

De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

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

Andries Middag
Matthijs Timmermans

September 2008

De N340 – Noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

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

Andries Middag BSc.
Matthijs Timmermans BSc.

Leerstoelgroep Landgebruiksplanning van
Wageningen Universiteit en Researchcentrum

Wetenschapswinkel Wageningen UR
September 2008

De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland

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

Andries Middag en Matthijs Timmermans,Wageningen, september 2008

Stichting Duurzaam door het Vechtdal Westerkampen 28 7722 TK Dalfsen 0529-482158 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 www.groenelink.nl 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 0317-483908 e-mail: wetenschapswinkel@wur.nl www.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 inrichting van Nederland gaat de komende decennia veranderen. Tegelijk blijft de mobiliteit sterk toenemen. De vraag hoe we bestemmingen bereikbaar kunnen houden is daarom actueler dan ooit. Zeker is dat er een grote winst valt te behalen door ruimtelijke ordening enerzijds en verkeer en vervoer anderzijds optimaal op elkaar af te stemmen. Het blootleggen van de relatie tussen de verkeersinfrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van een gebied heeft in dit onderzoek centraal gestaan. Dit gebied bestond in dit onderzoek uit een gedeelte van het Vechtdal te Overijssel met als belangrijkste verkeersader de N340. Onze Wageningse achtergrond komt in dit onderzoek ondermeer naar voren doordat steeds is gerefereerd aan het karakter van het gebied.

Deze scriptie, die tussen januari en september 2008 tot stand is gekomen in het kader van een afstudeeronderzoek, is onze afsluiting van de studie Landscape Architecture and Planning, specialisatie Spatial Planning, aan de Leerstoelgroep Landgebruiksplanning van de Wageningen Universiteit. Binnen deze studierichting ging onze interesse voornamelijk uit naar het raakvlak tussen mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Daarbij vonden we het een uitdaging om zoveel mogelijk praktijk en theorie met elkaar te verbinden. Om aan deze wens te voldoen hebben we gekozen voor een afstudeeronderzoek met een soortgelijk onderwerp via de Wetenschapswinkel, een instantie waarbij maatschappelijke organisaties met onvoldoende financiële middelen kunnen aankloppen om onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren.

Vooraf willen wij graag een aantal mensen bedanken die hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van deze scriptie. Dat zijn in het bijzonder Professor Jaarsma die ons, gedurende het verloop van ons onderzoek, steeds heeft geënthousiasmeerd en gebruik heeft laten maken van zijn uitgebreide en gedetailleerde kennis. Verder Hugo Hoofwijk van de Groene Link die de projectleiding op een adequate manier op zich heeft genomen en de overige leden van de begeleidingscommissie die ons regelmatig van kritisch commentaar voorzagen: Ad Zwaga, Cees Zoon, Leo Oudejans, Martin van den Berg en Alphons de Vocht. Verder willen we de medewerkers van de provincie Overijssel, en in deze met name Gerard van Weerd, bedanken voor het leveren van informatie en de open en hartelijke wijze waarop we telkens door hen van informatie werden voorzien. Tot slot willen we natuurlijk alle nog niet genoemde mensen bedanken die ons van informatie voor ons onderzoek hebben voorzien, zij het via interviews, telefoongesprekken, mailwisselingen of het aanleveren van kaarten en andere data.

Als allerlaatste, maar zeker niet onbelangrijk, willen we onze familie, beide vriendinnen en vrienden bedanken voor alle steun en inspiratie die ze ons gegeven hebben bij het schrijven van deze scriptie.

Wageningen, augustus 2008

Andries Middag
Matthijs Timmermans

Inhoudsopgave

De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland ... **iii**
Voorwoord ... **iv**
Inhoudsopgave ... **v**
Samenvatting ... **viii**
Abstract ... **x**
1. Inleiding ... **1**
1.1 De aanleiding tot en het belang van het onderzoek: verkeersinfrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling ... 1
1.2 Probleemverkenning en werkwijze ... 2
1.3 Doelstelling van het onderzoek ... 5
1.4 Probleemstellingen en onderzoeksvragen ... 5
1.5 Conceptueel model ... 6
1.6 Opbouw van het rapport ... 8
2. De afbakening van het studiegebied ... **9**
2.1 Het studiegebied ... 9
2.2 De achtergronden bij de begrenzingen van het studiegebied ... 9
2.3 De ruimtelijke kenmerken ... 10
2.4 De kenmerken van het verkeersnetwerk ... 12
3. Onderzoeksmethoden ... **14**
3.1 Inleiding ... 14
3.2 De vormen en functies van toekomstonderzoek ... 14
3.3 Toekomstonderzoek door middel van toekomstscenario's ... 15
3.4 Interviews met relevante actoren ... 15
3.4.1 Interviews met lokale bewoners ... 15
3.4.2 Interviews met Plaatselijke Belangen en Stichting Duurzaam door het Vechtdal ... 16
3.4.3 Interviews met ambtenaren ... 17
3.4.4 Interviews met experts ... 17
3.5 Verkeersonderzoek ... 17
4. De kwaliteiten van het studiegebied ... **19**
4.1 Inleiding ... 19
4.2 Kennisdomeinen over kwaliteit ... 19
4.2.1 Objectieve kennis ... 19
4.2.2 Intersubjectieve kennis ... 20
4.2.3 Subjectieve kennis ... 20
4.2.4 Te hanteren kennisdomein ... 20
4.3 De kwaliteiten per deelgebied ... 21
4.3.1 Het zuidelijke deel van het studiegebied ... 23
4.3.2 Het noordelijke landbouwgebied ... 26
4.3.3 Het oostelijke deel van het studiegebied ... 28
4.3.4 Het industriegebied Hessenpoort ... 30
4.4 De waardering van de kwaliteiten ... 33
4.4.1 Te onderscheiden aspecten ... 33
4.4.2 De toepassing in het studiegebied ... 34
4.4.3 De kwaliteiten in het studiegebied gewogen ... 34
4.5 Resumé ... 35
5. (Ruimtelijke) ontwikkelingen ... **36**
5.1 Inleiding ... 36
5.2 Wonen ... 37
5.2.1 Zwolle ... 39
5.2.2 Dalfsen ... 41
5.2.3 Ommen ... 43
5.2.4 Hardenberg ... 45
5.2.5 Resumé ... 48
5.3 Werken ... 49
5.4 Landbouw ... 51

5.5 Recreatie en toerisme ... 56
5.6 Natuur ... 57
5.7 Water ... 59
5.8 Windmolens ... 61
5.9 Resumé ... 62
6. Het verkeer in en rondom het studiegebied ... 64
6.1 Inleiding ... 64
6.2 De huidige verkeerssituatie ... 64
6.3 De toekomstige verkeerssituatie ... 68
6.3.1 De ontwikkelingen van de mobiliteit op beleidsniveau ... 69
6.3.2 De analyse van de verkeerscijfers ... 71
6.3.3 Het verkeersonderzoek door de Stichting Duurzaam door het Vechtdal ... 74
6.3.4 De varianten voor de N340 ... 78
6.4 Resumé ... 79
7. Gebiedsontwikkeling en wegvarianten ... 81
7.1 Inleiding ... 81
7.2 Gebiedsontwikkeling ... 81
7.2.1 De toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen ... 81
7.2.2 De vaststaande ontwikkelingen ten aanzien van de opwaardering van de N340 ... 83
7.3 De verkeersgroei op de N340 ... 84
7.4 De wegtypes en bijbehorende varianten gekoppeld aan de verkeersgroei op de N340 ... 85
7.4.1 Motivatie keuze wegtypes ... 85
7.4.2 Gebiedsontsluitingsweg II ... 89
7.4.3 Regionale Stroomweg 1x2 of 2x1 ... 90
7.5 De effecten van de wegvarianten op de kwaliteiten van het studiegebied ... 91
7.5.1 De varianten getoetst ... 91
7.5.2 Variant 1: Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé ... 92
7.5.3 Variant 2: Regionale stroomweg 1x2 of 2x1 op huidige tracé ... 94
7.5.4 Variant 3: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld ... 96
7.5.5 Variant 4: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld ... 98
7.5.6 Variant 5: Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld ... 100
7.5.7 Variant 6: Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld ... 102
7.5.8 De varianten vergeleken ... 104
7.6 Resumé ... 105
8. Scenario's voor gebiedsontwikkeling ... 106
8.1 Inleiding ... 106
8.2 De randvoorwaarden voor de scenario's ... 106
8.3 De opzet van de scenario's ... 107
8.3.1 Scenario 1: Natuurlijk toeristisch Vechtdal ... 107
8.3.2 Scenario 2: Economische schaalvergroting in het Vechtdal ... 109
8.4 Het toetsingskader ... 111
8.4.1 De varianten getoetst ... 111
8.4.2 Variant 1: Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé (Scenario 1: 'Natuurlijk toeristisch Vechtdal') ... 112
8.4.3 Variant 2: Regionale stroomweg 2x1 of 1x2 op huidige tracé (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal') ... 113
8.4.4 Variant 3: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal') ... 115
8.4.5 Variant 4: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal') ... 117
8.4.6 Variant 5: Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal') ... 119
8.4.7 Variant 6: Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal') ... 121
8.4.8 De varianten vergeleken ... 123
8.5 Resumé ... 125
9. Het proces rondom de opwaardering van de N340 ... 126
9.1 Inleiding ... 126
9.2 Het proces – procedureel ... 126

9.3 Het proces – inhoudelijk 129
9.4 Aandachtspunten 130
9.5 Resumé 133
10. Conclusies en aanbevelingen 135
10.1 Conclusies 135
10.2 Aanbevelingen 140
Gebruikte bronnen en literatuurlijst 141
Verklarende begrippenlijst 150

Samenvatting

De Stichting Duurzaam door het Vechtdal heeft aan de Wetenschapswinkel Wageningen UR gevraagd om onderzoek te laten uitvoeren naar hoe de lokale en regionale mobiliteitsbehoefte ingepast kan worden in het Vechtdal, zodat het karakter van dit gebied zoveel mogelijk behouden blijft. (Vrij naar: Hoofwijk, 2008: 4) Deze vraag is door de onderzoekers vertaald in de volgende doelstelling voor het onderzoek: *Het blootleggen van de relatie tussen verkeersinfrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van een gebied, gerelateerd aan het karakter van het gebied.*

In dit rapport komen achtereenvolgens de volgende onderdelen van het onderzoek aan de orde: inleiding, studiegebied, onderzoeksmethoden, kwaliteiten van het studiegebied, (ruimtelijke) ontwikkelingen, het verkeer in en om het studiegebied, gebiedsontwikkeling en wegvarianten, scenario's gebiedsontwikkeling, proces rondom opwaardering N340 en, afsluitend, conclusies en aanbevelingen.

De in het studiegebied gesignaleerde problematiek staat niet op zichzelf. In meerdere gebieden en situaties in Nederland worstelen overheden en burgers met de manier waarop om kan én moet worden gegaan met de ontwikkeling van (nieuwe) infrastructuur. *Gebiedsontwikkeling* is hierbij een veelgebruikte term, die echter relatief weinig concrete voorbeelden van toepassing kent. In dit onderzoek is getracht hier een toepassing voor te maken, waarbij ook echt met (de inwoners van) het gebied gewerkt en ontwikkeld wordt. Om een gebied op een goede manier te kunnen (laten) ontwikkelen is het belangrijk het karakter en de identiteit en de kwaliteiten van een gebied te kennen. Hiervoor wordt het begrip *ruimtelijke kwaliteit* in dit onderzoek geïntroduceerd. Dit is een erg complex begrip. Omdat het niet mogelijk is om de kwaliteit van een bepaalde leefomgeving eenduidig te beschrijven, zijn in dit onderzoek de aanwezige kwaliteiten beschreven vanuit drie kennisdomeinen: het objectieve, het intersubjectieve en het subjectieve. De uitwerking van de kwaliteiten van het studiegebied 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)*. 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 bevatten 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 bleek dat de waardering sterk samenhangt met de woonlocatie.

Omdat deze 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 de analyse van de ruimtelijke ontwikkelingen in en van het studiegebied blijkt dat zowel de gewenste als de vaststaande/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, ondermeer 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 van de N340 naar een noordelijk tracé bij Zwolle, waardoor er ondermeer 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 (2005a) 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 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. 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 (opgewaardeerde) N340 af te wikkelen.

Een blik in de toekomst ten aanzien van de verkeerssituatie in en rondom het studiegebied leert dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zullen plaatsvinden. In de Nota Mobiliteit wordt de

verwachting uitgesproken dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000 zal groeien, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet, wat een *groei van circa 1,7% per jaar* betekent. Op provinciaal niveau kiest de provincie Overijssel ervoor om te mobiliteit te faciliteren, maar niet overal en niet tegen elke prijs.
Van de vier gemeentes waarvan het studiegebied deel uitmaakt, zijn het vooral de ontwikkelingen in de gemeente Zwolle die van invloed kunnen zijn op de keuze van het type opwaardering van de N340. Bij de gemeentes Ommen en Hardenberg is het vooral de *bereikbaarheid* die voorop staat bij de keuze voor een bepaalde opwaardering van de N340 en bij de gemeente Dalfsen is dit met name de *leefbaarheid*. Wat de toekomstige verkeersintensiteit op de N340 zal zijn, is op moment van schrijven, in augustus 2008, nog steeds niet duidelijk.

Vervolgens is de te verwachten toekomstige mobiliteit in het studiegebied en met name op de N340 door de onderzoekers in kaart gebracht. Hierbij 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 verkeer, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit. Er is dan ook voor gekozen om te werken met een *smalle bandbreedte* 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 wegtypes gezocht. Deze wegtypes zijn de *Gebiedsontsluitingsweg II* en de *Regionale stroomweg 1x2 of 2x1*.
Van deze wegtypes met hun verschillende tracé- en inrichtingsvarianten is onderzocht welk *effect* ze hebben op de geanalyseerde *ruimtelijke kernkwaliteiten* van het studiegebied. Hierbij heeft de huidige Gebiedsontsluitingsweg II 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 geheel noordelijke omlegging door het Varsenerveld zal de huidige kwaliteiten het meest aantasten. Aan de andere kant brengt een omlegging (zowel gedeeltelijk als geheel noordelijk) wel veel nieuwe toekomstig potentiële kwaliteiten met zich mee, zoals het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden en het zodanig ontwikkelen van randzones dat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.

Hierna zijn een tweetal *toekomstscenario's* geschetst, die slechts op enkele *accenten* afwijken ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied en de mobiliteit in dit gebied. Het eerste scenario, genaamd '*Natuurlijk toeristisch Vechtdal*', gaat uit van weinig ontwikkeling en sluit nauw aan bij de gedachten van veel van de inwoners van het studiegebied waar mee gesproken is. Natuur en recreatie en toerisme zijn de belangrijkste dragers van het gebied en krijgen zodoende meer ruimte. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Gebiedsontsluitingsweg II, die op het huidige tracé blijft liggen. Het effect van deze variant op de ontwikkelings(on)mogelijkheden in en van het studiegebied is vrij gering en uit zich, in vergelijking tot de nulsituatie, ten positieve op het gebied van wonen, recreatie en toerisme, natuur en mobiliteit, neutraal op het gebied van landbouw en negatief wat betreft werken.
Het tweede scenario, '*Economische schaalvergroting in het Vechtdal*', gaat uit van een extra schaalvergroting en concentratie van wonen in kernen en in nieuwe vormen van wonen en soortgelijke ontwikkelingen voor werken, recreatie en toerisme, landbouw en mobiliteit. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Regionale Stroomweg, die in een vijftal varianten uitvoerbaar is. De effecten van deze varianten op de *ontwikkelings(on)mogelijkheden* in en van het studiegebied zijn wederom tamelijk gering. Een (geheel of gedeeltelijk) noordelijk tracé heeft zowel positieve als negatieve effecten op natuurontwikkeling en vooral positieve effecten op recreatie en toerisme. Een 'snellere' weg is positief voor wonen en werken in en bij de kernen van Ommen en, niet in alle gevallen, Dalfsen. Directe aanwonenden van de toekomstige N340 zijn minder goed af bij een stroomweg, voor bedrijven aan deze weg is het wellicht positiever. Een nieuw tracé biedt mogelijkheden voor (herverkaveling van) de landbouw.

Afsluitend zijn enkele bevindingen ten aanzien van het *proces* dat rondom de opwaardering van de N340 doorlopen wordt opgetekend. In dit proces is, voornamelijk als gevolg van *miscommunicatie* en het feit dat deze 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 echt opgerakeld is 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 een aantal aandachtspunten geformuleerd. Deze hebben betrekking op de manier van communiceren en werken van de betrokken partijen.

Abstract

Stichting Duurzaam door het Vechtdal requested Wetenschapswinkel Wageningen UR to do research on fitting in the regional need for mobility in the Vechtdal. Criteria was to maintain the character of the area as well as possible. This request resulted in the objective: *The revealing of the relationship between the development of traffic infrastructure and the development of an area, related to the character of the area.*

This report contains: introduction, study area, research methods, qualities of the study area, spatial developments, traffic in and around the study area, area development and road variants, scenarios for area development, process around an upgrade of the N340 and conclusions and recommendations.

The study area is not the only area concerning these problems. In the Netherlands, governments and citizens are wrestling with how developing of new infrastructure can and should be handled.
Area development is an frequently used term. Actually there are not so many specific examples of area development.
In this research an application of area development has been made where the area has been the subject and has been developed.
For the right development of an area, it is necessary to know the characteristics, the identity and its qualities.
Spatial quality is introduced, which is a very complex term. It is impossible to describe the qualities of an living environment unambiguously. Therefore the present qualities are described using three knowledge domains: objective, intersubjective and subjective.
The description of the qualities of the study area is based on the *core qualities* as formulated by the Dutch Ministry of Agriculture, Nature and Food Quality. Those core qualities result from the strategy *Landscape developing with quality* as introduced in the National Spatial Strategy. *Four characteristic partitions of the study area* have been made, to describe their characteristics. The southern sector, between the N340 and the Vecht, the northern agricultural area, between the N377 and the N340, the industrial area Hessenpoort and the eastern sector between Ommen and Balkbrug. Each of those four sectors contains its own specific values and characteristics Also inhabitants of the study area have been asked to value the qualities. The results showed that the appreciation is strongly related to place where the questioned inhabitants live.

Because the described qualities are not static and because an area is always under development, *future (spatial) developments* in and around the area have been mapped. This will help to investigate how the area will be in twenty years. It will also help to research wishes and possibilities on traffic and infrastructure.
Analyses of spatial development show that both desired and established developments of the area are *insignificant to the present situation, referring to the amount, volume and impact*.
New housing will take place in Zwolle and to a lesser extent in Hardenberg, which are both outside the study area. Expansion of new industrial areas, offices and employment are also expected to take place outside the study area. Agriculture in the study area is under pressure. Even though there is expansion and agriculture is becoming more intensive, especially in the therefore designated area in the northern part.
The river Vecht is designated as Provincial Ecological Network and will be developed for recreation and natural objectives. There is a so called main ecological link in the eastern part of the study area. An important development is the probable shift of the N340 in northern direction nearby Zwolle, which among other things creates more space for the Vecht.

The N340 is the provincial road, central in this research. According to the province Overijssel (2005a) its functioning depends on *accessibility, traffic safety and liveability* around the road. Analyses of the present situation show a lack of accessibility. Negative aspects on road safety are caused by mixing cyclists with other slow moving traffic on the parallel roads, the inadequate separation of the road and the parallel road and dangerous crossing. Liveability will be improved by the province Overijsel for the villages along the N377. This will be done by leading the traffic over the (upgraded) N340 instead of over the N377.

A look at the future shows that mobility in and around the study area will develop into several directions. According to the National Traffic and Transport Strategy by 2020 a growth of 40% compared to 2000 will have taken place. This means an average growth of 1.7% which will take place on both the main road network and the networks of secondary roads. Mobility will be facilitated by the province Overijssel, but not everywhere and not at all cost.

The developments in the community of Zwolle can be of importance for the choice for the type of upgrade for the N340. For the communities of Ommen and Hardenberg accessibility is most important for their choice. For the community of Dalfsen it is liveability. At this moment, august 2008, it is not clear what the traffic intensity on the N340 will be in the future.

The *expected mobility* in the study area, especially for the N340 has been constructed. Starting-point have been the analyses spatial developments, the traffic growth of 1.9% in the period of 2000-2005 and the predicted growth of the traffic by 1.7% a year according to National Traffic and Transport Strategy.
There are not many reasons to assume a complete different growth of traffic on the N340 in comparison with other fixed growth of traffic as described in the National Traffic and Transport Strategy. Here for a small bandwidth with a *minimum of +1.7% and a maximum of +2.1% a year* has been chosen.

Corresponding types of roads have been chosen by using the Manual Road Design for roads outside the built-up area (CROW, 2002a, b, c). This has been done after calculating the fixed growth with the bandwidth for the years 2020 and 2030. Those kind of roads are the *Gebiedsontsluitingsweg II (District Access Road type II)* and the *Regionale Stroomweg (Regional Distributor Road) 1x2 or 2x1*. The *effect* of these kinds of roads and their different variants for route and construction on the analysed *spatial core qualities* of the study area has been investigated. The present District Access Road type II at the present route has been functioning as frame of reference. The assessment of the effects showed that an upgrade of the N340 on the present route has the smallest effect on present core qualities. A complete northern diversion through the Varsenerveld will affect present core qualities most. The diversion (both partly and complete) brings about new future potential qualities, such as for example the establishment of large-scale agriculture in small-scale areas and the development of border zones as locations for characteristic flora and fauna.

After this two *future scenario's* are sketched, which differ only on *some points* from the fixed development of the study area and the development of mobility in that area. The first, named *'Naturally recreational Vechtdal'*, expects not much development and is closely related to the thoughts of many of the inhabitants of the study area who were questioned. Nature and recreation and tourism are the most important supporters of the area and therefore will be granted more space. This situation is translated in the choice for a District Access Road type II on the present route. The effect of this road variant on the *(im)possibilities for developments* in and around the study area is pretty small and shows itself, compared to the frame of reference, positively for living, recreation and tourism, nature and mobility, neutrally for agriculture and negatively for working.
The second scenario, *'Economic up-scaling in the Vechtdal',* expects extra up-scaling and concentration for living in centres and new ways of living. Similar kind of developments are expected for working, recreation and tourism, agriculture and mobility. This situation is translated into the choice for a Regional Distributor Road, which can be constructed in five different variants. The effects of these variants on the (im)possibilities for developments in and around the study area are also considered to be fairly small. A (complete or partly) northern route has both positive and negative effects on nature development and mainly positive effects on recreation and tourism. A 'faster' road has positive effects for living and working in and around the city centres of Ommen and, in some cases, Dalfsen. People who live directly along the new N340 face negative effects of a Regional Distributor Road, for some companies that are located directly next to this new road there can be positive effects. A new route offers possibilities for (reallocation of) agriculture.

Finally some findings about the *process* around the upgrade of the N340 are described. Mainly as a result of *communication failure* and the fact that this communication failure was not adequately solved, some (citizen) parties became a bit suspicious about the intentions of the competent authorities. In spite of the facts that the process is not even a year back on the track and that there is still time to repair the lost trust – with which they are busy -, the first impression is very important in processes like this. To further improve the process some points of attention have been formulated. Those points of attention are related to the way of communicating and acting of the parties involved in the process.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de aanleiding tot het uitgevoerde onderzoek en de hierbij behorende onderzoeksvragen uiteen gezet. Tevens komen het gehanteerde conceptuele model en de opzet van het rapport aan bod.

1.1 De aanleiding tot en het belang van het onderzoek: verkeersinfrastructuur in relatie tot gebiedsontwikkeling

De Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel willen de provinciale weg N340 van Zwolle naar Ommen inrichten als een stroomweg, waar 100 km/u gereden mag worden en de weg veiliger maken. De doelstelling die hieraan kleeft 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 de *Startnotitie m.e.r. N340* is te lezen dat de ontwikkelingen en huidige inzichten vanuit het project N340 in het project 'Ruimte voor de Vecht' worden ingebracht. Andersom zal dit ook het geval zijn. Hetzelfde geldt min of meer ook voor de publicatie *Rond-het-dorp-wegen* van Atelier Overijssel, waarin een drietal cases wordt toegelicht waarbij op een bredere manier naar de ontwikkeling van (rond)wegen gekeken is. Ook in de *Richtlijnen milieueffectrapportage* wordt nadrukkelijk melding gemaakt van het feit dat moet worden aangegeven 'welke problemen en kansen in combinatie met de aanleg van de weg kunnen worden aangepakt in het studiegebied' (Provincie Overijssel, 2008e: 5) en dat het accent moet liggen op (integrale) gebiedsontwikkeling. Het belang van infrastructuur voor deze ontwikkeling wordt ook in de Startnotitie voor de Omgevingsvisie Overijssel onderkend.
Gebiedsontwikkeling is de rode draad die door het huidige Nederlandse ruimtelijke beleid loopt. In het rapport *Identiteit en branding; methode voor gebiedsintegere ontwikkeling* geeft het Ministerie van VROM aan dat gebiedsgericht ontwikkelen alleen mogelijk is vanuit inzicht in de karakteristiek of identiteit van het gebied. Om in het gebiedsprogramma aan te sluiten op de specifieke karakteristiek van een gebied, moet die karakteristiek in beeld gebracht worden en herkenbaar zijn voor de gebiedsbetrokkenen.

Een gebiedsidentiteit is niet eenvoudig vast te stellen. Het is een dynamisch begrip dat zich ontwikkelt in de tijd. Daarnaast is de culturele context van waaruit identiteit wordt beschouwd bepalend voor de interpretatie van haar betekenis. Met deze gedachten in het achterhoofd kan worden gesteld dat gebiedsidentiteit zowel besloten ligt in sociaalmaatschappelijke, culturele als fysiekruimtelijke condities en dat het wordt gevormd door de onderlinge relaties en wisselwerking hiertussen. Het is dé verbindende factor tussen verschillende kenmerken van een gebied. De ligging, de ruimtelijke vorm van een gebied, het gebruik hiervan door bewoners, hun eigenschappen en waardeoriëntaties, hun manier van omgaan met elkaar en de sfeer bepalen tezamen de identiteit van een gebied (vrij naar Ministerie van VROM, 2006).

In de m.e.r. procedure is tot op dit moment, in augustus 2008, geen koppeling te ontdekken tussen de projectdoelstellingen van de N340 en het project '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. Deze kwaliteiten zullen, zoals in dit soort onderzoeken gebruikelijk is, worden onderscheiden op het niveau van gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden (Habiforum, 2008). Deze waarden zullen op hun beurt weer worden opgesplitst in onder andere duurzaamheid, identiteit en diversiteit.

Door het koppelen van de opwaardering van de N340 met onder andere de ontwikkelingskansen van het studiegebied wordt getracht uiteindelijk te komen tot enkele toekomstscenario's waarin een duurzame verkeersafwikkeling in het studiegebied centraal staat. Daarnaast worden met dit onderzoek de relaties tussen infrastructurele ontwikkelingen en toekomstige ontwikkelingen in een gebied bloot gelegd, waardoor het onderzoek ook in groter verband te gebruiken is. Door als het ware 'los' te komen van het heden wordt

verder gekeken dan de effecten van een bepaalde opwaardering van de N340 en wordt de opwaardering onderdeel van de gehele ontwikkeling van het gebied. De N340 zelf zal immers ook nog decennia lang een stempel drukken op haar omgeving. Hierom is het belangrijk tot een opwaardering te komen die ook over tientallen jaren nog ruimtelijke kwaliteit biedt en goed ingepast is in een omgeving met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.

1.2 Probleemverkenning en werkwijze

De algehele problematiek (in het studiegebied) is op te delen in een aantal verschillende specifieke probleemvelden. Deze opdeling is niet bedoeld om prioriteit aan te brengen of om deze velden op zichzelf te analyseren, maar om de verschillende deelproblemen mét hun onderlinge relaties duidelijk in beeld te kunnen brengen. Tevens is per probleemveld op hoofdlijnen aangegeven hoe hier door de onderzoekers mee om zal worden gegaan. In het derde hoofdstuk zijn enkele concrete onderzoeksmethoden nader toegelicht.
De te onderscheiden probleemvelden in dit onderzoek zijn als volgt:

- Proces
- Probleem(h)erkenning
- (Toekomstige) kwaliteiten studiegebied
- Inrichting Duurzame Variant
- Beoordeling varianten
- Overig
- Eigen rol onderzoekers

Proces
'De initiatiefgroep Duurzaam door het Vechtdal is ontstaan naar aanleiding van de *onrust in dit gebied* [cursivering door onderzoekers] door de plannen van Gedeputeerde Staten (GS) voor de aanpassing van de N340 (Hessenweg) en de wijze waarop tot nu toe met de inwoners van dit gebied hierover wordt gecommuniceerd. Er bestaat het gevoel dat ons een keuze wordt opgedrongen tussen twee ongewenste varianten, die in onze ogen ongewenst en onnodig zijn. En dat terwijl men weigert naar een derde, veel betere optie te kijken: de **Duurzame Variant.'** (Stichting Duurzaam door het Vechtdal, 2007)
Met deze woorden, afkomstig van de website van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal, in het achterhoofd, wordt ook het proces rondom visie- en beleidvorming en –voering met betrekking tot de N340 grondig geanalyseerd.
Het is namelijk wel vaker het geval dat er dingen niet in één keer goed gaan bij contacten tussen overheid (in dit geval de provincie Overijssel) en burgers (in dit geval met name de inwoners van het Overijssels Vechtdal), maar dit betekent niet dat deze miscommunicaties maar geaccepteerd moeten worden. In tegendeel: door terug te kijken, te analyseren en te evalueren, is het absoluut mogelijk te leren van de lessen uit het verleden. Dit leerproces wordt al vorm gegeven tijdens de fases van analyse en evaluatie, met als uiteindelijke resultaat een lijst met aandachtspunten. Naast gesprekken met de betrokken actoren is gesproken met experts op het gebied van communicatie en procesmanagement én gebruik gemaakt van de visie van de onderzoekers zelf, uiteraard gebaseerd op de nodige kennis en bronnen op ondermeer het gebied van communicatie en vertrouwen.

Het probleem komt nog eens duidelijk tot uiting in de volgende passage, wederom afkomstig van de website van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal: 'Ook willen wij er voor zorgen dat er *beter geluisterd wordt* [cursivering door onderzoekers] naar de mening van de inwoners van dit gebied. De communicatie met de omgeving en de betrokken partijen is volgens de provincie een belangrijk element in hun plannen. Daartoe zijn al een aantal bijeenkomsten georganiseerd, waarop de plannen zijn voorgelegd aan de bewoners. De inspraak bestond enkel uit de mogelijkheid om vragen te stellen – van een 'discussie met de aanwezigen' is nooit sprake geweest. Bij veel bezoekers aan deze bijeenkomsten bestaat dan ook groot ongenoegen over de gang van zaken tijdens deze avonden en over de kwaliteit van de antwoorden van de provincie op de gestelde vragen. Daarnaast is de provincie niet altijd open geweest over de plannen: men bleef vaag over het noordelijk traject, terwijl hierover al veel meer duidelijkheid is dan werd uitgesproken.' (Stichting Duurzaam door het Vechtdal, 2007) Of het nu volledig juist is wat hier wordt uitgesproken of niet is misschien niet eens zozeer de vraag. Het feit dat het vermoeden bestaat en uitgesproken wordt dat er niet juist gehandeld is, zegt op zichzelf al genoeg over de verhoudingen tussen de verschillende betrokken partijen. Overigens bleek tijdens gesprekken met inwoners van het studiegebied dat een heel aantal van hen met dezelfde soort verwijten richting de provincie kwam. Ondermeer hierom is de werkwijze van de provincie Overijssel en het betrokken projectbureau Arcadis inmiddels dan ook al een stuk transparanter en interactiever dan voorheen het geval was. Deze transparantie en interactie wordt bevestigd door verschillende betrokken partijen en personen.

Probleem(h)erkenning

Onenigheid over de gehanteerde cijfers, zowel wat betreft *huidige als toekomstige waarden*, en de *manier waarop* deze cijfers gehanteerd worden middels een verkeersmodel, speelt een belangrijke rol in de hele situatie rondom de aanpassing van de N340 (Commissie m.e.r., 2008: 1). Voor wat betreft deze toekomstige waarden, komt een heel stuk onzekerheid om de hoek kijken. Deze onzekerheid wordt nog eens extra gevoed door het feit dat Goudappel Coffeng, het verkeersbureau dat in opdracht van de provincie Overijssel de verkeersprognoses uitgevoerd heeft, in eerste (en ook in tweede) instantie niet met voor iedereen bevredigende uitleg kon komen. Dit probleem wordt in het hoofdstuk over de verkeerskundige situatie in het studiegebied, hoofdstuk zes, nogmaals op een heldere manier uiteengezet. Volgens de opzet voor de nieuwe verkeersprognoses wordt een groot gedeelte van de onzekerheid met betrekking tot verkeersmodellen ondervangen door gebruik te maken van verschillende *scenario's m.b.t. de toekomstige ontwikkelingen*, die ontegenzeglijk invloed zullen hebben op de geprojecteerde cijfers wat betreft vervoersontwikkeling en –afwikkeling. Dit zogenaamde relatieve gebruik van verkeersmodellen verkleint de kans op afwijkingen, omdat deze niet meer absoluut, maar ten opzichte van elkaar gebruikt worden. Met deze scenario's worden de verschillende mogelijke toekomstige ontwikkelingen gekoppeld en in *korte scenariobeschrijvingen* in beeld gebracht en tevens de onzekerheden die kleven aan zo'n voorspelling. Dit zal het namelijk eenvoudiger maken flexibeler om te gaan met de gehanteerde uitgangspunten dan in veel gevallen – en ook in het geval van de beleidvoering rondom de N340 - gebeurde.

Naast deze toekomstige ontwikkelingen is ook de uitgangssituatie van groot belang. Deze bepaalt namelijk mede het verschil tussen de verkeersvraag waaraan voldaan moet worden en de verkeersvraag waaraan voldaan kan worden.

Het gaat te ver voor dit onderdeel alle mogelijke huidige en toekomstige gebruikers van de N340, in welke vorm deze dan ook maar gerealiseerd zal worden, onder de loep te nemen, maar op hoofdlijnen is het zeker mogelijk hier iets zinnigs over op papier te zetten. Het is van belang hiervoor (een) goede indicator(en) te nemen, die de ontwikkelingen op een goede manier weer kunnen geven. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met de verantwoordelijke ambtenaren van de verschillende betrokken overheidsinstanties en andere (onafhankelijke) experts, voornamelijk op het gebied van toekomstscenario's, ontwikkelingen in verkeer en vervoer en verkeersmodellen. Geplande gesprekken met verantwoordelijke medewerkers van de provincie Overijssel en Goudappel Coffeng over de gehanteerde uitgangspunten en de uitkomsten van het verkeersmodel zijn vervangen door een analyse van de communicatie die hierover heeft plaatsgevonden tussen de Stichting Duurzaam door het Vechtdal en voornoemde verkeersbureau. Gezien het feit dat, mede op basis van deze communicatie, het verkeersonderzoek gedeeltelijk opnieuw uitgevoerd zal worden, is besloten voor dit onderdeel grotendeels hiermee te volstaan voor wat betreft dit onderzoek.

(Toekomstige) kwaliteiten studiegebied

Om tot een juiste waardering van de verschillende mogelijke weg- en inrichtingsvarianten voor het tracé van de N340 tussen Zwolle en Ommen te komen, is het van groot belang het *landschap* dat door deze tracés beïnvloed wordt op een juiste manier te *waarderen*. In eerste instantie is hiervoor een kwalitatief uitgangspunt gekozen, waarbij de kwaliteiten van het landschap en de verschillende onderdelen hiervan beschreven zijn. Dit is voornamelijk gebeurd aan de hand van bestaande beschrijvingen hiervan, in bijvoorbeeld inventarisaties, beleidsstukken en (visie)documenten van verschillende partijen. Daarnaast zijn gedurende het onderzoek tal van relevante actoren en experts, zowel in dienst van gebiedspartijen als 'onafhankelijke' inwoners van het gebied, bevraagd op hun visie op de kwaliteiten van het gebied. De aspecten die op deze wijze aan de orde gesteld werden, zijn vervlochten met de waarnemingen uit de schriftelijke bronnen. Een belangrijk document is het belevingswaardeonderzoek onder omwonenden van de N340. Hieraan gekoppeld zijn meerdere, soortgelijke, interviews en enquêtes afgenomen onder dezelfde doelgroep, met ondermeer als doel de significantie van de uitkomsten van het reeds uitgevoerde onderzoek te vergroten.

Aandachtspunten bij het in kaart brengen van de kwaliteiten van het Vechtdal zijn dat deze kwaliteiten zeker niet per definitie objectief, maar in de meeste gevallen juist subjectief zijn. Daarnaast geldt dat in het begrip kwaliteit een heel stuk *duurzaamheid* is inbegrepen. Zo kan een situatie op een bepaald moment wel kwalitatief goed zijn, maar moet deze situatie ook op de langere termijn te handhaven zijn. Anderzijds kan een huidige situatie ongunstig zijn, maar is er misschien wel de nodige potentie voor een gunstige toekomstige situatie voor de betreffende kwaliteit. Ook de dynamiek van zowel de subjectieve als de meer objectieve kijk op kwaliteiten is een belangrijk aspect, omdat de waardering van aspecten door de tijden heen namelijk veranderd is en zal blijven veranderen. Een laatste aspect van de waardering is dat deze integraal en in samenhang dient te geschieden. Hiermee wordt bedoeld dat verschillende kwaliteiten niet op zich staan, maar met elkaar verbonden zijn en ook in dit verband moeten worden beoordeeld. Zo vereist de kwaliteit 'rust' namelijk niet per sé een wijds landschap, maar kan een geluidswal al voldoende zijn. Gekoppeld aan de kwaliteit 'openheid' wordt deze geluidswal echter alweer onmogelijk. Deze en meerdere

aspecten zullen uitvoerig worden behandeld in het hoofdstuk over de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied.

Inrichting Duurzame Variant
Gezien het feit dat de Duurzame Variant voor de N340 niet in de Startnotitie van de MER is meegenomen, loopt deze variant als het ware achter ten opzichte van de overige varianten, die wel in deze Startnotitie zijn opgenomen. Deze ongelijkheid maakt een juiste beoordeling en vergelijking van de varianten moeilijk en dient eerst te worden rechtgetrokken. Hiervoor is het noodzakelijk dat er op een meer concrete manier gekeken wordt naar de *mogelijkheden en onmogelijkheden en vooral de consequenties hiervan van de duurzame variant*. In overleg met de initiatiefnemer, de Stichting Duurzaam door het Vechtdal, verschillende experts, van zowel actoren als Wageningen UR, en de omwonenden, is getracht verschillende opties en bijbehorende voor- en nadelen in kaart te brengen. Tevens is gekeken naar vergelijkbare wegen in vergelijkbare gebieden. Op basis van de voor- en nadelen is door de onderzoekers een keuze voor een voorlopige inrichting gemaakt, die wordt meegenomen in de beoordeling van de varianten. Met het begrip variant wordt hier gedoeld op zowel het feitelijke tracé als ook de inrichting van de N340 en de hiermee samenhangende wegen. Een variant heeft dus ook betrekking op het gehele wegennet rondom de N340 in het studiegebied. Indien specifiek gedoeld wordt op een bepaalde variant voor het tracé of de inrichting van de weg, wordt dit aangegeven, respectievelijk met tracévariant en weg- of inrichtingsvariant.

Beoordeling varianten
Het merendeel van de varianten wordt in de Planstudie van de m.e.r. beoordeeld op een heel aantal aspecten en (milieu)effecten. Op basis van de kennis die de onderzoekers in de voorgaande maanden hebben opgedaan, met name op het gebied van landschapswaardering en ontwikkelingsmogelijkheden, zijn bepaalde aspecten voor een aantal varianten, inclusief de zogenaamde duurzame variant, nog eens nader en meer diepgaand worden doorgelicht. Het doel is hierbij niet tot een volledig afgewogen beslissing te komen, maar wederom de *voor- en nadelen van de verschillende varianten voor een aantal (nieuwe) aspecten en effecten (beter) onderbouwd in kaart te brengen* dan tot op heden het geval is. Daarnaast is in deze beoordeling de duurzame variant gepositioneerd ten opzichte van de overige varianten. Dit is namelijk tot op heden niet het geval geweest in het proces dat doorlopen is en dit ontbreken van een *juiste positionering* is met recht problematisch te noemen. Hoe kan namelijk een goed onderbouwde afweging gemaakt worden als niet alle relevante af te wegen varianten bekend zijn? En hoe kan een afweging goed en onderbouwd worden genoemd als slechts naar een bepaald gedeelte van een afwegingskader wordt gekeken?

