waarom dit niet mogelijk is. Maak een betrouwbare indruk.
- Voor met name Arcadis en bevoegde gezagen: Onderzoek en toets alle alternatieven voor de opwaardering op een gelijkwaardige manier en laat het belang hiervan zien.
- Voor met name Arcadis: Betrek (gebieds)partijen bij inhoudelijke zaken. Laat hun inbreng duidelijk zien in de resultaten.
- Voor iedereen: Sta positief ten opzichte van vreemde of nieuwe elementen, maar verheerlijk deze niet zonder reden. Wees bewust van de tijdgebondenheid van gewoontes en gebruiken.
- Voor met name Arcadis: Kijk verder dan je neus lang is, niet even, maar gedurende het hele proces.
- Voor iedereen: Des te sneller er duidelijkheid is over bepaalde zaken, des te beter het is.
- Voor met name Arcadis en bevoegde gezagen: Pak het project op een integrale manier aan.

## 8. Conclusies en aanbevelingen

In dit afsluitende hoofdstuk wordt de doelstelling van het onderzoek getoetst en de daaraan verbonden eindconclusies geformuleerd. Dit wordt verder onderbouwd door ondersteunende conclusies op basis van beantwoording van de belangrijkste onderzoeksvragen. Tenslotte worden enkele aanbevelingen gegeven voor vervolgonderzoek.

In de inleiding is de doelstelling van het onderzoek als volgt omschreven:

**Het in het Vechtdal inpassen van de noodzakelijke mobiliteit, op zo'n manier dat de kwaliteiten van het Vechtdal zoveel mogelijk intact blijven.**

De conclusies over de *noodzakelijke mobiliteit* en de daarvoor gewenste verkeersvoorziening zijn:

- de spitsuurintensiteit in 2030 wordt geschat op 2400 pae/uur in beide rijrichtingen samen;
- om deze spitsuurintensiteit te accommoderen is een tweestrooks weg voldoende;
- binnen het huidige profiel van de weg is voldoende plek voor zowel een GOW 1x2 als een SW 2x1.

Op basis van deze bevindingen wordt voor het *inpassen* van deze noodzakelijke mobiliteit in het Vechtdal geconcludeerd:

- **De toekomstige verkeersintensiteit geeft onvoldoende rechtvaardiging voor de aanleg van een weg met vier rijstroken.**
- **Gezien de ruimte in het beschikbare profiel is het niet noodzakelijk en uit duurzaamheids-oogpunt onwenselijk om de volledige weg op een compleet nieuw noordelijk tracé aan te leggen.**
- **Wel is het noodzakelijk om de capaciteit van de weg te vergroten door het opheffen van de huidige knelpunten.**

In aanvulling op deze eindconclusie wordt geconcludeerd dat er wel iets voor te zeggen is om alleen het meest oostelijk gelegen deel van de N340 naar het noorden af te laten buigen, zodat een goede aansluiting op de Omleiding Ommen ontstaat. Voorwaarde hierbij is dat in combinatie hiermee een afwaardering (afsluiting voor doorgaand verkeer) van dat oostelijk gedeelte van het huidige tracé plaats vindt. Voordeel van die optie zijn de mogelijkheden om de nu aanwezige kwaliteiten in het (toeristisch zeer gewaardeerde) zuidelijke deelgebied te versterken. Daar staat het grote nadeel tegenover dat de landschappelijke kwaliteiten in dit gevoelige gebied aangetast worden. Of dit nadeel tegen het voordeel opweegt is de vraag.

Deze eindconclusies zijn gebaseerd op een stapsgewijze beschouwing, waarin per hoofdstuk steeds een aantal onderzoeksvragen is beantwoord. Op basis daarvan vermelden wij hier de volgende deelconclusies:

De ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied worden beschreven met de volgende kernkwaliteiten per deelgebied:

- Het noordelijke landbouwgebied: grote mate van openheid, kenmerkend verkavelingspatroon en het agrarische karakter met boerderijen en landbouwgronden.
- Het oostelijke deel van het studiegebied: grote mate van openheid, kenmerkend verkavelingspatroon en groen karakter door aanwezige bosgebieden.
- Het zuidelijke deel van het studiegebied: waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter.
- Aan het industriegebied Hessenpoort worden geen kernkwaliteiten van betekenis toegekend.

Bij de lokale bewoners heerst een tweezijdig beeld ten aanzien van de kwaliteiten in het studiegebied: enerzijds de ruimte en de daarmee samenhangende waarden als rust en vrijheid, anderzijds de aanwezigheid van de Vecht en de daarmee samenhangende natuurwaarden, kleinschaligheid en variëteit.

De ruimtelijke ontwikkelingen die relevant zijn voor de (verkeerskundige en infrastructurele) situatie in het studiegebied zijn:

- De toekomstige uitbreidingen van het woningaanbod vinden voornamelijk in Zwolle plaats.
- De weerslag van deze uitbreidingen op (het verkeer in) het studiegebied is klein.
- Ook overige ontwikkelingen leggen geen dringend ruimtebeslag op specifieke locaties in het studiegebied.