Overig
Voor alle van de voorgaande beschreven probleemvelden geldt dat de aanpak gepaard gaay met vergelijkend onderzoek naar andere situaties en gebieden. De methoden die in die situaties en gebieden gebruikt zijn, zijn in meer of mindere mate toepasbaar voor het onderzoek, maar bieden vooral een *kader* waarin de te volgen aanpak geplaatst kan worden, zowel vooraf en tijdens, als na afloop van het feitelijke onderzoek. Daarnaast kan onderzoek naar vergelijkbare situaties en gebieden ook dienen ter inspiratie op het moment dat bijvoorbeeld keuzes gemaakt moeten worden voor de toekomstige inrichting van het studiegebied of de duurzame variant van de N340.

Eigen rol onderzoekers
Gezien het feit dat het onderzoek gedaan wordt binnen een situatie die slechts in beperkte mate onder controle van de onderzoekers staat, is het goed voor het gedeelte dat wel gecontroleerd kan worden, een goede manier van werken te hanteren. Het betreft hierbij voornamelijk de *invloedssfeer van de onderzoekers*. Deze wordt bepaald door ondermeer gesprekken met relevante actoren en inwoners van het studiegebied. Een groot deel van de invloed is afhankelijk van de positie die de onderzoekers (zeggen) in (te) nemen. Aangezien de initiatiefnemer een partij met duidelijke belangen is, zal het vooroordeel in veel gevallen betrekking hebben op deze belangen. Dit vooroordeel dient zoveel mogelijk weggenomen te worden, maar dient aan de andere kant ook geen overmatige aandacht te krijgen. De beste manier om eventuele vooroordelen weg te nemen, is een onafhankelijke houding tentoon te spreiden in de gesprekken. Hierbij past echter wel de motivatie van deze houding, namelijk een zo goed en objectief mogelijke afweging te kunnen maken tussen de verschillende meningen en belangen en bijbehorende argumenten. Nadat hier vooraf goed over nagedacht is, zijn deze uitgangspunten omgezet in concrete aspecten als woordkeus, houding, manier van gespreksvoering et cetera. Tijdens en na afloop van de gesprekken is teruggeblikt op de manier waarop deze verliepen en de (mogelijke) invloed van de gekozen uitgangspunten op het verloop en de inhoud van de gesprekken. Hieruit vloeien aandachtspunten voort bij vervolg- of vergelijkbaar onderzoek. Het belang van deze onafhankelijke positie wordt nog maar eens benadrukt als ook kritische vragen over (achterliggende) bedoelingen en motivaties van betrokken actoren gesteld (moeten) worden.

Middels deze aanpak wordt voorkomen dat de zeer belangrijke rol van de onderzoekers in de verschillende processen die in het kader van het onderzoek plaatsvinden niet aan bod komt. Deze rol is namelijk van het grootste belang en verdient het om deze reden op een goede wijze te worden meegenomen in de opzet van het onderzoek.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

Verkeer is geen autonome grootheid, maar een afgeleide van de ontwikkeling van een gebied. En dus vereist toekomstige ontwikkeling A een andere verkeersinfrastructuur dan toekomstige ontwikkeling B. En andersom: wanneer gekozen wordt voor een bepaalde infrastructurele ontwikkeling, dan stuurt dat de toekomstige ontwikkelings(on)mogelijkheden van het gebied.

Onderhavig onderzoek wil deze relatie blootleggen, gerelateerd aan 'het karakter van het gebied'. De doelstelling van het onderzoek is dan ook de volgende:

Het blootleggen van de relatie tussen verkeersinfrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van een gebied, gerelateerd aan het karakter van het gebied.

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

1.4 Probleemstellingen en onderzoeksvragen

Om de relatie tussen verkeerinfrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van een gebied, gerelateerd aan het karakter van het betreffende gebied, bloot te kunnen leggen 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. Verder zijn mogelijke toekomstige situaties voor het gebied voor wat betreft verkeer en infrastructuur en de ontwikkeling van het gebied relevant en natuurlijk de relaties tussen al deze verschillende aspecten.
Voor de overzichtelijkheid zijn al deze verschillende aspecten uit elkaar gelegd en verder gedetailleerd door middel van concrete onderzoeksvragen. Hierbij is zoveel mogelijk getracht de volgorde aan te houden die ook in het rapport gehanteerd wordt.

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?

Welke *methoden* zijn gebruikt bij het beantwoorden van de verschillende onderzoeksvragen? (Hoofdstuk 3)

- *Welke* methoden zijn beschikbaar en *waarom* is gekozen voor gebruikte methoden?
- Op *welke manier* zijn de verschillende methoden gebruikt?

Wat zijn de *ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied? (Hoofdstuk 4)

- Hoe is de ruimtelijke kwaliteit van een gebied te bepalen?
- 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 infrastructurele) situatie in het studiegebied? (Hoofdstuk 5 en 7)

- Hoe zijn de verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen bepaald en hoe *vaststaand of gewenst* (vanuit verschillende oogpunten) 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 6 en 7)

- 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?
- Hoe kan de *inrichting van de Duurzame Variant* voor met name de N340 eruit zien?

Wat zijn mogelijke en realistische *toekomstscenario's* voor het studiegebied met behoud en/of versterking van ruimtelijke kwaliteiten? (Hoofdstuk 8)

- Hoe wordt in (*beleids)documenten en rapporten* en door verschillende relevante *actoren en inwoners* van het studiegebied gedacht over mogelijke toekomstscenario's?
- Welke *invloed* hebben de mogelijke toekomstige *verkeers- en infrastructurele situaties* in het studiegebied op de (ruimtelijke) ontwikkelings(on)mogelijkheden in het studiegebied?

Wat is de *relatie tussen* de *ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied en de *toekomstige verkeers- en infrastructurele situatie*? (Hoofdstuk 7 en 8)

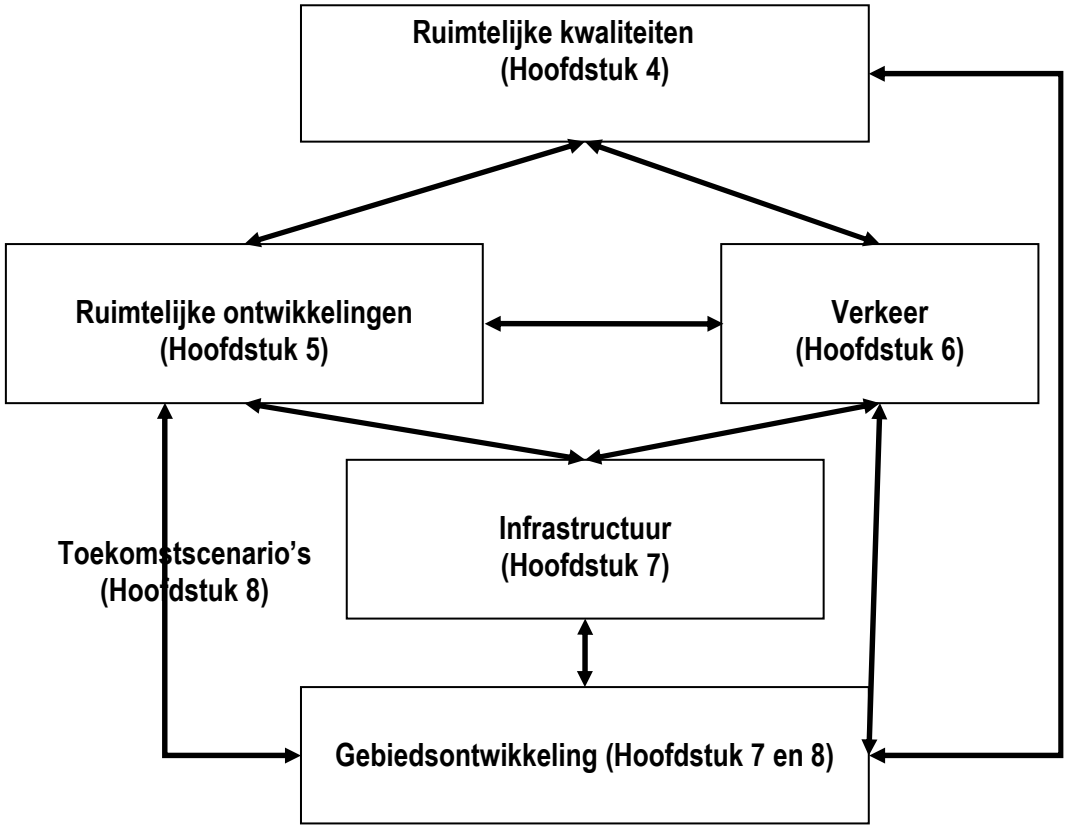
- Op welke manier sluiten de toekomstige verkeerssituatie en de verschillende mogelijkheden voor de (infrastructurele) inrichting van het verkeersnetwerk op elkaar aan?
- Op welke manier sluiten de verschillende mogelijkheden voor de inrichting van het *verkeersnetwerk* en de verschillende *toekomstscenario's* voor het studiegebied 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 9)

- Welke *stappen* zijn in het proces van de N340 al gezet en op welke manier zijn deze gezet en welke stappen moeten nog gezet worden?
- Hoe hadden deze stappen ook gezet kunnen worden en hoe kunnen toekomstige stappen *beter* gezet worden?
- Hoe zijn *vergelijkbare processen* in vergelijkbare gebieden en situaties verlopen en wat valt hieruit te concluderen voor het proces van de N340?

1.5 Conceptueel model

Om de relaties tussen de verschillende probleemvelden, met bijbehorende probleemstellingen en onderzoeksvragen zoals die door de onderzoekers zijn onderscheiden, inzichtelijker te maken, is een conceptueel model van deze opgesteld. Hierin zijn de meest relevante onderdelen van het onderzoek weergegeven. Een onderdeel als het proces rondom de besluitvorming valt bijvoorbeeld buiten het model, maar is wel onderzocht. Dit proces is als het ware vervlochten met de verschillende overige onderdelen van het onderzoek en hierdoor minder goed zichtbaar.
De pijlen en de richtingen van de pijlen drukken hierin de relaties uit die in alle gevallen wederkerig zijn. Met dit conceptueel model zijn tevens de belangrijkste concepten voor het onderzoek benoemd, waardoor een globale afbakening mogelijk is.



Het uitgangspunt van het model/onderzoek ligt in de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied. Het gaat hierbij zowel om de fysieke, aanwezige kwaliteiten alsook de manier waarop deze door mensen waargenomen en gewaardeerd worden. Deze kwaliteiten kunnen worden versterkt, in het nauw gebracht, aangetast of op andere manier beïnvloed door (gevolgen van) (ruimtelijke) ontwikkelingen op allerlei schaalniveaus, zichtbaar of meer indirect van invloed. Een specifieke ontwikkeling is de ontwikkeling van het verkeer in het studiegebied. Dit specifieke element heeft tal van directe en indirecte relaties met de ruimtelijke ontwikkelingen van het gebied en dient daarom nauwlettend in samenhang met deze ontwikkelingen bestudeerd en beschreven te worden. Uiteraard zijn er ook verschillende relaties tussen het verkeer en – via dit verkeer – de infrastructuur in het gebied en de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied. Deze laatste relatie (tussen infrastructuur en ruimtelijke kwaliteiten) komt in het model tot uitdrukking via het concept van gebiedsontwikkeling, wat hierna nader toegelicht zal worden. Om terug te komen op de relaties tussen verkeer en ruimtelijke kwaliteiten een illustratie. Omdat het Vechtdal bekend staat om haar specifieke ruimtelijke kwaliteiten rust en natuur en mensen hier graag verblijven tijdens hun vakanties, worden extra verkeersbewegingen veroorzaakt. Evenzo is het voor mensen de moeite waard een eind te moeten reizen naar hun werk, omdat ze hun woonomgeving hoog waarderen. Om echter deze en overige verbanden meer concreet in te vullen, is nog het nodige onderzoek vereist, waaraan dit onderzoek een bijdrage wil leveren.
In gebiedsontwikkeling wordt ingespeeld op ruimtelijke ontwikkelingen, die op een meer samenhangende manier behandeld worden. De realisatie van nieuwe infrastructuur kan een belangrijke aanjager zijn voor economische en ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied. Daarnaast moeten negatieve effecten van deze infrastructurele ontwikkelingen gecompenseerd worden, wat kansen voor realisatie van bijvoorbeeld nieuwe natuur met zich meebrengt. De manier waarop onder andere deze natuur gerealiseerd wordt, hangt nauw samen met de bestaande en gewenste ruimtelijke kwaliteiten van het gebied.
Hiermee is nog maar eens het belang van een juiste definiëring en hantering van deze ruimtelijke kwaliteiten aangestipt. Dat dit belang in het onderzoek onderkend wordt, maakt dit onderzoek meteen tot een ietwat vreemde eend in de bijt van onderzoeken op het gebied van verkeer en infrastructuur. Deze aspecten worden namelijk vaak in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsontwikkeling gezien en behandeld, maar niet zozeer met de insteek vanuit de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied waar deze gewenste gerelateerde ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden.

Gebiedsontwikkeling
Waar de meeste gebruikte termen voor de lezer bekend en relatief eenduidig te definiëren zullen zijn, geldt volgens de onderzoekers dat voor het concept gebiedsontwikkeling nadere toelichting noodzakelijk is om een goed verstaan mogelijk te maken. In deze toelichting wordt aangesloten bij de gehanteerde omschrijving van het Ruimteforum van het begrip gebiedsontwikkeling. Het uitgangspunt ligt in de benadering van gebiedsontwikkeling als de praktische toepassing van ontwikkelingsplanologie. Centraal staat een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij gaat het vooral om de kwaliteit van het geheel en minder om afzonderlijke sectorale ruimtelijke inrichtingen. Inherent hieraan is de actieve participatie van een breed palet aan gebiedspartijen, tijdens alle fasen van de ontwikkelingsprocessen. (Ruimteforum, 2008). De provincie Overijssel wil door middel van de Omgevingsvisie voor Overijssel ook vorm geven aan een meer integrale manier van werken. Dat het moeilijk is de koppeling te maken tussen visie en allerlei praktische afwegingen bleek ondermeer tijdens een bijeenkomst over de manier waarop de Omgevingsvisie en het N340-project gekoppeld zouden kunnen worden.
In de manier waarop in het onderzoek gebruik wordt gemaakt van het concept gebiedsontwikkeling is een goede aansluiting gemaakt met de mogelijkheden van toekomstscenario's, die ook meer over een totaalplaatje dan over losse ontwikkelingen gaan. Deze toekomstscenario's kunnen op de plek van de pijl tussen de concepten ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedsontwikkeling geplaatst worden. Deze scenario's vormen als het ware een tijdelijke, meer statische afschildering van het dynamische palet aan mogelijke, samenhangende gebiedsontwikkelingen.
Dat het de onderzoekers gaat om het betrekken van het gebied bij het onderzoek blijkt ondermeer uit de vele manieren waarop dit gebeurt. Zo wordt niet volstaan met een bureaustudie, maar worden een heel aantal gesprekken gevoerd met experts uit het gebied op allerlei terreinen, van ecologie tot cultuurhistorie en van ruimtelijk beleid tot aanwonenden van de N340. Daarnaast is de sfeer van het gebied geproefd door de verblijven ter plaatse en excursies in het gebied. Gebiedsontwikkeling betekent dus ook echt werken mét het gebied. Hierbij hoort het bonte palet aan fysieke en maatschappelijke verbanden dat in dit gebied aanwezig is. Door de verschillende belangen die deze personen, organisaties en instanties voorstaan in gedachten te houden bij het maken van de nodige afwegingen, wordt ook op deze wijze het gebied in z'n totaliteit meegenomen in de ontwikkelingen, ook van het onderzoek.

1.6 Opbouw van het rapport

Het rapport begint, na de vóór dit onderdeel doorlopen onderdelen, met een korte beschrijving van de huidige situatie in het studiegebied. In dit onderdeel wordt uitgelegd op welke manier tot een begrenzing en indeling van het studiegebied in verschillende deelgebieden gekomen is. Vervolgens komen de meest relevante (ruimtelijke) kenmerken van het studiegebied aan bod.
In het derde hoofdstuk worden een aantal van de gehanteerde onderzoeksmethoden uit- en toegelicht. De manier waarop deze gebruikt zijn is van invloed op de uitkomsten van het onderzoek, zoals die in het vervolg van het rapport beschreven worden. Om deze reden is het van belang vooraf kennis te hebben genomen van de manier waarop deze uitkomsten tot stand gekomen zijn.
In het vierde hoofdstuk worden de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied beschreven. Samen met de, in het vijfde hoofdstuk beschreven, ruimtelijke ontwikkelingen van het studiegebied, vormen deze de basis voor de toekomstige situatie in het studiegebied.
In het zesde hoofdstuk wordt eerst de huidige verkeerskundige situatie in het studiegebied beschreven. Daarna komt de toekomstige verkeerskundige situatie in het studiegebied als gevolg van de gesignaleerde ruimtelijke ontwikkelingen aan de orde, waarna in hoofdstuk zeven een concrete infrastructurele vertaling van deze situatie in het studiegebied volgt. Deze infrastructurele vertaling richt zich voornamelijk op de N340. Vervolgens worden in dit hoofdstuk ook de effecten van de verschillende relevante tracé-, weg- en inrichtingsmogelijkheden op de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied bepaald.
In het achtste hoofdstuk wordt een tweetal alternatieve toekomstscenario's voor wat betreft de ruimtelijke en de verkeerskundige situatie van het studiegebied beschreven. Deze situaties worden vervolgens ook weer vertaald in (dezelfde) infrastructurele inrichting van met name de N340, waarna wordt gekeken hoe deze inrichting effect heeft op de ruimtelijke situatie in het studiegebied. Hierdoor wordt de wederzijdse relatie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen voor het studiegebied geïllustreerd.
In het negende hoofdstuk komen de beschrijving en een aantal bevindingen ten opzichte van het (doorlopen) proces rondom de opwaardering van de N340 aan bod. Aanvullend worden enkele verbeterpunten voor dit proces weergegeven.
In het tiende hoofdstuk worden de voornaamste conclusies van het onderzoek nogmaals weergegeven. Ook komen in dit hoofdstuk kanttekeningen en suggesties voor vervolgonderzoek aan bod.

Per hoofdstuk is tevens bij het begin van het hoofdstuk in enkele regels weergegeven waar het hoofdstuk over gaat. Daarnaast is getracht in elk hoofdstuk duidelijkheid aan te brengen door ondermeer een afsluitende terugblik, ook wel resumé genoemd, aan het eind van een hoofdstuk en het kort weergeven van relevante tussentijdse conclusies per paragraaf. Ook is gewerkt met gecursiveerde of vetgedrukte woorden en zin(sgedeelt)en, die in een bepaald onderdeel een belangrijke rol spelen.

Andere hulpmiddelen zijn figuren, tabellen en kaders, bedoeld ter illustratie en verduidelijking van tekstgedeelten. Daarnaast zijn in dit rapport een Nederlandstalige en een Engelse samenvatting van het rapport, een leeswijzer, in de vorm van deze paragraaf, en een alfabetische lijst met een verklaring van een aantal gehanteerde begrippen (achterin het rapport) opgenomen. Waar nodig geacht zijn bepaalde begrippen op het moment dat ze voor het eerst gebruikt worden toegelicht.

2. De afbakening van het studiegebied

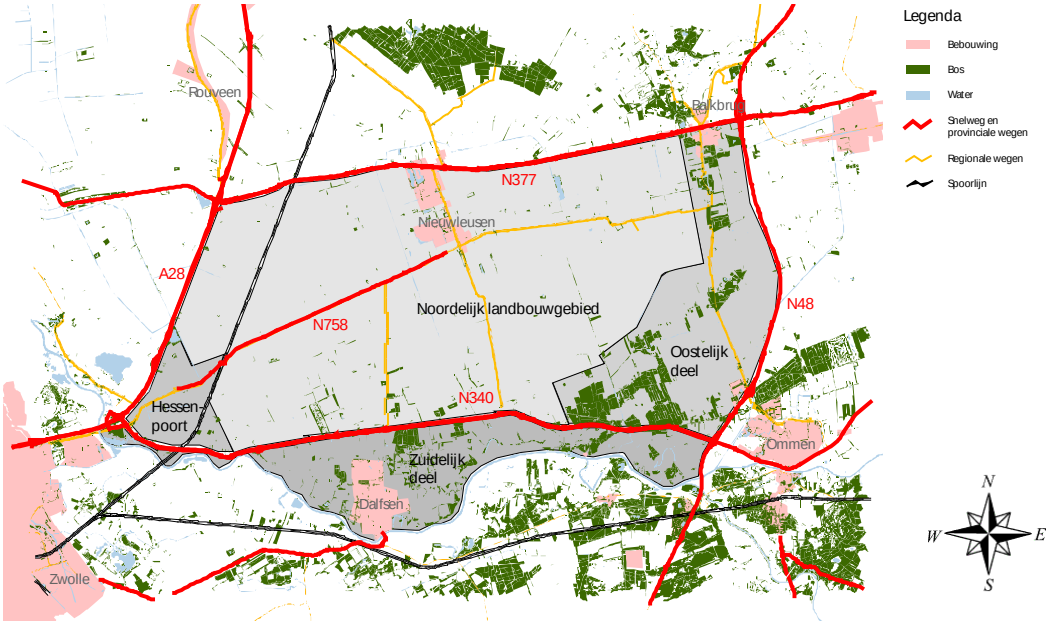
In dit hoofdstuk wordt (de afbakening van) het studiegebied met haar ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken beschreven.

2.1 Het studiegebied

Het studiegebied wordt in dit onderzoek beschouwd als het gebied waarbinnen de oplossingen worden gezocht voor de problemen op de N340, die in de volksmond ook wel de Hessenweg wordt genoemd. 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 Vecht heeft een stroomrichting van oost naar west. De noordelijke begrenzing van het studiegebied wordt gevormd door de N377 (Hasselt - Coevorden).

Het studiegebied is onder te verdelen in vier karakteristieke gebieden: het zuidelijke deelgebied onder de N340, het noordelijke landbouwgebied, het industriegebied Hessenpoort en het oostelijke deelgebied tussen Ommen en Balkbrug. Deze vier deelgebieden bevatten ieder hun eigen specifieke waarden en karakteristieken. 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. Dit wil echter niet zeggen dat ieder deelgebied op zich staat, verschillende aspecten van deelgebieden beïnvloeden elkaar, wat voor een samenhang tussen de deelgebieden zorgt. Een goed voorbeeld in deze, waarbij natuurlijke en cultuurhistorische aspecten elkaar over en weer beïnvloeden, is bij de oude Hessenweg. Deze weg is ten dele aangelegd over een brede dekzandrug ten noorden van de Vecht. Aan weerszijden zal het gebied te vochtig zijn geweest. Door de brede zandbanen die de karren in de heide hebben gemaakt is het zand verstoven en zijn stuifduinen (zoals het Ommerbos) ontstaan (Directie Natuur, Milieu en Faunabeheer, 1989).

De vierdeling is in dit onderzoek leidend voor de kwaliteitsbeschrijving van het studiegebied. Een overzicht van het studiegebied en de daarbij onderscheiden vier deelgebieden is te vinden in figuur 2.1.



Figuur 2.1 *Ligging deelgebieden in het studiegebied*

2.2 De achtergronden bij de begrenzingen van het studiegebied

Bij de keuze voor het studiegebied hebben verschillende overwegingen een rol gespeeld. Allereerst dient het studiegebied voldoende groot te zijn om de directe en indirecte relaties van de N340 met zijn omgeving te kunnen beschrijven. Daarnaast is de keuze bepaald aan de hand van reeds bestaande harde gebiedsbegrenzingen, zoals de Vecht en Rijks- en provinciale wegen. De ligging van de provinciale wegen

en de Rijksweg A28, die tevens dienst doen als gebiedsbegrenzing, zorgt ervoor dat het studiegebied een ruraal verblijfsgebied vormt en daardoor als één geheel gezien kan worden.

Het resultaat van de gebiedsafbakening is een studiegebied dat met name een groot deel van de gemeente Dalfsen omvat. In het gebied liggen diverse (kleine) kernen, agrarische gebieden en natuurgebieden.

2.3 De ruimtelijke kenmerken

Het studiegebied is gelegen in de provincie Overijssel en maakt onderdeel uit van drie door de provincie onderscheiden regio's: IJsseldelta, Noordoost-Overijssel en Vecht-Regge (Provincie Overijssel, 2001). De totale oppervlakte van het studiegebied is circa 13.500 hectare en op het grondgebied liggen twee grote kernen, Dalfsen en Nieuwleusen. Daarnaast zijn er kleine dorpen (Oudleusen en Balkbrug) en buurtschappen (Ankum, Broekhuizen, Emsland, Varsen, Welsum, Witharen, Ommerschans, Ruitenveen en Vinkenbuurt).

Omdat voor een groot aantal van de hieronder beschreven landgebruikvormen geldt dat informatie niet op het gewenste specifieke niveau te onderscheiden was in de gebruikte 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 gemeentes: de gemeente Dalfsen, gemeente Zwolle, gemeente Ommen en de gemeente Hardenberg. De voormalige gemeente Dalfsen en Nieuwleusen zijn op 1 januari 2001 samengevoegd en 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, waarvan de meeste in de kern Dalfsen wonen (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008). Zwolle is met 116.265 inwoners veruit de grootste gemeente waar het studiegebied onderdeel van uitmaakt. Het oppervlakte studiegebied dat onderdeel is van de gemeente Zwolle is echter maar gering en beperkt zich globaal tot het gebied tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle-Meppel. De gemeente Ommen kent tot slot een oppervlakte van 18.192 hectare en had op 1 januari 2008 een inwoneraantal van 17.417 inwoners. 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 vijf.

Noordoost-Overijssel, de regio waar het studiegebied voor het grootste gedeelte onderdeel van uitmaakt, wijkt in demografisch opzicht af van de situatie in Overijssel. In de regio wonen meer jonge gezinnen, is een minder vergrijzende bevolking en zijn grotere huishoudens aanwezig. 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. In de centrumgemeente Hardenberg is detailhandel een relatief sterke sector (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005)

Ingezoomd naar het studiegebied, is het grootschalige regionale bedrijventerrein Hessenpoort, dat gelegen is binnen de gemeentegrenzen van Zwolle, een belangrijke drager. Op de Hessenpoort zijn diverse grote bedrijven gevestigd als DHL en J.E. StorkAir. Op moment van schrijven is, in augustus 2008, Hessenpoort 2 in ontwikkeling. Daarnaast wordt 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 gemeentes, 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 gemeentes een sterke teruggang in zowel het aantal vestigingen als het aantal arbeidsplaatsen zichtbaar. (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005).

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

Recreatie en toerisme
In de periode 2002-2004 zijn het aantal overnachtingen van zowel toeristische binnenlandse als binnenlandse vakanties in het Vechtdal gestegen, terwijl voor Overijssel en Nederland geldt dat het aantal overnachtingen tijdens toeristische binnenlandse en binnenlandse vakanties in de periode 2002-2004 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). Bijbehorende cijfers zijn terug te vinden in tabel 2.1.

Tabel 2.1 *Cijfers met betrekking tot recreatie en toerisme* (Bron: CVO, 2003-2004, CVO in Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005)

	Vechtdal			**Overijssel**			**Nederland**		
	2002	**2003**	**2004**	**2002**	**2003**	**2004**	**2002**	**2003**	**2004**
Aantal toeristische binnenlandse vakanties x 1000	387	460	447	1.149	1.330	1.226	13.725	13.600	13.542
Totale bestedingen tijdens toeristische vakanties (euro's x 1000)	53.949	57.295	66.443	195.962	205.223	180.768	2.573.948	2.296.879	2.261.178
Bestedingen p.p.p.d. tijdens toeristische vakanties (euro's)	19,60	18,70	19,00	24,60	25,10	22,70	27,87	26,60	25,80
Alle binnenlandse vakanties (x 1000)	522	574	601	1.575	1.647	1.647	18.710	18.091	17.979
Totale bestedingen tijdens binnenlandse vakanties (euro's x 1000)	61.099	64.784	83.618	230.697	228.815	216.562	2.901.381	2.629.701	2.568.975
Bestedingen p.p.p.d. tijdens binnenlandse vakanties (euro's)	16,10	15,90	17,70	16,10	20,40	19,30	22,88	22,20	25,80

Met name de aanwezigheid van de Vecht draagt in belangrijke mate bij aan de omvang van de recreatieve sector in het studiegebied. Mede door de aanwezigheid van deze Vecht liggen er campings in het studiegebied, zijn er rondvaarten, zijn er talloze historische gebouwen te bewonderen en er lopen 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, omdat in dit deel veel bossen voorkomen.

2.4 De kenmerken van het verkeersnetwerk

De belangrijkste weg in het studiegebied die tevens ook 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 20e eeuw is het aantal wegen aanzienlijk uitgebreid en de kwaliteit ervan sterk verbeterd. Tevens werd de Hessenweg in 1905 verhard en vormde het weer de belangrijkste oost-westverbinding in het gebied. Eind jaren 60 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 (*vrij naar* Gemeentebeschrijving MIP Dalfsen en Ommen). De insteek van het actuele project 'omleiding N34' is dat het doorgaande verkeer wordt geweerd uit het centrum van Ommen en dat het via de noordkant van de kern wordt afgewikkeld.

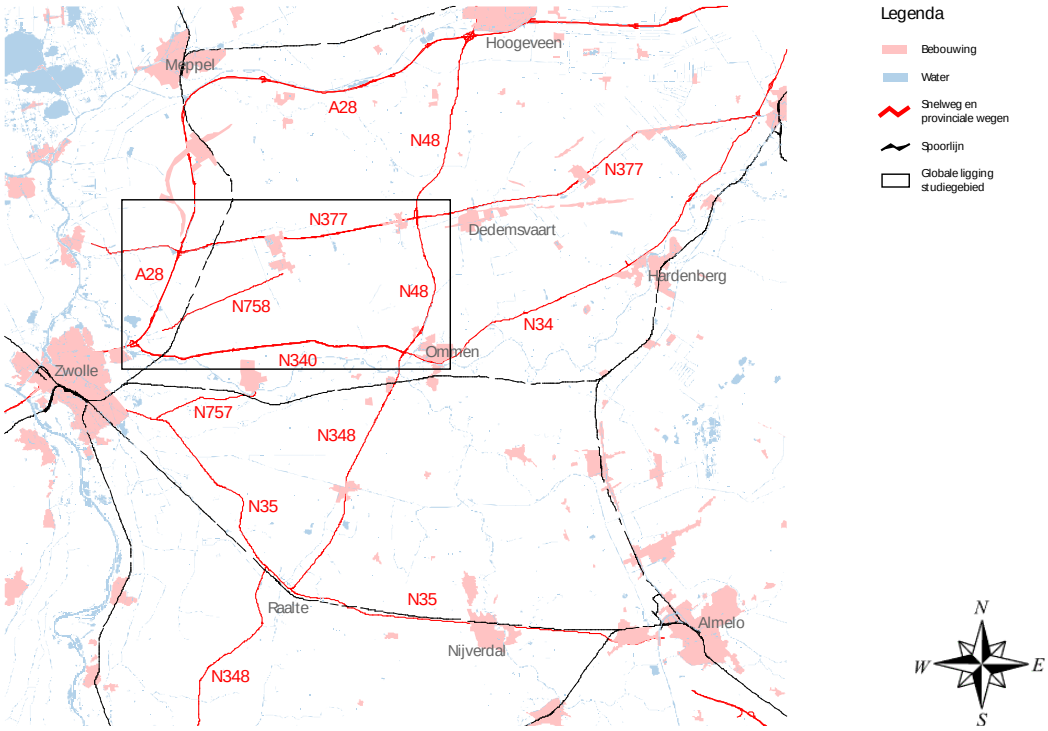
Het wegennet in het studiegebied is vooral opgebouwd in oost-west richting. Momenteel functioneert het studiegebied als een open netwerk, met naast bestemmingsverkeer ook verbindingen voor doorgaand verkeer. Dit doorgaande verkeer concentreert zich met name op de vier N-wegen die door of langs het studiegebied 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. De reikwijdte hiervan is bepaald aan de hand van verkeersstromen en ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de opwaardering van de N340. Dit betreft het studiegebied én de omgeving daarvan.

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

- De A28 die tussen Utrecht en 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 die tussen Hasselt en 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 tussen Zwolle en Almelo. Binnen de bebouwde kom van Zwolle heet de weg Ceintuurbaan en vormt deze een onderdeel van de Zwolse ringweg.

In het studiegebied is de N340 een belangrijke verbinding tussen de kernen Zwolle, Ommen en Hardenberg. Hiernaast ligt er in het studiegebied een netwerk van gemeentelijke (plattelands)wegen, waarmee onder andere de buurtschappen Witharen, Ankum, Varsen en Vinkenbuurt worden ontsloten. Naast de eerder genoemde ontsluitingswegen zijn ook de spoorlijnen Zwolle - Hardenberg en Zwolle – Meppel belangrijke structurerende elementen.

Hoewel de N35 in de tekst en figuur 2.2 wordt aangeduid als belangrijke ontsluitingsweg in de omgeving van het studiegebied, is uit de 'Studie samenhang regionale stroomwegen Noord Overijssel' (Provincie Overijssel, 2007d) gebleken dat de N35 een beperkte samenhang kent met de N340 en de N377. Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in het studiegebied (N340, N377 en N758) zal de N35 dan ook niet meegenomen worden in het verkeersmodel. Meer hierover is terug te vinden in hoofdstuk 6.



Figuur 2.2 *Regionaal verkeersnetwerk*

3. Onderzoeksmethoden

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksmethoden en de daaraan gerelateerde keuzes voor dit onderzoek beschreven

3.1 Inleiding

Dit methodische hoofdstuk is van belang, omdat wetenschappelijk gezien elk onderzoek reproduceerbaar dient te zijn (Baarda en de Goede, 2001: 19). De gemaakte keuzes met betrekking tot de methodologische handelswijze zijn voor de reproduceerbaarheid van een onderzoek van wezenlijk belang. De verschillende paragrafen in dit hoofdstuk gaan onder andere in op de vragen: Welke onderzoeksmethoden zijn er gebruikt en waarom? Waarom is er gekozen voor toekomstonderzoek door middel van scenario's? Wie zijn er geïnterviewd en waarom? De onderstaande paragrafen geven antwoord op deze methodische vragen. Naast de beschreven onderzoeksmethoden is in dit onderzoek ook gebruik gemaakt van bronnenonderzoek door middel van het verzamelen en analyseren van relevante literatuur en het gebruik en toepassen van ArcGIS.

3.2 De vormen en functies van toekomstonderzoek

De tekst in deze paragraaf is gebaseerd op literatuur over toekomstonderzoek van met name Hidding (2002) en Dammers (2005). Waar mogelijk en zinvol is de herkomst van tekst(gedeelt)en weergegeven.

Om breed te beginnen: er zijn veel verschillende aspecten en kanten te onderscheiden wanneer het over toekomstonderzoek gaat. Een kleine greep uit de verschillende mogelijke toekomstonderzoeken: scenario's, simulatiemodellen, trendextrapolaties, regressieanalyses, Delphi-methoden, strategische workshops, input-output analyses, analogiemethoden, waarschijnlijkheidsdenken, cross-impact analyses (Dammers, 2005). Het is niet de bedoeling van de onderzoekers hier een uitputtende weergave van te geven en ook wordt niet gepretendeerd dat er een samenvatting van de verschillende mogelijkheden en onmogelijkheden met betrekking tot (het gebruik van) toekomstonderzoek wordt gegeven in dit onderdeel van het onderzoek.
Wel wordt hopelijk duidelijk dat toekomstonderzoek – en met name het gebruik van scenario's hierin – verschillende functies vervult die van grote relevantie en importantie zijn.
Inspirerend zijn de *mogelijkheden* tot toekomstonderzoek. Er is nog veel niet ingevulde ruimte in het bestaande beleid voor de ontwikkeling van het studiegebied en de nabije omgeving van het studiegebied, wat ondermeer weerspiegeld wordt in het tot leven roepen van een provinciale commissie voor de ruimtelijke kwaliteit en in de aanbevelingen van Atelier Overijssel met betrekking tot het omgaan met rondwegen. Tevens inspirerend zijn de *uitdagingen* voor het gebruik van toekomstonderzoek. Mensen kunnen op deze wijze worden gemotiveerd mee te denken over hun eigen toekomst. Zogenaamde starheid van het beleid van overheden en bestuurders kan aan de kaak worden gesteld of op z'n minst worden getest. Ook inspirerend waren *voorbeelden* van het gebruik van toekomstonderzoek voor de provincie Overijssel (*Trendverkenning demografie 2008,* samenhangend met scenario's die het Centraal Planbureau (CPB) gebruikt) en de gemeentes Zwolle en Hardenberg (*Structuurplan Scenariostudie (2004)*en *Welke toekomst kiest u? Publiekskrant (2004)*). Daarnaast heeft toekomstonderzoek nog tal van andere *eigenschappen* waardoor de toepassing ervan in het onderzoek aantrekkelijk wordt, maar hierover dadelijk meer.

De kracht van toekomstonderzoek ligt in het *verkennen* van mogelijke en/of wenselijke toekomsten en niet zozeer in het *voorspellen* van de toekomst. Toekomstonderzoek dient om onzekerheden beter hanteerbaar te maken, om zo tot weloverwogen beleidskeuzen te kunnen komen. De laatste jaren zijn de belangstelling voor en het gebruik van toekomstonderzoek op het gebied van de omgevingsplanning sterk toegenomen. Verklaringen hiervoor worden ondermeer gezocht in de toenemende onzekerheid over de toekomst als gevolg van steeds meer en steeds snellere ontwikkelingen op tal van terreinen in de maatschappij. Een andere verklaring is de toenemende complexiteit van steeds meer integrale en interactieve planningsopgaven en –processen, zoals ook dhr. Kok, burgemeester van Ommen, in een gesprek nadrukkelijk aangaf. Ook wordt genoemd dat ideologieën zijn weggevallen en er een steeds grotere kans is op suboptimale uitkomsten en beleidsfiasco's.
Toekomstonderzoeken kunnen van belang zijn voor het *signaleren en agenderen* van mogelijke toekomstige *problemen*. Minstens net zo belangrijk is de functie die wordt omschreven als de *verruiming van het perspectief*. Deze functie is te karakteriseren als de positieve tegenhanger van de eerstgenoemde functie. Een voordeel ten opzichte van een plan is dat bijvoorbeeld een verkenning minder dwingend is. Tevens is het ook mogelijk door middel van toekomstonderzoeken onderzoek te doen naar de *consequenties van eventuele strategische beleidskeuzen*. 'Tenslotte worden toekomstonderzoeken in toenemende mate gebruikt als een *middel voor* maatschappelijke, politieke en vakmatige *discussie* om de waarschijnlijkheid, mogelijkheid en wenselijkheid van verschillende toekomsten af te tasten.' (Hidding, 2002: 213)

Bij de toepassing van toekomstonderzoeken is de ontvankelijkheid van beleidsmakers voor deze onderzoeken van belang. Deze is namelijk niet vanzelfsprekend 'en verschillende auteurs signaleren een kloof tussen toekomstonderzoeken en het strategische beleid' (Hidding, 2002: 212). Verklaringen hiervoor worden met name gezocht in de verschillende gerichtheid van producenten van toekomstonderzoeken en beleidsmakers. Deze gerichtheid heeft ondermeer betrekking op de gehanteerde uitgangspunten voor de toekomstbeelden, de termijn en de wijdte van het blikveld en het belang van een eenmaal ingezette koers.
Ruwweg zijn aan de hand van de criteria 'gegevens' en 'theorieën' vier typen toekomstonderzoeken te onderscheiden. Als zowel van gegevens als van theorieën gebruik gemaakt wordt, hebben we het over *prognoses*. Als geen van beide gebruikt wordt, wordt het *speculeren*. In het geval er geen theorieën gebruikt worden, wordt een onderzoek omschreven als een *projectie* en in het geval er wel theorieën gebruikt worden, gaat het over het terrein van de *verkenningen*.

3.3 Toekomstonderzoek door middel van toekomstscenario's

Voor het ontwerpen van alternatieve toekomstbeelden wordt vaak gebruikgemaakt van de scenariomethode. Hidding omschrijft een scenario als: 'een beschrijving van de huidige toestand, van een of meer mogelijke en/of wenselijk geachte toekomstige toestanden, alsmede van de weg die vanuit de huidige toestand naar die toekomsten zou kunnen leiden' (Hidding, 2002: 209). Van de in deze definitie onderscheiden componenten wordt de eerstgenoemde beschreven in de hoofdstukken over de huidige situatie in het studiegebied, de kwaliteiten van het studiegebied en de huidige verkeerssituatie. De tweede onderscheiden component komt met name in het hoofdstuk over toekomstonderzoek door middel van scenario's naar voren en de laatstgenoemde zowel in dat hoofdstuk als in het hoofdstuk over de ruimtelijke ontwikkelingen van het studiegebied. Door scenario's te gebruiken kan worden losgekomen van de problematiek in en de complexiteit van het heden, kunnen ontwikkelingen in samenhang beschouwd worden en kan tevens een bepaalde bandbreedte aan zowel zelfstandige als samenhangende ontwikkelingen in beeld gebracht worden, waarbij tevens duidelijk is of en voor wie deze ontwikkelingen gewenst zijn.
Terug naar scenario's in het algemeen. Er kunnen op hoofdlijnen twee typen scenario's worden onderscheiden. Het eerste type omvat de *projectieve* scenario's, waarin het heden wordt doorgetrokken naar de toekomst. Dit type scenario's wordt ook wel aangeduid als trendscenario. Afhankelijk van de factoren die worden meegenomen bij de samenstelling van de scenario's, wordt gesproken van een dominant scenario (als de betreffende factoren nu al dominant zijn) of een grensverkennend scenario (als de betreffende factoren versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie). Het tweede type scenario's omvat de *prospectieve* scenario's. In deze scenario's wordt, op grond van bepaalde (normatieve) uitgangspunten, een toekomstbeeld geconstrueerd, waarna wordt nagegaan welke processen nodig zijn om de kloof tussen dit toekomstbeeld en de huidige situatie te dichten. De scenario's die in dit onderzoek geconstrueerd worden zijn een mengvorm van projectie en prospectie. Bepaalde ontwikkelingen worden autonoom verondersteld en andere ontwikkelingen staan juist ten dienste van bepaalde wensbeelden voor de toekomst. Als teruggekeken wordt naar het viertal onderscheiden typen toekomstonderzoeken, vallen deze scenario's gedeeltelijk onder de prognoses en gedeeltelijk onder de projecties.
Meer specifiek zijn scenario's ook te typeren naar breedte van het thema (sectoraal – multisectoraal), aggregatieniveau (micro – meso – macro) en handelingsgerichtheid (omgeving – beleid).
De scenariomethode wordt door veel toonaangevende planbureaus in Nederland gebruikt, zoals het Ruimtelijk Planbureau. De specialisten van dit bureau zeggen over deze methode ondermeer het volgende. 'De scenarioaanpak vormt een middel om het hoofd te bieden aan de grote mate van onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen en aan de schijnzekerheid van bevolkingsprognoses.' (Van Dam et al, 2006: 58)

3.4 Interviews met relevante actoren

In het kader van het onderzoek zijn verschillende interviews gehouden met verschillende groepen betrokkenen. De manier waarop deze interviews gehouden zijn was in het algemeen te typeren als open en interactief. In de meeste gevallen waren de interviews voornamelijk gesprekken en geen afwisseling van vraag en antwoord. Dit wordt in de hierop volgende subparagrafen meer in detail beschreven. In de annex bij dit rapport, die in bezit is van dhr. Jaarsma, zijn verslagen van de (meeste) interviews terug te vinden.

3.4.1 Interviews met lokale bewoners

Om de meningen en de kennis van de inwoners van het studiegebied mee te kunnen nemen is gesproken met een aantal van hen. De manier waarop zij geselecteerd zijn is enerzijds willekeurig en anderzijds onwillekeurig. In totaal zijn er negentien gesprekken gevoerd, waarvan sommige gesprekken met meerdere personen tegelijkertijd. Er is besloten geen nieuwe gesprekken meer te voeren toen de laatste vijf gesprekken weinig tot geen nieuwe informatie opleverden. Er is gesproken met mensen die aan het huidige

tracé van de N340 wonen, mensen die in of aan een eventueel toekomstig (nieuw) tracé van de N340 wonen en mensen die niet in een van beide categorieën vallen. Tevens is er zowel gesproken met mensen die van oudsher in het gebied wonen als mensen die pas op latere leeftijd of recent in het gebied zijn komen wonen.
Om deze reden is per persoon beschreven hoelang hij of zij al in het gebied woont, welk beroep deze persoon uitoefent (moet hij of zij daarvoor reizen en waarheen?) en wat de reden was of is om in het gebied te blijven of te gaan wonen. Vervolgens is gevraagd naar de kwaliteiten van en de problemen in het gebied, de visie op het gebied over twintig jaar en de manier waarop de N340 hierin wel of niet past. De locaties waar de mensen waarmee gesproken is wonen, zijn in een kaart in figuur 3.1 weergegeven. De vragen die in elk gesprek als richtlijn dienden, zijn de volgende:

1. Hoelang woont u al op uw huidige adres?
2. Waar woonde u voordat u op uw huidige adres woonde?
3. Wat is voor u de reden dat u hier bent komen/blijven wonen? Wat zijn/waren uw dagelijkse bezigheden?
4. Welke ruimtelijke kwaliteiten heeft het studiegebied volgens u?
5. Wat zijn de belangrijkste problemen die in dit gebied moeten worden aangepakt?
6. Hoe ziet het gebied er wat u betreft over twintig jaar uit?
7. Hoe denkt u dat het gebied er over twintig jaar uit zal zien?
8. Op welke manier past de (opwaardering van de) N340 in uw ideaalbeeld van het gebied over twintig jaar?



Figuur 3.1 *Locaties interviews lokale bewoners studiegebied*. De plaatsen van de getallen in de zwarte bolletjes geven ongeveer de locaties van de adressen weer. De spreiding over het studiegebied komt op deze manier ook visueel goed tot uitdrukking.

Naast deze negentien zijn er tal van andere gesprekken gevoerd met inwoners van het studiegebied, waarbij niet deze strikte lijst gehanteerd is. De (uitkomsten van de) gesprekken met hen zijn daarom ook niet gedocumenteerd terug te vinden, maar wel van invloed geweest op het onderzoek.

3.4.2 Interviews met Plaatselijke Belangen en Stichting Duurzaam door het Vechtdal

Om de meningen en de kennis van de inwoners van het studiegebied mee te nemen is ook gesproken met vertegenwoordigers/bestuursleden van een vijftal Plaatselijke Belangen in het studiegebied. Voor de Plaatselijke Belangen van Oudleusen en Balkburg geldt dat wel getracht is een afspraak voor een gesprek te maken, maar dat zij hier zelf geen belang bij hadden of het belang niet van inzagen. Er is gesproken met iemand van Streekvereniging De Marsen, de uitwerking van dit gesprek is opgenomen onder de interviews met de bewoners van het studiegebied. Gezamenlijk omvatten deze Plaatselijke Belangen het grootste gedeelte van het studiegebied en zijn zij om die reden de eerst aangewezen instanties om namens hun inwoners de belangen, ook met het oog op de opwaardering van de N340, te behartigen en toe te lichten.
In de gesprekken is telkens gevraagd naar de achtergronden van het betreffende Plaatselijke Belang (hoeveel leden heeft het? wat is haar standpunt met betrekking tot de N340?). Achtereenvolgens kwamen aan bod de kwaliteiten van en de problemen in het studiegebied, het wensbeeld voor 2030 en de positie van de N340 hierin en was er ruimte voor meer algemene opmerkingen.

Daarnaast is gesproken met Wim Prinsse, voorzitter van Stichting Duurzaam door het Vechtdal. Met hem is onder andere gesproken over de visie van de Stichting en de rol die zij (willen) spelen in het

besluitvormingsproces rondom de N340. Verder is er, onder andere rondom het verkeersonderzoek, meerdere keren contact geweest met meerdere leden van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal.

3.4.3 Interviews met ambtenaren

Het studiegebied, zoals begrensd door de onderzoekers, is gelegen in vier gemeentes (zie ook subparagraaf 2.1.2). Uit elk van deze gemeente is gesproken met een vertegenwoordiger over het belang van (de opwaardering van) de N340 voor de betreffende gemeentes en de manier waarop er vanuit de gemeente tegen deze opwaardering en de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied aangekeken wordt. De betreffende vertegenwoordigers waren mevrouw Van Oenen (beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Dalfsen), de heren Ekhart (beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Zwolle), Zoric (beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Ommen), Burema (wethouder verkeer en vervoer gemeente Ommen) en Gerrits (medewerker civiele techniek gemeente Hardenberg). Daarnaast is ook gesproken met de burgemeester van Ommen, dhr. Kok, over relevante toekomstscenario's voor het studiegebied.

Het project N340 wordt gestuurd vanuit de provincie en om die reden is ook gesproken met enkele betrokkenen van de provincie Overijssel. Allereerst is gesproken met dhr. Van Weerd, de projectleider vanuit de provincie Overijssel van het N340-project, over allerhande inhoudelijke en procesmatige zaken rondom dit project. Verder is gesproken met de heer Bremer (ecoloog provincie Overijssel) over de kwaliteiten en de potenties van het studiegebied en de manier waarop deze ontwikkeld kunnen worden.

Ten slotte is gesproken met vertegenwoordigers van twee overheidsinstanties: Rijkswaterstaat en Dienst voor het Landelijk Gebied (DLG). Namens Rijkswaterstaat is gesproken met dhr. Van Beuzekom over de relaties tussen de (opwaardering van de) A28 en (de opwaardering van) de N340. Met dhr. Moning van DLG is gesproken over de huidige en toekomstige rol van de landbouw in het studiegebied.

3.4.4 Interviews met experts

Naast de verschillende ambtenaren zijn ter ondersteuning of correctie van de analyse van geschreven bronnen verschillende gesprekken gevoerd met (lokale) experts. Zo is gesproken met de heren Oudejans (gebiedsexpert), Zoon (zelfstandig ecoloog en gebiedsexpert) en Goutbeek (gebiedsexpert) over de kwaliteiten en de potenties van het studiegebied en de manier waarop deze ontwikkeld kunnen worden. Met dhr. Baalman van het Oversticht is ondermeer gesproken over hoe wegontwerp en ruimtelijke kwaliteit elkaar kunnen versterken en aanvullen. Verder is met mw. Van Meeteren en dhr. Rozendaal van het Plattelandshuis Achterhoek en Liemers gesproken over de manier waarop inwoners van een gebied betrokken kunnen worden bij de bepaling van de ruimtelijke kwaliteiten van het gebied.

Aan alle ambtenaren en experts is tevens gevraagd (in het geval zij bekend waren met het studiegebied) wat voor hen de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied zijn en wat hun persoonlijke wensbeeld voor het gebied in 2030 is.

3.5 Verkeersonderzoek

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersituatie zijn allereerst de beschikbare verkeerstellingen geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van cijfers van de Provincie Overijssel van de verkeersintensiteiten van motorvoertuigen op provinciale wegen. De provincie Overijssel laat één keer per jaar verkeerstellingen op haar provinciale wegen uitvoeren, zij het niet op ieder meetvak van elke weg. Zo was in 2007 op circa 69% (154 van de 222) van de meetvakken de verkeersintensiteit van motorvoertuigen gemeten, op de overige 31% waren de intensiteiten geschat. Deze schatting is gebaseerd op verkeersintensiteiten op de desbetreffende meetvakken van de voorgaande jaren. Opvallend is dat nu de N340 de laatste jaren een grote rol speelt in de Overijsselse besluitvorming, de verkeersintensiteit op het belangrijkste meetvak van de weg (Kranenburgweg-Koesteeg) in de jaren 2006 en 2007 is geschat.

Tevens is uit de verkeerstellingen van de provincie Overijssel te herleiden wat de intensiteiten, het percentage en het type vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar) op de verschillende meetvakken op de provinciale wegen waren. Wat echter niet uit de gegevens blijkt, is het percentage vrachtverkeer dat de provinciale wegen als sluiproute gebruikt om de nationale stroomwegen te vermijden. Verschillende actoren (waaronder de Stichting Duurzaam door het Vechtdal) hebben de gedachte dat veel vrachtverkeer de N340 als sluiproute gebruikt om zo de drukte op de A28 te omzeilen. Anderen, zoals dhr. van Beuzekom (projectleider Rijkswaterstaat A28 Zwolle – Meppel) die in een interview met de onderzoekers stelt dat het slechts om minimale aantallen gaat, zijn van mening dat het wel meevalt met het sluipverkeer.

Om de orde van grootte van dit sluipverkeer duidelijk 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 ook wel worden aangeduid als sluipverkeer, omdat dit vrachtverkeer wordt geacht om via de A28 van Zwolle naar Hoogeveen en vice versa te komen.

In het kader van het verkeersonderzoek zijn door in totaal zeventig deelnemers van de Stichting op dinsdag 17 juni en donderdag 26 juni op twee punten metingen verricht:

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



Figuur 3.1 *Verkeersonderzoek.* Meting door deelnemers van Stichting Duurzaam door het Vechtdal bij kruispunt Dedemsweg/Koesteeg.

De afstand tussen beide meetpunten was ongeveer dertig kilometer en binnen deze afstand bevond zich een verkeerslicht (Dedemsweg/Koesteeg) en het knooppunt Varsen. In beide richtingen zijn van 06.00 tot 20.00 uur kentekens van vrachtwagens geregistreerd in blokken 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 tevens getracht een verband te leggen tussen het gebruik van de N340 en de N48 als alternatief voor de A28 en de doorstroming op de A28. Deze doorstroming op de A28 is elk kwartier gepeild via teletekstpagina 730 waar de optredende files worden vermeld. Deze pagina wordt circa per kwartier bijgehouden.

Een overzicht van de resultaten van het verkeersonderzoek is te vinden in subparagraaf 6.2.3.

4. De kwaliteiten van het studiegebied

In dit hoofdstuk worden de huidige kwaliteiten van het studiegebied beschreven. Hiertoe wordt eerst een inleiding gegeven vanuit een breed perspectief op wát er onder deze kwaliteiten verstaan dient te worden. Vervolgens worden voor de vier deelgebieden waarin het gebied is opgedeeld (figuur 2.1) specifieke kwaliteiten en kernwaarden beschreven. In het hierop volgende gedeelte is weergegeven op welke manier deze kwaliteiten gewaardeerd (zouden kunnen) worden.

4.1 Inleiding

Onder invloed van de toenemende druk op de beschikbare ruimte en de zorgen van mensen over hun leefomgeving wordt steeds meer getracht om met het accommoderen van economische ontwikkeling en mobiliteit tegelijk een kwalitatief zo goed mogelijke leefomgeving te creëren. De kwaliteit van de leefomgeving wordt in veel rapporten gebruikt zonder nadere aanduiding. Vaak staan wensen, behoeften of waarderingen van mensen centraal bij het definiëren van kwaliteit van de leefomgeving en aanverwante begrippen. Zo concludeert Volker (1982: 18-19) dat, hoewel de definities en uitwerkingen van het begrip leefbaarheid sterk variëren in de literatuur, de waardering van de leefomstandigheden een steeds belangrijker element vormt.

Men zou kunnen stellen dat de leefomgeving kwalitatief beter wordt naarmate mensen de omgeving als prettiger en beter gaan ervaren. Jacobs (2000: 25) merkt terecht op dat het probleem van deze definitie is dat ze geen definitie is: het probleem van wat kwaliteit is wordt verschoven naar het probleem wat de wensen en behoeften van mensen zijn.

In de Van Dale worden aan het begrip kwaliteit een aantal betekenissen gegeven, maar nog steeds biedt het geen duidelijke definitie:

kwa·li·teit (de^{v}; kwaliteiten):

1. bepaalde gesteldheid, hoedanigheid, mate waarin iets geschikt is om voor een bepaald doel gebruikt te worden
2. goede eigenschap
3. hoedanigheid functie

Centraal in de betekenissen die worden gegeven is dat het steeds gaat om waardetoekenning. Een gebied, gebouw of voorwerp krijgt in dit licht pas kwaliteit als mensen er bepaalde waarden aan toekennen. Daarmee is kwaliteit een relatief begrip: het kan verschillen van cultuur tot cultuur en van tijd tot tijd. Een waardetoekenning in de vorm van kwaliteit kan dus nooit vooraf worden gegeven, maar alleen sociaal worden geconstrueerd (Van Assche & Jacobs, 2002). Hieruit valt te herleiden dat er geen eenduidige definitie bestaat van wat kwaliteit precies inhoudt: de inhoud van het begrip verandert naar gelang de maatschappij en de behoeften van de mensen in de maatschappij veranderen. Pirsig (1991) vat bovenstaande als volgt samen: “kwaliteit is een vaag begrip dat uitdrukt hoe wij over dingen denken.”

Hoewel het dus niet mogelijk is om de kwaliteit van een bepaalde leefomgeving eenduidig te omschrijven, is het wel mogelijk om verschillende gedachtes over kwaliteit te plaatsen in de drie daarvoor ontwikkelde kennisdomeinen. Deze kennisdomeinen zijn het objectieve, het intersubjectieve en het subjectieve kennisdomein.

4.2 Kennisdomeinen over kwaliteit

4.2.1 Objectieve kennis

Dit kennisdomein rust in feite op twee pijlers, de logica en de feiten, die de vorming van theorieën reguleren. De filosofische stroming die het dichtst bij dit domein van kennis in de buurt komt is het logisch positivisme. Deze stroming gaat ervan uit dat iedereen door middel van feiten de waarheid kan controleren. Koningsveld (1995) omschrijft dit beeld als het standaardbeeld van de wetenschap. In dit beeld, zo beschrijft Koningsveld, worden uit waarnemingen wetenschappelijke wetten afgeleid. Deze wetten vormen in onderlinge samenhang netwerken van theorieën en vanuit deze theorieën kunnen weer nieuwe wetten worden afgeleid. Dit

standaardbeeld omschrijft wetenschap als een puur rationele onderneming. Binnen deze rationele onderneming ligt de nadruk op de werkelijkheid: de werkelijkheid is eenduidig en bepaalt wat ware kennis is, de mens moet er maar achter zien te komen. Als de mens dat goed doet, dan kunnen uitspraken worden voorzien van het label 'waarheid'. Deze kennis is dan volledig objectief (Jacobs, 2000).

Het monitoren van de kwaliteit van een bepaald gebied door middel van toetsingkaders valt over het algemeen binnen dit kennisdomein. In deze toetsingskaders wordt, door middel van enkele te meten harde gegevens, een objectieve maat voor de kwaliteit gegenereerd. Een voorbeeld van een dergelijk toetsingskader is de leefomgevingsbalans van de RIVM (1998). In deze balans is op een kwantitatieve manier invulling gegeven aan inzichten in de veranderingen in de tijd en de ruimtelijke verschillen in de kwaliteit van de leefomgeving in Nederland.

4.2.2 Intersubjectieve kennis

Karl Popper is degene geweest die het beeld dat er zoiets bestaat als een theorievrije waarneming verwerpt. Volgens Popper is een waarneming altijd theoriegeladen, zonder enig theoretisch raamwerk is immers geen waarneming mogelijk (De Pater en Van der Wusten, 1996). Hierop aansluitend beweert Koningsveld (1995) dat er geen objectieve feiten bestaan, maar dat elk feit een geconstitueerd feit is. Een probleem dat hieraan kleeft is dat een theorie nooit weerlegd kan worden, omdat er geen onafhankelijke feitenbasis bestaat. Popper lost dit probleem op door te stellen dat we een feitenbasis moeten creëren. In plaats van objectiviteit, in het standaardbeeld gekoppeld aan het logisch positivisme, spreekt Popper over intersubjectieve overeenstemming, een gedeelde opvatting over een empirische basis.

Binnen dit kennisdomein van intersubjectieve overeenstemming worden feiten in het leven geroepen, binnen kaders die geconstrueerd zijn binnen een groep. Een uitspraak kan binnen dit domein geen aanspraak maken op de waarheid, maar wel op de juistheid.

Een voorbeeld met betrekking tot het bepalen van de kwaliteit van een gebied, zijn uitspraken op grond van enquêtes over de wensen van bewoners en/of bezoekers van het gebied. Uit deze wensen worden doelgroepen geconstrueerd waaraan mensen en motieven zijn verbonden (Jacobs, 2000).

4.2.3 Subjectieve kennis

Het idee van Popper dat feiten altijd theoriegeladen zijn, betekent volgens de filosoof Feyerabend dat feiten niet bestaan, alleen theorieën. Dit betekent ook dat feiten niet met theorieën kunnen botsen, maar de ene theorie met de andere. Als wij immers bepalen wat de feiten zijn, bestaan er helemaal geen feiten. Een objectieve instantie, aan de hand waarvan theorieën weerlegd kunnen worden, bestaat volgens Feyerabend dan ook niet. Het aanhangen van een bepaalde theorie is puur een kwestie van persoonlijke smaak.

De kwaliteit van een gebied binnen het subjectieve domein betekent wat de kwaliteit op een bepaald moment op een bepaalde plaats voor een individu met een bepaalde gemoedstoestand inhoudt (Jacobs, 2000). De kwaliteit binnen dit kennisdomein kan bijvoorbeeld naar boven worden gehaald door middel van diepte-interviews.

4.2.4 Te hanteren kennisdomein

Het begrip kwaliteit is dus erg vaag en op velerlei manieren te gebruiken. Zowel in de maatschappij als in het beleid speelt het begrip een belangrijke rol. Vanwege haar complexiteit is het niet mogelijk om een duidelijke definitie aan het begrip te koppelen. Om het begrip in dit onderzoek toch handen en voeten te geven, is ervoor gekozen om het begrip uiteen te leggen in verschillende kennisdomeinen.

In dit onderzoek zal gebruik worden gemaakt van alledrie de kennisdomeinen. Zo zullen kwaliteitsbeschrijvingen in bestaande rapporten voor een groot gedeelte bestaan uit objectieve gegevens van technische aard. Daarnaast zullen sommige rapporten ook een sociale component bevatten. Deze sociale component kan bestaan uit het betrekken van de maatschappij bij de kwaliteitsbeschrijving van een bepaald gebied door middel van enquêtes, zoals in het belevingswaardenonderzoek N340 (Cox, 2002 & 2003) is gebeurd. Het derde kennisdomein, het subjectieve, zal naar voren komen doordat individuen uit het gebied de vrijheid krijgen om uit te spreken wat zij onder de kwaliteit van het gebied verstaan. Deze subjectieve beschrijving van kwaliteit zal in dit onderzoek plaatsvinden door middel van een interactief proces, bijvoorbeeld door het houden van diepte-interviews met bewoners uit het studiegebied.

Elk kennisdomein zal in dit onderzoek een andere benadering vergen en in elk kennisdomein zullen andere opgaven en onderzoeksmethodieken een rol spelen. Toch zullen de drie kennisdomein in dit onderzoek naast elkaar bestaan, ze zijn niet concurrerend, maar complementair. Een integratie tussen de drie kennisdomeinen is in de bestaande literatuur echter nog niet te vinden en zal dan ook in dit onderzoek ontbreken.

4.3 De kwaliteiten per deelgebied

Bij de verkenning van de kwaliteiten van het gebied is met name gebruik gemaakt van de studies die al voor het gebied zijn verricht. Deze gebruikte publicaties, in chronologische volgorde, zijn als volgt:

- De grote landschapseenheden; beschrijving van Vecht en Regge, Directie Natuur, Milieu en Faunabeheer, (1989)
- Flora en Fauna van het Vechtdal; de huidige situatie en ontwikkelingen tussen 1976 en 1990, Provincie Overijssel, (1993)
- De Vechtvisie, Werkgroep Vechtvisie (1997)
- Ontwerp gebiedsperspectief WCL Vecht-Regge, Provincie Overijssel (1998)
- Streekplan Overijssel 2000+, Provincie Overijssel (2000)
- Onderzoek naar de waterspitsmuis rond bedrijventerrein Hessenpoort (Zwolle), Gemeente Zwolle, 2003
- Belevingswaardenonderzoek N340, Cox, D.O. & G. van Duinhoven (2002 & 2003)
- Kwaliteiten verbinden, Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost Overijssel (2005)
- Borging Landschapskwaliteit, LNV Directie Oost (2005)
- Structuurplan 2020, Gemeente Zwolle (2005)
- Natuurgebiedsplan Overijssel, Provincie Overijssel (2007)
- Bestemmingsplan buitengebied, Gemeente Ommen (2007)
- Plattelandsvisie, Gemeente Dalfsen (2007)
- Levende Vecht, Atelier Overijssel (2007)
- Startnotitie m.e.r. N340, Provincie Overijssel (2007c)
- Rapport Landschapsanalyse en Kwaliteiten, Goutbeek *et al* (2008)
- Gis bestanden rode lijstsoorten/planten, uilen, vegetatie, zoogdieren, Provincie Overijssel (2008)
- Natuur van het noordelijk Vechtdal, Zoon C. & L. Oudejans (2008)

Bij de beschrijving van de kwaliteiten is vooral gebruik gemaakt van de meest recente publicaties die de kwaliteiten van het studiegebied hebben beschreven. Bij het toekennen van kwaliteiten aan een deelgebied is het aantal maal dat een bepaalde kwaliteit in het totaal van publicaties aan een deelgebied is toegedicht, leidinggevend geweest. Daarnaast heeft de ervaring van beide onderzoekers in het beschrijven en beoordelen van een gebied een belangrijke rol gespeeld.

Naast het gebruik maken van bestaande studies, zijn de wensen en belangen geïntegreerd die zijn voortgekomen uit de resultaten van gehouden interviews / keukentafelgesprekken met de bewoners van het gebied. De manier waarop deze interviews zijn gehouden staat uitgebreid beschreven in paragraaf 3.3. De uitkomsten van deze interviews zijn terug te vinden in subparagraaf 4.4.3. Zoals eerder al beschreven leidt deze aanpak tot een kwaliteitsbeschrijving van het gebied vanuit het objectieve (feiten), intersubjectieve (enquêtes) en subjectieve (interviews) kennisdomein.

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 ontwikkeling in het landelijk gebied die in dit onderzoek centraal staat, is de opwaardering van de N340. Volgens de LOK-strategie is deze ontwikkeling alleen toegestaan als de ruimtelijke kwaliteiten van het omliggende landschap behouden blijven en/of versterkt worden. Deze gedachtegang zal dan ook leidend zijn bij de keuze voor een bepaald type opwaardering van de N340 in de verderop in het onderzoek te ontwikkelen scenario's.

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 gemeentes 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)

Onder deze kernkwaliteiten wordt verstaan:

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

Dat een gebied dat vele kwaliteiten herbergt niet altijd beschermd wordt tegen grootschalige ingrepen, zoals de aanleg van een weg, blijkt uit onderstaand kader 4.1

Kader 4.1 Centrale As door Noordelijke Wouden in Friesland

De Noordelijke Wouden in Friesland zijn aangewezen als Nationaal Landschap waarvan de unieke waarden behouden moeten blijven. Kernkwaliteiten van dit Nationale Landschap zijn de strokenverkaveling met een lengte-breedteverhouding van 3:1-5:1, grote mate van kleinschaligheid en pingoruïnes en dijkwallen. De Nota Ruimte beschrijft het gebied als een zeer kleinschalig veenontginningslandschap, bijzonder voor Nederland. Een lofzang op elzensingels en dijkwallen met pingoruïnes als zeldzaam aardrijkskundig verschijnsel. Ondanks de aanwezigheid kernkwaliteiten, wil de provincie Friesland dwars door dit Nationale Landschap een nieuwe 4-strooks weg aanleggen: de centrale as. Deze centrale as beantwoordt aan een vraag van bedrijven om betere bereikbaarheid. Verder zou de aanleg van de centrale as de verkeersveiligheid in de gehele regio ten goede komen. Niet zozeer de door de Rijksoverheid gekoesterde landschappelijke waarden, maar waarden die van economisch belang zijn lijken de doorslag te geven in de keuze voor de aanleg van de weg.

Stand van zaken rondom de centrale as is dat het Ministerie van VROM middels een brief, geschreven op 13 juni 2008, heeft laten weten de keuze voor de centrale as in het Streekplan te accepteren.

Bij het opstellen van de inhoud van dit kader is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: *Verbazing over reactie minister op Centrale As (*Friesch Dagblad, 28 maar 2008), http://www.decentraleas.nl/, *WOB-verzoek streekplan Fryslan* (Ministerie van VROM, 2008), http://www.landroof.nl/, *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling* (Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, 2006)



Tracé centrale as (Bron: Projectbureau de centrale as, 2007)

Om erachter te komen hoe het studiegebied op een verantwoorde manier ontwikkeld kan worden, zijn in deze verdere paragraaf de genoemde kwaliteiten - gebaseerd op natuurlijke, culturele, gebruiks-, en belevingskwaliteiten- per deelgebied beschreven.

4.3.1 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 door de provincie Overijssel onderscheiden Belvedère gebied Vecht en Regge. De provincie omschrijft het Vecht-Reggegebied als waardevol cultuurlandschap, niet alleen bijzonder in Overijssel, maar ook in Nederland. De historische landschapstypen in het deelgebied zijn essen en heideontginningen. De exacte ligging van dit, en de overige drie deelgebieden, is te vinden in figuur 2.1.

Het deelgebied kenmerkt zich door een sterke verwevenheid van natuur en landschap, landbouw, recreatie en toerisme. De regenrivier de Vecht, één van de kleinste rivieren van Nederland, domineert in het gebied de waterhuishouding. Door de verweving van functies is een kleinschalig en afwisselend gebied ontstaan, waar het over het algemeen goed werken, wonen en recreëren is. De kern Dalfsen maakt onderdeel uit van dit deelgebied. 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 bebouwing bestaat uit lintbebouwing en komt in kleine concentraties verspreid langs de wegen voor. 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 het overige deel van het deelgebied. In het oosten is de verkaveling onregelmatiger. De kwaliteiten van het deelgebied bevinden zich voor een groot gedeelte direct ten noordoosten van Dalfsen (Gerner-Welsum). Hier is het landschap door het voorkomende bos, singels en bebouwing kleinschalig en gevarieerd. Met name deze kleinschaligheid wordt door de bewoners van dit deelgebied erg gewaardeerd, zo blijkt uit de gehouden interviews. Verder blijkt uit diezelfde interviews dat velen een verbreding van de N340 op het huidige tracé als een belangrijk gevaar zien voor de aantasting van de kleinschaligheid. 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, struwelen en een gemengd eikenbos. Niet alleen het unieke landschapsbeeld, maar ook het historische karakter, zorgt ervoor dat het gebied rondom Varsen vanuit de gehele omgeving hoog gewaardeerd wordt. Dit historische karakter wordt gevormd door de schuren en boerderijen, het kavelpatroon en de aanwezigheid van historische overblijfselen van woeste gronden, onder andere bij de Arendshorst.

Verder bepaalt het gebied rondom de Ruitenborghweg voor een groot deel de kwaliteiten van het deelgebied. In dit gebied is de overgang naar het Vechtdal goed waarneembaar. In deze zone bevinden zich oude lanen, oude landgoederen (Leemcule, Ruitenborgh) en monumentale gebouwen (oude boerderijen, koetshuis, tolhuis).

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 Mooirivier en de Stouwe liggen deze 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. Ook de stuifduinen langs het oude tracé van de Hessenweg die zijn opgestoven vanuit de karrensporen van die weg zijn erg kenmerkend voor het deelgebied.

De ecologische waarde, gemeten aan de hoeveelheid voorkomende rode lijstsoorten in het deelgebied, is erg hoog. Dit komt vooral door de aanwezigheid van landgoederen met oude loofbomen en de extensief beheerde graslanden die veel rode lijstsoorten bevatten. Tevens maakt het grootste (met name het oostelijke) gedeelte van dit deelgebied onderdeel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. (PEHS).

Impressies van het zuidelijke deelgebied

Figuur 4.1 (links). Stuifduinen met daarvoor weiden begraasd door koeien bij Varsen.



Figuur 4.2 (rechts). Direct vanuit een kleinschalig bebost gebied op de (parallelweg van de) N340.







Figuur 4.3 (links). Overgang naar het Vechtdal ten westen van de kern Dalfsen.

Figuur 4.4 (rechts). Een goede impressie van de kleinschaligheid ten oosten van de kern Dalfsen.

Figuur 4.5 (links). Natuurlijke begrenzing van akkers door middel van houtwallen bij Dalfsen.



Figuur 4.6 (rechts). Een voorbeeld van een oude Vechtarm nabij Varsen.







Figuur 4.7 (links). Vistrap Vechterweerd in de Vecht.

Figuur 4.8 (rechts). De Holleweg: destijds verhoogd om het water tegen te houden.

De nog niet genoemde, maar wellicht belangrijkste kwaliteit van het zuidelijke deelgebied is de aanwezigheid van de halfnatuurlijke laaglandrivier de Vecht. De Vecht is de kleinste van de grote rivieren in Nederland en neemt een centrale plaats in bij de waterhuishouding van Overijssel. Door het laagland regenrivierwatersysteem is de Vecht met haar stroomgebied volgens Oudejans (ex-medewerker provincie Overijssel / gebiedskenner) niet alleen uniek in Nederland, maar in heel West-Europa. Hoewel de huidige N340 en de mogelijke opwaarderingsvarianten weinig tot geen directe invloed zullen hebben op de Vecht, wordt de Vecht in dit onderzoek toch als kernwaarde meegenomen, omdat de eerder genoemde kwaliteiten van dit deelgebied voor het grootste gedeelte hun bestaansrecht te danken hebben aan de aanwezigheid van de Vecht. De Vecht wordt op dit moment ontwikkeld tot een beweeglijke rivier, met natuur, afwisseling en spanning. Tussen Zwolle en Dalfsen is de Vecht en haar winterbed in het Streekplan aangewezen als weidevogelgebied. Voor de landbouw in zijn huidige vorm zal het winterbed van de Vecht steeds minder mogelijkheden bieden. Op veel plaatsen zal deze landbouw een extensiever karakter krijgen of uit het winterbed verdwijnen. Inkomsten uit natuur, landschap, beheer en onderhoud en recreatie krijgen een steeds grotere betekenis. Verder is de Vecht open voor recreatie: wandelen, fietsen, kanoën en vissen. Dit alles met de veilige gedachte dat de bescherming tegen overstromingen is gegarandeerd.

Door het over het algemeen kleinschalig landschap, de vele afwisselende natuurlijke waarden en de cultuurhistorische elementen, is de belevingskwaliteit van dit deelgebied erg hoog. 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 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.

4.3.2 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 ontginningsgeschiedenis is duidelijk herkenbaar in het rationele verkavelings- en wegenpatroon. De bebouwing is in een regelmatig patroon langs deze wegen gesitueerd. De agrarische bedrijven zijn relatief groot en hebben een gunstige verkaveling, mede dankzij de ruilverkaveling die in de jaren zestig heeft plaatsgevonden. In het Reconstructieplan Salland-Twente (Provincie Overijssel, 2004) is het oostelijke deel van het gebied aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied. Natuurwaarden komen in mindere mate voor dan in het zuidelijke deelgebied en het gebied is nu al geschikt en belangrijk voor de landbouw. 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. Het grootste gedeelte van dit ontginningsgebied kenmerkt zich door 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.

Aan de toekenning van een in eerste instantie lage ecologische waarde aan het noordelijke landbouwgebied is door enkele leden van de begeleidingscommissie getwijfeld. Nader onderzoek naar deze ecologische waarde door de heren Zoon en Oudejans heeft tot de conclusie geleid dat het weinige materiaal uit recente jaren ongeschikt is om voor de huidige ecologische situatie van het deelgebied een beoordeling te maken. De verwachting die uit hun onderzoek naar voren komt, is dat van de sterke achteruitgang van kritische weidevogels die elders in Nederland is opgetreden, in het noordelijke landbouwgebied geen sprake lijkt te zijn. Verder wordt in hun onderzoek de verwachting uitgesproken dat het gebied in de winter van belang is voor rondtrekkende wintervogels zoals goudplevier en ganzen. 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’ en het meeste westelijke gedeelte (ten noorden van Hessenpoort) is aangewezen als weidevogelgebied.

In het gebied komt relatief weinig bebouwing voor. De bebouwing die aanwezig is, bestaat voornamelijk uit boerderijen. Rondom de meeste van deze boerderijen zijn erfbeplantingen aanwezig. Daarnaast komen in het gebied enkele plaatselijke singels en enkele kleine bosstroken voor. Ook bevatten de meeste wegen in het gebied zogenaamde wegbeplantingen. Ondanks deze beplantingselementen is, onder andere door de zeer vlakke ligging van het maaiveld, toch sprake van een grootschalig en open landschap. Met name de elementen rust, ruimte, 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.

Met name het gebied in de directe omgeving van Nieuwleusen leent haar kwaliteiten aan een kenmerkend verkavelingspatroon. Het bestaat uit een aaneenschakeling van oude boerderijen op smalle kavels. De verkaveling van deze smalle kavels kan worden getypeerd als een slagenverkaveling.

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

Impressies van het noordelijke landbouwgebied

Figuur 4.9 (links). De openheid wordt verwoord door de namen van huizen, in dit geval ‘Ruimzicht’.



Figuur 4.10 (rechts). Het ontstaan en karakter van gebied komt terug in straatnamen.







Figuur 4.11 (links). Sloten zorgen naast wegen voor een rationele verkaveling.

Figuur 4.12 (rechts). Boerderijen (bij Schapendrift) zorgen mede voor een agrarisch karakter.

Figuur 4.13 (links). Open gebied bij Nieuwleusener-veld.



Figuur 4. 14 (rechts). Mogelijkheden voor intensieve veehouderij in het Nieuwleusener-veld.







Figuur 4.15 (links). Spoorwegovergang bij Westeinde.

Figuur 4.16 (rechts). Open gebied waar mogelijk een noordelijk tracé komt.

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. Net als de Vecht hoort ook het agrarische karakter bij de identiteit van het studiegebied en moet dit in de toekomst behouden blijven, zo blijkt uit de interviews en het belevingswaardenonderzoek (Cox, 2003). Het overwegend agrarisch grondgebruik en de voor de landbouw belangrijke goede waterstanden zijn ook de belangrijkste oorzaken van de redelijk goede weidevogelstand.

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

4.3.3 Het oostelijke deel van het studiegebied

Dit deelgebied bevindt zich in het oostelijke deel van het studiegebied, ten westen van de N48. Het gebied bestaat afwisselend uit open agrarisch productielandschap en bebossing. Historische landschappen in dit deelgebied zijn veenkoloniën ingericht na 1850 en heideontginningen met daarop bebossing. In het Reconstructieplan Salland-Twente (Provincie Overijssel, 2004) is het gebied voor het grootste gedeelte bestempeld als verwevingsgebied (met uitzonderling van de aanwezige bossen). Verwevingsgebieden zijn gericht op mogelijkheden voor landbouw, wonen, en natuur, landschap en recreatie en toerisme. 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. Ook dit gebied is ontstaan door heide- en hoogveenontginningen. Door de aanwezige bosgebieden is de mate van openheid wel iets minder te noemen dan in het noordelijke deelgebied. Toch zijn de open gebieden van dermate omvang dat er een bijzondere weidevogelstand voorkomt (Wulp, Grutto, Tureluur, Veldleeuwerik, Gele Kwikstaart, Kwartel 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 dat zich zowel voordoet in het Ommerveld als het Varsenerveld. De bebouwing is in een regelmatig patroon verspreid langs de wegen gesitueerd. De agrarische bedrijven zijn relatief groot en hebben een gunstige verkaveling. De ontwatering is goed te noemen. Hoewel de agrarische gebieden op enkele kilometers afstand van de Vecht liggen, is de richting van het wegenpatroon (en daarmee van de andere patronen) 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 van Witharen, die enkele meters boven de omgeving uitkomt. Deze rug (haar van zeer fijn wit zand) bestaat uit een bundel van parallel lopende dekzandruggen, die naar het centrum van de bundel steeds hoger worden. Op het hoogste deel zijn de ruggen verstoven tot stuifduinen, die pas in de 20e eeuw bebost zijn geraakt. De rug is zes kilometer lang en loopt van af het Varsenerveld tot "de Belt" in de hoogveenontginning onder Dedemsvaart.

Binnen dit deelgebied heeft het ontginningslandschap de 'Ommerschans' een bijzondere betekenis. Ommerschans is een ontginningsnederzetting 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). Voor het meest gaaf gebleven deel van de Ommerschans is een procedure in gang gezet om te komen tot de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht.

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

Impressies van het oostelijke deelgebied

Figuur 4.17 (links). Zicht op N48 vanaf de Balkerweg.



Figuur 4.18 (rechts). Ommerschans met een stukje van de gracht die de schans vroeger ontoegankelijk maakte.







Figuur 4.19 (links). De Witharenweg, gelegen op de rug van Witharen.

Figuur 4.20 (rechts). Oude structuren in de vorm van Hessenweg-west.

Figuur 4.21 (links). Bosrijke omgeving nabij Witharen.



Figuur 4.22 (rechts). Varsenerveld; het op één na mooiste plekje van Nederland in 2006.







Figuur 4.23 (links). Vakantiepark Calluna is gelegen in een bosrijke omgeving.

Figuur 4.24 (rechts). Afwisselende open en gesloten ruimtes ten oosten van Varsenerveld.