Dit onderbouwt de conclusie dat er de komende decennia ruimtelijk gezien weinig staat te gebeuren in het gebied. In het verlengde hiervan en gelet op de verkeersgroei op de N340 in de periode 2000-2005 en de voorspelde autonome verkeersgroei van 1,7% per jaar in de Nota Mobiliteit, is in dit rapport gekozen om

- voor de verkeersgroei op de N340 in de periode tot 2020 te werken met een smalle bandbreedte met een ondergrens van +1,7% en een bovengrens van +2,1%.
- Voor de periode 2020-2030 is gerekend met een totale groei van 10%. Op basis van de gecombineerde groeicijfers
- is de spitsuurintensiteit in 2030 van 2400 pae/uur in beide richtingen berekend.

De relatie tussen de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied en de toekomstige verkeers- en infrastructurele situatie is aldus:

- De toekomstige verkeersintensiteit op de N340 kan op een tweestrooksweg worden afgehandeld.
- Ook de gebezigde beleidsoverwegingen zijn onvoldoende solide om de N340 op te waarderen naar een vierstrooksweg.
- De tweestrooksweg kan een gebiedsontsluitingsweg of een regionale stroomweg zijn; wanneer een weg op een nieuw tracé wordt aangelegd zal dat een regionale stroomweg zijn.
- De weg kan in principe geheel op het oude, of gedeeltelijk op het oude en gedeeltelijk op een nieuw tracé worden aangelegd.

De combinatie van een 2-strooks weg in 2 varianten (gebiedsontsluitingsweg en regionale stroomweg) en 3 verschillende tracées (huidig en 2 opties voor gedeeltelijk noordelijk) levert de volgende vier varianten:

- Variant 1: Een gebiedsontsluitingsweg 1x2 op het huidige tracé.
- Variant 2: Een regionale stroomweg 2x1 op het huidige tracé.
- Variant 3: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé ten noorden van Varsenerveld.
- Variant 4: Een regionale stroomweg 2x1 op een gedeeltelijk noordelijke tracé door Varsenerveld.

Alle vier de varianten vallen op z'n minst gedeeltelijk samen met het huidige tracé. Het is dan wel noodzakelijk dat de bestaande knelpunten (A28, spoor, kruisingen met verkeerslichten) worden opgeheven. In geval voor het gedeeltelijk noordelijk tracé wordt gekozen, is afwaardering van het 'overbodige' stuk van de huidige N340 tot een weg voor uitsluitend bestemmingsverkeer van eminent belang.

Wanneer de vier varianten worden afgezet tegen de gebiedskwaliteiten, en ook verkeerskundig met elkaar worden vergeleken, dan blijkt dat een gedeeltelijk noordelijk tracé verkeerskundig voordelen biedt en mogelijkheden voor ontwikkeling van het Vechtdal ter plekke van het 'overbodige' stuk van de N340. Daar staat tegenover het nadeel van de doorsnijding van een gevoelig en waardevol landschap. Een duivels dilemma voor de keuzemakers, waarvan de uitkomst niet a priori vastligt.

## 8.1 Aanbevelingen voor nader onderzoek

Naast of in aanvulling op de onderwerpen die in het onderzoek aan bod zijn geweest, wordt aanbevolen om nader aandacht te besteden aan de volgende punten. Deze zijn zoveel mogelijk weergegeven in de volgorde waarin gerelateerde onderwerpen in het rapport gepresenteerd zijn.