Groen karakter door de aanwezige bosgebieden
In het deelgebied komen temidden 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 natuurreservaat. 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 (havik, sperwer, buizerd, boomvalk) en spechten (zwarte specht, groene specht, grote bonte specht), maar ook zeldzame heidevogels, zoals de nachtzwaluw zijn de bossen erg belangrijk.
Naast vogels komen in dit deelgebied in onder andere Vlierbelten, Varsenerveld en Witharen dassenburchten voor. Verder zijn in en langs de sloten van dit deelgebied de strikt beschermde waterspitsmuis, zilveren maan en grote modderkruiper gevonden.

Naast de natuurlijke functie hebben deze bossen een belangrijke recreatieve functie. De aanwezige bebouwing in deze bosgebieden is dan ook hoofdzakelijk gericht op de verblijfsrecreatie. Deze verblijfsrecreatie komt tot uiting door onder andere kamperen bij de boer, recreatiewoningen, kampeer- en caravanterreinen en fiets- en ruiterroutes.

Een andere belangrijke waarde in dit gebied is het verwevingsgebied langs de rug van Witharen. Hier is een kleinschalige afwisseling van erven, bosjes (op oude stuifduinen) en landbouwgronden te vinden. Het is zeer rijk aan broedvogels van kleinschalig landschap (kerkuil, steenuil, geelgors, ooievaar, grauwe en bonte vliegenvanger en struweelvogels).

Verder behoort een groot deel van het deelgebied tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), die in het streekplan Overijssel 2000+ is vastgelegd. Deze PEHS is een uitwerking van het Europese ecologische netwerk en bestaat, behalve uit natuurgebieden, ook uit verbindingen tussen natuurgebieden. Deze in de Nota Ruimte opgenomen robuuste verbindingen zijn brede zones in het landschap, die een verbinding vormen tussen grote natuurgebieden. Het doel van deze robuuste verbindingen is om de samenhang tussen de onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur te versterken. In dit deelgebied komt de robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal' voor. Deze verbinding voor natuur en recreatie is in ontwikkeling, beslaat vijfhonderd hectare en bestaat uit bos, grasland en droge en natte heide.

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

4.3.4 Het industriegebied Hessenpoort

Het gebied Hessenpoort ligt in het studiegebied tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle-Meppel. Het gebied kan worden gekarakteriseerd als een modern industriegebied. Het landschapstype van het gebied kan van oudsher worden getypeerd als een agrarische middeleeuwse veenontginning. 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 de Hessenpoort. Ook Ikea heeft het voornemen zich op de Hessenpoort te vestigen, mits er wordt voldaan aan een aantal voorwaarden (met name 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 de Hessenpoort voor veel lichtvervuiling, waarvan de inwoners van het studiegebied hopen dat dit niet dichterbij de eigen woning gaat komen, zo blijkt uit het belevingswaardenonderzoek (Cox, 2002 & 2003).

In tabel 4.1 zijn nog eens de belangrijkste kernkwaliteiten, met bijbehorende kernwaarden per deelgebied onderscheiden.

Impressies van Hessenpoort



Figuur 4.25 (links). De Vecht is niet goed te beleven vanaf de huidige N340.



Figuur 4.26 (rechts). Direct zicht op de Hessenpoort vanaf de A28.





Figuur 4.27 (links). Uiterwaarden van de Vecht nabij Zwolle.

Figuur 4.28 (rechts). Spoorwegovergang spoorlijn Zwolle-Meppel.



Figuur 4.29 (links). Aanwezige natuurwaarden in Hessenpoort.



Figuur 4.30 (rechts). De N758 sluit in dit deelgebied aan op de N340.





Figuur 4.31 (links). Aanwezige natuurwaarden.

Figuur 4.32 (rechts). Vecht met bijbehorende uiterwaarden krijgt meer ruimte door de omlegging van de N340 ten zuiden van Hessenpoort.

Tabel 4.1 ***Kernkwaliteiten met bijbehorende kernwaarden per deelgebied***

	Kernkwaliteiten	**Kernwaarden**
Noordelijk landbouwgebied	• Grote mate van openheid • Kenmerkend verkavelingspatroon • Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	• rust • ruimte • openheid • ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten • gedeeltelijk weidevogelgebied • vergezichten • donkerte • weilanden • opgaande begroeiing • langgerekte percelen • vaste afstanden • slotenpatroon, ontginningsassen • herkenbare ontginningen • grondgebonden veehouderij • water (sloten, kreken, hoog waterpeil) • sociale cohesie
Zuidelijk deel van het studiegebied	• Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	• kleinschaligheid • bossen • oude lanen • monumentale laanbeplantingen • monumentale gebouwen • landgoederen • buurtschappen • historische overblijfselen • kleine hoogteverschillen in de vorm van rivierduinen • oeverwallen • overgang rivierduinen in landduinen • rijke biodiversiteit • oude meander • stuifduinen • de Vecht • veel rode lijstsoorten • PEHS • gedeeltelijk weidevogelgebied • sociale cohesie
Oostelijk deel van het studiegebied	• Grote mate van openheid • Kenmerkend verkavelingspatroon • Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	• rust • ruimte • openheid • vergezichten • donkerte • weilanden • opgaande begroeiing • langgerekte percelen • vaste afstanden • slotenpatroon, ontginningsassen • herkenbare ontginningen • rustgebied voor trekvogels • goede weidevogelstand • Varsenerveld • wegenpatroon gericht op de Vecht • bossen met bijbehorende vogelstand • cultuurhistorische kwaliteiten rondom Ommerschans • PEHS • robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal' • vennen en ruggen in Varsenerveld • rug van Witharen • geologische vindplaats van de 'laag van Usselo' • verwevingsgebied langs rug Witharen • sociale cohesie dassenburchten
Het industriegebied Hessenpoort	-	-

4.4 De waardering van de kwaliteiten

4.4.1 Te onderscheiden aspecten

De kernkwaliteiten en de bijbehorende kernwaarden, zoals onderscheiden in de voorgaande paragraaf, vormen tezamen de ruimtelijke kwaliteit van het studiegebied. In dit onderzoek wordt deze ruimtelijke kwaliteit opgevat als waardering van al de onderscheiden kernkwaliteiten en bijbehorende kernwaarden samen. Deze waardering van een bepaalde kwaliteit is niet uniform, maar kan verschillen per gebied, per doelgroep en zelfs per individu. Zo kan de openheid van het landschap door inwoners van het gebied hoog gewaardeerd worden, terwijl recreanten en toeristen aan de openheid juist veel minder waarde toekennen. In haar rapport *Tijd voor Kwaliteit* (2005) onderscheidt de Raad voor het Landelijk Gebied de volgende aspecten die bij de waardering van kwaliteiten van een bepaald gebied een rol spelen:

- historisch gegroeide kenmerken van het landelijk gebied;
- het schaalniveau dat men hanteert;
- verschillen van gebied tot gebied;
- de invalshoek van waaruit men kwaliteiten beschouwt;
- veranderde opvattingen in de loop der tijd.

Historisch gegroeide kenmerken van het landelijk gebied
Eerder is al beschreven dat de kenmerken van het landelijk gebied zijn onder te verdelen in de natuurlijke-, culturele-, gebruiks-, en belevingskwaliteiten. De kenmerken uit deze domeinen samen, vormen in een gebied de ruimtelijke kwaliteit, waarbij in Nederland vrijwel overal de menselijke invloed domineert. Zo vertonen Friese en Groningse zeekleigebieden bijvoorbeeld aardkundig en natuurlijk zeer sterke overeenkomsten, maar verschillen zij door de aard van het landgebruik (veeteelt respectievelijk akkerbouw) en bouwstijl. In beide streken heeft de historische ontwikkeling tot uiterlijk zeer verschillende kwaliteiten geleid (Raad voor het Landelijk Gebied, 2005).

Het schaalniveau dat men hanteert
De schaal die men gebruikt bij het beschouwen van een bepaald gebied, heeft grote invloed op de waardering van de aanwezige kwaliteiten. Zo wordt op Europees niveau het Hollandse veenweidegebied hoog gewaardeerd, terwijl men op nationaal niveau meer inzoomt op de verschillende delen van het veenweidelandschap of op andere landschappen, die zich internationaal niet onderscheiden.
Niet alleen de landschappen zelf, maar ook de kenmerken van een bepaald landschap moeten worden bezien vanuit een bepaald schaalniveau. Zo wordt openheid van het landschap op nationale schaal hoog gewaardeerd, terwijl dit op Europese schaal minder bijzonder is.
Naast het Europese en nationale niveau, spelen ook zaken op provinciaal en lokaal niveau. Voorbeelden hiervan zijn monumentale gebouwen, landschapselementen met een bijzondere betekenis en waardevolle dorpsgezichten.

Verschillen van gebied tot gebied
Ieder gebied heeft zijn eigen kwaliteitskenmerken. Zo onderscheiden bijvoorbeeld Friese- en Zuid-Hollandse veenweidegebieden zich door verschillende identiteiten. Ook in een relatief klein gebied, zoals het studiegebied in dit onderzoek, zijn verschillende identiteiten met bijbehorende kwaliteiten te ontdekken.

De invalshoek van waaruit men kwaliteiten beschouwt
De kwaliteiten die men toekent aan een bepaald gebied kunnen verschillen per bevolkingsgroep. Voorbeelden van bevolkingsgroepen zijn agrariërs, middenstanders, recreanten en toeristen, oorspronkelijke bewoners en nieuwkomers. Binnen deze groepen kan de waardering voor specifieke kwaliteiten sterk uiteenlopen. Zo hebben gebruikswaarde en belevingswaarde voor agrariërs over het algemeen een andere betekenis dan voor recreanten en toeristen.

Veranderde opvattingen in de loop der tijd
In de loop van de tijd zijn opvattingen over kwaliteit sterk veranderd. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn de toegenomen welvaart en het afnemen van het relatieve belang van de landbouw (Raad voor het Landelijk Gebied, 2005). Zo hadden opvattingen over kwaliteiten net na de Tweede Wereldoorlog vooral betrekking op het verbeteren van het kwaliteitsniveau van de agrarische productie en de welvaart van de plattelandsbevolking. Dit heeft ondermeer geleid tot de rationele verkavelingen. Tegenwoordig wordt steeds meer aandacht gegeven aan het terugbrengen van meer natuurlijke processen. Een voorbeeld hiervan is het (gedeeltelijk) herstellen van de natuurlijke loop van de Vecht.

4.4.2 De toepassing in het studiegebied

De historische ontwikkeling van het studiegebied en veranderde opvattingen over het begrip kwaliteit in de loop der tijd zijn autonome ontwikkelingen, waaraan in deze rapportage weinig sturing kan worden gegeven. Ook op het feit dat kwaliteiten zeer gebiedsspecifiek zijn, is in dit onderzoek weinig af te dingen.

Op het te hanteren schaalniveau en de invalshoek van waaruit men kwaliteiten beschouwt, is in dit onderzoek echter wel een bepaalde invloed uit te oefenen. Het schaalniveau van waaruit de kwaliteiten worden beschouwd, zal voornamelijk provinciaal en lokaal zijn, omdat de vraagstukken zich voornamelijk op dit niveau afspelen. De invalshoek zal in dit onderzoek zo breed mogelijk worden gesteld, omdat iedere bevolkingsgroep een zekere affiniteit heeft met het vraagstuk. Dit wordt praktisch vormgegeven door met zoveel mogelijk diverse, relevante bevolkingsgroepen in gesprek te gaan over de te onderscheiden kwaliteiten in het studiegebied.

4.4.3 De kwaliteiten in het studiegebied gewogen

Er zijn tal van manieren om kwaliteiten in een gebied te wegen of te waarderen. Alleen al op het gebied van de economische waarderingsmethoden zijn mogelijkheden te over, denk alleen maar aan bijvoorbeeld de (maatschappelijke) kosten-batenanalyse ((M)KBA), de reiskostenmethode en de uitgaven van toeristen in het gebied. Besloten is hier niet te diep op in te gaan, omdat, om dit goed te doen, er zonder problemen een heel nieuw afstudeeronderzoek aan dit onderdeel gewijd zou kunnen worden.

Om echter ook de lezer niet geheel in het ongewisse te laten wat betreft mogelijkheden op dit vlak, zal heel in het kort iets vermeld worden over de uitkomsten van gesprekken die gevoerd zijn met een negentiental inwoners van het gebied en worden enkele uitspraken op het gebied van toerisme en recreatie weergegeven. Nadrukkelijk is het hierbij niet de bedoeling of de gedachte volledig te zijn, maar zijn beide slechts bedoeld ter illustratie.

In de gesprekken die de onderzoekers met bewoners van het studiegebied hadden, 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.

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 een 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 van de N340 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 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’ tot ‘mensen gunnen elkaar van alles’.

Op het gebied van recreatie en toerisme is vooral in het onderzoek van het Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme een bepaalde waardering voor het Vechtdal terug te vinden.
Uit dit onderzoek naar het imago van het Vechtdal in 2007 blijkt ondermeer het volgende. 'Bij het Overijssels Vechtdal denkt de bezoeker van het gebied vooral aan het mooie landschap (groen, natuur, water), aan de fiets- en wandelmogelijkheden en de rust. Onderscheidend zijn volgens de bezoekers vooral de natuur, de rust en het afwisselende landschap.' (Gelders Overijssels Bureau voor Toerisme, 2007a: 8)

4.5 Resumé

Voor de beschrijving van de kernkwaliteiten met bijbehorende kernwaarden is het studiegebied opgedeeld in vier deelgebieden (figuur 2.1). Het noordelijke landbouwgebied en oostelijke deelgebied, ten noorden van de N340, ontlenen hun kwaliteiten beide aan de grote mate van openheid en het kenmerkende verkavelingspatroon. Het verschil tussen beide deelgebieden wordt gevormd door de verschillende karakters. 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 gevormd door de aanwezige bosgebieden die in het deelgebied voorkomen, waarvan tevens enkele vallen onder de PEHS. 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 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 dusdanige kwaliteiten die de landschappelijke waarde van het studiegebied versterken, hoewel de ruimte tussen de bedrijven op termijn aan oeverplanten en kleine watergebonden diersoorten veel biotoop kan bieden.

Uit de interviews met de lokale bewoners is gebleken dat er een tweezijdig beeld heerst ten aanzien van de kwaliteiten is 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. Zo geven de meeste bewoners in of langs een mogelijk noordelijk tracé van de N340 aan de weilanden en de daarmee samenhangende waarden (koeien, weidevogels et cetera) als belangrijkste natuurwaarde(n) van het studiegebied te zien. Bewoners ten zuiden van het huidige tracé van de N340 zien juist de mix van bosjes, kleinschalige en cultuurhistorische elementen en aansprekende diersoorten ten zuiden van de N340 als belangrijkste natuurwaarde(n) van het studiegebied.

Een kwaliteit die door bewoners in het gehele studiegebied genoemd wordt is de sociale cohesie. Ook uit het belevingswaardenonderzoek (Cox, 2002 & 2003) blijkt dat er een sterk 'ons-kent-ons' gevoel heerst, wat met name speelt in de buurtschappen (Ankum, Varsen, Witharen). "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)

5. (Ruimtelijke) ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen van het studiegebied, zowel in ruimtelijke als in meer sociale zin, beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar wenselijke, waarschijnlijke en autonome ontwikkelingen.

5.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen die het studiegebied op dit moment doormaakt en in de toekomst door kan maken, worden een aantal relevante rapporten geanalyseerd. Er is hierbij waar mogelijk onderscheid gemaakt tussen de verschillende sectoren waarop deze rapporten gericht zijn, van woningbouw en bedrijvigheid tot natuurontwikkeling. Om praktische redenen is verder besloten niet al te uitgebreid in te gaan op allerlei ontwikkelingen op (inter)nationaal niveau, omdat het toch vooral om de herkenning en de weerslag van de voor het studiegebied relevante ontwikkelingen gaat op lokaal niveau. In het rapport *De provincie Overijssel voorop* van de provincie Overijssel worden voor de Nota Ruimte en de Agenda Vitaal Platteland 'de kansen en de consequenties voor de provincie Overijssel ervan benoemd' (Kroot et al, 2006: 5) en wordt ook kort aandacht besteed aan Pieken in de Delta, de Nota Mobiliteit en het Actieprogramma Ruimte en Cultuur. Aan al deze rijksnota's ligt hetzelfde sturingsprincipe 'decentraal wat kan, centraal wat moet' ten grondslag en er ligt meer nadruk op de rol van de regionale en lokale overheidsinstanties. Waar relevant wordt gebruik gemaakt van informatie uit voornoemde rapport van de provincie Overijssel.
De meeste rapporten die gebruikt zijn, zijn dan ook afkomstig van instanties die het regionale en lokale niveau acteren. Op internationaal niveau zijn vooral Europese wet- en regelgeving op dit moment van belang. Al jarenlang wordt er gesproken over mogelijke toekomstige uitbreiding van de zeggenschap van deze regels, onder andere waar het gaat om regels over de Europese Ruimtelijke Hoofdstructuur, maar naar het zich laat aanzien zullen de gevolgen van deze eventuele uitbreidingen op het niveau van het Vechtdal niet (direct) merkbaar zijn. Deze stelling wordt door sommige wetenschappers bestreden, maar over het algemeen is men het eens over het geringe nut en noodzaak van dergelijke ruimtelijke regelgeving, zo zei ook dhr. Evers van het Ruimtelijk Planbureau (RPB), naar aanleiding van het boek 'Unseen Europe', waarin een verkenning van de invloed van EU-beleid op ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland uiteengezet wordt (Evers, 2006).
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. Hierbij is de horizont gezet op het jaar 2030, omdat dit een ruime kans biedt aan allerlei ontwikkelingen, maar aan de andere kant ook niet te ver van het heden staat. Op deze manier blijft het mogelijk uitspraken te doen over de situatie rondom dat jaar. Een andere reden om te kiezen voor deze tijdsspanne is dat zowel de invloed van een heel aantal ontwikkelingen als ook het gebruik van een eventuele nieuwe aan te leggen weg veelal pas rond deze tijd te verwachten zijn. Een nadeel van deze keuze is dat veel plannen een tijdshorizont hebben die op 2020 of nog eerder ligt en hierdoor nog eens een extra interpretatieslag moeten ondergaan.
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 zijn een aantal gesprekken gevoerd met medewerkers van de betrokken (overheids)instanties. Ter nuancering vooraf wordt opgemerkt dat er niet gewenst of gepretendeerd wordt een volledig en allesomvattend overzicht te geven van de ontwikkelingen in het studiegebied. Deels zijn hiervoor praktische verklaringen, zoals het feit dat beleid altijd in ontwikkeling is, en deels meer fundamentele verklaringen, zoals al eerder toegelicht. Ook veranderen inzichten over wat relevant is uit de verschillende geanalyseerde rapporten tijdens het lezen van deze rapporten en is niet in alle gevallen opnieuw begonnen met het analyseren van de al gelezen rapporten.
Een laatste kanttekening is het feit dat niet alle ontwikkelingen even 'vast' staan. Waar mogelijk is getracht onderscheid aan te geven 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.

5.2 Wonen

In het rapport *Krimp en ruimte* van het Ruimtelijk Planbureau, dat zich bezig houdt met 'de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke processen,' (Ruimtelijk Planbureau, 2008) over de demografische ontwikkeling van Nederland, wordt het toekomstbeeld van kleiner wordende dorpen, zoals dat vaak geschetst wordt tegengesproken. 'De ruimtelijke gevolgen van demografische krimp zijn beperkt. 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.' (Van Dam et al, 2006: 7) Een andere veel gebruikte vooraanname die in dit rapport ter discussie gesteld wordt is de relatie tussen werkgelegenheid en vestigingslocaties van huishoudens. 'Dat de relatie tussen economie en demografie niet zo eenvoudig is, wordt bevestigd door een aantal empirische onderzoeken naar de relatie tussen economische en demografische ontwikkeling.' (Van Dam et al, 2006: 29) Hetzelfde zegt ook dhr. Ekhart, beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Zwolle. Hij wijst hierbij naar het aspect dat veel huishoudens bestaan uit tweeverdieners, die vaak verschillende werkplekken hebben.
Omdat van oudsher en ook in verkeersmodellen veelal nog gerekend wordt met verbanden tussen demografische ontwikkelingen en ruimtebehoefte en verkeersontwikkeling, wordt ook in de volgende paragrafen veelvuldig de link gelegd tussen demografie en wonen, ook al omdat het beschikbare materiaal zich voornamelijk op deze relatie richt en bij benadering de relatie schetst. Hierbij moeten echter scherp de hiervoor weergegeven conclusies van het RPB in het oog worden gehouden. Als eerste worden enkele algemene trends op het gebied van wonen op een rij gezet, daarna wordt verder ingezoomd op de vier gemeentes die in (de omgeving van) het studiegebied liggen en invloed hierop uitoefenen.

Voor de Corop-regio Noord-Overijssel wordt voor 2025 in vergelijking met 2005 een groei van het aantal inwoners en het aantal huishoudens verwacht groter dan de landelijke bevolkingsgroei van respectievelijk 3,86% en 12,9% (Van Dam et al, 2006: 50-53). In tabel 5.1 is de ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal huishoudens per gemeente weergegeven. Omdat exacte gegevens ontbreken kunnen deze voorspellingen moeilijk worden vergeleken met andere bevolkingsprognoses. Als de ontwikkelingen op het terrein van wonen voor de verschillende gemeentes uiteengezet worden, wordt even gerefereerd aan de prognoses van het RPB uit tabel 5.1

Tabel 5.1 *Ontwikkeling aantal inwoners en aantal huishoudens 2005-2025.* (Bron: Van Dam et al, 2006: 50-53)

2025	Inwoners (%)	Huishoudens (%)
Zwolle	groei >3,86	groei >12,9
Dalfsen	krimp 5 - 10	groei <12,9
Ommen	krimp 5 - 10	krimp <5
Hardenberg	groei <3,86	groei <12,9

In een publicatie met de titel *'Hoezo krimp?'* van de provincie Overijssel, die het resultaat is van een verkenning voor de Omgevingsvisie, wordt aan de hand van de rapportage *'Krimp en ruimte'* van het RPB verslag gedaan van een 'verkenning naar de demografisch, sociaaleconomische en maatschappelijke ontwikkelingen op de langere termijn (richting 2030) en de verwachte/mogelijke gevolgen voor de fysieke leefomgeving in Overijssel' (Provincie Overijssel, 2008c: 4). De gepresenteerde gegevens zijn grotendeels dezelfde als uit voornoemde rapport van het RPB. Met betrekking tot de leeftijdsopbouw van de inwoners van Overijssel in 2030 valt op dat er ten opzichte van 2000 steeds meer mensen oud worden, het aandeel 85-plussers sterk zal toenemen en dat de potentiële beroepsbevolking (het aantal mensen tussen 15 en 65 jaar) vanaf 2020 afneemt (Provincie Overijssel, 2008c: 12-13). De beleidsvragen die hieruit voortvloeien worden als volgt geformuleerd. 'De dubbele vergrijzing ('het aandeel 80-plussers binnen de groep mensen van 65 jaar en ouder' (RIVM, 2008)) vraagt beleidsmatig aandacht in de zorg en in aanpassing van woningen en de woonomgeving. Migratie van talentvolle jongeren van het platteland en vanuit Overijssel naar attractieve werkplekken in de rest van de wereld is een ontwikkeling die wordt voorzien.' (Provincie Overijssel, 2008c: 14)

Meer algemene trends in de woningvraag zijn bijvoorbeeld de pensioenmigratie. Hierover wordt het volgende vermeld. 'Hoewel de ouderen van nu (en die van de nabije toekomst) welvarender, mobieler en fitter zijn dan vorige generaties ouderen, lijkt dit slechts een beperkt effect te hebben op hun verhuisstatistieken.' (Van Dam et al, 2006: 77) Deze veronderstelling wordt ook gedeeld in de *Trendverkenning demografie 2008* van het Trendbureau Overijssel. Een andere trend is de vraag naar woonruimte. 'De trend van een stijgende ruimtevraag voor wonen lijkt dus nog niet ten einde. Woonconsumenten zullen naar verwachting dan ook 'elastisch' reageren op prijsdalingen van grond en woningen.' (Van Dam et al, 2006: 78)
'Een algemene ontwikkeling in Nederland is dat steeds meer mensen een tweede of derde (vakantie)huis hebben. Cijfers zijn hierover niet openbaar, maar duidelijk is volgens Rabobank en NIPO dat dit een sterk

groeiende markt is en deze trend zich blijft doorzetten.' (Triple E, 2008: 35) De invloed van deze trend op het studiegebied is (nog) niet in kaart gebracht, maar zou zomaar van groot belang kunnen zijn (in de toekomst), omdat huizenprijzen nog relatief laag zijn vergeleken met bijvoorbeeld west-Nederland en de omgeving bijzondere kwaliteiten heeft. Deze trend heeft invloed op de relatie tussen mobiliteit en het aantal woningen, zoals dat bijvoorbeeld in verkeersmodellen gebruikt wordt. Omdat hierover verder weinig bekend is, wordt voor dit onderzoek volstaan met het opmerken van deze ontwikkeling.

'Voor de netwerken en steden kiest het rijk voor bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking als ruimtelijke strategie.' (Kroot et al, 2006: 16) In Overijssel zijn Enschede, Deventer en Zwolle-Kampen als bundelingsgebied aangewezen. Daarnaast wordt ook gebundeld in de kernen Hardenberg en Steenwijk. (Kroot et al, 2006: 16)
Meer in het algemeen wil de provincie alle gemeentes voldoende ruimte geven om te bouwen voor de eigen bevolking, vooral voor starters, ouderen en mensen die door hun werk gebonden zijn. 'De nota Ruimte biedt meer mogelijkheden voor woningbouw in plattelandsgemeenten. De provincie Overijssel ondersteunt dit beleid.' (Gemeente Zwolle, 2007: 55)
De bestaande tekorten op de woningmarkt zullen zo snel mogelijk worden weggewerkt. De provincie voert/voerde daartoe een sterk stimulerend beleid.' (Provincie Overijssel, 2007: 38) In een rapport waarin dit beleid wordt geëvalueerd, *Ruimte voor wonen,* zijn de meeste betrokkenen positief over het beleid van de provincie Overijssel in het algemeen en over de versnelling van de woningbouw in het bijzonder. (Provincie Overijssel, 2008f: 3-4)
'Op grond van de prognoses zal de groepering ouderen van 75 jaar en ouder in Overijssel tot 2020 toenemen met ruim 12.000.' 'In de komende vijftien jaar wordt de toename van de behoefte aan kwalitatief goede aangepaste (zorg) woningen in Overijssel geraamd op een aantal van 20.000 tot 25.000 woningen.' 'Het merendeel van het aantal benodigde (zorg)woningen zal op grond van de vraag in stedelijke gebieden dienen te worden gerealiseerd.' (Provincie Overijssel, 2007: 46) Andere ontwikkelingen die de woningbehoefte stimuleren zijn migratie, individualisering en extramuralisering ('de trend waarbij ouderen steeds meer buiten instellingen zorg ontvangen' (Triple E, 2008: 25)).

Een bijzonder punt in het provinciaal beleid in het Streekplan is het beleid met betrekking tot nieuwe landgoederen. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden tot het ontwikkelen van een nieuw landgoed van minimaal tien hectare groot, waarbij natuur en nieuwe bebouwing in samenhang gerealiseerd moeten worden. Ook in de gemeente Dalfsen 'wordt de ontwikkeling van nieuwe landgoederen niet per definitie uitgesloten' (Gemeente Dalfsen, 2007b: 32). In het studiegebied zou dit dan bij voorkeur in het gebied rondom Ankum en Welsum dienen te gebeuren, omdat hier sprake is van een zogenaamd 'overgangslandschap', (Gemeente Dalfsen, 2007b: 37) en in het noordelijke gedeelte, omdat hier kwaliteiten aan het bestaande landschap kunnen worden toegevoegd (Gemeente Dalfsen, 2007b: 39-40).

Meer visionair dan het hiervoor beschrevene is de hoofdkoers voor noordoost Overijssel, waar het studiegebied deel van uit maakt, als volgt. 'Richtinggevend voor het gebied is het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor economische functies, met name de landbouw. De landbouw heeft goede ontwikkelingsmogelijkheden waarbij een sterkere afwisseling tussen grasland en akkerland actief gestimuleerd zou moeten worden. Dit doorbreekt de relatief eenzijdige akkerbouwstructuur. Ter stimulering van de plattelandseconomie kan een ruim beleid voor hergebruik van agrarische bebouwing worden gevoerd. De natuurdoelstellingen zijn bescheiden. (…) Ook is het realiseren van een ecologische verbindingszone tussen het Vechtdal en de Reest ter hoogte van Ommen – Balkbrug gewenst. Dit gebied is ook een belangrijk inzijggebied voor het veengebied ten oosten van het Zwarte Water.' (Provincie Overijssel, 2007: 152)

De *Omgevingsvisie Overijssel* is de opvolger van het Streekplan voor Overijssel en zal ook het beleid op hoofdlijnen voor de onderdelen water, milieu en verkeer en vervoer bevatten. Op dit moment is de provincie Overijssel met het proces van totstandkoming bezig. Zo'n 70 tot 80% van het beleid dat in deze Omgevingsvisie zal staan is bestaand beleid. Opvallende nieuwe aspecten zijn het feit dat wordt uitgegaan van een afname van de beroepsbevolking vanaf 2015 en van de bevolkingsomvang vanaf 2025. 'De aantallen huishoudens blijven voorlopig groeien. Dat geldt ook voor de kwantitatieve woningbehoefte. Geleidelijk zal de kwalitatieve woningvraag en daarmee verbonden de vraag naar aantrekkelijke woonmilieus dominant worden.' (Provincie Overijssel, 2008a: 7)
Volgens een evaluatie van het Streekplan Overijssel 2000+ in de *Agenda Omgevingsvisie Overijssel* zijn veel doelstellingen uit het Streekplan behaald. Ongunstige trends zijn de bereikbaarheid van economische centra en van Overijssel in het geheel die onder druk staan. Ook is het niet gelukt de groei van de automobiliteit te beperken en versnippering en verstoring te verminderen. (Provincie Overijssel, 2008a: 16-18)

Van belang zijn met name de volgende punten:

- Demografische krimp heeft weinig gevolgen voor het ruimtebeslag van huishoudens en personen.
- Er is en blijft sprake van een vraag naar ruimte, zowel in de vorm van grotere huizen als in de vorm van meerdere huizen, waardoor de mobiliteit per woning verandert.
- Er komen de komende jaren steeds meer ouderen; jongeren blijven wegtrekken van het platteland.
- Er mag ook in kleine dorpen en gemeenschappen en in de vorm van nieuwe landgoederen worden gebouwd.

5.2.1 Zwolle

Over de ontwikkeling van Zwolle wordt in het Streekplan van de provincie Overijssel ondermeer vermeld: 'De ligging bij een knooppunt van autowegen, spoorlijnen en waterwegen biedt een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bevolking, bedrijven en voorzieningen. Deze multimodale schakelfunctie van Zwolle zal ook op langere termijn gewaarborgd moeten zijn, zodat zij van het uitschuifproces blijvend kan profiteren. Aanleg van de Hanzelijn en het vergroten van de capaciteit van de A28 zijn hierbij van cruciaal belang. Zwolle heeft een belangrijke verzorgende functie in een uitgestrekt relatief weinig verstedelijkt gebied. De gemeente werkt via diverse projecten aan versterking van haar ruimtelijk-economische situatie en daarmee van haar landsdelige functie. De provincie zal de versterking van het stadsgewest Zwolle ondersteunen.' (Provincie Overijssel, 2007: 28-29)

Voordat meer kwantitatieve ontwikkelingen beschreven worden, is het goed de ontwikkelingen van de afgelopen jaren op een rijtje te zetten. Deze kunnen vervolgens vergeleken worden met voorspeld(d)e ontwikkelingen, waardoor het realiteitsgehalte van deze ontwikkelingen indicatief kan worden aangegeven. Uiteraard zijn hierbij de nodige kanttekeningen te plaatsen. Het hoeft namelijk niet per definitie het geval te zijn dat bepaalde ontwikkelingen die zich in het verleden op een bepaalde manier hebben voorgedaan, zich ook in de toekomst op een vergelijkbare manier uiten. Aan de ene kant worden gemeentelijke plannen vaak omschreven als 'te ambitieus', terwijl aan de andere kant, volgens dhr. Ekhart, de plannen en prognoses voor de gemeente Zwolle vaak lagere uitkomsten gaven dan in werkelijkheid het geval was. Daarnaast wordt in dit onderzoek vooral gekeken naar de ontwikkeling van de inwonersaantallen, omdat deze gegevens als enige in voldoende mate beschikbaar zijn. Over deze inwonersaantallen zelf bestaan ook nog weer verschillende meningen. Er is voor gekozen de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek te gebruiken. De laatste kanttekeningen betreffen grotendeels een herhaling van wat al eerder aangehaald is, namelijk het feit dat de ontwikkeling van de inwonersaantallen minder over de ruimte- en de mobiliteitsbehoefte zegt dan de ontwikkeling van de huishoudengrootte en het besteedbaar inkomen dat doen.

In tabel 5.2 zijn de inwonersaantallen voor de gemeente Zwolle in de periode van 1995 tot 2008 weergegeven, met daarbij de procentuele groei van het aantal inwoners per jaar en gecumuleerd ten opzichte van 1995. Wat opvalt is dat de groei per jaar over de gehele periode relatief constant is en de laatste vijf jaar enigszins toeneemt.

Tabel 5.2 *Inwonersaantallen gemeente Zwolle 1995-2008; procentuele groei/jaar en cumulatieve groei.* (Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008)

Zwolle	Inwoners	Groei/jaar	Groei (cumulatief)
1995	100.160	0,67	0,67
1996	100.835	1,06	1,74
1997	101.902	0,71	2,46
1998	102.622	1,76	4,26
1999	104.431	1,31	5,63
2000	105.801	1,49	7,20
2001	107.373	1,52	8,83
2002	109.000	0,88	9,78
2003	109.955	0,84	10,70
2004	110.880	0,92	11,72
2005	111.900	1,05	12,90
2006	113.078	1,38	14,45
2007	114.635	1,42	16,08
2008	116.265		

In de woningbouwprogramma's in het Streekplan tot 2010 wordt respectievelijk voor de periode van 2000 tot 2004 en voor de periode van 2005 tot 2009 (indicatief) voorzien voor het stadsgewest Zwolle in 3.500 tot 5.100 en nog eens dezelfde hoeveelheid nieuwe woningen.' (Provincie Overijssel, 2007: 167)
In de *Woonvisie Zwolle 2005-2010*, 'een strategische visie op het wonen in Zwolle' (Middelkoop et al., 2004: 3), worden als sterke kanten van de stad Zwolle de volgende punten genoemd. 'Naast de ligging, bereikbaarheid en het verzorgingsniveau is de werkgelegenheidssituatie een zeer positief aspect van Zwolle. Met mogelijke concurrerende steden op afstand is het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor inwoners, bedrijven en andere instellingen. Iets wat terug te vinden is in de werkgelegenheidscijfers: bijna 76.000 arbeidsplaatsen op meer dan 110.000 inwoners en een verwachte gelijkopgaande groei is hoog te noemen.' (Middelkoop et al, 2004: 7)

De verwachtingen omtrent de toekomst zijn rooskleurig. 'De verwachting is dat het aantal huishoudens in de toekomst zal groeien van circa 49.000 nu naar 62.000 in 2020.' (Middelkoop et al, 2004: 9) 'De bevolking van Zwolle zal naar verwachting groeien van 114.000 inwoners in 2004 naar circa 135.000 inwoners in 2020.' (Middelkoop et al, 2004: 19) Dit houdt een groei van circa 1,06% per jaar in, welke in de lijn van de voorgaande jaren lijkt te liggen. Kanttekening hierbij is dat in de gegevens van het CBS wordt uitgegaan van 110.880 inwoners in 2004. Dit zou een extra groei met 4.000 inwoners veronderstellen, waardoor de groei per jaar uitkomt op circa 1,25%.
De in de Woonvisie voorspelde groei vertaalt zich door in een genoodzaakte vergroting van de woningvoorraad in absolute zin van circa 13.000 woningen ten opzichte van het huidige woningaanbod van circa 49.000 (Middelkoop et al, 2004: 21). Voor de periode van 2004 tot 2020 betekent dit een jaarlijkse uitbreiding van de woningvoorraad met 850 woningen. Hierbij komen nog de compensatie van de sloop en het terugdringen van het tekort naar 1,5%, waardoor uiteindelijk circa 1.000 woningen per jaar bijgebouwd moeten worden (Middelkoop et al, 2004: 22). Als belangrijkste beleidsopgaven en uitdagingen van het wonen voor de komende jaren worden de aanbodtransformaties ('het geven van een nieuwe functie aan leegkomende gebouwen en terreinen' (Gemeente Zwolle, 2007: 33)) naar een breed en veelzijdig areaal aan woningen en woonmilieus gezien (Middelkoop et al, 2004: 14). In het *Meerjaren Ontwikkelingsprogramma 2005-2009* wordt ook genoemd dat 'de groei van de stad moet worden benut om méér voorzieningen voor inwoners te realiseren die bijdragen aan een meer dynamisch karakter.' (Gemeente Zwolle, 2005: 11)
In het *Ontwerp Structuurplan Zwolle 2020* stelt de gemeente Zwolle de doelstellingen enigszins bij, naar aanleiding van een eind 2006 opgestelde bevolkingsprognose (Gemeente Zwolle, 2007: 16). Voor 2020 wordt uitgegaan van 130.000 inwoners en het aantal benodigde nieuwe woningen, naast de al geplande 10.000, die voornamelijk gerealiseerd zullen worden in de wijken Stadshagen I en II in het noordwesten van Zwolle (Gemeente Zwolle, 2007: 53), komt uit op 6.000 (Gemeente Zwolle, 2007: 16). Het aantal huishoudens is ongewijzigd ten opzichte van de verwachtingen in de Woonvisie (Gemeente Zwolle, 2007: 23). Dit houdt een daling van de gemiddelde woningbezetting van 2,32 in 2005 naar 2,17 in 2020 in (Gemeente Zwolle, 2007: 14), waardoor er wat woningaantal betreft een toename van 700 woningen in 2020 wordt voorzien ten opzichte van de prognoses uit de Woonvisie (Gemeente Zwolle, 2007: 108). Op deze wijze wordt nog maar eens aangetoond dat een afname van het verwachte aantal inwoners niet per definitie een afname van het aantal (nieuwbouw)woningen of voertuigbewegingen hoeft te betekenen. Een inwoneraantal van 130.000 in 2020 zou namelijk, gerekend met de gegevens van het CBS, een groei van circa 1,00% per jaar betekenen.

Volgens de prognoses van ABF Research is de totale bevolkingsgrootte van Zwolle op 1 januari 2020 122.743, tegenover 113.078 op 1 januari 2006. Dit betekent een groei van circa 0,54% per jaar. Het totale aantal huishoudens zal volgens dezelfde prognose op 1 januari 2020 58.113 bedragen, tegenover 51.465 op 1 januari 2006. Dit betekent een totale groei van circa 12,92% en een groei van circa 0,87% per jaar. Deze totale toename van het aantal huishoudens komt redelijk overeen met de door het RPB voorspelde toename over de periode van 2005 tot 2025 van meer dan 12,9 %. Het aantal personen ouder dan 45 jaar neemt volgens de prognoses van ABF Research relatief sterk toe, het aantal personen in de leeftijdscategorie van 65 tot 74 jaar zelfs met meer dan 60%. De woningvoorraad bestaat op 1 januari 2020 uit 57.158 woningen, tegenover 49.090 op 1 januari 2006. (ABF Research, 2007) Volgens de Regionale prognose bevolkingsopbouw; 2005-2025 van het CBS bedraagt het aantal inwoners van Zwolle in 2020 124.209 en in 2025 127.595. (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2006) Dit houdt, gerekend met de gegevens van het CBS voor 2008, een groei per jaar van circa 0,55% per jaar in voor de periode tot 2020 en een groei van circa 0,54% per jaar voor de periode van 2020 tot 2025.
De nieuwe, extra uitbreiding van Zwolle is vooral mogelijk bij de Vechtpoort, bij Berkum. Deze locatie is geschikt voor de bouw van ongeveer 2.000 woningen in een groenstedelijk en dorps woonmilieu (Gemeente Zwolle, 2007: 6). Iets wat zou kunnen duiden op een mogelijke toekomstige aanleg van een noordelijke aftakking van de N35 richting N340 en A28 is de volgende passage. 'Vooral bij de ontwikkeling van Vechtpoort moet vooraf heel goed gekeken worden naar de ontsluitings(on)mogelijkheden. Van belang is ook

om alvast na te denken over de vraag waar ruimte voor de infrastructuur na 2020 gereserveerd moet worden. Hier zullen onomkeerbare ontwikkelingen geweerd worden.' (Gemeente Zwolle, 2007: 6) Meer concreet wordt dit punt verderop in het Ontwerp Structuurplan genoemd. 'Anticipatie voor na 2020 op een mogelijk tracé van een nieuwe hoofdweg vanaf de N340 door de Herfterzone, die nabij Wijthmen een ontsluitingpunt op de N35 krijgt' (Gemeente Zwolle, 2007: 31). De daadwerkelijke reservering wordt bevestigd door dhr. Ekhart.