- De aanwezigheid en de kwetsbaarheid van huidige aanwezige ecologische waarden (grote en kleine modderkruiper, waterspitsmuis) in het (noordelijke deel van het) studiegebied (op advies van de heren Bremer, Oudejans en Zoon).
- De economische waardering van de (kernkwaliteiten en kernwaarden) deelgebieden. In dit onderzoek is het kostenplaatje grotendeels buiten het zicht gebleven. Waar er voor veel onderwerpen wel een mogelijke indicatie van de kosten gemaakt kan worden, is dit voor mogelijke winst of verlies door veranderingen in een landschap moeilijk - maar niet minder belangrijk.
- De ontwikkeling van de samenstelling van de huishoudens in het studiegebied en het omliggende gebied, omdat die van invloed is op de (verkeers)situatie in het studiegebied.
- De relatie tussen het welvaartsniveau en het autogebruik van personen en huishoudens, omdat deze factoren van groot belang zijn als getracht wordt (de toename van) de (auto)mobilititeit in de toekomst te voorspellen.
- Voor zover woningen in de toegepaste verkeersmodellen een rol spelen als verklarende variabele: corrigeren voor het tweede of derde huizenbezit in het studiegebied.
- De consequenties van de komst van vestigingen van IKEA en Van der Valk voor de verkeersintensiteiten op de A28 en de N340. Op dit moment, in november 2008, wordt hier al onderzoek naar gedaan, maar in meerdere gesprekken werd aangegeven dat deze consequenties wel eens een heel belangrijke rol zouden kunnen gaan spelen in de besluitvorming over de opwaardering van de N340.
- De capaciteit van vrij(ge)komen(de) agrarische bebouwing en landbouwgrond die nu nog vastgehouden wordt door voormalige boeren, bijvoorbeeld uit hobbymatige overwegingen (verpaaarding, hobbyboerderijen et cetera). Hiermee kan de beschikbare ruimte voor ontwikkelingen van de sectoren landbouw en recreatie en toerisme nauwkeuriger worden benaderd.
- De waterhuishoudkundige situatie: nader onderzoeken of een verdiepte ligging van een noordelijk tracé voor de N340 mogelijk is.
- De 'grote sluip' tussen Zwolle en Duitsland via de N340. Het onderzoek naar sluipverkeer dat door Stichting Duurzaam door het Vechtdal is uitgevoerd had namelijk maar betrekking op een klein gedeelte van de mogelijke sluipters (alleen Nederlandse vrachtwagens) op één van de mogelijke sluiproutes, en vond daarbij plaats in de rustig zomerperiode. Dat er mogelijk meer sluipverkeer is, werd in meerdere gesprekken aangegeven. De mate hiervan is echter nog onbekend.
- Het effect van het oplossen van de huidige knelpunten op de N340 op de capaciteit en de oversteekbaarheid (voor mensen én dieren) van de weg. Het zou namelijk zomaar zo kunnen zijn dat de huidige verkeerslichten een positief effect hebben op de oversteekbaarheid van de weg elders. Dit effect zou mogelijk verdwijnen bij de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen of bijvoorbeeld een (turbo)rotonde.
- De relatie tussen de N340 en de N377, en meer in het bijzonder naar de invloed van opwaardering van de N340 in combinatie met afwaardering van de N377 op de verkeersintensiteit op beide wegen.

## Gebruikte bronnen en literatuurlijst

### Publicaties

- Assche, K. van & M.H. Jacobs. 2002. *Kwaliteit in complexiteit; ruimtelijke kwaliteit en de kennisontwikkeling daarover*. Alterra-rapport 601. Wageningen: Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.
- Atelier Overijssel. 2008. *Rond-het-dorp-wegen*. Zwolle: eigen beheer.
- Breeman, G. 2007. *Trust and Governance*. Presentatie in het kader van het vak *Trust and Governance*.
- Commissie voor de m.e.r. 2008. *Herinrichting N340; advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport*. Zwolle: eigen beheer.
- CROW. 2002a. *Handboek wegontwerp – Basiscriteria*. Venlo: vanGrinsven drukkers bv.
- CROW. 2002b. *Handboek wegontwerp – Gebiedsontsluitingswegen*. Venlo: vanGrinsven drukkers bv.
- CROW. 2002c. *Handboek wegontwerp – Stroomwegen*. Venlo: vanGrinsven drukkers bv.
- Eshuis, J. 2007. *Developing Trust*. Presentatie in het kader van het vak *Trust and Governance*.
- Gemeente Zwolle. 2007. *Ontwerp Structuurplan Zwolle 2020*. Zwolle: eigen beheer.
- Hoofwijk, H. 2008. *Duurzaam door het Vechtdal. Plan van aanpak voor een onderzoek door de Wetenschapswinkel van Wageningen UR, op aanvraag van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal*. Wageningen: eigen beheer.
- Middag, A.D. & M. Timmermans. 2008. *De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland. De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal*. Wageningen: eigen beheer.
- Ministerie van LNV & Ministerie van VROM. 2006. *Handreiking Kwaliteit Landschap*. Den Haag: Ando bv.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. 2006. *Nota Mobiliteit PKB deel IIIA*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministerie van VROM. 2006. *Identiteit en branding; methode voor gebiedsintegere ontwikkeling*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ. 2006. *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag: eigen beheer.
- Pirsig, J. 1991. *Lila, een onderzoek naar zeden*. Amsterdam: Ooievaar.
- Provincie Overijssel. 2008d. *Ongevallengegevens hoofdrijbaan en parallelwegen N340 2003-2007*.
- Provincie Overijssel. 2008e. *Richtlijnen milieueffectrapportage*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007b. *Reactienota verkenning N340*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007c. *Resultaten nadere verkenning N340*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007d. *Startnotitie m.e.r. N340*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007e. *Studie samenhang regionale stroomwegen Noord Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007f. *Streekplan Overijssel 2000+. Plannen voor ruimte, water en milieu*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2005. *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan; vlot en veilig verder*. Zwolle: eigen beheer.
- Vermeer, K. 2007. *Restoring trust*. Presentatie in het kader van het vak *Trust and Governance*.
- Volker, C.M., 1982. *Gevolgen van ruilverkaveling voor het landschap 3. Leefbaarheid en ruilverkaveling*. Wageningen: Rijksinstituut voor onderzoek in bos- en landschapsbouw 'De Dorschkamp'.