Afsluitend is in tabel 5.3 een overzicht van de geprognosticeerde inwonersaantallen voor 2020 voor de verschillende prognoses opgenomen. Als uitgangspunt zijn de gegevens van het CBS voor 2008 genomen. Hoewel de prognose van de gemeente Zwolle zelf al enigszins naar beneden bijgesteld is, is zij nog steeds beduidend hoger dan beide andere prognoses, van op nationaal niveau opererende instanties. Hieruit zou een stukje 'ambitiegroei' kunnen blijken, meer hierover in de afsluitende paragraaf van het onderdeel 'wonen'. Relatief gezien zijn de verschillen dan misschien groot, in absolute zin vallen deze alleszins mee. In de drie meest recente prognoses, waarbij de prognose van het Structuurplan die van de Woonvisie vervangt, wordt onderkend dat de toename van het aantal inwoners minder snel zal verlopen dan in voorgaande jaren (zie tabel 5.1) het geval is geweest.

Tabel 5.3 *Geprognosticeerde inwonersaantallen gemeente Zwolle 2020.* Het verschil van 0,09% tussen de prognoses van ABF Research over de periode van 2006 tot 2020 en de periode van 2008 tot 2020 wordt deels veroorzaakt door het verschil in gegevens voor het jaar 2006 tussen de prognose van ABF Research en het CBS en het feit dat Zwolle tussen 2006 en 2008 sneller gegroeid is dan ABF Research in 2006 voorspeld had. Een meer recente voorspelling had om deze reden wellicht een hoger groeipercentage per jaar opgeleverd.

Zwolle	2020	groei/jaar (%)
Woonvisie	135.000	1,25
Structuurplan	130.000	0,93
ABF Research	122.743	0,45
CBS	124.209	0,55

5.2.2 Dalfsen

De kernen Dalfsen en Ommen worden aangemerkt als 'grotere kern', overige plaatsen in beide gemeentes, zoals Oudleusen en Vilsteren, als 'kleine kern' (Provincie Overijssel, 2007: 31). 'De kleine kernen hebben uitsluitend een lokale huisvestingsfunctie. Via een zorgvuldig beleid zal in eerste instantie de bestaande woningvoorraad benut dienen te worden.' (Provincie Overijssel, 2007: 34) Geen grote uitbreidingen van het woningbestand dus. In *Lang leve Oudleusen*, het dorpsontwikkelingsplan voor de kern en het buitengebied van Oudleusen, staat het volgende. 'Inwoners van Oudleusen hebben voorkeur voor een gematigde groei van het aantal woningen: gemiddeld drie nieuwbouwwoningen per jaar. (…) Uitbreiding naar het noorden is de meest voor de hand liggende variant.' (Plaatselijk Belang Oudleusen, 2006: 6) Meer visionair wordt in dit plan ook opgetekend dat de landelijke sfeer die Oudleusen uitstraalt behouden moet blijven. Dit moet gebeuren 'door het behoud van zandwegen en bestaande natuurgebieden, (…) voor de N340 moet een alternatieve route gekozen worden. Nieuwe bestemmingen van vrijkomende agrarische gebouwen moeten passen in het landelijke gebied.' (Plaatselijk Belang Oudleusen, 2006: 37-38)

Meer algemeen staat in het Streekplan van de provincie Overijssel de volgende visie voor de gemeente Dalfsen.
'De ruimtelijke ontwikkeling van Dalfsen wordt in hoge mate bepaald door de ligging aan de Vecht, die een grote infrastructurele barrière vormt. De uiterwaarden van de Vecht zijn uit een oogpunt van natuur en landschap waardevol. Ook ten zuiden van de Vecht zijn hoge natuur- en landschapswaarden aanwezig. De Vecht en de gebieden ten zuiden daarvan zijn opgenomen in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.
Gelet hierop en rekening houdend met de aanwezigheid van het landgoed De Leemcule is ten zuiden van de kern een belemmeringslijn aangegeven. Het streekplan biedt ruimte om de woonbebouwing in westelijke, noordelijke en oostelijke richting uit te breiden. Na een afweging heeft de gemeenteraad in het kader van het structuurplan besloten de woningbouw in oostelijke richting uit te breiden. In de behoefte aan nieuw bedrijventerrein kan worden voorzien door het bestaande bedrijventerrein in oostelijke en/of in noordoostelijke richting uit te breiden.' (Provincie Overijssel, 2007: 228-229)

In het *Geactualiseerd woonplan gemeente Dalfsen 2007-2011* wordt de trend van gezinsverdunning herkend en erkend. Mede hierdoor verwacht de Primos huishoudensprognose 'een stijging van het aantal huishoudens, met vooral een duidelijke stijging van het aantal alleenstaanden (de oudere huishoudens).' (Driessen, 2006: 3) Een ander item is het wonen in het buitengebied. 'De belangenverenigingen zouden alle

graag zien dat de mogelijkheden voor wonen in het buitengebied werden uitgebreid.' (Driessen, 2006: 7) Hier lijkt, middels de aangeboden ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe landgoederen, gehoor aan te worden gegeven. Opvallend is de volgende passage. 'Wat woningbouw betreft, is afstemming met andere gemeenten niet nodig omdat Dalfsen alleen voor de eigen bevolking bouwt.' (Driessen, 2006: 18)

In tabel 5.4 is de ontwikkeling van de inwonersaantallen van de gemeente Dalfsen in de periode van 1995 tot 2008 weergegeven. Met uitzondering van met name het jaar 1996 en in mindere mate de jaren 2001 en 2002 is de toename van het aantal inwoners van de gemeente Dalfsen, zowel absoluut als relatief, relatief klein of is er zelfs sprake van een afname. De toename in het jaar 1996 valt te verklaren door het feit dat het oostelijke deel van Lemelerveld vanaf 1 januari 1997 bij de gemeente Dalfsen gevoegd werd. (Wikipedia, 2008a)

Tabel 5.4 *Inwonersaantallen gemeente Dalfsen 1995-2008; procentuele groei/jaar en cumulatieve groei.* Voor de periode van 1995 tot 2000 zijn de gegevens van de toenmalige gemeentes Dalfsen en Nieuwleusen bij elkaar opgeteld. (Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008)

Dalfsen	Inwoners	Groei/jaar	Groei (cumulatief)	Groei (cumulatief)
1995	24.077	0,76	0,76	
1996	24.260	5,95	6,75	
1997	25.703	-0,22	6,52	-0,22
1998	25.646	0,33	6,87	0,11
1999	25.730	0,51	7,41	0,61
2000	25.860	-0,07	7,33	0,54
2001	25.842	0,85	8,24	1,39
2002	26.061	0,84	9,15	2,25
2003	26.281	0,56	9,76	2,82
2004	26.428	0,12	9,89	2,94
2005	26.459	-0,08	9,81	2,86
2006	26.439	0,39	10,23	3,26
2007	26.541	0,70	11,01	3,98
2008	26.727			

'In totaal zijn er, volgens het Woonplan, 965 woningen te realiseren in de periode 2005 tot en met 2009 in de gemeente Dalfsen.' (Driessen, 2006: 19) Op het moment dat het woonplan in 2006 uitkwam waren er in totaal voor 901 woningen harde nieuwbouwplannen in de periode tot 2011. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van Dalfsen met de wijk Gerner Marke, zie ook de figuren 5.1 en 5.2. In de periode van 2002 tot 2006 waren al 411 woningen gerealiseerd en nog eens 120 in aanbouw (Driessen, 2006: 19-23). Een relatief groot deel van deze woningen wordt gerealiseerd bij Nieuwleusen. In de periode 2008-2009 worden bijvoorbeeld 200 woningen gerealiseerd op de locatie Westerbouwlanden-Noord, die in totaal plaats biedt aan zo'n 250 nieuwe woningen. (Gemeente Dalfsen, 2006: 1, 4) Met het oog op de toekomst (ook van de N340) is de volgende passage wellicht van belang. 'Het is niet ondenkbaar dat mede in het licht van de ontsluiting-(smogelijkheden) in de richting van Zwolle in de toekomst de ontwikkeling zal worden doorgezet in westelijke richting in relatie met de op te waarderen Jagtlusterallee.' (Gemeente Dalfsen, 2006: 3).

Meer integraal is de gemeente Dalfsen ook bezig met het opstellen van een visie en een missie voor Dalfsen in 2020. Deze missie/visie wordt opgesteld in een 'gezamenlijk, maar inhoudelijk gescheiden proces met buurgemeente Ommen' (Gemeente Dalfsen, 2008b: 1). Als onderbouwing voor de missie/visie wordt ondermeer gebruik gemaakt van een prognose van de demografische ontwikkelingen, zoals die uitgevoerd is door ABF Research in 2007. Deze gaat uit van een bevolkingsgrootte van 29.048 op 1 januari 2020, tegenover 26.439 op 1 januari 2006. Dit betekent een groei van circa 0,67% per jaar. Het totale aantal huishoudens zal volgens dezelfde prognose op 1 januari 2020 11.500 bedragen, tegenover 9.746 op 1 januari 2006. Dit betekent een jaarlijkse toename van circa 1,19% en een totale toename over de periode van 2006 tot 2020 met circa 18,00%. Deze waarden zijn hoger dan de toename van het aantal huishoudens die het RPB voorspelde voor de gemeente Dalfsen in de periode van 2005 tot 2025 (zie tabel 5.1). De groepen 'samenwonenden met kinderen' en 'samenwonenden zonder kinderen' blijven de grootste, maar de groep 'alleenstaanden' neemt in de tussenliggende periode volgens de prognose van ABF Research met bijna 50% toe. De woningvoorraad bestaat op 1 januari 2020 uit 11.312 woningen, tegenover 9.546 op 1 januari 2006. (ABF Research, 2007) Volgens een prognose van het CBS wonen er in 2020 25.269 en in 2025 24.944 personen in de gemeente Dalfsen. (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2006) Dit betekent, gerekend met de gegevens van het CBS uit 2008, voor de periode van 2008 tot 2020 een afname van het

aantal inwoners van de gemeente Dalfsen met 0,47% per jaar en voor de periode van 2020 tot 2025 een afname van het aantal inwoners met 0,26% per jaar.





Figuur 5.1 (links). *Bestemmingsplan nieuwbouwwijk Gerner Marke.*
Figuur 5.2 (rechts). *Locatie Gerner Marke.* Deze wijk gaat plaats bieden aan zo'n 340 nieuwe woningen in de kern Dalfsen.

Afsluitend is in tabel 5.5 een overzicht van de geprognosticeerde inwonersaantallen voor 2020 voor de beide prognoses opgenomen. Als uitgangspunt zijn de gegevens van het CBS voor 2008 genomen. De vergelijking met een regionale of een lokale prognose ontbreekt, maar duidelijk is dat er, op basis van voorgaande tekst en beide prognoses, geen grote toename van het aantal inwoners van de gemeente Dalfsen mag worden verwacht.

Tabel 5.5 *Geprognosticeerde inwonersaantallen gemeente Dalfsen 2020.* In deze tabel en in de voorgaande tekst is te zien dat er een klein verschil (0,03%) zit tussen de prognose van ABF Research voor de periode van 2006 tot 2020 en de periode van 2008 tot 2020. Deze heeft te maken met een gemiddeld lagere groei dan voorspeld over de periode van 2006 tot 2008. Nieuwe prognoses van ABF Research zouden om deze reden wellicht een wat lager (groei)percentage voorspellen. Ook het verschil tussen de prognoses van ABF Research en het CBS valt op.

Dalfsen	2020	groei/jaar (%)
ABF Research	29.048	0,70
CBS	25.269	-0,47

5.2.3 Ommen

In het algemeen staat in het Streekplan van de provincie Overijssel voor de gemeente Ommen de volgende visie.
'De ruimtelijke ontwikkeling van Ommen wordt in hoge mate beperkt c.q. belemmerd door de aanwezigheid van hoge natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de kern dan wel door de aanwezige infrastructuur. Aan de noordzijde van de kern vormt het Ommerbos (onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur) een belemmering voor een verdere uitbreiding in die richting. De grote natuur- en landschapswaarden langs en ten zuiden van de Vecht, maken een verdere uitbreiding in zuidelijke richting niet acceptabel. Ook de Vecht en de ten zuiden daarvan gelegen boscomplexen behoren tot de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Aan de westzijde vormt verder de aanwezigheid van de rijksweg N48 een moeilijk te nemen infrastructurele barrière. Overschrijding met bebouwing van deze rijksweg in westelijke richting zou een forse aantasting van de landschappelijke waarden van dit relatief nog weinig aangetaste gebied betekenen. Bovendien zou bebouwing hier geïsoleerd van de kern komen te liggen. Vorenstaande is aanleiding geweest om zowel ten noorden, ten westen als ten zuiden van de kern belemmeringslijnen aan te geven.
De toekomstige woonuitbreiding zal na voltooiing van de wijk Alteveer conform het (ontwerp)structuurplan in het gebied ten oosten van de kern kunnen plaatsvinden. In het plan Alteveer is voor de korte termijn nog beperkte ruimte voor bedrijfsvestiging voorhanden. Na benutting van deze capaciteit biedt het ten westen van de kern (tussen N48 en de woonwijk De Dante) gelegen gebied één van de weinige mogelijkheden om een geheel nieuwe bedrijvenlocatie te realiseren. Via herstructurering van bestaande gebieden kunnen wellicht aanvullend nog mogelijkheden voor bedrijvenvestiging worden gecreëerd.
De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Ommen kunnen opnieuw worden bezien als duidelijk is welke oplossing voor aanpak van de problematiek van de rijkswegen N34 en N48 wordt gekozen.' (Provincie Overijssel, 2007: 230-231) Voor de N34 is deze duidelijkheid er inmiddels, middels de aan te leggen 'Omleiding Ommen', maar voor de N48 is op dit moment nog niet duidelijk hoe deze er in de toekomst uit zal

komen te zien. Een en ander is ook sterk afhankelijk van de besluitvorming ten bate van de opwaardering van de N340.

In tabel 5.6 is de ontwikkeling van de inwonersaantallen van de gemeente Ommen in de periode van 1995 tot 2008 weergegeven. De grote afname van het aantal inwoners in 1996 wordt verklaard door de al eerder genoemde overgang van het oostelijke gedeelte van Lemelerveld van de gemeente Ommen naar de gemeente Dalfsen. Afgezien van deze afname, vertoont de ontwikkeling geen grote uitschieters naar boven of naar beneden.

Tabel 5.6 *Inwonersaantallen gemeente Ommen 1995-2008; procentuele groei/jaar en cumulatieve groei.* (Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008).

Ommen	Inwoners	Groei/jaar	Groei (cumulatief)	Groei (cumulatief)
1995	18.312	0,23	0,23	
1996	18.355	-9,99	-9,78	
1997	16.521	-0,17	-9,93	-0,17
1998	16.493	-0,09	-10,02	-0,26
1999	16.478	1,26	-8,88	1,00
2000	16.686	0,52	-8,41	1,52
2001	16.772	0,70	-7,77	2,23
2002	16.890	0,45	-7,35	2,69
2003	16.966	-0,17	-7,50	2,52
2004	16.938	0,53	-7,01	3,07
2005	17.028	1,61	-5,51	4,73
2006	17.303	0,05	-5,47	4,78
2007	17.311	0,61	-4,89	5,42
2008	17.417			

In de woningbouwprogramma's tot 2010 in het Streekplan wordt respectievelijk voor de periode van 2000 tot 2004 en voor de periode van 2005 tot 2009 (indicatief) voorzien voor Ommen in 285 en 250 nieuwe woningen.' (Provincie Overijssel, 2007: 167)
In het *Woonplan Ommen 2003-2007,* dat de woonvisie van de gemeente Ommen verwoordt, wordt ondermeer een doorkijk op de gemeentelijke ambities tot 2020 gegeven (Vos, 2004: 1). Zonder dat echt duidelijk wordt weergegeven op welke manier het beleid op de hogere schaalniveaus geïmplementeerd wordt, worden als relevante beleidsdocumenten onder andere de Nota Ruimte, de Nota Wonen en het Steekplan Overijssel 2000+ genoemd (Vos, 2004: 3-6). Tezamen met 'huidige typering van de gemeente, de kadernota beleid en de uitkomsten van het woningmarktonderzoek' (Vos, 2004: 9) leiden deze tot de volgende missie. 'De gemeente Ommen wil een groene, zelfstandige gemeente blijven waar het goed en veilig wonen is. Zij biedt aan de eigen inwoners voldoende woonmogelijkheden. Hierbij gaat de aandacht vooral uit naar jongeren en ouderen om te voorkomen dat deze groepen de gemeente moeten verlaten. Ter versterking van het voorzieningenniveau en de lokale werkgelegenheid wil de gemeente dat er ook woningen worden gebouwd voor nieuwe werknemers van buiten. Hierdoor vergroot het economische draagvlak voor de voorzieningen en daarmee wordt het centrum van Ommen aantrekkelijker voor de toeristen en dagrecreanten. Doordat er voldoende woningbouw plaatsvindt, groeit het inwonertal geleidelijk.' (Vos, 2004: 9)
Voor de periode van 2003 tot 2007 wil de gemeente Ommen 420 extra woningen realiseren. Dit zijn er veertig meer dan tot op moment van schrijven met de provincie overeengekomen was. In het nieuwbouwprogramma zaten op dat moment 294 woningen (Vos, 2004: 29). 'De gemeente heeft op dit moment 60 à 80 hectare potentiële bouwgrond in eigendom. Dit is ruim voldoende om na de planperiode van dit woonplan te voorzien in de woningbehoefte.' (Vos, 2004: 30) Eenzelfde conclusie kan getrokken worden uit de *Prestatieafspraken Wonen Ommen 2006-2009* waarin nog maar eens staat dat de huidige bouwgrondcapaciteit voldoende groot is (Vos, 2005: 13).
Meer integraal is de gemeente Ommen ook bezig met het opstellen van een visie en een missie voor Ommen in 2020. Deze missie/visie wordt opgesteld in een 'gezamenlijk, maar inhoudelijk gescheiden proces met buurgemeente Dalfsen' (Gemeente Ommen, 2008: 1). Als onderbouwing voor de missie/visie wordt ondermeer gebruik gemaakt van een prognose van de demografische ontwikkelingen, zoals die uitgevoerd is door ABF Research in 2007. Deze gaat uit van een bevolkingsgrootte van 18.340 op 1 januari 2020, tegenover 17.303 op 1 januari 2006. Dit houdt een jaarlijkse groei van circa 0,42% in. Het totale aantal huishoudens zal volgens dezelfde prognose op 1 januari 2020 7.531 bedragen, tegenover 6.686 op 1 januari 2006. Dit betekent een jaarlijkse toename van circa 0,85% en een totale toename over de periode van 2006 tot 2020 met circa 12,64%. Voor de gemeente Ommen komen deze percentages absoluut niet overeen met

de prognoses van het RPB voor de periode van 2005 tot 2025. Vrijwel alle huishoudengroepen blijven qua grootte gelijk, maar de groep 'ouderen tussen de 65 en de 74 jaar' neemt volgens de prognose van ABF Research in de tussenliggende periode met meer dan 50% toe. De woningvoorraad bestaat op 1 januari 2020 uit 6.935 woningen, tegenover 6.164 op 1 januari 2006. (ABF Research, 2007) De burgemeester van Ommen, dhr. Kok, benadrukt het belang van deze toekomstverkenning, zowel strategisch als inhoudelijk. Persoonlijk ziet hij goede mogelijkheden voor uitbreiding van het woningaanbod in het hogere segment. Een andere interessante ontwikkeling die hij benoemde is de vestiging van een middelbare school in Ommen. Mogelijk dat deze ontwikkeling ook effect heeft op het aantal schoolgaande kinderen dat gebruik maakt van de parallelwegen richting Zwolle dan wel Ommen.
Volgens het CBS telt Ommen in 2020 15.944 en in 2025 15.718 inwoners. (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2006) Dit houdt, gerekend met de gegevens van het CBS voor 2008, een jaarlijkse daling van het aantal inwoners van circa 0,74% voor de periode van 2008 tot 2020 in en een jaarlijkse daling van circa 0,29% voor de periode van 2020 tot 2025.

Afsluitend is in tabel 5.7 een overzicht van de geprognosticeerde inwonersaantallen voor 2020 voor de beide prognoses opgenomen. Als uitgangspunt zijn de gegevens van het CBS voor 2008 genomen. De vergelijking met een regionale of een lokale prognose ontbreekt, maar duidelijk is dat er, op basis van voorgaande tekst en beide prognoses, geen grote toename van het aantal inwoners van de gemeente Ommen mag worden verwacht.

Tabel 5.7 *Geprognosticeerde inwonersaantallen gemeente Ommen 2020.* Ook hier vallen het kleine verschil (0,01%) tussen de prognose van ABF Research voor de periode van 2006 tot 2020 en de periode van 2008 tot 2020 en het verschil tussen de prognose van ABF Research en het CBS op.

Ommen	2020	groei/jaar (%)
ABF Research	18.340	0,43
CBS	15.944	-0,74

5.2.4 Hardenberg

In het Streekplan staat over Hardenberg ondermeer het volgende. 'De provincie wil de gunstige ontwikkeling, die deze kernen [Hardenberg en Steenwijk, eigen invoeging] de laatste jaren doormaken, vasthouden. Deze kernen krijgen extra mogelijkheden op het gebied van de werkgelegenheid, voorzieningen en wonen, waarmee de regionale positie kan worden versterkt. Daarnaast wil de provincie op andere wijze een gunstige ontwikkeling ondersteunen.' (Provincie Overijssel, 2007: 30)
In het *Woonplan 2003-2007* staat de woonmissie van de gemeente Hardenberg als volgt verwoord. 'De gemeente Hardenberg wil een landelijke, groene gemeente blijven, waar het goed en veilig wonen is. Zij biedt allereerst aan de eigen inwoners voldoende woonmogelijkheden, waarbij de aandacht vooral uitgaat naar jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen. Maar daarnaast biedt de kern Hardenberg voldoende woningen voor mensen die in de regio werken, maar elders geen geschikte woning kunnen bemachtigen. Doordat voldoende woningbouw wordt gepleegd, groeit het inwoneraantal van de gemeente en krijgt de kern Hardenberg een voorzieningenniveau dat past bij een kleine stad. Dedemsvaart heeft bij deze woningbouw een aanvullende functie.' (Vos, 2003: 11) Beleidsdocumenten die voor de gemeente Hardenberg in dit opzicht relevant zijn, komen overeen met de betreffende documenten voor de gemeente Ommen, zoals hiervoor weergegeven (zie paragraaf 5.2.3) (Vos, 2003: 3-9).

In tabel 5.8 is de ontwikkeling van de inwonersaantallen van de gemeente Hardenberg in de periode van 1995 tot 2008 weergegeven. Na een relatief sterke groei aan het eind van de jaren negentig lijkt de meeste groei er nu wel uit te zijn.

Tabel 5.8 *Inwonersaantallen gemeente Hardenberg 1995-2008; procentuele groei/jaar en cumulatieve groei.* Voor de periode van 1995 tot 2000 zijn de gegevens van de toenmalige gemeentes Avereest, Hardenberg en Gramsbergen bij elkaar opgeteld. (Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2008)

Hardenberg	Inwoners	Groei/jaar	Groei (cumulatief)
1995	54.808	1,20	1,20
1996	55.467	1,01	2,22
1997	56.027	0,44	2,68
1998	56.275	0,84	3,53
1999	56.745	0,09	3,63
2000	56.797	0,80	4,46
2001	57.254	0,40	4,88
2002	57.483	0,43	5,33
2003	57.731	0,15	5,50
2004	57.820	0,06	5,56
2005	57.855	0,09	5,66
2006	57.909	0,34	6,02
2007	58.105	0,12	6,14
2008	58.174		

'In het streekplan is opgenomen dat de gemeente Hardenberg 1.135 woningen mag bouwen in de periode 2000 tot en met 2004 en indicatief 1.000 woningen in de jaren 2005 tot en met 2009. 'Voor de kern Hardenberg is een beperkte overschrijding van dit contingent bespreekbaar.' (Vos, 2003: 6) Ook op de langere termijn is sprake van een groeiend inwoneraantal. 'Naar verwachting telt de gemeente in 2020 60.867 inwoners. Dit betekent een groei van gemiddeld 186 personen per jaar. De ontwikkeling van ontgroening en vergrijzing zet zich voort.' (Vos, 2003: 12)
In 2006 was het aantal inwoners van de gemeente Hardenberg al zo'n 58.000. Dit houdt een toename van circa 6% in een periode van tien jaar tijd in, volgens eigen gegevens van de gemeente Hardenberg. Als gekeken wordt naar de gegevens van het CBS (zie tabel 5.8) is de groei beperkter. Op dit moment gaat de gemeente Hardenberg ervan uit dat rond 2011 de piek zal zijn bereikt wat betreft inwoneraantal. (Van der Veen, 2008: 9)
De nieuwbouwplannen voor de periode van 2003 tot en met 2007 bieden plaats aan 2.537 woningen, waarvan er 1.629 daadwerkelijk in die periode gerealiseerd zullen worden. Het grootste gedeelte van deze woningen wordt gebouwd in het centrum van Hardenberg en in de Marslanden. Voor het tekort aan woningen wordt gezocht naar aanvullende bouwlocaties.
Op basis van het nog resterende contingent over de periode van 2000 tot 2004 van 619 woningen en het overeengekomen jaarlijkse contingent van 200 woningen, mag de gemeente Hardenberg in de periode van 2003 tot en met 2007 1.219 woningen bouwen. Zowel het aantal woningen in de bouwplannen (1.629) als het huidige vraagoverschot (2.134) voor dezelfde periode is veel hoger. Om deze reden wil de gemeente een extra contingent van 915 woningen bepleiten bij de provincie. Er is per saldo voldoende bouwgrond om de bouwplannen te realiseren, hoewel in sommige kernen nog naar aanvullende bouwlocaties moet worden gezocht. De gemeente verwacht niet de volledige benodigde toename van het bouwprogramma te kunnen realiseren, maar gaat uit van zo'n 320 woningen in totaal per jaar, waarvan het grootste gedeelte (minimaal 150 woningen) in de kern van Hardenberg en Dedemsvaart (65 woningen) gerealiseerd moet worden. (Vos, 2003: 27-32)

In een verslag van een bijeenkomst met de plaatselijke belangenverenigingen in het kader van het woonbeleid in 2003 wordt aandacht gegeven aan de gezinsverdunning. 'Vos antwoordt dat er in deze gemeente nog steeds een dalende woningbezetting is, wat alleen al een behoorlijke vraag naar woningen oplevert zonder dat de bevolking groeit, dat de vraagdruk in Hardenberg groot is, namelijk 2,8 in het centrum, en dat de bevolking in ieder geval nog tot 2030 groeit. Sinke benadrukt dat alleen al door de gezinsverdunning er nog heel veel woningen nodig zijn. Hardenberg ligt qua woningbezettingspercentage nog steeds flink boven het landelijk gemiddelde, maar ook hier zal dat zeker nog een reeks van jaren blijven dalen en dat levert gewoon al een behoorlijke woningbehoefte op.' (Vos, 2003: 39)
De geplande woningbouw en het Masterplan Hardenberg komen, samen met andere concrete projecten, terug in de convenant tussen de gemeente Hardenberg en de Provincie Overijssel, *Hardenberg. Kern met een streekfunctie,* waarin de belangrijkste afspraken tussen de gemeente Hardenberg en de provincie Overijssel voor de periode van 2004 tot 2007 opgenomen zijn.

In het *Masterplan Plus Centrum Hardenberg* 'spreekt de gemeente zich uit over de toekomst van het centrum van de kern Hardenberg' (Jansen, 2005: 6). Er komt veel ruimte voor woningbouw. 'Binnen de kern Hardenberg bestaan plannen om tot en met 2014 ruim 2.200 woningen te bouwen. Het gaat dan met name om de bouw van woningen in het centrum, in de uitbreidingswijk Marslanden, in het project Zorgzone en in het project Brink-Oost. Binnen het centrumgebied zullen de komende 10 tot 15 jaar ongeveer 900 woningen worden gebouwd.' (Jansen, 2005: 58) Dit gebeurt bijvoorbeeld door hoogbouw bij het nieuwe centrum van Hardenberg, zie ook de figuren 5.3 en 5.4.





Figuur 5.3 (links) *Centrum Hardenberg.* Zicht vanaf de nieuwe brug over de Vecht, met de uitgebreide Voorveghter.
Figuur 5.4 (rechts) *Plein Hardenberg.* Plein met hoogbouw boven winkels en voorzieningen in het centrum van Hardenberg.

In de meest recente versie van het Woonplan voor de gemeente Hardenberg, *Duurzaam wonen in Hardenberg. Woonplan 2008-2012 gemeente Hardenberg,* wordt een groot gedeelte van het vorige Woonplan overgenomen, maar ligt het accent wat meer op, zoals de titel al zegt, duurzaamheid. (Van der Veen et al, 2008: 5) Verder wordt gesteld dat 'Hardenberg relatief snel vergrijst, maar minder hard ontgroent dankzij de leeftijdsopbouw in deze gemeente. Dit is ook duidelijk waarneembaar in de daling van de gemiddelde huishoudensgrootte: deze zet minder hard door dan landelijk het geval is.' (Van der Veen et al, 2008: 9) De gemiddelde woningbezetting zal, van 2,65 personen per woning nu, dalen tot 2,54 personen per huishouden in 2015. 'Bij een gelijk blijvend inwoneraantal betekent dit dat er een kleine 1.000 woningen moeten worden gebouwd tot en met 2015 voor de gezinsverdunning.' (Van der Veen et al, 2008: 9) De ambitie van 1.600 woningen in vijf jaar wordt naar alle waarschijnlijkheid gehaald. Naar verwachting zijn er aan het eind van het jaar 2008 in totaal 1.694 woningen gebouwd in de periode van 2004 tot en met 2008. (Van der Veen et al, 2008: 10) Dat dit aantal woningen ook werkelijk gebouwd is, zegt nog niet direct dat al deze woningen ook bewoond zijn. Zo merkte dhr. Gerrits, medewerker civiele techniek van de gemeente Hardenberg, op dat er op dit moment erg veel woningen, ook nieuwbouwwoningen, leegstaan. Desalniettemin staat er in het nieuwe Woonplan het volgende. 'Wat het nieuwbouwprogramma betreft, kiest de gemeente de komende jaren voor een programma van 300 woningen per jaar. Dit betreft het bouwen voor de gezinsverdunning (gemiddeld ongeveer 150 woningen per jaar), vervanging (gemiddeld ongeveer 50 woningen per jaar) en de ambitie (gemiddeld ongeveer 100 woningen per jaar) in Hardenberg om een vestigingsoverschot te creëren, om op die manier de regionale functie van Hardenberg waar te kunnen maken' (Van der Veen et al, 2008: 19) Van deze 300 woningen per jaar, moeten er 150 in Hardenberg gebouwd worden, 75 in Dedemsvaart, 60 in de grotere kernen Bergentheim, Gramsbergen, Slagharen en Balkbrug en de overige 15 in de rest van de kernen in de gemeente Hardenberg. (Van der Veen et al, 2008: 21) Wat wel opvalt is de meer gematigde doelstelling en het feit dat er ook nergens meer wordt gesproken over een groot vraagoverschot. Als gekeken wordt naar de prognoses van ABF Research, die ook voor de andere gemeentes opgenomen zijn, komt hier het volgende uit. Deze gaat uit van een bevolkingsgrootte van 59.508 op 1 januari 2020, tegenover 57.909 op 1 januari 2006. Dit houdt een groei van circa 0,19% per jaar in voor de periode van 2006 tot 2020. Het totale aantal huishoudens zal volgens dezelfde prognose op 1 januari 2020 24.022 bedragen, tegenover 21.343 op 1 januari 2006. Dit betekent een jaarlijkse groei van circa 0,84% en een totale groei van circa 12,55% in voor de periode van 2006 tot 2020. Deze groei is behoorlijk groter dan door het RPB voorspeld is voor de periode van 2005 tot 2025. Het aantal inwoners ouder dan 45 jaar zal volgens de prognoses van ABF Research fors toenemen, in enkele leeftijdscategorieën met bijna 50%. De woningvoorraad bestaat op 1 januari 2020 uit 23.687 woningen, tegenover 21.060 op 1 januari 2006. (ABF Research, 2007) Volgens het CBS telt Hardenberg in 2020 57.829 en in 2025 57.619 inwoners. (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2006) Dit betekent, gerekend met de gegevens van het CBS voor 2008, een jaarlijkse afname van circa 0,05% voor de periode van 2008 tot 2020 en een jaarlijkse afname van circa 0,07% voor de periode van 2020 tot 2025.

Afsluitend is in tabel 5.9 een overzicht van de geprognosticeerde inwonersaantallen voor 2020 voor de drie verschillende prognoses opgenomen. Als uitgangspunt zijn de gegevens van het CBS voor 2008 genomen. Op basis van deze prognoses en voorgaande analyse valt ook voor de gemeente Hardenberg te concluderen dat het inwonersaantal de komende jaren niet al te veel meer zal toenemen.

Tabel 5.9 *Geprognosticeerde inwonersaantallen gemeente Hardenberg 2020.*

Hardenberg	2020	groei/jaar (%)
Woonplan 2003	60.867	0,38
ABF Research	59.508	0,19
CBS	57.829	-0,05

5.2.5 Resumé

'Gemeentelijke en regionale bevolkings- en huishoudensprognoses zijn wel ten dele gebaseerd op bestaande woningbouwplannen, en daarmee op het ruimtelijkeordeningsbeleid (De Jong et al 2005). Op gemeentelijk niveau leidt dit nog wel eens tot cirkelredeneringen, aangezien beslissingen over woningbouw (bouwen of niet?, en zo ja, hoeveel en wat?) nogal eens worden genomen op basis van diezelfde bevolkingsprognoses. De redenering 'we hoeven niet te bouwen, want we zullen niet groeien', of zelfs 'we mogen niet bouwen, want we zullen niet groeien' is eerder tautologisch dan logisch. Het omgekeerde, 'we zullen moeten bouwen, anders zullen we zeker niet groeien' is veel logischer, aangenomen dat een gemeente zou streven naar bevolkingsgroei. In een wijdere regionaal-demografische context van stagnatie en krimp is een dergelijke redenering echter riskant.' (Van Dam et al, 2006: 58) Er moet daarom goed gekeken worden naar de achterliggende oorzaken van bijvoorbeeld het systematisch achterblijven van het woningaanbod. Is het echt zo dat procedures en regelgeving belemmerend werken (wat de provincie Overijssel bijvoorbeeld suggereert (Provincie Overijssel, 2007f: 39) en dat woningaanbieders met opzet krapte creëren of is de werkelijke vraag naar woningen minder groot dan gesteld wordt door de gemeentes en de provincie? Eenzelfde vraag rijst op als we de beschrijving van Triple E van de ontwikkelingen op de woningmarkt lezen. 'Wat opvalt, is dat makelaars de vraag naar vrijstaande koopwoningen een stuk kleiner inschatten dan gemeenten en projectontwikkelaars. Corporaties constateren dat het aanbod van dure huurwoningen de vraag overtreft, terwijl gemeenten het omgekeerde constateren. Volgens de makelaars is de vraag naar koopwoningen voor senioren toegenomen. De gemeenten schatten deze vraag nog veel hoger in.' (Triple E, 2008: 35)

Voordat de geanalyseerde bronnen kort kunnen worden samengevat, moet eerst worden opgemerkt dat het opvalt dat verschillende prognoses van verschillende instanties, in meer of mindere mate, niet met elkaar overeenstemmen. In algemene termen zou gezegd kunnen worden dat de meer recente prognoses en de prognoses op een hoger schaalniveau minder hoge uitkomsten voorzien dan in de oudere prognoses en de lokale prognoses het geval was en is. 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 gemeentes 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 huishoudverdunning is toch sprake van een toename van het aantal woningen. De huishoudverdunning in het studiegebied is lager dan de nationale trends, met name in de gemeentes Dalfsen en Ommen. 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. Wel zijn er ambities voor uitbreiding (Ommen) en eventueel voor landgoederen (met name in Dalfsen), maar deze zullen een geringe omvang hebben. De vraag naar woonruimte/kwaliteit blijft toenemen, hierdoor neemt ook de ruimtevraag (niet per sé horizontaal!) toe. Er liggen opgaven op het gebied van ouderenhuisvesting en het vasthouden van (hoogopgeleide) jongeren in de dorpen en in de provincie. In totaal zal het aantal inwoners naar verwachting minimaal op het huidige niveau blijven en naar alle waarschijnlijkheid met enkele tiende procenten toenemen, waarbij het aantal huishoudens minimaal met enkele duizenden zal toenemen. De invloed van deze ontwikkelingen zal in het studiegebied vooral merkbaar zijn door een (enigszins) toenemende mobiliteit. In hoofdstuk zeven is een verdere interpretatieslag van de geanalyseerde gegevens gemaakt.

5.3 Werken

In de *Nota Ruimte*, waarin het nationale ruimtelijke beleid voor de periode tot 2030 omschreven is, staan in algemene en abstracte termen de inrichtingsvoorwaarden voor de ruimtelijke ontwikkelingen beschreven. Een opvallende passage is de volgende. 'Bij financieel-economisch krachtigere functies zoals wonen en werken, regelt het rijk relatief weinig en stuurt met name de markt.' (Ministerie van VROM, 2006: 26)
'De beschikbare budgetten voor stedelijke vernieuwing en herstructurering van bestaande stadswijken worden met prioriteit ingezet voor de dertig steden (G30) die betrokken zijn bij het grote stedenbeleid', (Ministerie van VROM, 2006: 37) waarvan Zwolle er een is.
Uit het nationale economische beleid, zoals dat verwoord is in Pieken in de Delta, zijn een aantal uitdagingen te herleiden voor Oost-Nederland en Overijssel. Opvallende uitdagingen zijn een 'betere bereikbaarheid van de economische centra' en 'herstructurering en transformatie van bedrijventerreinen en zorgvuldig ruimtegebruik' (Kroot et al, 2006: 11).
Het gebiedsgerichte economische programma voor Oost-Nederland voor 2007, *Pieken in Oost-Nederland.* (Programmacommissie Oost-Nederland, 2007)*,* richt zich vooral op de regio's rondom de universiteiten van Enschede, Wageningen en Nijmegen.
In het algemeen valt volgens de publicatie *Hoezo krimp?* van de provincie Overijssel in de toekomst ondermeer een 'toename van flexibele werktijden en flexibele werklocaties' (Provincie Overijssel, 2008c: 23) te verwachten. Voor de huidige bedrijventerreinen betekent dit dat ze voornamelijk voor 'zware, complexe of risicovolle productiebedrijven gebruikt zullen worden', dat bepaalde activiteiten, zoals bijvoorbeeld de industriële landbouw, meer geclusterd en geïntensiveerd zullen worden en dat verouderde bedrijventerreinen meer hergebruikt zullen worden voor andere functies. (Provincie Overijssel, 2008c: 23)
Volgens het Streekplan Overijssel 2000+ zal ook de werkgelegenheid voor Overijssel in haar geheel toenemen. 'Bij een succesvol beleid wordt een groei met ruim 20% tussen 1995 en 2020 voor Overijssel als geheel verwacht. ' (Provincie Overijssel, 2007f: 11) Vergeleken met de daadwerkelijke groei van het aantal arbeidsplaatsen in Overijssel van 1996 tot 2007 volgens het BIRO, het Bedrijven en Instellingen Register Overijssel, van respectievelijk 419.385 tot 520.290 (circa 24,06%) lijkt deze groei voorlopig gerechtvaardigd. Hierbij dient wel de kanttekening te worden gemaakt dat de provincie Overijssel in de publicatie *Hoezo krimp?* laat optekenen dat ze verwacht dat de werkgelegenheid in Overijssel vanaf 2015 af zal nemen. Deze afname is niet verder gekwantificeerd en valt zodoende moeilijk 'hard' te maken.

Zwolle
Voor bedrijventerreinen worden voor Zwolle in het Streekplan de volgende cijfers aangehouden. De strategische voorraad voor de komende vijf jaar is 50 ha. De vraag voor de periode van 1999 tot 2010 is netto 110 ha. Voor de periode van 2010 tot 2019 wordt gerekend met een bandbreedte van 75 tot 100 ha. De voorraad op 1 januari 1999 was 47 ha en het netto aanbod in de op dat moment bekende plannen 110 ha (Provincie Overijssel, 2007: 51). In het Voorontwerp Structuurplan Zwolle 2020 wordt de ambitie uitgesproken dat de gemeente Zwolle elk jaar 27.000 m^2 kantoren en 16 hectare bedrijfsterreinen faciliteert in de periode tot 2020 (Gemeente Zwolle, 2007: 16).
In 2006 telde Zwolle circa 80.000 arbeidsplaatsen. 57% van deze arbeidsplaatsen werd ingenomen door mensen van buiten de gemeente Zwolle. 'Dat toont aan hoe belangrijk de werkgelegenheidsfunctie van Zwolle voor de regio is.' (Gemeente Zwolle, 2007: 27) Het BIRO verwacht dat het totale aantal arbeidsplaatsen de komende jaren door zal groeien naar 88.180 in 2012. Dit houdt een groei van circa 1,64% per jaar over de periode van 2006 tot 2012 in. Deze groei lijkt, vergeleken met de groei van het aantal arbeidsplaatsen over de periode van 1996 tot 2006 van circa 3,11% per jaar, relatief gering.
'Het ten oosten van rijksweg A28 en ten noorden van de Vecht gelegen regionale bedrijventerrein Hessenpoort biedt als C-locatie in eerste instantie ruimte ten behoeve van de bedrijfssegmenten voor groothandel, transport en distributie, industriële en bouwbedrijven en voor (middel)zware industrie.
Op termijn zal ook ruimte voor lichtere en hoogwaardige bedrijvigheid geboden kunnen worden. Het huidige terrein kan bij gebleken behoefte in noordelijke richting (tussen A28 en spoorlijn), conform de voorstellen in het kader van de gemeentelijke herindeling, worden uitgebreid. Ook een beperkte ontwikkeling aan de westzijde van rijksweg A28 is in beginsel mogelijk.' (Provincie Overijssel, 2007f: 142-143)
In de *Nota van uitgangspunten Hessenpoort 2* van de gemeente Zwolle wordt gesteld dat er een marktbehoefte van circa 140 hectare bruto voor Hessenpoort 2 is. Daarnaast is er nog zo'n 30 hectare beschikbaar voor een spooraansluiting en spoorgebonden bedrijven. Volgens dhr. Ekhart zal op termijn het rangeerterrein dat nu ten zuiden van Zwolle ligt hierheen worden verplaatst. Sectoren die in aanmerking komen voor vestiging op Hessenpoort 2 zijn Assemblage & Productie, Transport & Distributie en Groothandel. 'het is van belang dat de extra verkeersbewegingen die gegenereerd worden door Hessenpoort 2 geen belemmeringen vormen voor de doorstroom en veiligheid op bestaande wegen' (Gemeente Zwolle, 2003: 8). Ook en vooral voor wat uitbreidingen op het terrein Hessenpoort 1 betreft is een goede ontsluiting belangrijk. Met name de komst van IKEA en Van der Valk brengen het nodige extra verkeer met zich mee. Er

wordt op dit moment volop overlegd tussen de betrokken partijen, welke met name zijn de betreffende bedrijven, Rijkswaterstaat en de gemeente Zwolle. Volgens dhr. Ekhart valt de drukte bij een bedrijf als IKEA niet samen met de normale (ochtend)spitsen op de weg. Verder wijt hij problemen bij vestigingen van IKEA elders in het land aan bijvoorbeeld het gebrek aan opstel- en parkeerruimte op de parkeerplaats.
Ook wordt een relatie gelegd tussen Hessenpoort 2 en het huidige en toekomstige omliggende landschap. 'Bovendien dient bij de locatiekeuze van Hessenpoort 2 en de inrichting, de openheid van het landschap tussen het Vechtdal en Rouveen, als onderdeel van een veel groter verband namelijk het regionale en zelfs landelijke landschapspatroon, behouden te blijven.' (Gemeente Zwolle, 2003: 28)
'Het bestemmingsplan voor de uitbreiding van industrieterrein Hessenpoort is in 2006 vastgesteld en goedgekeurd.' (Gemeente Zwolle, 2007: 56) Zie ook de figuren 5.5 en 5.6 voor toekomstige locaties voor bedrijven op industrieterrein Hessenpoort.





Figuur 5.5 (links) *Toekomstige locatie IKEA.* Waar nu nog schapen geweid worden, worden over enkele jaren jaarlijks vele duizenden auto's geparkeerd.
Figuur 5.6 (rechts) *Locatie uitbreiding bedrijventerrein Hessenpoort 2.* Aan de noordzijde van Hessenpoort 1.

Dalfsen en Ommen
In Ommen is slechts sprake van een 'bescheiden behoefte aan ruimte voor nieuwe bedrijvigheid van zo'n 2,5 hectare per jaar, waaraan door het project 'De Drieslag' een sterke impuls gegeven wordt' (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005: 33), volgens het ontwikkelingsperspectief *Kwaliteiten verbinden*, opgesteld voor en door ondermeer de gemeentes Staphorst, Dalfsen, Ommen en Hardenberg. Hetzelfde geldt voor de gemeente Dalfsen, waar uitbreiding van bedrijvigheid voornamelijk plaatsvindt bij Nieuwleusen en Lemele, ten zuiden van de Vecht. Wat betreft eventuele toekomstige locaties is een en ander ondermeer afhankelijk van de locatie van de N340, zo geeft mw. Van Oenen, medewerker verkeer en vervoer van de gemeente Dalfsen, aan. Een nieuwe (snel)weg zou een goede vestigingslocatie voor nieuwe bedrijven kunnen zijn.
Het BIRO verwacht dat het totale aantal arbeidsplaatsen voor de regio Noordoost-Overijssel, die bestaat uit de gemeentes Hardenberg, Dalfsen, Ommen en Staphorst, toe zal nemen van 48.453 in 2007 tot 51.670 in 2012. Dit houdt een jaarlijkse groei van circa 1,29% in, welke relatief gering is als in ogenschouw wordt genomen dat het totale aantal arbeidsplaatsen voor deze regio in 1996 volgens het BIRO slechts 39.111 bedroeg.

Hardenberg
Voor bedrijventerreinen worden voor Hardenberg de volgende cijfers aangehouden. De strategische voorraad voor de komende vijf jaar is 11 ha. De vraag voor de periode van 1999 tot 2010 is netto 24 ha. Voor de periode van 2010 tot 2019 wordt gerekend met een bandbreedte van 16 tot 22 ha. De voorraad op 1 januari 1999 was 4 ha en het netto aanbod in de op dat moment bekende plannen 73 ha (Provincie Overijssel, 2007f: 51). 'In Hardenberg vindt de ontwikkeling van bedrijventerreinen plaats aan de noord- en zuidoostzijde. Het gebied Broeklanden is bedoeld voor bedrijven die op water zijn aangewezen. De overige plannen betreffen het gebied J. Weitkamplaan, Haardijk I en Haardijk II, totaal 37 hectare. De behoefte van circa 60 hectare kan met deze locaties worden gedekt.' (Provincie Overijssel, 2007f: 151)
In de toekomstvisie van de gemeente Hardenberg voor de periode van 2004 tot 2019, genaamd *De gemeente Hardenberg stapt stevig op de toekomst af,* wordt een ontwikkelingsplan geschetst. Het scenario voor deze ontwikkeling voert de naam 'Stevig'. 'Het scenario Stevig bevat een aantal kernbegrippen, hulpmiddelen en criteria die bij de zeven programmalijnen terugkomen. Het gaat om kwaliteit, zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid, gelaagdheid en bundeling en samenwerken.' (Notten, 2004: 4) 'Voor economische ontwikkeling zet de gemeente meer in op concentratie dan bij de gelaagdheid van woningbouw en voorzieningen. Concentratie is allereerst nodig in de aanleg van bedrijventerreinen, zodat werkgelegenheid geconcentreerd aanwezig is in de kern Hardenberg.' (Notten, 2004: 14) Meer concreet is

de visie uitgewerkt in het *Meerjarenprogramma* uit 2005, waarin de kaders van het beleid en de ambities met betrekking tot de invulling en uitvoering van dit beleid voor de nabije en verdere toekomst van de gemeente Hardenberg worden weergegeven. De zeven programmalijnen waarlangs dit alles gerealiseerd moet gaan worden zijn achtereenvolgens: voorzieningen; wonen; kwetsbare groepen; veiligheid en openbare ruimte; economie; groene ruimte en externe oriëntatie. Bij de programmalijn economie valt op dat de gemeente Hardenberg het belangrijk vindt dat de bereikbaarheid van de kernen Dedemsvaart en Hardenberg vergroot is en vergroot gaat worden. Voor de bereikbaarheid van Hardenberg is opgenomen dat je binnen dertig minuten met de auto vanaf de stad Hardenberg op de omliggende snelwegen moet kunnen komen (Gemeente Hardenberg, 2005: 37). Op het gebied van bedrijvigheid worden bestaande bedrijven gestimuleerd uit te breiden en wordt ingezet op de zorg- en de toerismesector (Gemeente Hardenberg, 2005: 39). Nog wat concreter zijn aandachtspunten als 'bereikbaarheid', 'toegankelijkheid', 'routenetwerken' en het 'verhogen van de beleving' (Gemeente Hardenberg, 2005: 41). De ontwikkeling van de Vecht tot een halfnatuurlijke laaglandrivier wordt ondersteund (Gemeente Hardenberg, 2005: 47).

Resumé

Als samenvatting van voorgaande beschrijvingen van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, de werkgelegenheid en het aantal hectares nieuwe bedrijventerreinen, zijn in de tabellen 5.10 en 5.11 de totale uitbreiding van bedrijventerreinen voor de gemeentes Zwolle en Hardenberg en de relatieve uitbreiding per jaar voor beide gemeentes volgens het Streekplan en het Ontwerp Structuurplan van Zwolle voor de periode tot respectievelijk 2019 en 2020 weergegeven. Verder kan samenvattend worden geconcludeerd dat:

- Voor wat bedrijvigheid en het aantal arbeidsplaatsen betreft de focus op met name Zwolle en in mindere mate Hardenberg ligt.
- Voor Zwolle het uit te breiden industrieterrein Hessenpoort de voornaamste ruimtelijke consequentie is. Hier wordt de komende jaren minimaal 140 ha uitbreiding gerealiseerd. Voor wat Hardenberg betreft ligt er een totale uitbreidingsopgave van maximaal zo'n 60 hectare, waarbij een gedeelte van deze uitbreiding nog meer wens dan realiteit is.
- Op korte termijn de verwachtingen voor het aantal arbeidsplaatsen positief zijn. 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 toekomstige vestigingen van IKEA en Van der Valk is. Op dit moment wordt hier nog volop over gepraat door de betrokken partijen.

Tabel 5.10 *Totaal aantal hectares nieuwe bedrijventerreinen.*

Zwolle	**1999-2010**	**2010-2019**	**2007-2020**
Streekplan	110	75-100	
Structuurplan			224
Hardenberg	**1999-2010**	**2010-2019**	
Streekplan	24	16-22	

Tabel 5.11 *Aantal hectares nieuwe bedrijventerreinen/jaar.*

Zwolle	**1999-2010**	**2010-2019**	**2007-2020**
Streekplan	10	7,5-10	
Structuurplan			16
Hardenberg	**1999-2010**	**2010-2019**	
Streekplan	2,2	1,5-2,2	

5.4 Landbouw

'Het agrarische bedrijf staat onder druk. Het totale aantal bedrijven binnen de land- en tuinbouw in Nederland tot 2005 is dan ook afgenomen, terwijl tegelijkertijd het gemiddeld areaal van een bedrijf is toegenomen. In 2006 is het aantal bedrijven in de land- en tuinbouw niet veel verder afgenomen. Wel is het gemiddeld areaal per bedrijf verder toegenomen. Vanaf 2005 zijn veel landbouwprijzen namelijk weer gestegen. Vooral de graanprijs is in 2007 flink gestegen, maar ook voor runderproducten, zuivel- en eierproducten is de prijs aangetrokken. Al met al kan de boer weer wat beter boeren.

(…) Een belangrijke ontwikkeling binnen de agrarische sector is de opkomst van streekproducten. Lekker en gezond eten wordt in Nederland steeds belangrijker. Huishoudens en restaurants hechten steeds meer aan verse unieke producten, waarbij identiteit een belangrijke rol speelt. De rol die vers en gezond eten speelt zien we ook terug in het groeiende marktaandeel biologische producten.

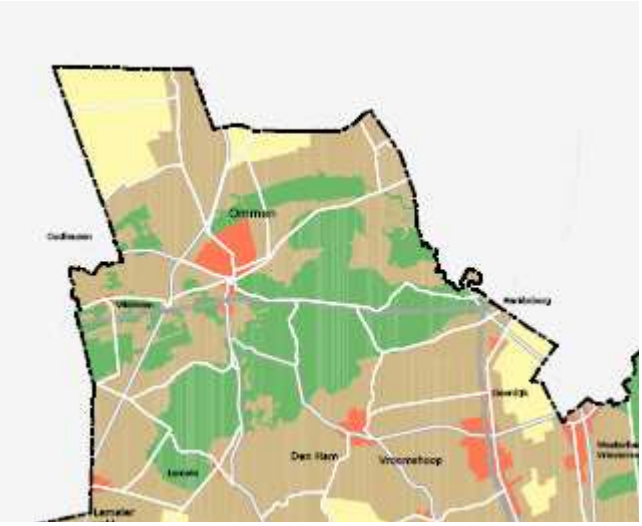
(…) Naast de ontwikkeling van streekproducten is ook de trend van verbrede landbouw duidelijk zichtbaar. Verbrede landbouw houdt in dat naast de kernactiviteit van boeren, boeren ook nog inkomsten krijgen middels andere activiteiten zoals arrangementen als boerengolf, lekker eten, een winkeltje met streekproducten of een boerencamping. Verbrede landbouw komt niet zozeer steeds vaker voor, maar er vindt duidelijk wel een verschuiving plaats in soort aanbod. Was de traditionele verbrede landbouw gericht op de stalling van caravans en de verkoop van de eigenproducten van de boerderij, tegenwoordig is het vaker agrotoerisme en aanbod van zorg. Zie de figuren 5.7 en 5.8 voor illustraties van deze verbrede landbouw.
(…) Ook de duurzame energieproductie op het agrarisch bedrijf is toegenomen. Hieronder valt ook biomassa. Biomassa gaat een steeds belangrijkere rol spelen in het kader van beheer en behoud van natuur en duurzame inrichting van het landschap en de economie. Bij de uitvoering van al deze werkzaamheden komen flinke hoeveelheden plantaardig materiaal vrij. Dit vrijgekomen plantaardig materiaal wordt opgeslagen in omvangrijke depots in het gebied. Voor dit plantaardige materiaal is op dit moment nog geen bestemming gevonden. Dat is een probleem, want de hoeveelheid biomassa uit de Nederlandse natuurgebieden zal alleen maar toenemen.' (Triple E, 2008: 15-16) Vanuit de gemeente Ommen is inmiddels het initiatief genomen met verschillende relevante partijen het gesprek omtrent de mogelijkheden van het gebruik van biomassa aan te gaan. (De Stentor, 2008)





Figuur 5.7 (links) en figuur 5.8 (rechts). *Agrotoerisme als vorm van verbrede landbouw.* Voormalige boerderijen in het buitengebied van de gemeente Dalfsen die tegenwoordig functioneren als buitenplaats of bed & breakfast.

De groene ruimte in de provincie Overijssel is in het Streekplan door middel van zonering opgedeeld in vier zones. Zone I heeft als hoofdfunctie landbouw, zone II landbouw en cultuurlandschap, zone III natuur, landschap, cultureel erfgoed en landbouw en zone IV natuur. Voor de verschillende onderscheiden functies en voor een achttal deelgebieden wordt op regionale schaal een uitwerking beschreven. Een belangrijk uitgangspunt is dat 'de positie van de landbouw als belangrijkste drager van de groene ruimte zwaar onder druk staat' (Provincie Overijssel: 2007f: 77). De huidige situatie is echter alweer anders en ook met het oog op de toekomst is het moeilijk conclusies te trekken. Dhr. Moning, medewerker van de afdeling Overijssel van de Dienst Landelijk Gebied (DLG), is van mening dat er in het noordelijke deel van het studiegebied hoe dan ook plaats zal blijven voor de landbouw. Afhankelijk van met name de tracékeuze voor de N340 zou het gebied kunnen dienen als experiment voor een kavelruil en/of op andere wijze zo goed mogelijk voor de landbouw ingericht kunnen worden. Qua omvang denkt dhr. Moning voor 2030 aan een klein aantal, zo'n eenderde van het huidige aantal, grote bedrijven met zo'n tweehonderd koeien en zo'n honderdvijftig hectare grond. Er is wat hem betreft ook plaats voor intensieve veehouderijen. Als gevolg van de geleidelijke afschaffing van het melkquotum zal de omvang van de bedrijven autonoom al met zo'n vijf tot vijfentwintig procent toenemen. In het Streekplan wordt voor een meer gedetailleerde invulling van beleid en richtlijnen voor de landbouw in de provincie Overijssel verwezen naar vooral het *Reconstructieplan Salland-Twente*.
Dit plan 'is een plan op hoofdlijnen. De bijbehorende uitvoering duurt twaalf jaar, van 2004 tot en met 2015.' (Provincie Overijssel, 2004a: 11) Het grondgebied van de gemeente Ommen ligt binnen de landelijke begrenzing van het reconstructiegebied. Zie ook de kaart in figuur 5.9.



Figuur 5.9 *Reconstructiezonering Ommen.* Het gebied rondom Ommen maakt deel uit van de reconstructiezonering Salland – Twente. De gele gebieden zijn de zogenaamde LOG's; bruin staat voor verwevingsgebieden en groen voor extensivering. (Bron: Provincie Overijssel, 2004a)

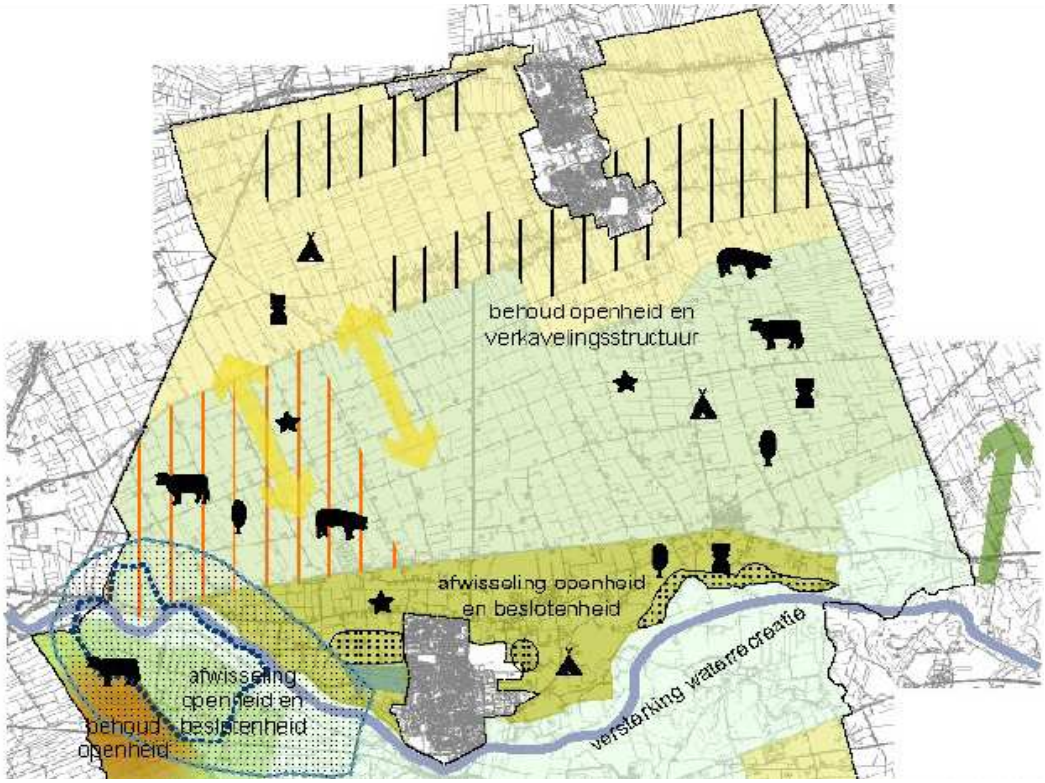
In het Reconstructieplan worden de volgende (algemene) beleidsthema's onderscheiden.
1. Versterken van de economische en sociale vitaliteit.
- *Landbouw.* Verbeteren van de ruimtelijke structuur van de landbouw: het scheppen van ontwikkelingsruimte voor de intensieve veehouderij en het verbeteren van de externe productiefactoren in de melkveehouderij (zoals verkaveling), inclusief het bevorderen van de grondgebondenheid van de melkveehouderij in kwetsbare gebieden (extensivering). Ook gaat het om het versterken, verbreden en verdiepen van de economische basis van de landbouw (groene en blauwe diensten, biologische landbouw, streekproducten, agrotoerisme, et cetera).
- *Recreatie en toerisme.* Recreatie en toerisme zijn een steeds belangrijkere economische peiler in het landelijk gebied.
- *Economische structuur.* Naast het versterken van de agrarische en toeristisch-recreatieve sector wordt ondermeer gericht op het opvangen van vrijkomende werkgelegenheid en het hergebruik van Vrijkomende Agrarische Bedrijfsgebouwen (VAB's).
- *Sociale infrastructuur.* Leefbaarheid op het platteland is een belangrijk thema. Daarbij gaat het om bundeling van bestaande en ontwikkeling van nieuwe voorzieningen en het behoud van de streekidentiteit.
2. Verbeteren van de omgevingskwaliteit.
- *Lucht.* Het verminderen van het aantal geurgehinderden en het verminderen van de ammoniakbelasting op kwetsbare delen van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).
- *Watersysteem.* Een duurzamer, natuurlijker en veerkrachtiger watersysteem. Het realiseren van ruimte voor de rivier en ruimte voor waterberging in regionale watersystemen zijn belangrijke thema's, in combinatie met het herstel van het natuurlijke karakter van rivieren en beken. Water wordt een (mede)ordenend principe. Er wordt verder gegaan met het verminderen van verdroging van landbouw en natuur en gestreefd naar duurzame waterwinningen.
- *Natuur.* Belangrijke opgave is het realiseren van de PEHS. Verder wordt gericht op het verbinden van natuurgebieden, het verbeteren van de natuurwaarden en het verbeteren van de soortenbescherming.
- *Landschap,* cultuurhistorie en landgoederen. Behoud, versterking en ontwikkeling van de kwaliteit van het landschap en van het cultureel erfgoed, waaronder landgoederen en karakteristieke boerenerven.
3. Verbeteren van de veterinaire veiligheid. (Vrij naar: Provincie Overijssel, 2004a: 22-23)

'Met de reconstructie willen wij intensieve veehouderij, recreatie, wonen, natuur en landschap ontvlechten. Dit willen wij bereiken door geleidelijke concentratie van de (gespecialiseerde) intensieve veehouderij, waar mogelijk via samenwerking in clusters.' (Provincie Overijssel, 2004a: 27) Voor het gebied ten noordwesten van Ommen resulteert dit in een streefbeeld dat gedeeltelijk bestaat uit intensieve veehouderij met nieuwvestiging, wat ook is aangewezen als landbouwontwikkelingsgebied ('Volgens de Reconstructiewet is een landbouwontwikkelingsgebied 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.' (Provincie Overijssel, 2004a: 109)) (Provincie Overijssel, 2004a: 100), en gedeeltelijk uit natuur, landschap en cultuurhistorie en recreatie en toerisme. Het gebied bij Witharen heeft de aanduiding grondwaterbeschermingsgebied. Het gedeelte bij Ommen rondom de Vecht is heeft als hoofdaccent water, met toerisme en recreatie (Provincie Overijssel, 2004a: 42).

Meer gedetailleerd staat over het gebied bij Ommen het volgende beschreven in de *Toelichting Reconstructieplan Salland – Twente.* 'Ommen-Noord is in 2015 overwegend een landbouwgebied met zowel melkveehouderijen als intensieve veehouderijen. Het westelijk deel bevat voornamelijk intensieve veehouderijen en grondgebonden landbouwbedrijven en is al behoorlijk bezet. Voor intensieve veehouderij zoeken wij hier naar locaties voor nieuwvestiging. Ook is uitbreiding van bestaande bedrijven mogelijk om de bestaande landbouw ontwikkelingskansen te geven. Door het gebied gaat een ecologische verbindingszone naar het noorden die in de toekomst een verweving van natuur, landschap en verbrede landbouw krijgt. De robuuste verbinding naar Drenthe, biedt op termijn mogelijkheden voor drinkwaterwinning, het nieuwe Landgoed 'De Plantage', dagrecreatie en de recreatieve verbinding naar het dal van de Reest, aansluitend op de Drentse infrastructuur, versterken van de waarden van de Ommerschans. In de zone is alleen ruimte voor extensieve grondgebonden landbouw. Bij Varsen is de landschappelijke kwaliteit van het oude cultuurlandschap versterkt.' (Provincie Overijssel, 2004b: 19)
Verderop in het Reconstructieplan wordt de uitvoerbaarheid van de plannen enigszins gerelativeerd. 'Zo zijn de toekomstmogelijkheden voor (sectoren binnen) de landbouw sterk afhankelijk van WTO-afspraken, Brussels landbouwbeleid (afbouwen productgerelateerde subsidies), de uitbreiding van de EU, en ontwikkelingen op de regionale, landelijke, Europese en internationale markten. Die ontwikkelingen zijn globaal wel in beeld te brengen, maar zeker voor de looptijd van de reconstructie niet goed te voospellen.' (Provincie Overijssel, 2004a: 67) Een andere complicatie is het protest van een deel van de huidige inwoners van het gebied. Zij zijn het met name oneens met de manier waarop nieuwe grote stallen worden ingepast (Dijk, 2008).
Trends die worden genoemd zijn ondermeer de volgende. 'De schaalvergroting in de intensieve veehouderij zal doorzetten. Daardoor komen er minder maar wel grotere bedrijven. Die grotere bedrijven zijn steeds moeilijker in te passen in de omgeving. Dat blijkt ook al uit het feit dat steeds meer bedrijven stallen op meerdere locaties hebben, wat ongunstig is voor milieu, de bedrijfsvoering en de veterinaire veiligheid.' (Provincie Overijssel, 2004a: 26) De moeizame inpasbaarheid van intensieve veehouderijbedrijven komt ook tot uitdrukking in het advies van de zogenaamde Taskforce Trojan over stikstof/ammoniak in relatie tot Natura 2000 gebieden. Hierin wordt ondermeer geadviseerd minder stringent om te gaan met bestaande richtlijnen en op zoek te gaan naar integrale, gebiedsgerichte oplossingen voor bestaande problematiek.
'Vanuit andere sectoren en functies (natuur, water, landschap, wonen, werken, recreatie en infrastructuur) is er een grote vraag naar grond. Gemiddeld genomen zal de behoefte aan grond vanuit de melkveehouderij meer en meer afhangen van de noodzaak tot extensivering (vanuit milieudoelen) dan vanuit ruwvoerproductie. Dit biedt perspectief voor extensivering en meervoudig grondgebruik (groene en blauwe diensten), waarbij de ruwvoerproductie en de bemesting is te verdelen over een grotere (extensievere) bedrijfsoppervlakte. De maatschappelijke en stedelijke vraag naar een aantrekkelijk landschap, groen, rust, ruimte en naar nieuwe 'diensten' van het platteland neemt toe, en zal naar verwachting blijven groeien. Deze maatschappelijke vraag kan een aanvullende of alternatieve inkomstenbron zijn voor melkveebedrijven en landgoederen.' (Provincie Overijssel, 2004a: 28) 'Het kleinschalige cultuurlandschap in grote delen van Salland-Twente, en de relatief kleine en verspreid liggende kavels, zijn voor de landbouw - die op de Europese en wereldmarkt zijn georiënteerd - een concurrentienadeel. Extra knelpunt, dat in Salland-Twente vaak meer speelt dan elders in Nederland, is dat een deel van de grond van stoppende bedrijven niet meteen beschikbaar komt voor de groeiende toekomstbedrijven (stoppende bedrijven houden hun grond vaak nog jarenlang aan).' (Provincie Overijssel, 2004a: 29) Dit geldt ook, zo vertelden inwoners van het gebied ons, voor het studiegebied.

De gemeente Zwolle noemt in haar Voorontwerp Structuurplan Zwolle 2020 het gebied ten noorden van het Vechtdal 'Agrarisch Landschap'. Hier wordt gestreefd naar een 'gezonde voortzetting van agrarische bedrijvigheid' (Gemeente Zwolle, 2007: 34).

In de *Plattelandsvisie gemeente Dalfsen*, die een 'toetsingskader voor nieuwe initiatieven in het buitengebied' (Gemeente Dalfsen, 2007b: 5) vormt, wordt over het toekomstperspectief voor landbouwers in de gemeente Dalfsen gezegd: 'Uitbreiding van intensieve veehouderij is in de gehele gemeente volgens het bestemmingsplan mogelijk, mits voldaan wordt aan de milieuwetgeving (IPPC, Natura 2000, e.d.). Hervestiging van intensieve veehouderij is niet in ieder deelgebied mogelijk. In het gebied ten noorden van de N340 is in de toekomst ruimte voor nieuwvestiging van de intensieve veehouderij.' (Gemeente Dalfsen, 2007b: 25) Zie ook de visiekaart in figuur 5.10.



Figuur 5.10 *Visiekaart plattelandsvisie gemeente Dalfsen.* De gele pijlen staan voor mogelijkheden voor vernieuwing van de landschapsstructuur, de groene pijlen voor een robuuste verbinding. De symbolen staan voor: nieuwvestiging intensieve veehouderij (varken), nieuwvestiging grondgebonden veehouderij (koe), nieuwvestiging recreatiebedrijven (tent), bosaanplant (boom), nieuwe landgoederen (toren) en energieteelt (ster). (Bron: Gemeente Dalfsen, 2007b: 43)

Een viertal gebieden in de gemeente Hardenberg wordt in het Meerjarenprogramma aangewezen tot landbouwontwikkelingsgebied, waaronder het Westerhuizingerveld, het gebied tussen N377 en N34.
'De landbouw blijft van groot belang voor onze gemeente. In de landbouwontwikkelingsgebieden willen we de landbouw alle mogelijkheden geven om zich te ontwikkelen.' 'Met een vermindering van het aantal agrarische bedrijven, verliezen gebouwen in het buitengebied hun oorspronkelijke functie. Dit biedt kansen voor nieuwe functies, zoals bedrijven, wonen of zorgboerderijen, die we kunnen benutten en daarbij de kwaliteit van de groene ruimte behouden. Bedrijven die niet belastend zijn voor het milieu, geen grote verkeersbewegingen aantrekken kunnen zich vrij vestigen in de groene ruimte.' (Gemeente Hardenberg, 2005: 48)
De ruimtelijke visie op het buitengebied van de gemeente Hardenberg is meer gedetailleerd uitgewerkt in de *Visienota buitengebied gemeente Hardenberg.* Als kaders voor dit beleid is ondermeer rekening gehouden met de Nota Ruimte, het Streekplan 2000+, de gemeentelijke toekomstvisie en het bijbehorende meerjarenprogramma. De vier, in de toekomstvisie, onderscheiden kwaliteiten voor de groene ruimte (biodiversiteit, landschap, functiegeschiktheid en toegankelijkheid) zijn in acht thema's verwerkt. Deze thema's luiden: bodem en water; het landschap; biodiversiteit; milieu; landbouw; wonen; economie en infrastructuur en recreatie en toerisme. (Wuite et al., 2006: 23)

Samenvattend kan over de ontwikkelingen in de landbouw in het studiegebied het volgende gezegd worden.

- 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 intensieve veehouderijen, ondermeer in het landbouwontwikkelingsgebied Vinkenbuurt.

- In het zuidelijke deel van het studiegebied, met name ten zuiden van de N340, zullen de meeste landbouwers kiezen voor nevenfuncties als agrotoerisme, zorg, streekproducten, groene en blauwe diensten et cetera.
- Er liggen mogelijkheden op het terrein van duurzame energie en het gebruik van vrijkomende agrarische bebouwing.

5.5 Recreatie en toerisme

In het *Trendrapport Toerisme & Recreatie Overijssels Vechtdal* worden cijfers uit bestaande onderzoeken en rapporten vertaald tot bruikbare informatie voor het toeristische werkveld in het Overijsselse Vechtdal. Zo wordt bijvoorbeeld een aantal trends weergegeven waar deze sector op in kan spelen. Voorbeelden van dergelijke trends zijn de toenemende vraag naar ontspanning, wellness, belevenis/emotie en authenticiteit tijdens vakanties (Gelders Overijsels Bureau voor Toerisme, 2006: 10-14). Hetzelfde komt ook naar voren in een rapport van Triple E waarin een aantal groeiende markten en bijbehorende kansen voor een zorglandgoed worden onderzocht. Onderdeel hiervan is de sector recreatie en toerisme. 'Deze sector is aan het veranderen. De vraag verandert namelijk. Niet alleen het aantal ouderen stijgt, maar ook hun welvaart. De ouderen van de toekomst worden relatief rijk oud. Dit betekent dat er een groep mensen aankomt die niet alleen meer vrije tijd heeft te besteden, maar hierin ook geld te besteden heeft. Tot nu toe lijkt de behoefte voor deze groep komen te liggen op vitaliteit, gezondheid, ontspanning, meer luxe voorzieningen en comfortabele en aangepaste accommodaties. Maar ook speciale zorg en toch genieten al is niet alles meer mogelijk, wordt belangrijker. Alles wat te maken heeft met ontspanning, genot en een goed gevoel wint sterk aan populariteit. Door drukte die mensen ervaren, ontstaat er steeds meer behoefte aan rust en ontspanning als tegenwicht voor het drukke leven, waarbij vakantie wordt gezien als medicijn tegen stress en vermoeidheid.'
'Binnen toerisme en recreatie is nog een belangrijke ontwikkeling gaande die voor heel veel producten geldt, maar van levensbelang is voor producten binnen recreatie en toerisme. Ze willen geen doorsnee product, maar een uniek product met een eigen ervaring en beleving. Daar willen ze dan best een eindje voor omrijden en ook nog wat meer voor betalen.' (Triple E, 2008: 33)
In het *Beleidsplan Recreatie en Toerisme* van de gemeente Dalfsen uit 2002 wordt de behoefte aan authenticiteit opgesplitst in drie stromingen. ''terug naar de natuur', 'terug in de tijd' en het 'streekgevoel'. Het agrotoerisme is hier een voorbeeld van; het verblijven bij de boer maar ook het meebeleven van het boerenbedrijf en –leven. Verder is de 'terug in de tijd' trend te zien in het benutten van cultuur historisch erfgoed voor recreatieve doeleinden.' (Stel, 2002: 22)

In deze sector worden in het Meerjarenprogramma van de gemeente Hardenberg met name 'kleinschalige en groene ondernemers en organisaties', 'trekkers en toppers' en 'evenementen' genoemd (Gemeente Hardenberg, 2005: 40).
Met het oog op de toeristische potentie in de gemeente Hardenberg is het aanbod van verblijfgelegenheden van belang. Zo staat ondermeer in de Visienota voor het buitengebied geschreven: 'Een toename van het aantal campings en bungalowparken wordt in eerste instantie niet nagestreefd. [Dit is ook het provinciale beleid (Stel, 2002: 32), eigen invoeging.] Wel worden er ruime kansen geboden voor het hergebruik van vrijgekomen agrarische gebouwen voor verblijfsrecreatieve doeleinden, bijvoorbeeld hotelkamers, bed & breakfast, groepsaccommodaties en dergelijke.' (Wuite et al., 2006: 26) Welke potentiële capaciteit de vrij(ge)komen(de) agrarische gebouwen in het studiegebied gezamenlijk bevatten is niet bekend, maar enkele tientallen gebouwen moeten zeker beschikbaar komen.
Binnen het bestaande aanbod van voorzieningen op het terrein van verblijfsrecreatie is volgens het Beleidsplan Recreatie en Toerisme van de gemeente Dalfsen in de periode van 2002 tot 2015 40% meer ruimte nodig om aan de vraag naar kwaliteit te kunnen voldoen. (Stel, 2002: 23)
De gemeente Zwolle ziet mogelijkheden voor 'actief struinen van IJssel tot Vecht' (Gemeente Zwolle, 2008: 18). Hierbij horen voorzieningen als observatiehutten, waterrecreatieoevers en wandel- en fietsroutes, maar ook avontuurlijke speelplekken. Bij dit punt aansluitend stelt ook de provincie Overijssel in het Reconstructieplan Salland – Twente dat de oevers en de uiterwaarden van de Vecht beter ontsloten (moeten) worden voor recreatief medegebruik (Provincie Overijssel, 2004a: 53). Onder andere in het buurtschap Varsen, ten zuidwesten van Ommen, wordt hier op dit moment gestalte aan gegeven door aanleg van een (nieuw) fietspad. Ook Waterschap Groot Salland is zich bewust van het belang van de Vecht voor recreatie en toerisme. 'De Vecht is het recreatieve speerpunt in het beheersgebied van Groot Salland. Het waterschap gaat, door het creëren van natuurvriendelijke oevers en het vergroten van de bereikbaarheid, ervoor zorgen dat inwoners nog meer kunnen genieten van de rivier. Ook gaat het waterschap, samen met de provincie, gemeentes en het recreatieschap, actief invulling geven aan struinnatuur in het Vechtdal.' (Waterschap Groot Salland, 2006: 37)

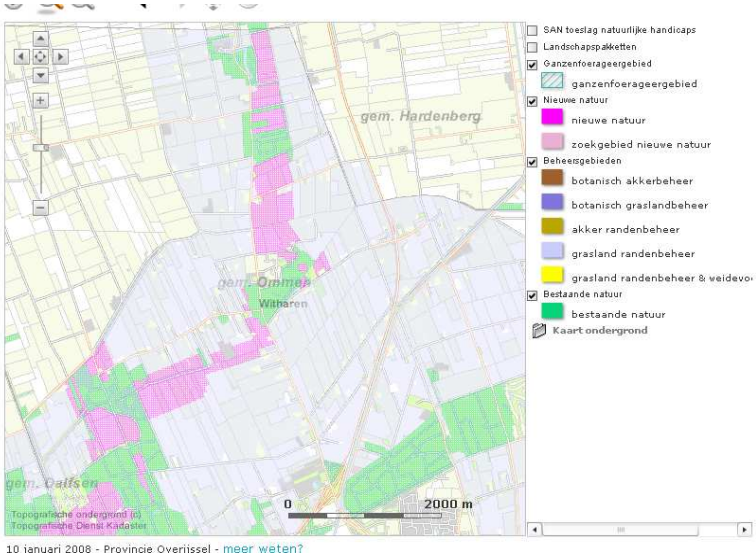
In het Reconstructieplan wordt verder gesteld dat er behoefte is aan 70 hectare extra capaciteit voor recreatiebedrijven bij Ommen. 'De sector realiseert zich dat recreatie en toerisme in belangrijke mate afhankelijk is van de kwaliteit van de aanwezige natuur, landschap en cultuur, inclusief het erfgoed.'
'De mogelijkheden voor recreatie in de meer landbouwkundige gebieden zijn tot nu toe beperkt ontwikkeld. Toch vraagt de markt hiernaar, met name rond de kleine kernen.' (Provincie Overijssel, 2004a: 32) Ook de gemeente Dalfsen geeft in haar Plattelandsvisie aan notie te hebben van deze vraag. 'Het gebied ten noorden van de N340 is momenteel in recreatief (en landschappelijk) opzicht minder interessant. Het gebied kan juist als afwisseling in het landschap worden geïntegreerd in de recreatieve mogelijkheden van Dalfsen. De bestaande speelboerderij ten noorden van Oudleusen vormt al een dagrecreatieve trekker, maar het is gewenst dat er meer dagrecreatieve voorzieningen in het noordelijke gedeelte van het buitengebied een plek krijgen. Daarnaast zijn er in dit gebied veel karakteristieke boerderijen die toeristisch interessant zijn.' (Gemeente Dalfsen, 2007b: 19) Dit standpunt wordt ook ondersteund door het Plaatselijk Belang Nieuwleusen. Andere aandachtspunten voor de gemeente Dalfsen zijn 'verblijfrecreatie in vrijkomende agrarische gebouwen, verbeteren van de routegebonden recreatie en het meer benutten van de ligging aan het water door recreatief medegebruik van de Vecht en het Overijssels kanaal.' (Gemeente Dalfsen, 2007b: 26)

Samenvattend kan het volgende worden geconcludeerd:

- 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 gesignaleerd. 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 en er zal de komende jaren ook gewerkt worden aan een verbetering van de bereikbaarheid van de Vecht en de aanleg van struinnatuur.
- 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 agrotoerisme.
- Er wordt niet ingezet op grootschalige nieuwe voorzieningen.