### Internet

- CROW. 2008. *Handboek wegontwerp*. [www.crow.nl/wegontwerp](http://www.crow.nl/wegontwerp) (bezoekt op 8 oktober 2008).
- Provincie Overijssel. 2007g. *N340 vlotter en veiliger*. [www.provincie.overijssel.nl/n340](http://www.provincie.overijssel.nl/n340) (bezoekt in de periode december 2007 tot september 2008).
- Rijkswaterstaat. 2008. *Wegen naar de toekomst*. [www.wegennaardetoekomst.nl](http://www.wegennaardetoekomst.nl) (bezoekt op 3 augustus 2008)
- Stichting Duurzaam door het Vechtdal. 2007. [www.duurzaamvechtdal.nl](http://www.duurzaamvechtdal.nl) (bezoekt in de periode december 2007 tot september 2008).

### Interviews met experts en ambtenaren

- Irene van Oenen. Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer Gemeente Dalfsen. 18 maart 2008.
- Zeljko Zoric. Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer Gemeente Ommen. 19 maart 2008.
- Wouter Rozendaal & Miriam van Meeteren. Medewerkers Gebiedsvisie A15 Plattelandshuis Achterhoek en Liemers. 15 april 2008.
- Leo Oudejans. Gebiedsexpert Begeleidingscommissie. 23 april 2008.
- Aart van Beuzekom. Projectleider A28 Zwolle-Meppel Rijkswaterstaat Oost-Nederland. 7 mei 2008.
- Dirk Baalman. Adjunct-directeur Het Oversticht. 15 mei 2008.
- Gerard van Weerd. Projectleider N340 Provincie Overijssel. 20 mei 2008.
- Berend Jan Gerrits. Medewerker civiele techniek Gemeente Hardenberg. 28 mei 2008.
- Gerrit-Jan Kok. Burgemeester Gemeente Ommen. 16 juni 2008.
- Erwin Goutbeek. Gebiedsexpert Stichting tot het behoud van Particuliere Historische Buitenplaatsen. 16 juni 2008.
- Arie Moning. Landbouwexpert Dienst Landelijk Gebied. 18 juni 2008.
- Piet Bremer. Ecoloog Provincie Overijssel. 18 juni 2008.
- Rutger Ekhart. Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer Gemeente Zwolle. 4 juli 2008.

### Personen (telefonisch/e-mail)

- Beek, W. van. *Adviseur Verkeer en Vervoer*. Provincie Overijssel.
- Boer, G. de. *Adviseur Verkeer en Ruimte*. Goudappel Coffeng.
- Bos, J. *Medewerker Bedrijven en Instellingen Register Overijssel (BIRO)*. BIRO.
- Burema, H. *Wethouder gemeente Ommen*.
- Cox, O. *Oprichter en directeur*. Wijzer Adviesbureau.
- Essen, E. van. *Adviseur Verkeer en Ruimte*. Goudappel Coffeng.
- Groot, L. de. *Medewerker Integraal waterbeheer*. Provincie Overijssel.
- Hellinga, F. *Adviseur Verkeer en Vervoer*. Provincie Overijssel.
- Hendriksma, P. *Ecoloog*. Provincie Overijssel.
- Jutten, H. *Vertegenwoordiger Plaatselijke Belangen Varsen*.
- Kanis, W. *Vertegenwoordiger Plaatselijke Belangen Ankum*.
- Kooiman, A. *Lid Stichting Duurzaam door het Vechtdal*.
- Prinsse, W. *Voorzitter Stichting Duurzaam door het Vechtdal*.
- Steneker, E. *Omgevingsmanager*. Arcadis.
- Vesely, M. *Adviseur Verkeer en Vervoer*. Provincie Overijssel.
- Uiterwijk, H. *Projectleider team projecten 1c*. Provincie Overijssel.
- Westerman, A. *Vertegenwoordiger Plaatselijke Belangen Nieuwleusen*.

### Overig

- Deelname workshop in kader van gebiedsprogramma 'Ruimte voor Vecht' georganiseerd door de Provincie Overijssel.
- Deelname overleg in kader van inpassing N340-project in Omgevingsvisie Overijssel.