5.6 Natuur

Relevant op Europees niveau zijn de Vogel- en Habitatrichtlijnen, 'die gericht zijn op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het zogenoemde 'nee, tenzij'-regime.' (Ministerie van VROM, 2006: 114)
Op basis van de Habitatrichtlijnen is de Vecht aangewezen als Natura2000-gebied, wat op lokaal niveau doorwerkt via de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS), die in het *Natuurgebiedsplan Overijssel* is aangeduid en omschreven. De inhoud van het herziene Natuurgebiedsplan, uit 2008, is op de relevante onderdelen niet gewijzigd ten opzichte van het gebruikte plan, uit 2006. 'In deze regio zijn een deel van de begrenzing van de robuuste verbinding Hattem - Ommen en het gehele deeltracé Reestdal – Ommen en Ommen - Holterberg opgenomen. Deze verbinden de Veluwe met de bos- en natuurgebieden langs de Vecht, de Sallandse heuvelrug en het Drents Plateau. De verbindingen Hattem - Ommen en Ommen – Holterberg hebben ten opzichte van de andere verbindingen in Overijssel een hoog ambitieniveau en zijn gericht op de verbinding van de ecosystemen bos en grasland. Op de lange termijn kunnen deze verbindingen een rol gaan vervullen voor de uitwisseling van het edelhert tussen de Veluwe en de Sallandse heuvelrug. De provincie Overijssel zal op de langere termijn bezien of dit haalbaar is. De kern van deze verbinding bestaat uit een strook natuur met een breedte van 1.000 meter. Op bepaalde afstanden liggen grotere knopen. De verbinding Reestdal - Ommen heeft een lager ambitieniveau. Deze is gericht op de ecosystemen bos, heide en grasland. De kern hiervan bestaat uit een strook van minimaal 225 meter. Op bepaalde afstanden liggen grotere knopen (Oling, 2006: 35) Zie ook de kaart in figuur 5.11.



Figuur 5.11 *Kaart natuur studiegebied.* In deze uitsnede uit een digitale kaart met daarop de begrenzingen van de natuurgebiedsplannen van de provincie Overijssel is een gedeelte van de REVZ Reestdal – Ommen te zien. De bestaande natuur is met groen aangegeven, de nieuwe (te realiseren) natuur met paars. Voor de grijze gebieden geldt dat randenbeheer van graslanden gestimuleerd wordt. (Bron: Groenloket Overijssel, 2008)

Over de gewenste realisatie van de EHS in het studiegebied zegt dhr. Bremer, als ecoloog werkzaam bij de provincie Overijssel, dat het lastig zal worden deze daadwerkelijk, zoals de doelstelling is (Provincie Overijssel, 2008b: 14), voor 2018 te realiseren. Hij verwacht dat er uitstel zal komen tot 2020 à 2025.
'In de omgeving van Varsen is het doel het ontwikkelen van een rivierduingebied binnen de oude meander en een afwisselend rivierenlandschap met half natuurlijk graslanden, struweel en bos. Een geheel natuurlijke Vecht met een ondiep, vrij meanderend zomerbed zal bij de huidige begrenzing van reservaatgebied en beheersgebied naar verwachting beperkt haalbaar zijn.' (Oling, 2006: 38) Meer naar het oosten, in de richting van Ommen, wordt aan de noordzijde van de Vecht gestreefd naar 'één samenhangend gebied (een mars of meente) waar de laagste delen van het winterbed op een aantal plaatsen nog verder zijn verlaagd (water en natuur). Op enkele andere percelen heeft natuurontwikkeling plaats gevonden (afplaggen, aanleg van mei- en sleedoornstruwelen). Goed denkbaar is dat het beheer deel uitmaakt van de verbrede landbouw in Varsen.' (Oling, 2006: 38)
Voor het Varsenerveld is het doel 'versterking van dit natte heide- en bosgebied door verhoging van het waterpeil en ontwikkeling van natte heide overgaand in droge heide, nat schraalgrasland en bloemrijk grasland.' (Oling, 2006: 45) Voor het (bos)gebied tussen Witharen en Balkbrug is de doelstelling als volgt. 'Vergroting van de oppervlakte bos aansluitend bij de bestaande bosgebieden, ontwikkeling van bloemrijk grasland, heide en vennen.' (Oling, 2006: 45)

In het Natuurgebiedsplan Overijssel wordt tevens gesproken over plannen de otter in de toekomst uit te zetten in het laagveengebied in Noordwest-Overijssel, waarbij het Vechtdal kan dienen als toekomstig leef- en migratiegebied. (Oling, 2006: 14)

In het Streekplan is het grootste gedeelte van het noordelijke deelgebied en het omliggende gebied aangeduid als 'ganzengebied en/of gebied voor andere wintergasten' (Provincie Overijssel, 2007f: 84). Volgens dhr. Goutbeek, gebiedsexpert, en dhr. Bremer, provinciaal ecoloog, is het noordelijke deelgebied ecologisch gezien van weinig waarde en zal er ook in de toekomst weinig tot geen energie en geld in gestoken worden voor natuurontwikkeling. Zij concluderen dit op basis van (door henzelf) uitgevoerde inventarisaties en beschikbaar kaartmateriaal. Hierop is duidelijk zichtbaar dat hele populaties in de loop der jaren verdwenen zijn.

'De Vechtcorridor is de open zone langs de Vecht tussen Hessenpoort en Berkum. Dit is een relatief smalle strook die een voldoende groen karakter moet houden. Buitendijks wordt daarom meer natuur aangelegd. Een deel daarvan, de zogenaamde struinwaard, wordt toegankelijk gemaakt voor recreanten. Ook komt er een passage onder de A28 door als recreatieve route. In de binnendijkse strook aan de noordzijde, die grenst aan (de uitbreiding van) Hessenpoort, is plaats voor groene functies. Bestaande elementen zijn landgoed Dijkzicht en Anningahof. Ook zijn nieuwe functies die het groene karakter versterken mogelijk. Zo ontstaat een overgang tussen het bedrijventerrein en de natuur langs de Vecht.' (Gemeente Zwolle, 2007: 102) Ook dhr. Ekhart benadrukte in een gesprek het belang van een integrale ontwikkeling van dit deel van het Vechtdal met het oog op natuur, landschap en recreatie voor de gemeente Zwolle.

Het gebied direct rondom Dalfsen en ten zuiden en ten oosten van Dalfsen is in de categorie van karakteristieke waardevolle landschappen aangeduid als 'besloten kleinschalig landschap' (Provincie

Overijssel, 2007f: 85). Ditzelfde gebied, uitgebreid in oostelijke richting met de zone rondom de Vecht tot aan Hardenberg toe, is volgens de provincie Overijssel van (inter)nationaal belang voor wat betreft de aanwezige aardkundige waarden. Het gebied ten noorden van deze zone, tussen Dalfsen en Ommen, is voor wat betreft deze waarden van provinciaal en regionaal belang (Provincie Overijssel, 2007: 87). Voor deze gebieden richt de provincie zich op het 'versterken van de aanwezige patronen en het tegengaan van doorsnijding en versnippering' (Provincie Overijssel, 2007f: 88). Het (voormalige) stroomgebied van de Vecht is tevens aangeduid als 'waardevol ouder historisch landschap', de noordelijker gelegen ontginningsgebieden als 'waardevolle jongere historische landschappen' (Provincie Overijssel, 2007f: 90). Mogelijkheden voor toerisme en recreatie worden vooral gezien en geboden in het stroomgebied van de Vecht.
Het Vechtdal is bovendien aangewezen als Belvedèregebied, wat betekent dat er in dit gebied speciale aandacht moet zijn voor landschap en cultuurhistorie. (Gemeente Zwolle, 2007: 63)
Het rapport *Levende Vecht* van Atelier Overijssel wordt door de makers omschreven als 'een verleidelijk perspectief op hoofdlijnen voor het gehele Vechtdal' (Atelier Overijssel, 2007: 6). Het centrale concept van een 'halfnatuurlijke Vecht' berust op een optimalisatie vanuit waterhuishoudkundig en ecologisch standpunt. Er zijn drie hoofdkeuzes beschikbaar voor de functie en de inrichting van het winterbed van de Vecht: 1. Spontane natuurontwikkeling. 2. Vrije begrazing. 3. Aangepaste landbouw. Andere opvallende elementen zijn de zogenaamde Vechtfronten, nieuwe esdorpen, nieuwe landgoederen en (super-)toeristische overstapplaatsen (TOP's). In hoofdstuk acht meer over mogelijke aanknopingspunten bij dit project voor de ontwikkeling van het studiegebied.

Samenvattend kan het volgende worden geconcludeerd.

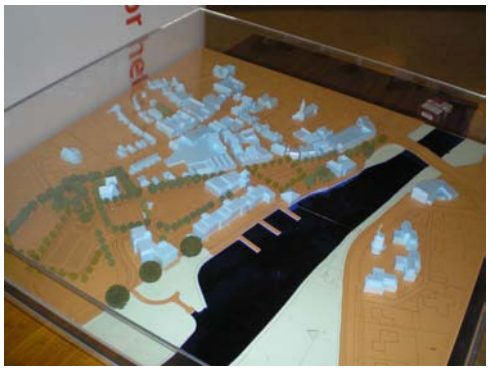
- De Vecht is aangewezen als onderdeel van de PEHS en wordt zodoende ook op allerlei manieren natuurlijker ingericht. Tevens wordt dit gebied genoemd als mogelijk toekomstig leefgebied voor ondermeer de otter.
- Tussen Ommen en het Reestdal loopt een REVZ met een relatief laag ambitieniveau.
- In het deelgebied Varsen wordt natuurontwikkeling voorzien als gevolg van extensieve 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.

5.7 Water

In de *WB21 Stroomgebiedsvisie Vecht – Zwarte Water* wordt een ruimtelijke ontwikkelingsvisie op stroomgebiedniveau uiteengelegd. Het algemene doel is het weer op orde krijgen van het watersysteem en daarbij rekening houden met de verwachte klimaatveranderingen, bodemdaling en zeespiegelrijzing. 'Landelijk is afgesproken dat bij het opstellen van de stroomgebiedsvisies en de uitwerking naar modellen wordt uitgegaan van het middenscenario voor de klimaatsontwikkeling. Dit scenario gaat uit van een toename van extremere neerslaghoeveelheden met 10%.' (Bestuurlijk Waterplatform Vecht-Zwarte Water, 2003: 16) Gecombineerd met de huidige overdimensionering van veel watergangen, gebrek aan bergingslocaties en problemen met riooloverstorten, vertaalt dit zich in algemene zin in herdimensionering, het creëren van extra ruimte voor waterberging en het afkoppelen van hemelwaterafvoer van het rioolstelsel (Bestuurlijk Waterplatform Vecht-Zwarte Water, 2003: 63).
Volgens een beleidsanalyse in het kader van het ontwikkelingsperspectief Kwaliteiten Verbinden streven alle waterschappen in (de omgeving van) het studiegebied naar 'het realiseren van een zogenaamd robuust watersysteem. Dat komt vooral neer op het creëren van extra ruimte voor water.' (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005: 31) Precieze locaties waar maatregelen moeten worden getroffen worden bepaald aan de hand van nader onderzoek. 'Waterschap Velt en Vecht heeft met de aanleg van het noodretentiegebied in de polders Noord en Zuid Meene bij Hardenberg de hoogwaterproblematiek op de Vecht voor een belangrijk deel opgelost.' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2002) Verder blijkt uit het *Integraal Waterplan Dalfsen 2007-2016,* waarin de visie van de gemeente Dalfsen op de afstemming tussen water en ruimtelijke ordening is weergeven, dat 'het laaggelegen gebied ten zuiden van de Ankumer Es, ten westen van de kern Dalfsen is aangewezen als primair watergebied (circa 16 hectare)' (Gemeente Dalfsen, 2007a: 20). Dit houdt in dat dit gebied een functie heeft voor waterberging. 'In een primair watergebied worden nieuwe functies geweerd die strijdig zijn met het behoud van ruimte voor water.' (Gemeente Dalfsen, 2007a: 21) Een ander concreet punt is de beleefbaarheid van de Vecht, die wordt vergroot door de aanleg van een zogenaamd 'waterfront', zie figuur 5.12 (Stel, 2002: 35). Eenzelfde soort ontwikkeling staat ook in de planning voor de gemeente Ommen, na realisatie van de rondweg Ommen, zie figuur 5.13. Tevens wil Waterschap Groot Salland mogelijkheden voor zogenaamde retentiewoningen in West-Overijssel onderzoeken. 'Een retentiewoning is een woning die onder droge omstandigheden op de grond staat en in

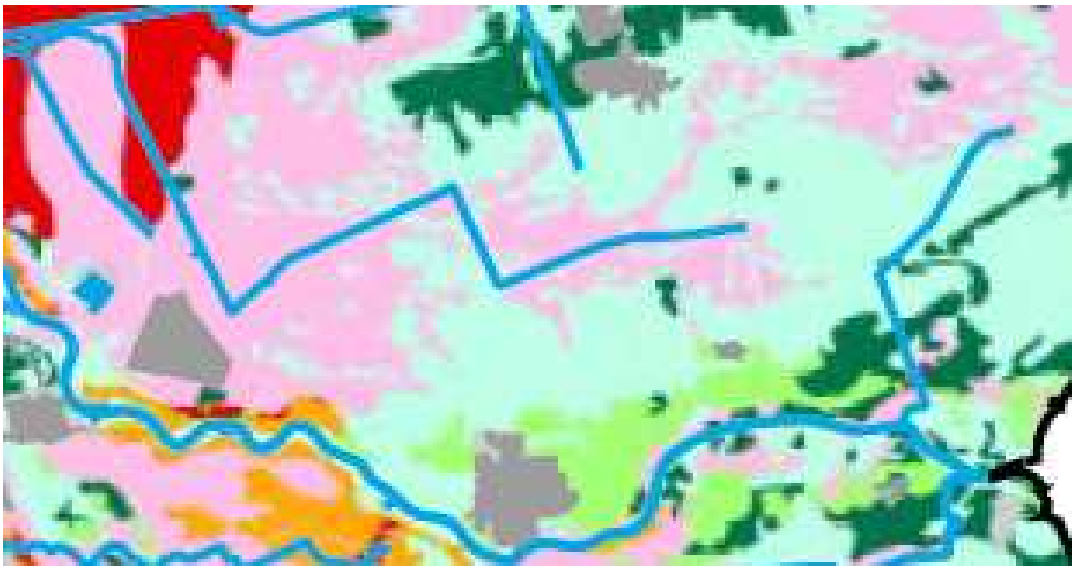
natte omstandigheden kan gaan drijven. Wanneer in dergelijke gevallen het water weer zakt, komt de woning terug op zijn oorspronkelijke plaats.' (Waterschap Groot Salland, 2008)
Voor het gedeelte van de Vecht dat aan het studiegebied ligt, lijkt retentie niet relevant. 'Benedenstrooms van Junne [gebied bovenstrooms ten opzichte van Ommen, eigen invoeging] wordt het nut van retentie voor de Vecht zelf gering. Enerzijds is er een steeds groter oppervlak nodig om water te kunnen bergen. Anderzijds is het traject dat van de retentie profiteert kort.' (Werkgroep Vechtvisie, 1997: 46)





Figuur 5. 12 (links) *Bouw nieuwe stadhuis Dalfsen.*
Figuur 5.13 (rechts) *Maquette 'waterfront' centrum Ommen.*

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). Meer recent heeft Waterschap Groot Salland het *Waterbeheerplan* voor de periode van 2006 tot 2009 opgesteld. Hierin wordt ondermeer vanuit het watersysteem een beeld gegeven van de ontwikkelingsmogelijkheden voor verschillende functies. Hieruit blijkt dat het grootste gedeelte van de oostelijke helft van het studiegebied het meest geschikt is voor grasland en in mindere mate voor akkerbouw. Het grootste gedeelte van de westelijke helft van het studiegebied is het meest geschikt voor natte natuur. Een klein gebiedje ten oosten en ten westen van Nieuwleusen is het meest geschikt voor bebouwing. (Waterschap Groot Salland, 2006: 8-11) Zie voor een illustratie van een dergelijke functiekaart figuur 5.14.



Figuur 5.14 *Duurzame inrichtingskaart bebouwing.* In groen zijn gebieden weergegeven waar geen (donkergroen) of enkele (lichtgroen) maatregelen nodig zijn om bebouwing te realiseren, gezien vanuit het watersysteem. De grijze gebieden geven de huidige bebouwing (van links naar rechts: Zwolle, Hessenpoort, Dalfsen, Nieuwleusen, Oudleusen en Ommen) weer. (Bron: Waterschap Groot Salland, 2006: 25)

Bij het buurtschap Witharen wordt een winlocatie met beschermingsgebied beschermd voor waterwinning. In het Vechtdal komen volgens de provincie Overijssel geen potentiële winlocaties voor (Provincie Overijssel, 2007f: 114).
In een analysedocument voor de *Visie buitengebied Zwolle* staat geschreven dat 'Vitens voornemens is om in 2011 oeverwaterwinning Vechterweerd in gebruik te nemen' (Gemeente Zwolle: 2008: 16).

Volgens de *Vechtvisie* van Waterschap Velt en Vecht geldt voor de rivier de Vecht het volgende streefbeeld voor de lange termijn. 'De Vecht is een halfnatuurlijke laaglandrivier met een dynamisch karakter. Deze halfnatuurlijke laaglandrivier krijgt daar waar mogelijk de kans vrij te stromen in het winterbed. De veiligheid is gewaarborgd. Cultuurhistorisch waardevolle elementen worden behouden. Kenmerkende rivierprocessen zoals meandering, sedimentatie en erosie komen voor. Hiervoor zijn veel maatregelen vereist. Er is een nauwe relatie tussen de Vecht en de bevolking van het Vecht-Regge-gebied. Daarnaast heeft de Vecht een grote beleefbaarheid door het nieuwe uiterlijk en het toegankelijk karakter. Realisatie van het streefbeeld van de Vecht vindt plaats in samenwerking met de bewoners. Voor de huidige vormen van gebruik van het winterbed heeft dit streefbeeld grote gevolgen. De landbouw zal alternatieven moeten worden aangeboden voor het verminderen van de gebruiksmogelijkheden van het winterbed. Voor natuur, recreatie en landschap daarentegen zijn de voordelen groot. (Werkgroep Vechtvisie, 1997: 5) Op dit moment wordt op meerdere plekken gewerkt aan het realiseren van het streefbeeld (Bestuurlijk Gebiedsoverleg Noordoost-Overijssel, 2005: 21), dat ook uitdrukkelijk wordt voorgestaan door het project Ruimte voor de Vecht.

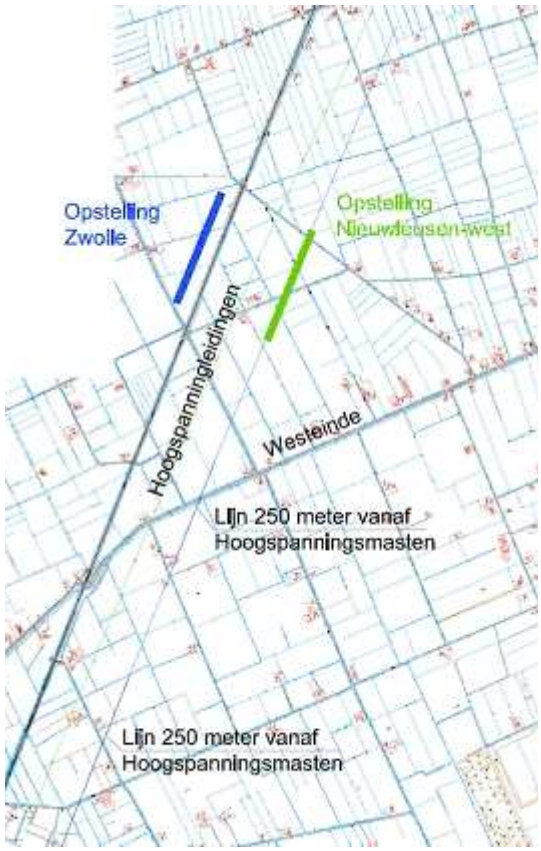
Samenvattend kan het volgende worden geconcludeerd.

- 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.
- Er ligt een primair watergebied ten zuiden van de kern Dalfsen.
- In de toekomst zal bij Vechterweerd oeverwaterwinning plaatsvinden.
- De Vecht wordt beter beleefbaar als gevolg van de Vechtfronten van Dalfsen en Ommen.
- Ook worden mogelijkheden voor retentiewonen onderzocht.

5.8 Windmolens

'De Rijksoverheid heeft in de Bestuursovereenkomst Landelijke Ontwikkeling Windenergie (BLOW 2001) afgesproken, op welke manier provincies en gemeenten zullen zorg dragen voor een zodanige keuze van plaatsingsgebieden voor windturbines, dat daarmee in 2010 de doelstelling van tenminste 1.500 MW windvermogen in het provinciaal ingedeelde deel van het Nederlandse territoir wordt bereikt. Realisering van 1.500 MW windvermogen te land geschiedt om dwingende redenen van groot openbaar belang. (…) De taakstelling voor Overijssel is 30 MW.' (Kroot et al, 2006: 36)

Het gebied dat ruwweg begrensd wordt door de A28, Dalfsen en Oudleusen was aangewezen als zoekgebied met beperkingen voor windturbines. Hiervoor gold dat uit een belangenafweging moest blijken of de aanwezige natuur- en landschapswaarden niet wezenlijk worden aangetast. (Provincie Overijssel, 2007f: 120-121) Meer precies is een locatie aangegeven in het Ontwerp Structuurplan Zwolle 2020. 'Langs de spoorlijn ten noorden van de Vecht is plaats voor het in lijn opstellen van windturbines.' (Gemeente Zwolle, 2007: 67) Inmiddels zijn de locaties voor zowel de vier windmolens 'van de gemeente Dalfsen', als ook de vier windmolens 'van de gemeente Zwolle' bekend. Ze zullen in twee lijnen aan weerszijden van de spoorlijn, ten noorden van het nieuw te ontwikkelen industrieterrein Hessenpoort II geplaatst worden. Zie ook figuur 5.15 voor de locaties van de windmolens.



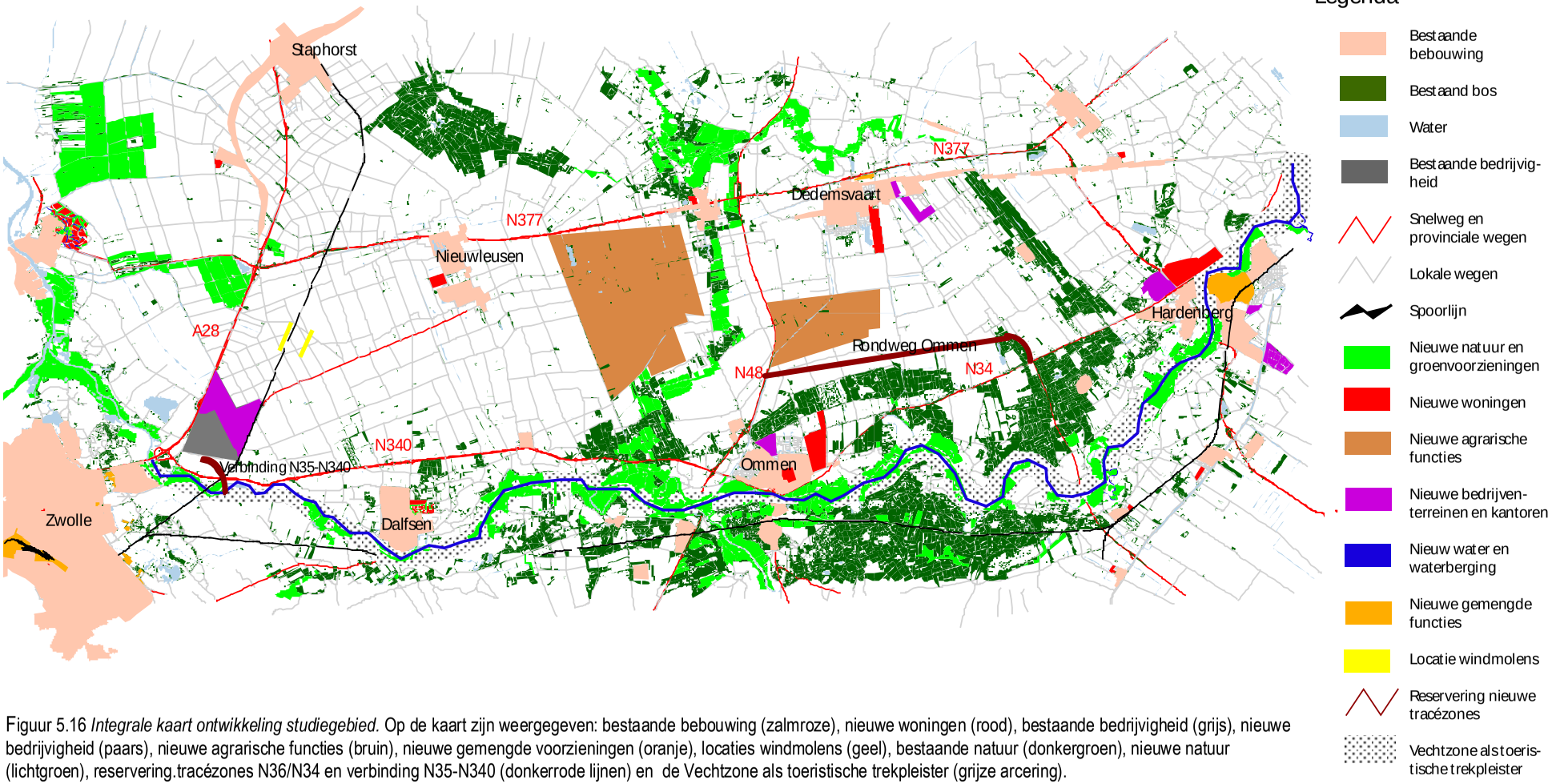
Figuur 5.15 *Locaties windmolens gemeentes Zwolle en Dalfsen.* (Bron: Gemeente Dalfsen, 2008a)

5.9 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. Daarom zullen met name de lokale wensen en gedachtegangen als uitgangspunten genomen worden, waarbij de moeilijkheid vooral zit in de extrapolatie en interpretatie van deze gedachtegangen. De ontwikkelingen op het lokale niveau zijn namelijk een stuk concreter van aard en hebben (hierom) betrekking op een relatief korte termijn. Een voorbeeld zijn de woonplannen van de gemeentes, die zich vooral richten op een periode van vijf jaar. Een belangrijke kanttekening bij de toepasbaarheid van de op deze wijze verkregen toekomstverkenningen is afkomstig van het Ruimtelijk Planbureau. 'Vandaar dat regionale of gemeentelijke bevolkingsprognoses minder ver (maximaal 20 jaar) vooruit kijken dan nationale prognoses. Op regionaal of gemeentelijk niveau verder vooruit kijken, zoals Derks et al (2006) doen (zij kijken veertig jaar vooruit), is betrekkelijk zinloos. Met name interregionale en intergemeentelijke verhuisstromen zijn moeilijk te voorspellen.' (Van Dam et al, 2006: 58)
Een andere moeilijkheid is de mate waarin beleid daadwerkelijk integraal is. Uit de analyse blijkt dat totaalvisies vaak een samenvoeging van sectoraal beleid zijn, waarbij dit ook te maken heeft met een bepaalde manier van werken van bijvoorbeeld de provincie Overijssel. Het feit dat zij op dit moment bezig zijn met een meer integrale Omgevingsvisie betekent niet, zo verzekerde ook dhr. Van Weerd, projectleider voor het N340-project, dat de provincie voor die tijd niet integraal werkte. Toch is in het veld vaak een duidelijke scheiding waar te nemen, bijvoorbeeld tussen architecten en wegontwerpers, zo concludeert ook dhr. Baalman, directeur van het Oversticht. Soortgelijke conclusies werden getrokken uit gesprekken met ambtenaren van de verschillende betrokken gemeentes. Beleid op het gebied van verkeer en vervoer werd of wordt voor alle vier de betrokken gemeentes niet of slechts in beperkte mate getoetst aan (gevolgen voor) de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende gebied. Ook 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. In sommige gevallen is dit wellicht niet noodzakelijk. Zo is het bijvoorbeeld zonneklaar dat er relaties zijn tussen het agrarische karakter van het noordelijke deelgebied en de ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw. Hetzelfde geldt voor de relaties tussen de (ecologische) kwaliteiten van het zuidelijke deelgebied en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling en recreatie en toerisme aldaar. Vanwege de bestaande kwaliteiten van het landelijke gebied in het studiegebied wordt er niet op grote schaal ruimte geboden voor woningbouw en nieuwe bedrijventerreinen en worden windmolens dichtbij bestaande ontsierende elementen geplaatst.
Moeilijker wordt het wanneer gezocht wordt naar relaties tussen de eventuele komst van nieuwe bedrijvigheid, gerelateerd aan de eventuele aanleg van een nieuwe N340 door het open gebied. In dit geval lijkt het alsof deze relatie ondergeschikt is aan bijvoorbeeld een economische relatie.

Zie voor een grafische weergave van het totaal aan ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied de door de onderzoekers vervaardigde kaart in figuur 5.16 op de volgende pagina.

Op deze kaart is nog eens duidelijk te zien dat er qua ruimtelijke ontwikkelingen weinig staat te gebeuren in het studiegebied. Het zal wellicht wat vreemd overkomen dat er circa vijfentwintig pagina's tekst nodig waren dit te concluderen, maar 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 woningenaanbod vinden voornamelijk in Zwolle plaats. De weerslag van deze uitbreidingen op (het verkeer in) het studiegebied zal klein zijn. 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 5.16 *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).

6. Het verkeer in en rondom het studiegebied

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de huidige en toekomstige verkeerssituatie in en rondom het studiegebied.

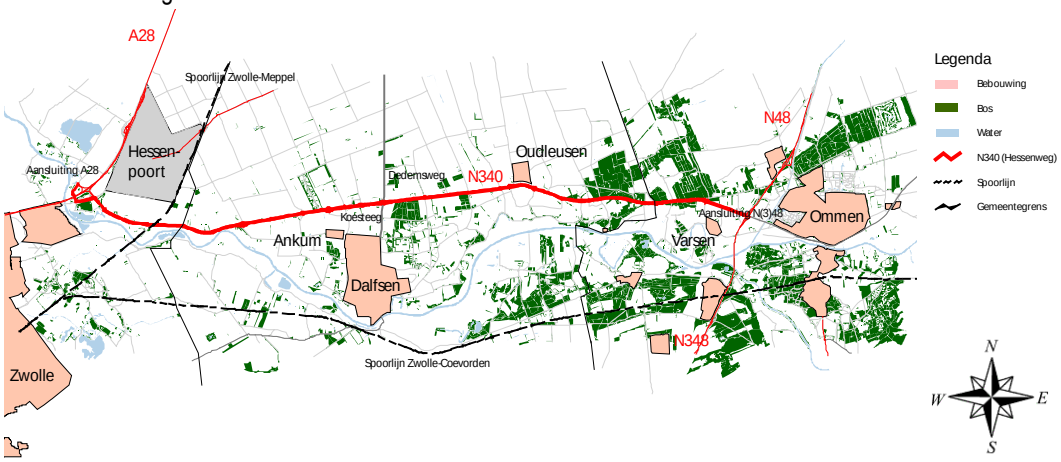
6.1 Inleiding

Als onderdeel van de huidige verkeerssituatie wordt eerst kort de inrichting en ligging van het huidige tracé van de N340 beschreven en vervolgens wordt het functioneren van deze N340 uiteengezet aan de hand van de begrippen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In de toekomstige verkeerssituatie worden de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit van het gemeentelijk tot en met het nationale beleidsniveau geanalyseerd, die mogelijk een invloed hebben op de keuze voor het type opwaardering van de N340. Tevens wordt beschreven welke gevolgen deze ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hebben voor de N340 en omliggende (spoor)wegen. Verder wordt ingezoomd op het proces tussen Goudappel Coffeng (namens de provincie Overijssel) en de Stichting Duurzaam door het Vechtdal over de totstandkoming van cijfers over verkeersintensiteiten in de jaren 2020 en 2030. Ook het onderzoek naar 'sluip' onder vrachtverkeer over de N340 door diezelfde Stichting Duurzaam door het Vechtdal (in samenwerking met de onderzoekers) wordt in dit hoofdstuk geanalyseerd. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een beschrijving van de mogelijke alternatieven en bijbehorende varianten van de 340.

6.2 De huidige verkeerssituatie

De probleemschets in paragraaf 1.4 heeft laten zien dat er in en rondom het studiegebied onder andere sprake is van een verkeersprobleem. In deze paragraaf wordt de problematiek gedetailleerd omschreven, waarbij de lezer die niet vertrouwd is met alle wegnummers, namen van dorpskernen en dergelijke wordt verwezen naar figuur 6.1.



Figuur 6.1 *Ligging N340 (Hessenweg) in het studiegebied*

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

De N340

De N340 verbindt 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, hoewel deze niet rechtstreeks aan de N340 gelegen is, maar via de N34 aansluit op de N340. De weg is 16,6 kilometer lang en heeft momenteel de functie van een Gebiedsontsluitingsweg II (80 km/u), 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).

Op de N340 is landbouwverkeer niet toegestaan. Landbouwverkeer is wel toegestaan op de aan de weerszijden van de weg gelegen parallelwegen. Van de parallelwegen maken ook veel fietsers gebruik (zowel doorgaand als lokaal). De parallelweg tussen Zwolle en Dalfsen wordt door de provincie zelfs

aangemerkt aan één van 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 II (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 onder die van Dalfsen en vier onder 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 gemeentegrond van Ommen. Verder zijn op redelijke afstand van de N340 de kern van het dorp Dalfsen, het buurtschap Ankum en het buurtschap Varsen gelegen.

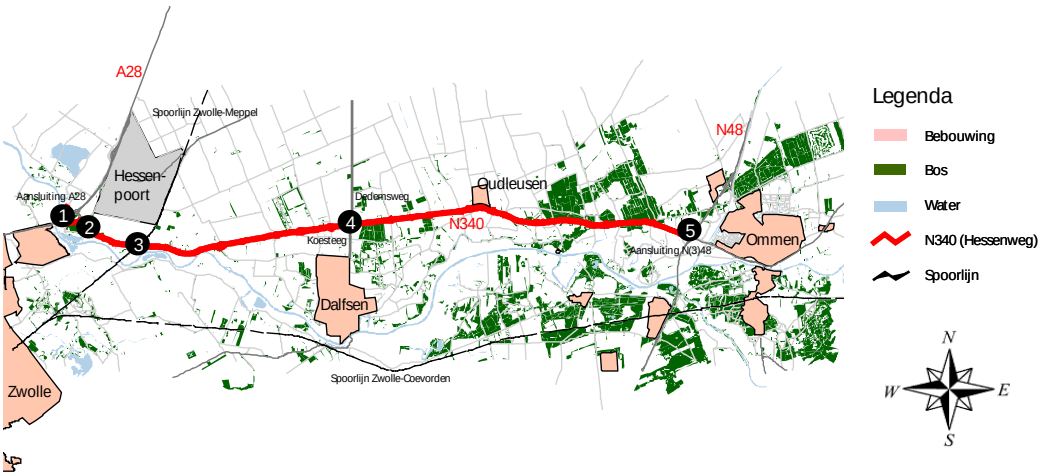
Om de ruimtelijke en economische ontwikkelingen te dienen zet de provincie Overijssel met het verkeers- en vervoersbeleid primair in op bereikbaarheid. Daarbij hanteert de provincie het principe van selectieve bereikbaarheid, waarbij onder meer vanuit de leefbaarheid en veiligheid randvoorwaarden zijn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

Bereikbaarheid
In de provincie Overijssel worden de streefwaarden voor een acceptabele reistijd die door het rijk gehanteerd worden (zie Nota Mobiliteit) overgenomen. 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 avondspits.
- De gemiddelde trajectsnelheid op een provinciale 100 km/u weg is minimaal 50 km/u in de ochtend- en avondspits.

Bij toepassing van deze normen geldt voor het jaar 2020 dat er zeven provinciale trajecten boven de normen uitkomen en een knelpunt vormen. Eén van die trajecten is de N340 (Zwolle-Ommen) (Provincie Overijssel, 2005).

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*, bij de *Hessenpoort*, de *A28* en bij de *kruising met de Dedemsweg* ontstaan nu forse wachtrijen, met name in de spits. Een overzicht van alle huidige knelpunten op en rondom de N340 ten aanzien van de bereikbaarheid is te vinden in figuur 6.2.



Figuur 6.2 *Knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid op N340*

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

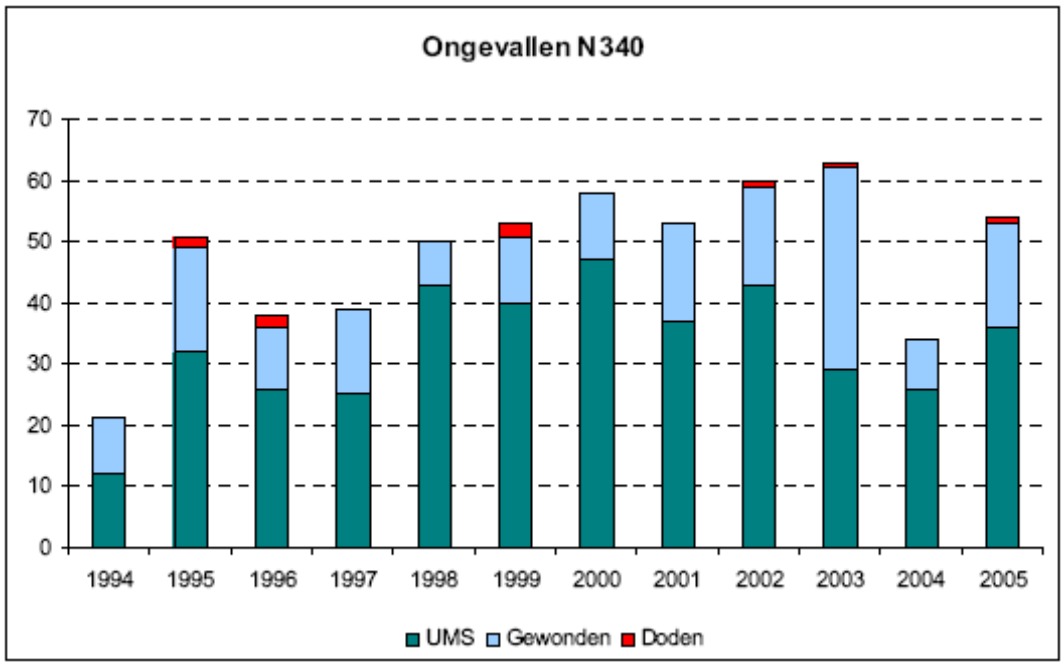
- **2010:** een daling van 30% van het aantal dodelijke verkeerslachtoffers ten opzichte van 2002 (van 63 naar 44) en 7,5% van de ziekenhuisgewonden (van 944 naar 873)
- **2020:** een daling van 41% van het aantal dodelijke verkeerslachtoffers ten opzichte van 2002 (maximaal 37 dodelijke slachtoffers) en 25% van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2000 (maximaal 729 ziekenhuisgewonden in 2020)

In de veertien jaren van 1994 tot en met 2005 zijn er op de N340 tussen Zwolle (aansluiting A28) en Ommen (aansluiting N(3)48) negen dodelijke slachtoffers gevallen, waarvan drie in 2002 tot en met 2005 (Provincie Overijssel, 2007c). Dit is ongeveer 3,4% van het totale aantal doden op provinciale wegen in de provincie Overijssel in de periode 1994-2005. Het laatste dodelijke ongeluk op de N340 dateert uit 2005. Dit ongeluk vond plaats nadat een man die samen met zijn vriendin op de parallelweg liep, werd aangereden door een auto. De man, een vijfentwintigjarige Dalfsenaar, was op slag dood. De bestuurder, een eenentwintigjarige Dalfsenaar, bleek te hebben gedronken. (*vrij naar* artikel 'Dalfsenaar omgekomen bij ongeluk', RTV Oost, 17-9-2005).

Verder zijn er op de N340 tussen 1994 en 2005 in totaal zevenenzestig slachtoffers van een verkeersongeval opgenomen in het ziekenhuis, waarvan dertig tussen 2001 en 2005 (Provincie Overijssel, 2007c). Dit is ongeveer 3,3% van het totale aantal ziekenhuis gewonden op provinciale wegen in de provincie Overijssel in de periode 1994-2005. 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 weglengte).

Een overzicht van de aantallen gewonde en dodelijke slachtoffers op de N340 is te vinden in figuur 6.3. Tevens zijn in deze figuur de gevallen opgenomen waarin er uitsluitend sprake was van materiële schade (UMS).