## Verklarende begrippenlijst

|  |  |
|--|--|
| Agrotoerisme                             | Verzamelnaam voor toeristische en recreatieve activiteiten op agrarische bedrijven of in agrarische gebieden.  |
| ArcGIS                                   | De naam van GIS-software geproduceerd door ESRI.   |
| Autonome ontwikkeling                    | Te verwachten ontwikkeling (indien geen (her)inrichting van het wegennet plaatsvindt).   |
| Bestemmingsplan                          | Plan dat door de gemeente wordt opgesteld voor een bepaald gedeelte van de stad. Hierin staat waar huizen komen, hoe de wegen lopen, waar de voorzieningen in de wijk moeten komen et cetera.  |
| Congestie                                | Stagnatie in de verkeersafwikkeling.   |
| CROW                                     | Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (oorspronkelijke afkorting: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond,- Water,- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek)   |
| Duurzaam Veilig                          | Een concept van de SWOV, waarbij het wegennetwerk zo is ontworpen en ingericht, dat zowel de kans op ongevallen als de kans op een slechte afloop van een ongeval worden geminimaliseerd.  |
| Ecologische Hoofdstructuur (EHS)         | Een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden met onderlinge verbindingroutes door heel Nederland.  |
| Erftoegangsweg                           | Een weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven. Onderdeel van de wegategorisering volgens het principe van Duurzaam Veilig.   |
| Gebiedsontsluitingsweg                   | Verbindende schakel tussen erftoegangsweg en stroomweg, zorgt voor zowel uitwisselen als stromen, zij het dat dit gescheiden plaatsvindt. Onderdeel van de wegategorisering volgens het principe van Duurzaam Veilig.  |
| Geografisch informatiesysteem (GIS)      | Een informatiesysteem waarmee (ruimtelijke) gegevens of informatie over geografische objecten kan worden opgeslagen, beheerd, bewerkt, geanalyseerd en gepresenteerd.  |
| Huishoudverdunding                       | Het kleiner worden van de gemiddelde huishoudenomvang, mede als gevolg van individualisering, een kleiner kindertal en vergrijzing.  |
| Intensiteit/capaciteits (I/C) verhouding | Verhouding tussen de hoeveelheid verkeer die van een weg gebruik maakt (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit).  |
| Landbouwontwikkelingsgebied (LOG)        | Een ruimtelijk begrensd gedeelte van een reconstructiegebied met het primaat landbouw dat geheel of gedeeltelijk voorziet, of in het kader van de reconstructie zal voorzien, in de mogelijkheid tot uitbreiding, hervestiging of nieuwvestiging van intensieve veehouderij. |
| Milieueffectrapport (MER)                | Het MER is het milieueffectrapport. Het MER is onderdeel van de m.e.r.-procedure.  |

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| Milieueffectrapportage (m.e.r.) | Een instrument om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in besluitvorming. Een m.e.r. wordt gebruikt bij activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu. Een m.e.r. is verplicht bij de bouw van onder andere olieraffinaderijen, kerncentrales, chemische installaties en de aanleg van auto(snel)wegen, spoorwegen, vliegvelden, pijpleidingen voor gas of olie en (stuw)dammen. |
| Mobiliteit                      | De mogelijkheid voor personen en goederen om van de ene naar de andere kant te verplaatsen.   |
| Nota Ruimte                     | Het nationale ruimtelijke beleid tot 2020.  |
| Reconstructie                   | De herinrichting van het buitengebied, dat een stevige opknabbeurt krijgt. Directe aanleiding hiervoor was de varkenspest in 1997. De overheid zocht naar een oplossing voor de problemen in de intensieve veehouderij (varkens en kippen) en wilde tegelijkertijd de leefbaarheid van het platteland verbeteren.   |
| Retentie                        | Het tijdelijk opvangen van water in een daarvoor bestemd gebied.  |
| Retentiewonen                   | Een retentiewoning is een woning die onder droge omstandigheden op de grond staat en in natte omstandigheden kan gaan drijven. Wanneer in dergelijke gevallen het water weer zakt, komt de woning terug op zijn oorspronkelijke plaats.   |
| Rode lijstsoorten               | Soorten die zijn opgenomen op officiële, door het parlement bekrachtigde en in de Staatscourant gepubliceerde lijsten van soorten die gevoelig of kwetsbaar zijn of zelfs direct in hun voortbestaan bedreigd worden.   |
| Ruilverkaveling                 | Het opnieuw inrichten van een gebied waarbij kleine stukken grond worden samengevoegd tot grote gehelen. Doel hierbij is te komen tot een efficiëntere bedrijfsvoering.   |
| Sluipverkeer                    | Verkeer dat gebruik maakt van een route langs lagere-orde wegen, teneinde oponthoud op de functionele route langs hogere-orde wegen te vermijden.   |
| Streekplan                      | Een door de provincie opgesteld plan waarin de toekomstige gewenste ontwikkelingen voor (een deel van) de provincie worden geschetst.   |
| Stroomweg                       | Een weg waar gemotoriseerd verkeer continu kan doorstromen met een vrij constante en hoge snelheid.   |
| SWOV                            | Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Gevestigd in Leidschendam, Zuid-Holland).  |
| Verbrede landbouw               | Het ontplooiën van activiteiten op een agrarisch bouwblok, die ruimtelijk inpasbaar zijn en verbonden zijn aan de bestaande en te behouden agrarische bedrijfsvoering.  |
| Vergrijzing                     | Stijging van de gemiddelde leeftijd van de bevolking.   |
| Verkaveling                     | Verdeling van in dit geval grond in kleine delen, kavels genaamd.   |
| Verkeer                         | De collectiviteit van bewegende vervoermiddelen in een bepaalde ruimte.   |
| Verkeersintensiteit             | Het aantal voertuigen per tijdseenheid, bijvoorbeeld auto's per etmaal.   |
| Verkeersongeval                 | Een gebeurtenis op de openbare weg, waarbij minstens één rijdend voertuig betrokken is en tengevolge waarvan één of meer weggebruikers zijn overleden en/of gewond.   |

## De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

|                  |   |
|------------------|---|
| Verwevingsgebied | Ruimtelijk begrensd gedeelte van een reconstructiegebied, gericht op verweving van landbouw, wonen en natuur. Hervestiging of uitbreiding van intensieve veehouderij is mogelijk mits de ruimtelijke kwaliteit of functies van het gebied zich daar niet tegen verzetten. |
| Waterhuishouding | De wijze waarop water in een bepaald gebied wordt opgenomen, zich verplaatst, gebruikt, verbruikt en afgevoerd wordt.   |
| Wegcapaciteit    | Het gemiddeld aantal voertuigen per etmaal dat verwerkt kan worden door een plattelandsweg met een bepaalde verhardingbreedte en een bepaald percentage vracht- en landbouwverkeer, zonder dat bermschade ontstaat.   |
| Winterbed        | Het gebied tussen de winterdijken, bestaande uit de zomerdijk en de uiterwaarden.   |

## Bijlage 1 Gebruikte bronnen en literatuurlijst hoofdstuk 3

- Atelier Overijssel. 2007. *Levende Vecht*. Zwolle: eigen beheer.
- Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost Overijssel. 2005. *Kwaliteiten verbinden; een integrale kijk op de toekomst van Noordoost-Overijssel*. Hardenberg: Equivalent & HX.
- Cox, D.O. 2003. *Belevingswaardenonderzoek N340 (Hessenweg); fase 3: toetsend onderzoek*. Den Haag: Wijzer Adviesbureau.
- Cox, D.O. & G. van Duinhoven. 2002. *Belevingswaardenonderzoek N340 (Hessenweg); fasen 1 en 2: omgevingsanalyse en verkennend onderzoek*. Den Haag: Wijzer Adviesbureau.
- Directie Natuur, Milieu en Faunabeheer. 1989. *De grote landschapseenheden; beschrijving van Vecht en Regge*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Dalfsen. 2007b. *Plattelandvisie*. Dalfsen: eigen beheer.
- Gemeente Ommen. 2007. *Toelichting bestemmingsplan buitengebied*. Ommen: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2007. *Ontwerp Structuurplan Zwolle 2020*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2003. *Onderzoek naar de waterspitsmuis rond bedrijventerrein Hessenpoort (Zwolle)*. Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming.
- Goutbeek, E., X & Y. 2008. *Rapport Landschapsanalyse en Kwaliteiten*. Dalfsen: eigen beheer.
- LNV Directie Oost. 2005. *Borging Landschapskwaliteit; aanbevelingen op basis van ervaringen van Het Oversticht in de provincie Overijssel*.
- Ministerie van LNV. 2004. *Agenda voor een Vitaal Platteland – Inspelen op veranderingen*. Den Haag: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2008. *GIS-bestanden Rode lijstsoorten/planten, uilen, vegetatie en zoogdieren*.
- Provincie Overijssel. 2007a. *Natuurgebiedsplan Overijssel; begrenzingenplan voor de nieuwe natuur en beheersgebieden in Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007d. *Startnotitie m.e.r. N340*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007f. *Streekplan Overijssel 2000+. Plannen voor ruimte, water en milieu*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 1998. *Ontwerp gebiedsperspectief WCL Vecht-Regge*. Zwolle: drukkerij Hoekman.
- Provincie Overijssel. 1993. *Flora en Fauna van het Vechtdal; de huidige situatie en ontwikkelingen tussen 1976 en 1990*. Zwolle: eigen beheer.
- Werkgroep Vechtvisie. 1997. *De Vechtvisie; vrijheid in gebondenheid. Stap voor stap naar een duurzame Vecht*. Deventer: Arcadis Heidemij Advies BV.
- Zoon. C. & L. Oudejans. 2008. *Natuur van het noordelijk Vechtdal*.

## Bijlage 2 Gebruikte bronnen en literatuurlijst hoofdstuk 4

### Publicaties

- Atelier Overijssel. 2007. *Levende Vecht*. Zwolle: eigen beheer.
- Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost Overijssel. 2005. *Kwaliteiten verbinden; een integrale kijk op de toekomst van Noordoost-Overijssel*. Hardenberg: Equivalent & HX.
- Bestuurlijk Waterplatform Vecht-Zwarte Water. 2003. *WB21 Stroomgebiedsvisie Vecht – Zwarte Water. Een ruimtelijke uitwerking van het waterbeheer in Overijssel en Zuid-Drenthe*. Zwolle: PlantijnCasparie.
- Dam, F. van, C. de Groot & F. Verwest. 2006. *Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid*. Ruimtelijk Planbureau. Den Haag.
- De Stentor. 2008. *Ommen wil 'bio'-krachten bundelen*. In *De Stentor* van dinsdag 8 juli 2008.
- Dijk, H. 2008. *Buurt roert zich om intensieve veehouderij*. In *De Stentor* van 11 juni 2008.
- Driessen, J.M.T. & W. Vos. 2006. *Geactualiseerd woonplan gemeente Dalfsen 2007-2011*. SGB0: Den Haag.
- Evers, D. 2006. *Unseen Europe. Een verkenning van de invloed van EU-beleid op ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland*. Presentatie in het kader van het vak *Policy Tools for Spatial Planning*.
- Gedeputeerde Staten van Overijssel. 2004. *Natuurgebiedsplan Vecht-Regge; begrenzingenplan voor de nieuwe natuurgebieden en beheersgebieden in het gebied Vecht-Regge*. Zwolle: eigen beheer.
- Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme. 2007a. *Onderzoek imago (Overijssels) Vechtdal 2007*. Deventer: eigen beheer.
- Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme. 2007b. *Onderzoek naar gewenste imago Overijssels Vechtdal 2007*. Deventer: eigen beheer.
- Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme. 2006. *Tendrapport Toerisme & Recreatie Overijssels Vechtdal*. Deventer: eigen beheer.
- Gemeente Dalfsen. 2008b. *Startnotitie Missie/Visie Dalfsen 2020*. Dalfsen: eigen beheer.
- Gemeente Dalfsen. 2007a. *Integraal waterplan gemeente Dalfsen 2007-2016*. Dalfsen: eigen beheer.
- Gemeente Dalfsen. 2007b. *Plattelandvisie*. Dalfsen: eigen beheer.
- Gemeente Dalfsen 2006. *Structuurplan Westerbouwlanden-Noord*. Dalfsen: eigen beheer.
- Gemeente Hardenberg. 2005. *Meerjarenprogramma. Uitwerking van de toekomstvisie 'Hardenberg stapt stevig op de toekomst af'*. Hardenberg: eigen beheer.
- Gemeente Hardenberg & Provincie Overijssel. 2004. *Hardenberg. Kern met een streekfunctie. Convenant gemeente Hardenberg – provincie Overijssel 2004-2007*. Hardenberg: eigen beheer.
- Gemeente Ommen. 2008. *Startnotitie Missie/Visie Ommen 2020*. Ommen: eigen beheer.
- Gemeente Ommen. 2007. *Toelichting bestemmingsplan buitengebied*. Ommen: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2008. *Visie buitengebied Zwolle: Analysedocument*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2007. *Ontwerp Structuurplan Zwolle 2020*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2005. *Meerjaren Ontwikkelingsplan 2005-2009. De kracht van Zwolle*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2004. *Structuurplan scenariostudie*. Zwolle: eigen beheer.
- Gemeente Zwolle. 2003. *Nota van uitgangspunten Hessenpoort 2*. Zwolle: eigen beheer.
- Jansen, G.A.G. & H.M.M. Schuttenbeld. 2005. *Masterplan Plus Centrum Hardenberg*. Zwolle: Adecs Oost bv.
- Jong, L. de & J.H. de Baas. 2007. *Startnotitie Omgevingsvisie Overijssel*. Zwolle: Provincie Overijssel.
- Kroot, M., E. Jaspers & C. Raijmaekers. 2006. *De provincie Overijssel voorop. Provinciale uitvoeringsagenda bij de Nota Ruimte en de Agenda Vitaal Platteland*. Zwolle: Provincie Overijssel.
- Middelkoop, G., Th. Van der Steeg & A. van der Veen. 2004. *Woonvisie Zwolle 2005-2010*. Haarlem: Bureau Middelkoop.



- Ministerie van LNV. 2004. *Agenda voor een Vitaal Platteland – Inspelen op veranderingen*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. 2006. *Nota Mobiliteit PKB deel IIIA*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ. 2006. *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ. 2004. *Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling. Kabinetsstandpunt (deel 3) van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid*. Den Haag: eigen beheer.
- Notten, K. 2004. *De gemeente Hardenberg stapt stevig op de toekomst af. Toekomstvisie gemeente Hardenberg 2004-2019*. Hardenberg: eigen beheer.
- Oling, A. 2006. *Natuurgebiedsplan Overijssel. Begrenzingsplan voor de nieuwe natuur en beheersgebieden in Overijssel*. Zwolle: Provincie Overijssel.
- Plaatselijk Belang Oudleusen. 2006. *Lang leve Oudleusen. Dorpsontwikkelingsplan voor de kern en het buitengebied van Oudleusen*. Oudleusen: eigen beheer.
- Programmacommissie Oost-Nederland. 2007. *Pieken in Oost-Nederland. Werk maken van kennis*. Den Haag: Ministerie van EZ.
- Provincie Overijssel. 2008a. *Agenda Omgevingsvisie Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2008b. *Bouwstenen voor de Omgevingsvisie Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2008c. *Hoezo krimp? Bevolking, wonen, werken en mobiliteit in Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2007a. *Natuurgebiedsplan Overijssel; begrenzingenplan voor de nieuwe natuur en beheersgebieden in Overijssel*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2004a. *Reconstructieplan Salland – Twente*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2004b. *Toelichting Reconstructieplan Salland – Twente*. Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 1998. *Ontwerp gebiedsperspectief WCL Vecht-Regge*. Zwolle: drukkerij Hoekman.
- Provincie Overijssel. 1993. *Flora en Fauna van het Vechtdal; de huidige situatie en ontwikkelingen tussen 1976 en 1990*. Zwolle: eigen beheer.
- Stel, S. 2002. *Beleidsplan recreatie en toerisme gemeente Dalfsen 2002 – 2010*. Beetsterzwaag: VANDERTUUK.
- Taskforce Trojan. 2008. *Stikstof/ammoniak in relatie tot Natura 2000. Een verkenning van oplossingsrichtingen*. Den Haag: Ministerie van LNV.
- Triple E. 2008. *Care & Cure Landgoed 'De Twentse Basis'. 'Waar zorg in onze natuur ligt'*. Arnhem: eigen beheer.
- Veen, S. van der & E. Jaspers. 2008. *Duurzaam wonen in Hardenberg. Woonplan 2008-2012 gemeente Hardenberg*. Hardenberg: Gemeente Hardenberg.
- Vos, W. 2005. *Prestatieafspraken Wonen Ommen 2006-2009. Afspraken tussen de gemeente Ommen, de Veste en Beter Wonen Vechtdal*. Den Haag: SGBO.
- Vos, W. 2004. *Woonplan Ommen 2003-2007*. Den Haag: SGBO.
- Vos, W. 2003. *Woonplan 2003-2007. Gemeente Hardenberg – eindconcept*. Den Haag: SGBO.
- Waterschap Groot Salland. 2006. *Waterbeheersplan 2006-2009. Leven met water in uitvoering*. Zwolle: eigen beheer.
- Werkgroep Vechtvisie. 1997. *De Vechtvisie; vrijheid in gebondenheid. Stap voor stap naar een duurzame Vecht*. Deventer: Arcadis Heidemij Advies BV.
- Wuite, J. & T. Bovenkamp. 2006. *Visienota buitengebied gemeente Hardenberg*.

#### Internet

- ABF Research. 2007. *Primos prognose 2007*. [www.primos.abfresearch.nl](http://www.primos.abfresearch.nl) (bezocht op 17 juni 2008).
- Centraal Bureau voor de Statistiek. 2008. *Regionale kerncijfers Nederland..* [statline.cbs.nl](http://statline.cbs.nl) (bezocht op 28 juli 2008).
- Centraal Bureau voor de Statistiek. 2006. *Regionale prognose bevolkingsopbouw; 2005-2025*. [statline.cbs.nl](http://statline.cbs.nl) (bezocht op 8 juli 2008).
- Gemeente Dalfsen. 2008a. *Project windenergie*. [www.dalfsen.nl](http://www.dalfsen.nl) (bezocht op 28 juli 2008).

- Ministerie van VenW. 2002 *Hoogwaterproblematiek Vecht voor belangrijk deel opgelost*. [projecten.nederlandleeftmetwater.nl](http://projecten.nederlandleeftmetwater.nl) (bezoekt op 12 juni 2008).
- Trendbureau Overijssel. 2008. *Trendverkenning demografie 2008*. Op [www.provincie.overijssel.nl](http://www.provincie.overijssel.nl) (bezoekt in de periode van mei tot augustus 2008).
- Waterschap Groot Salland. 2008. *Studie naar retentiewonen in West-Overijssel*. [www.wgs.nl](http://www.wgs.nl) (bezoekt op 24 juni 2008).
- Wikipedia. 2008a. *Ommen*. <http://nl.wikipedia.org> (bezoekt op 28 juli 2008).



# Wetenschapswinkel Wageningen UR



## Wetenschapswinkel Wageningen UR

De Wetenschapswinkel is een onderdeel van Wageningen Universiteit en Researchcentrum. Allerlei maatschappelijke organisaties, actiegroepen of verenigingen kunnen hier terecht met een vraag of probleem op het werterrein van Wageningen UR.

### Wetenschapswinkel Wageningen UR

Postbus 9101  
6700 HB Wageningen  
tel. (0317) 48 39 08  
e-mail: [wetenschapswinkel@wur.nl](mailto:wetenschapswinkel@wur.nl)  
[www.wetenschapswinkel.wur.nl](http://www.wetenschapswinkel.wur.nl)