In de periode 1994-2005 hebben er in totaal vijfhonderdvijfentachtig ongevallen plaatsgevonden op de N340. Van deze vijfhondervijfentachtig ongevallen gebeurden er tweeëntachtig (14%) bij de aansluiting van de A28. Hier waren geen dodelijke slachtoffers bij te betreuren. Verder vonden er vijfenveertig ongevallen (8%) plaats bij de verkeerslichten van het kruispunt Dedemsweg/Koesteeg. Ook hier vonden geen dodelijke ongelukken plaats. De overige gevallen vonden verspreid plaats op de wegvakken en aansluitingen op de N340 (Provincie Overijssel, 2007c). Per jaar vonden er in de periode 1994-2005 gemiddeld negenenveertig ongevallen plaats op de N340. Wegens het ontbreken van gegevens is hierin verder geen gedetailleerd onderscheid te maken naar parallelwegen, wegvakken en kruispunten.



Figuur 6.3 *Ongevallen N340* (Bron: Provincie Overijssel, 2007d)

In de periode 2003-2007 vonden er in totaal tweehondervijfentwintig ongevallen plaats op de N340, wat neerkomt op eveneens 45 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 toedrachten van een ongeval op de hoofdrijbaan waren het *niet houden van voldoende afstand* (31%) en het *niet verlenen van voorrang* (21%) (Provincie Overijssel, 2008d).

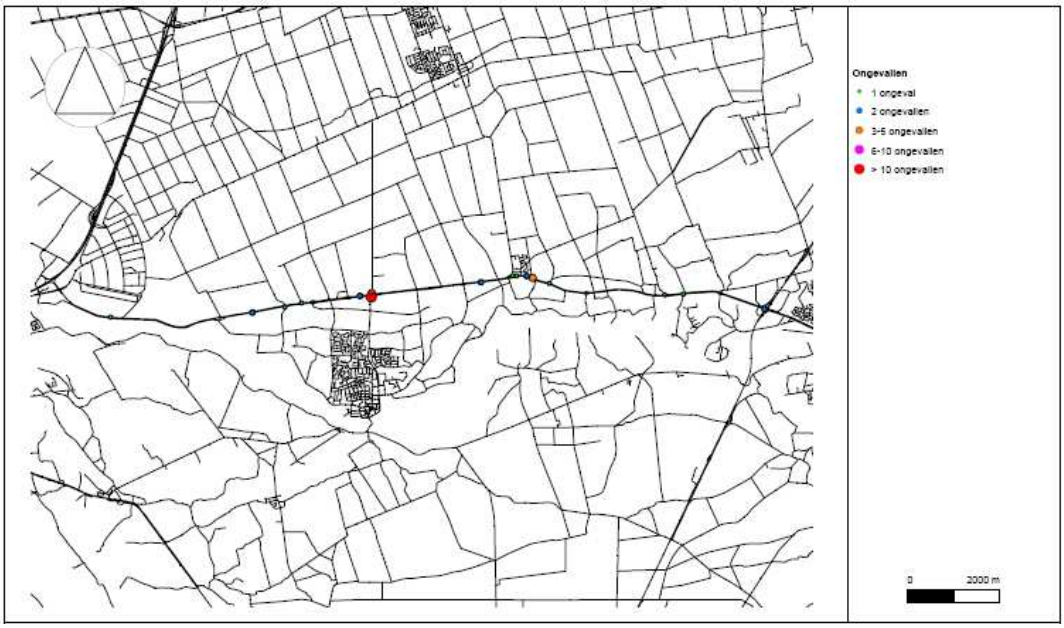
Ook op de parallelwegen waren de meeste ongevallen het gevolg van *botsingen tussen auto's* (59%). De belangrijkste toedrachten voor een ongeval op de parallelweg waren het *niet verlenen van voorrang* (35%) en het *niet verlenen van doorgang* (21,6%) (Provincie Overijssel, 2008d). Hoewel in het Belevingswaardenonderzoek (2002 & 2003) en de gehouden interviews met plaatselijke bewoners in dit onderzoek vaak werd aangegeven dat de parallelwegen onveilig zouden zijn voor fietsers, blijkt dit *niet* uit de cijfers naar voren te komen. 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 het type locatie waar een ongeval plaatsvindt. Maar liefst 81% van de ongevallen vond plaats op een kruispunt en de overige 19% op een wegvak (Provincie Overijssel, 2008d). Uit figuur 6.4 blijkt dat de meeste van deze ongevallen plaatsvonden bij de kruisingen van Dalfsen en Oudleusen.

Ten slotte blijkt uit het Belevingswaardenonderzoek en de gehouden interviews van de onderzoekers onder bewoners langs en rond de N340 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 die aan beide zijden van de N340 liggen. Doordat naast de fietsers ook het overige langzame (gemotoriseerd) verkeer gebruik maakt van de parallelwegen heeft dit onveilige situaties tot gevolg. Deze onveilige situaties worden verergerd doordat er een gebrekkige scheiding was tussen de hoofdweg en de parallelwegen. Hierdoor reden automobilisten geregeld door de bermen van de hoofdweg naar de parallelweg en omgekeerd. Op dit moment zijn er vrijwel overal afscheidingen, in de vorm van paaltjes aangebracht, hoewel deze ook niet in alle gevallen effect hebben. Zo zijn op sommige plaatsen de paaltjes alweer verwijderd.

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 spitstijden steeds moeilijker de N340 oprijden of oversteken.



Figuur 6.4 *Ongevallen parallelwegen N340 in periode 2003-2007* (Bron: Provincie Overijssel, 2008d)

Leefbaarheid
De provincie Overijssel geeft middels de Startnotitie (2007a) aan dat de kwaliteit van leefbaarheid in de dorpen rondom de N377 (Nieuwleusen, Balkbrug) verbeterd dient worden. Om dit te bereiken wordt de N377 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 nog niet volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht). Dhr. Van Weerd laat weten dat door de provincie gekozen is om de N340 op te waarderen, omdat de N377 meer door de kernen loopt, zoals ook staat aangegeven in de Startnotitie. Voorts zal eerst de N340 opgewaardeerd worden en daarna de N377 afgewaardeerd. Dit is ingegeven vanuit economische belangen.

Een ander leefbaarheidsprobleem (dat eerder al als probleem ten aanzien van de verkeersveiligheid werd aangemerkt) is dat aanwonenden steeds moeilijker de N340 kunnen oprijden of oversteken door de steeds verder toenemende verkeersintensiteit. 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.”

6.3 De toekomstige verkeerssituatie

De N340 wordt opgewaardeerd met het oog op de toekomst. Bij het ontwerpen daarvan 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 echter met behulp van scenario’s verder gekeken dan de algemeen aangenomen planperiode, en wel naar het jaar 2030. Voor de toekomstige situatie op de N340 zijn daarbij de autonome groei van het verkeer en de planologische ontwikkelingen van belang. In opdracht van de provincie Overijssel heeft adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht wat de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de N340 en de omliggende wegen N377 en N758 zal zijn. In deze verdere paragraaf zal op dit onderzoek worden ingegaan. Verder wordt het onderzoek naar de ‘sluip’ onder vrachtverkeer over de N340 beschreven en wordt aangegeven wat de mogelijke (toekomstige) alternatieven en bijbehorende varianten van de N340 zijn . Eerst zal echter worden beschreven wat de toekomstige ontwikkelingen zijn op

het gebied van mobiliteit en wat deze ontwikkelingen voor invloed hebben op de N340 en het omliggende wegennet.

6.3.1 De ontwikkelingen van de mobiliteit op beleidsniveau

De N340 speelt niet alleen in lokale, maar ook in bovenregionale verkeersbewegingen een belangrijke rol. Om deze, en de toekomstige veranderingen erin, te begrijpen zijn de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit van het gemeentelijk tot en met het nationale beleidsniveau geanalyseerd, die mogelijk een invloed hebben op de keuze voor het type opwaardering van de N340.

In de Nota Mobiliteit, waarin 'de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia beschreven zijn' (Ministeries van VenW en VROM, 2006: 7), wordt weinig vermeld over de toekomstige verkeerssituatie in het Vechtdal. Er wordt enkel melding gemaakt van de netwerkanalyse voor de IJsseldelta, het gebied van Zwolle en omgeving (2006: 12). Verder staat in deze Nota de verwachting beschreven dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000 groeit, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet, wat een groei van circa 1,7% per jaar betekent (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005).
De relatie tussen infrastructuur en landschap komt summier naar voren in ondermeer de volgende notie: 'Het rijk streeft ernaar om panorama's vanaf de infrastructuur op steden, dorpen en landschappen te behouden' (Ministeries van VenW en VROM, 2006: 23).
Een andere nationale Nota, de Nota Ruimte, gaat uit van het bundelen van infrastructuur, wat betekent dat de groei van de mobiliteit op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen wordt geconcentreerd. Bij uitbreiding gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Hierbij vormt een goede inpassing conform de wettelijke en beleidsmatige eisen een belangrijke randvoorwaarde. Dit betreft het opheffen van bestaande knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid en voorkoming van nieuwe knelpunten.' (Kroot et al, 2006: 21)
Aanvullende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit op het nationale schaalniveau zijn als volgt:

- Het goederenverkeer over de weg zal de komende decennia alleen nog maar toenemen (CPB, MNP & RPB 2006).
- De fileproblemen rond de woon-werkspitsen zullen afnemen, doordat de omvang van de potentiële beroepsbevolking afneemt en het aantal ouderen toeneemt. (Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), 2004)
- Mobiliteitsmanagement heeft een positieve uitstraling op maatschappelijk niveau, op bedrijfsniveau en op het niveau van de individuele werknemer' (Sociaal-Economische Raad, 2006: 12). Voorbeelden van maatregelen die een positieve uitstraling met zich mee brengen zijn: carpoolen, fietsgebruik, ketenmobiliteit en telewerken.
- Een hoge olieprijs zal een substantieel reducerend effect op de congestie hebben, met name voor het zogenaamde overige verkeer buiten de spits en buiten de Randstad (Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2008)
- Telewerken en flexibele werk- en openingstijden kunnen ook een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (Ministeries van VenW en VROM, 2006)

Een overheidsniveau lager verwacht de provincie Overijssel dat 'door de toenemende autoafhankelijkheid op het platteland zich hier in de toekomst ook knelpunten gaan voordoen in de bereikbaarheid. Hierdoor zal het aandeel autoverkeer in de verplaatsingen toenemen. Naar verwachting zal ook het Collectief Vraaggestuurd Vervoer (CVV) in de toekomst groeien ten gevolge van de vergrijzing op het platteland.' (Provincie Overijssel, 2008c: 26). Verder denkt de provincie Overijssel dat door een gericht ruimtelijk beleid de verplaatsingsbehoefte kan worden verminderd door wonen en werken dichter bij elkaar te brengen. Het concentreren van de bevolking in de steden en streekcentra past in dit beleid (Provincie Overijssel, 2007f). Daarnaast voorziet de provincie Overijssel dat het gebruik van de fiets en openbaar vervoer vrijwel stabiel zal blijven, terwijl het aandeel vrachtverkeer verder zal toenemen (Provincie Overijssel, 2008a).
Tot slot wil de provincie Overijssel voorwaarden scheppen voor een groter aandeel van het vervoer over water en per spoor, en ontmoedigen van niet-noodzakelijk autogebruik en aantrekkelijk maken van het gebruik van fiets en openbaar vervoer.' (Provincie Overijssel, 2007f)

Van de vier gemeentes in het studiegebied, kunnen vooral de ontwikkelingen in de gemeente Zwolle van invloed zijn op de keuze van het type opwaardering van de N340. Dit blijkt ook uit de *Notitie onderbouwing prognosecijfers N340, N758 en N377* (Goudappel Coffeng, 2008) waarin staat vermeld dat binnen de sociaaleconomische ontwikkelingen van de regio vooral Zwolle – als stadsgewest met een concentratietaakstelling voor wonen en werken- een spilfunctie inneemt. Zo stelt de gemeente dat met de

ontwikkeling van Vechtpoort en de verdere ontwikkeling van Hessenpoort, de nieuwe hoofdfietsroute langs de spoorlijn Zwolle-Meppel dringend noodzakelijk wordt. (Gemeente Zwolle, 2007). Ook voorziet de gemeente dat inbreiding in het algemeen tot een minder snelle groei van het autoverkeer leidt dan uitbreiding. De reden hiervoor is dat de afstanden tot voorzieningen als de Binnenstad en het Station immers beperkt blijven. (Gemeente Zwolle, 2007). Een opvallend punt is dat in het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma van de gemeente Zwolle voor de periode van 2005 tot en met 2009 geen melding wordt gemaakt van het belang van een opgewaardeerde N340 in relatie tot de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van de stad, als gevolg van een toenemend aantal inwoners, werkenden en een toenemende mobiliteit, waar bijvoorbeeld wel de N35 genoemd wordt (Gemeente Zwolle, 2005: 36). Dat de opwaardering van de N340 voor de gemeente Zwolle voorlopig geen urgentie heeft, bevestigt ook dhr. Ekhart, beleidsadviseur Verkeer en vervoer van de gemeente Zwolle.

Met name in de gemeentes Dalfsen en Ommen heeft de opwaardering van de N340 wel een hoge urgentie, mede omdat deze toekomstige opwaardering van invloed is op de ruimtelijke ontwikkelingen die in de gemeentes kunnen plaatsvinden (hierover meer in hoofdstuk 8). Dhr Zoric, beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Ommen, geeft in een gesprek met de onderzoekers aan, dat voor de gemeente Ommen de bereikbaarheid voorop staat in de keuze voor een bepaalde opwaardering van de N340. Bij de gemeente Dalfsen hangt deze keuze meer af van het behoud en mogelijke versterking van de leefbaarheid in de gemeente, zo blijkt uit een gesprek met mw. van Oenen, beleidsmedewerker verkeer en vervoer gemeente Dalfsen. Dit blijkt ondermeer ook uit het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Dalfsen aan de provincie Overijssel om de 80 km/u kruispuntaanpak (alle kruispunten die voor de nodige capaciteitsverruiming zorgen) op het huidige tracé toe te voegen aan de al bestaande alternatieven en varianten, zoals beschreven in de Startnotitie m.e.r. N40 (Provincie Overijssel, 2007). Dhr. Gerrits, medewerker civiele techniek gemeente Hardenberg, geeft tot slot namens de gemeente Hardenberg aan, dat Hardenberg vooral gebaat is bij een goede bereikbaarheid. Op dit moment is deze bereikbaarheid niet optimaal en Hardenberg streeft dan ook naar een opgewaardeerd tracé van de N340 met ongelijke kruisingen, bij voorkeur vierstrooks en met goede aansluitingen op de N48. Als eventueel wordt gekozen voor een nieuw (noordelijk) tracé 'ben je zo twintig jaar verder voordat het ook daadwerkelijk gebruikt kan worden. In de tussentijd is het upgraden van de bestaande weg de makkelijkste route om iets te bereiken. Ook hierbij zijn er veel moeilijkheden, maar bij het nieuwe tracé zijn er nog meer', aldus dhr. Gerrits.

Een integratie van de nationale, provinciale en gemeentelijke beleidsniveaus en de daarmee samenhangende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hebben onderstaande vaststaande veranderingen aan de N340 en omliggende wegen tot gevolg. Een overzicht van de ligging van deze wegen is te vinden in figuur 2.2.

In het overzicht is niet nader ingegaan op de ontwikkeling van de spoorwegen rondom de N340, omdat er geen duidelijke wisselwerking bestaat tussen de verkeersintensiteit op de N340 en het aantal reizigers op deze spoorlijnen. Parallel aan de N340 loopt de spoorlijn Zwolle-Coevorden, die ondermeer een tussenstop in Dalfsen, Ommen en Hardenberg maakt. De verwachting is dat een eventuele opwaardering van deze spoorlijn niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeersintensiteit op de N340. Dhr. Gerrits van de gemeente Hardenberg verwoordt dit als volgt: "Voor de verbinding Hardenberg-Zwolle zijn er geen bestuurlijke ambities, behalve het leggen van de vinger bij de dienstregeling. Er is wel eens sprake geweest van een verdubbeling van het spoor tussen Hardenberg en Coevorden of het doortrekken van de lijn vanaf Emmen naar Groningen. Verder vinden wij als gemeente Hardenberg het Overijssels kanaal belangrijker dan de spoorverbinding van Hardenberg met Zwolle. In Coevorden staan steenfabrieken en arkenbouwers. Het Overijssels Kanaal wordt al opgewaardeerd van 640.000 naar 800.000 en uiteindelijk naar 1.000.000 ton. Als die verbinding optimaal is, kunnen er misschien weer nieuwe bedrijven naar Hardenberg gelokt worden. Om dezelfde reden is er al een draaikom aangelegd en is het kanaal uitgediept. De maatregelen richten zich in eerste instantie in de optimalisatie van het huidige gebruik. Als er al een extra spoorverbinding zou moeten komen zou deze moeten worden aangelegd tussen Hardenberg naar Twente, voor het personenvervoer. Met name voor de onderwijsinstellingen in beide gebieden zou dit makkelijk en efficiënt zijn."

- **A28** Wordt tussen Zwolle en Meppel in beide richtingen verbreed met één rijstrook.
- **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, barriers 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 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/N36** Een omleiding van de N34 rondom Ommen, van Witte Paal (N36) naar Arrierveld (N48).
- **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, verwoord door dhr. Burema, is dat het oude tracé wordt afgewaardeerd naar een 60 km/u weg.
- **N48** Na realisatie 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 door de omleiding Ommen.
- **N348** In 2007 tussen Raalte en Ommen verkeersveiliger gemaakt door het terugbrengen van de maximumsnelheid van 100 km/u naar 80 km/u, het aanbrengen van nieuwe strepen op de weg (dubbel doorgetrokken streep; inhalen verboden) en het aanbrengen van bermverharding aan beide kanten van de weg.
- **N757** Deze weg tussen Wijthmen naar 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** Afwaarderen om leefbaarheid in 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. Deze herinrichting betekent onder meer 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 naar 70 km/u.

6.3.2 De analyse van de verkeerscijfers

In de Startnotitie (2007c: 12, 13) is de doelstelling van de provincie Overijssel ten aanzien van de N340 als volgt:

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

Als randvoorwaarde geldt daarbij:

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

De basis voor deze doelstelling zijn de prognosecijfers uit het Kop van Overijssel Model (KVOM), dat in beheer is bij Goudappel Coffeng. Uit de cijfers kwam naar voren dat als er geen maatregelen zouden worden getroffen, het aantal motorvoertuigen dat dagelijks gebruik maakt van de N340, in 2020 zou groeien naar circa 23.000 (uitgedrukt in personenauto-equivalenten (p.a.e.), waarbij het aantal vrachtauto's is vermenigvuldigd met 1,7) ten opzichte van de 14.500 motorvoertuigen die in 2005 gebruik maakten van de N340 (Provincie Overijssel, 2007c). Door middel van een reactie op de Startnotitie m.e.r. N340 liet de Stichting Duurzaam door het Vechtdal weten vraagtekens te zetten bij de betrouwbaarheid van die cijfers, waarbij het specifiek ging om de verkeersintensiteiten op de provinciale wegen N340, N377 en N758.
De belangrijkste punten ten aanzien van de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers waren als volgt (Stichting Duurzaam door het Vechtdal, 2007):

- Prognosecijfers uit het KVOM zouden duiden op een groei tussen 2005 en 2020 van 93% op de drie evenwijdig lopende wegen (oost-west), dus de N340, N377 en de N758. Dit komt neer op een jaarlijkse groei van circa 4,5%. De stichting Duurzaam door het Vechtdal vraagt zich af waar al dat verkeer vandaan komt en waar al dat verkeer heen gaat.

- De gehanteerde verwachtingen op het gebied van wonen en werken in de gemeentes Zwolle, Ommen en Hardenberg, die als uitgangspunt dienen voor de rekenmodellen, missen elk realiteitsgehalte.
- De door de verkeersmodellen berekende verwachting van de toename van de verkeersintensiteit op de N340 en het kleine netwerk van de drie evenwijdig lopende wegen staat in geen verhouding met de verwachte toename op de A28.
- Het is niet duidelijk welk meetvak als uitgangspunt is aangehouden bij de verwachte verkeersintensiteit in 2020.
- De verkeersintensiteiten in de Startnotitie m.e.r. N340 zijn ten opzichte van de eerder verstrekte gegevens in de verkenning N340 naar beneden bijgesteld, als deze vergeleken worden met het meetvak A28-Koesteeg.
- Op grond van realistische schattingen voor de verkeersgroei, waarbij niet alleen rekening gehouden wordt met economische groei, maar ook met vergrijzing, rekeningrijden, flankerend beleid, spitsmijden en de olieprijs is het meer dan aannemelijk dat de Duurzame variant voldoende capaciteit heeft voor de groei van het verkeer in het Vechtdal tot en met 2030.

Door de provincie Overijssel wordt middels Goudappel Coffeng via een notitie gereageerd op de aangedragen punten ten aanzien van de verkeerscijfers door de stichting Duurzaam door het Vechtdal. Dit wordt gedaan aan de hand van volgende punten (Goudappel Coffeng, 2008):

- *Prognosecijfers in perspectief;* de Stichting Duurzaam door het Vechtdal heeft haar onderbouwing voor bedenkingen ten aanzien van de prognosecijfers voor de periode 1986-2005 gebaseerd op gemeten verkeersintensiteiten van de provincie Overijssel en voor de periode 2005-2020 op prognosecijfers uit het KVOM. De verkeersintensiteiten zoals gemeten door de provincie Overijssel zijn uitgedrukt in 'motorvoertuigen'(mvt) en geven een jaargemiddelde weer. De prognosecijfers uit het KVOM zijn uitgedrukt in personenauto-eenheden (pae) en geven een ochtendspitsuur in het voor- of najaar weer. Om tot een vergelijking te komen tussen beide periodes is een omrekening noodzakelijk. Wanneer deze omrekening wordt uitgevoerd blijkt dat dit voor N340, N377 en N758 een totale groei van 67% betekent, in plaats van de door de stichting uitgerekende 93%.
- *Uitgangspunten KVOM;* het KVOM is afgestemd op lokale verkeersmodellen uit de kop van Overijssel. In deze lokale modellen is uitgegaan van een hoger ambitieniveau ten aanzien van sociaaleconomische ontwikkelingen (inwoners en arbeidsplaatsen) en te verwachten mobiliteitseffecten (meer en langere verplaatsingen). In het KVOM heeft dit geresulteerd in hoge(re) prognosecijfers; niet alleen op de N340, maar in het gehele studiegebied.
- *Sociaaleconomische ontwikkeling Zwolle;* Zwolle neemt binnen de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio een spilfunctie in. Dit heeft tot gevolg dat er in 2020 ongeveer 175.000 ritten bijkomen ten gevolge van het ruimtelijk programma van Zwolle. Een deel hiervan, ongeveer 22.000 ritten, zal worden afgewikkeld via het hoofd- en regionale wegennet ten oosten van Zwolle (waaronder de N340, N377 en N758). Een groot deel hiervan is aan te merken als pendel vanuit de regio naar Zwolle. Verder blijkt uit berekeningen met het lokale verkeersmodel Zwolle dat in 2020, met name in het zuidoostelijk deel van de stad de verkeersintensiteiten flink toenemen. De verwachting is dat deze toename van verkeer op het stedelijk wegennet zich door zal zetten naar het aansluitende regionale wegennet (N340, N377 en N758).

Vervolgens is het weer de stichting Duurzaam door het Vechtdal die middels een schrijven puntsgewijs reageert op bovenstaande notitie van Goudappel Coffeng (Stichting Duurzaam door het Vechtdal, 2008):

- *Prognosecijfers in perspectief;* de directe vergelijking tussen de eenheden mvt en pae is niet door de Stichting maar door Goudappel Coffeng gemaakt. Tijdens een presentatie van gedeputeerde Klaasen in de Bron te Oudleusen waren zonder verdere toelichting de cijfers van het aantal motorvoertuigen per etmaal, zoals die ook in onze tabel staan, weergegeven, waarbij als bronvermelding Goudappel Coffeng stond aangegeven.
- *Uitgangspunten KVOM;* de input in het KVOM is sterk gebaseerd op aannames, die cumulatief werken en waardoor sterk kan worden afgeweken van de werkelijkheid. Verder zijn deze aannames vaak verouderd en in veel gevallen aanvechtbaar. De Stichting geeft aan dat het logischer is om met diverse scenario's te werken, waarbij de diverse invloeden zichtbaar worden en deze gebruikt kunnen worden voor het bepalen van zogenaamde bandbreedtes.
- *Sociaaleconomische ontwikkeling Zwolle;* om tot de gesuggereerde toename van 22.000 ritten te komen telt Goudappel Coffeng de motorvoertuigbewegingen van woningbouw en bedrijven bij elkaar op en is het niet duidelijk of hier een overlapping is en/of een dubbeltelling ontstaat. Verder gaat Goudappel uit van een gelijkmatige verdeling van de uitbreiding over de vier windstreken. De Stichting stelt dat het logischer is om te kijken naar de nabij gelegen gemeentes met meer

beroepsbevolking dan arbeidsplaatsen en deze dan ook nog te corrigeren voor een eventuele zuiging vanuit andere knooppunten. Ook stelt de Stichting dat een teruggang in beschikbare arbeidskrachten aannemelijker is dan een enorme toename ervan, wat naar alle waarschijnlijkheid een reducering zal betekenen van de berekende 22.000 ritten. Tot slot vraagt de Stichting zich af waarom de ontwikkeling van de gemeente Hardenberg niet wordt meegenomen in de onderbouwing van de verkeerscijfers. Aan het begin van het proces was de noodzaak van aanpassing van de N340 tot een stroomweg immers grotendeels toegeschreven aan de ontwikkeling van Hardenberg.

Stand van zaken op moment van schrijven (augustus 2008)
Na het uitbrengen van de Startnotitie m.e.r. N340 en de daarop over en weer volgende reacties van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng kan gesteld worden dat er nog steeds geen duidelijkheid bestaat over de verkeerscijfers ten aanzien van de toekomstige verkeersintensiteiten op de N340, N377 en N378. De enige cijfers waar duidelijkheid over bestaat, zijn de *gemeten* verkeerscijfers in de periode 1986-2007. In samenspraak met de begeleidingscommissie is door de onderzoekers gekozen om de verkeersintensiteiten in de jaren 2000 tot en met 2007 te analyseren. Dit vanwege de actualiteit van de cijfers en de mogelijkheid om de resultaten te vergelijken met de voorspellingen in de Nota Mobiliteit, die als referentiejaar 2000 heeft.

Een overzicht van de intensiteiten is te vinden in tabel 6.1

Tabel 6.1 *Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) overeenkomstig opgaaf provincie tot en met 2007* (Bron: Provincie Overijssel, 2007g)

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

* *Geschatte intensiteiten*

Uit de tabel is te herleiden dat in de periode 2000-2007 de verkeersintensiteit op de provinciale wegen N340, N377 en N758 (gebaseerd op telcijfers van de provincie Overijssel) is gegroeid met 15,5%. Dit komt neer op een *jaarlijkse groei van 2,1%.*

In de periode 2000-2005, als de geschatte intensiteiten op de N340 van 2006 en 2007 buiten beschouwing worden gelaten, is de verkeersintensiteit op de provinciale wegen N340, N377 en N758 gegroeid met 5,4%, wat neerkomt op een *jaarlijkse groei van 1,1%.*

Uit de 1,1% (2000-2005) naar 2,1% (2000-2007) verkeersgroei per jaar, kan geconcludeerd worden dat de intensiteiten in 2006 en 2007 sterk zijn toegenomen. De grootste oorzaak hiervan is de (geschatte) toename van intensiteit op de N340 in deze jaren. Een andere oorzaak is de geschatte 3.700 mvt op de N758 in 2005, die uit een analyse van de gemeten cijfers op de N758 in 2006 en 2007 te laag lijkt te zijn ingeschat.

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

Tabel 6.2 *Jaarlijkse verkeersgroei op N340, N377 en N758 in verschillende tijdsperiodes*

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

Uit deze tabel is te herleiden dat met name in de periode 2005-2007 de verkeersgroei per jaar op de afzonderlijke N-wegen sterk is gestegen, wat er ook toe leidt dat de verkeersgroei per jaar in de periode 2000-2007 op alle N-wegen groter is dan in de periode 2000-2005. Bij deze sterke toename van de verkeersgroei per jaar op alle N-wegen kunnen de volgende, al eerder beschreven kanttekeningen worden geplaatst:

- 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 geschatte intensiteiten op de N340 in 2006 en 2007 lijken aan de hoge kant in vergelijking met de voorgaande jaren. Bij berekening van de autonome verkeersontwikkeling (paragraaf 7.2) is er door de onderzoekers dan ook voor gekozen om te werken met de gemeten intensiteiten van de periode 2000-2005.

Ondanks de over en weer gaande notities en reacties van Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng, namens de provincie Overijssel, bestaat er, zoals eerder vermeld, op moment van schrijven, in augustus 2008, nog steeds geen duidelijkheid over de juiste toekomstige cijfers ten aanzien van de verkeersintensiteiten op de N-wegen in het studiegebied. De provincie probeert hier verandering in te brengen, al is het maar omdat zij met het onderzoek omtrent de N340 al in de Plan-MER zijn beland. In de normale gang van zaken wordt de Plan-MER pas gestart als onder de verschillende participerende actoren in een project een zekere compromis bestaat over de (toekomstige) verkeerscijfers. De eerste aanzet van de provincie Overijssel om dit compromis bij het project N340 te bereiken was het uitnodigen van de Stichting Duurzaam door het Vechtdal voor een gesprek naar aanleiding van hun laatstverschenen reactie op de notitie van Goudappel Coffeng. Bij dit gesprek was Goudappel Coffeng niet uitgenodigd, omdat het volgens de provincie niet mogelijk was om in deze bijeenkomst op één lijn te komen, gelet op het grote aantal vraagtekens die de Stichting onder andere plaatst bij de diverse aannames en het gebruiken van (verouderde) gegevens van derden, waardoor de uitkomsten uit de modellen niet realistisch zouden zijn.

De provincie gaf in deze bijeenkomst aan dat vanaf nu zoveel mogelijk gezamenlijk de uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgegevens en modellen worden bepaald. Praktisch wordt dit vormgegeven door alle uitgangspunten voor de verkeersgegevens/prognoses bij het begin van de planstudie/m.e.r. samen met Arcadis (hoofdaannemer planstudie/m.e.r. N340) en leden van de consultatiegroepen duidelijk in beeld te brengen en op basis daarvan verdere keuzes te maken. Het doel hiervan is om het proces meer duidelijkheid en openheid te geven. Hierbij zullen de ingebrachte gegevens van de Stichting worden betrokken. Verder denkt de provincie aan een bandbreedte benadering met een maximum te verwachten intensiteit en een minimum te verwachten verkeersintensiteit. De verschillende alternatieven en varianten zullen vervolgens daaraan worden getoetst. Tot slot wordt in de bijeenkomst overeenstemming bereikt over het onderzoeksgebied. Naast de N340 zullen ook de A28, de N377, de N758 en de N48 in het onderzoek worden betrokken. Afgesproken wordt dat de N35 niet bij de modellen wordt betrokken.

6.3.3 Het verkeersonderzoek door de Stichting Duurzaam door het Vechtdal

Eerder is in paragraaf 3.4 beschreven dat de Stichting Duurzaam door het Vechtdal een verkeersonderzoek heeft gedaan naar de 'sluip' van het vrachtverkeer over de N340. Daar waar in paragraaf 3.4 vooral de methodische aspecten van dit onderzoek zijn besproken, zal deze subparagraaf zich toeleggen op de resultaten die uit het onderzoek zijn gekomen.
Een overzicht van deze resultaten is te vinden in tabel 6.3 en 6.4.

Tabel 6.3 (*Sluip) vrachtverkeer op N340 richting Zwolle (aantallen per uur) en filevorming op de A28*

	N340 richting Zwolle					
	Dinsdag (17 juni 2008)			**Donderdag (26 juni 2008)**		
Tijd	**Aantal**	**Sluip**	**File A28 (km)**	**Aantal**	**Sluip**	**File A28 (km)**
6	68	1		68	1	
7	48	4	2	79	2	
8	76	4	2	72	4	
9	65	1		72	1	
10	68	2		65		
11	58	2		65		
12	63			56	1	
13	54			50		
14	51	1		82	1	
15	54			45	2	
16	31			47		
17	34			38		
18	27			28		
19	12			16		
Totaal	**709**	**15**		**783**	**12**	

Tabel 6.4 *Sluip vrachtverkeer op N340 richting Hoogeveen*

	N340 richting Hoogeveen					
	Dinsdag (17 juni 2008)			Donderdag (26 juni 2008)		
Tijd	Aantal	Sluip	File A28 (km)	Tijd	Sluip	File A28 (km)
6	45			55		
7	73	1		69	2	
8	59	1		59	2	
9	55			63	2	
10	58	2		66		
11	51	2		59		
12	36			58	1	
13	36	1		57		
14	56			58	1	
15	53			72	1	
16	55		4	50	2	5
17	48	3	2	42	2	5
18	27			54	2	5
19	7			24		
Totaal	**659**	**10**		**786**	**15**	

Uit tabel 6.3 blijkt 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 blijkt uit tabel 6.3 dat op donderdag 26 juni iets meer vrachtverkeer (783) richting Zwolle is gereden ten opzichte van dinsdag 17 juni. Het percentage sluipverkeer van deze 783 vrachtwagens is echter wel gedaald van 2,1% op dinsdag naar 1,5% op donderdag. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat er op donderdag geen files waren te noteren op de A28.

Van tabel 6.4 valt in grote lijnen hetzelfde uit op te maken als tabel 6.3. Op dinsdag 17 juni zijn er in totaal 659 vrachtwagens richting Hoogeveen gereden met een percentage sluipverkeer van 1,5%. Hoewel er tussen 16.00 en 17.00 ongeveer vier kilometer file viel te noteren op de A28 heeft dit niet geleid tot sluipverkeer op de N340. Het percentage sluipverkeer richting Hoogeveen was op donderdag 26 juni met 1,9% iets hoger ten opzichte van de 1,5% op dinsdag 17 juni. Een reden hiervoor kan zijn dat er de A28 meer files vielen te noteren (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 tabel 6.3 en 6.4 is te vinden in de tabellen 6.5 en 6.6 op de volgende pagina.

Tabel 6.5 *Percentages sluip vrachtverkeer N340 ten opzichte van totaal aantal vrachtwagens op de N340*

	Dinsdag		Donderdag	
Percentage sluipverkeer	**Richting Zwolle**	**Richting Hoogeveen**	**Richting Zwolle**	**Richting Hoogeveen**
Ten opzichte van totaal aantal vrachtwagens	2,1%	1,5%	1,5%	1,9%

Tabel 6.6 *Percentages sluip vrachtverkeer N340 tijdens ochtendspits, avondspits en file A28 ten opzichte van het totale sluipverkeer*

	Dinsdag		Donderdag	
Percentage sluipverkeer	**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 tabel 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 Hoogeveen ligt met percentages van 20% en 27% duidelijk hoger dan het gemiddelde. In de avondspits is alleen richting Hoogeveen een duidelijke stijging van het percentage sluipverkeer te herkennen.

Samenvattend kan worden gesteld dat in de ochtendspits het sluipverkeer op de N340 richting Zwolle beduidend hoger ligt dan het gemiddelde en dit in de avondspits geldt voor het sluipverkeer richting Hoogeveen. Dit met de kanttekening dat in geen enkele waarneming meer dan vier tot het sluipverkeer behorende vrachtwagens per rijrichting zijn waargenomen. Een reden hiervoor kan zijn dat in Zwolle relatief veel mensen van buitenaf werken, waardoor in de ochtend op de wegen richting Zwolle in meer of mindere mate congestie optreedt. In de avondspits zal de congestie zich logischerwijs van Zwolle af begeven, waardoor onder andere de N340 richting Hoogeveen volstroomt. Uit de tabel is op te maken dat dit voor het grootste gedeelte ook samenhangt met het percentage sluipverkeer dat zich gedurende files op de A28 vormt. In de ochtendspits doet zich met name richting Zwolle filevorming voor, terwijl in de avondspits alleen file vanaf Zwolle te noteren valt. In de avondspits is op beide dagen het percentage sluipverkeer dat richting Hoogeveen gaat, zelfs gelijk aan percentage sluipverkeer dat tijdens de file op de A28 over de N340 richting Hoogeveen gaat. Voor het sluipverkeer richting Zwolle geldt deze gemeenschappelijke deler met files alleen op dinsdagochtend, alleen al omdat op donderdagochtend geen files richting Zwolle waren te noteren.

Bij de bovenstaande bevindingen kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:

- Het onderzoek is door circa zeventig deelnemers van Stichting Duurzaam door het Vechtdal uitgevoerd, waardoor vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de consistentie van de gegevens. Zo hoorden de onderzoekers van deelnemers aan het verkeersonderzoek dat niet iedereen op de hoogte was van wat nu wel of geen vrachtwagen was. Over het algemeen zijn vrachtwagens geteld waarbij je op basis van het kenteken kan stellen dat zij in de definitie van Rijkswaterstaat ook vrachtwagen zijn (>3.500 kg).
- Het verkeersonderzoek beslaat slechts twee dagen (dinsdag 17 juni en donderdag 26 juni).
- Er is bij dit onderzoek uitgegaan van een bepaling van de ‘ondergrens’; elke waarnemingsfout bij een doorgaande vrachtauto leidt tot het missen van een sluiper.
- De files waren op beide dagen zeer beperkt, waardoor het lastig is om de daadwerkelijke invloed van de file op het percentage 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 die de onderzoekers hebben gehad met de eigenaar van zalencentrum Mansier te Oudleusen. Het gesprek was door de onderzoekers aangegaan, omdat de Stichting het vermoeden uitsprak dat vrachtwagenchauffeurs de N340 in plaats van de A28 namen, vanwege de aanwezigheid van Mansier. Mansier vormde in deze een plaats om uit te rusten, goed te eten en bij te praten met andere chauffeurs. In het gesprek geeft de eigenaar aan dat er momenteel slechts circa tien vrachtwagenchauffeurs omrijden vanwege de aanwezigheid van zijn zaak. Dit is ongeveer twintig procent van de in totaal vijftig vrachtwagenchauffeurs die zijn café regelmatig bezoeken. In het verleden waren er circa dertig tot veertig chauffeurs die vanwege zijn bedrijf de N340 in plaats van de A28 namen, maar doordat een bedrijf in Friesland failliet is gegaan, is dit aantal gedaald tot de eerder genoemde tien chauffeurs. Een andere reden is dat de kwaliteit van een concurrerend wegrestaurant een aantal jaren geleden niet zo goed was. Op dit moment is de kwaliteit van dat wegrestaurant sterk verbeterd, waardoor er meer chauffeurs kiezen om daar te eten in plaats van bij Mansier.

6.3.4 De varianten voor de N340

In de Startnotitie m.e.r. N340 (2007d) heeft de provincie Overijssel voor de eerste maal aangegeven welke varianten ten aanzien van de N340 in het MER onderzocht zullen worden. Om tot deze varianten 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 gedefinieerd en varianten daarop. Daarna zijn de varianten kritisch bekeken op hun meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie en al of niet gehandhaafd. Tenslotte zijn de zoekgebieden ingeperkt tot tracézones (Provincie Overijssel, 2007d). 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, in augustus 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 (zie ook paragraaf 6.2.1).

Na een beoordeling van de Startnotitie m.e.r. N340 door de Commissie m.e.r., kwam zij tot de conclusie dat de varianten zoals opgenomen in de Startnotitie de juiste, maar een te smalle basis voor het MER-onderzoek vormden. Aanvullend op de Startnotitie heeft de Commissie m.e.r. vervolgens een aantal varianten aangegeven die ook probleemoplossend kunnen zijn. Een volledig overzicht van de varianten op moment van schrijven, in augustus 2008, is te vinden in tabel 6.6. Daarbij moet worden gesteld dat niet alle varianten in de tabel opgenomen zijn. De Commissie m.e.r. stelt dat, naast de genoemde varianten, 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). Hiernaast is tevens een trechtering uitgevoerd door de onderzoekers. Deze trechtering heeft plaatsgevonden, omdat zodoende in de volgende hoofdstukken kan worden gewerkt met onderscheidende en relevante, toepasbare varianten. De aannames voor deze trechtering zijn gebaseerd op gesprekken met lokale bewoners en Plaatselijke Belangen, de begeleiders van dit onderzoek en ervaringskennis van beide onderzoekers. Bij deze trechtering zijn de varianten 80 km/u op een (gedeeltelijk) noordelijk tracé en 2x2 wegen, zowel 80 als 100 km/u op het bestaande tracé opgevallen.

Tabel 6.6 *Tracé-, weg- en inrichtingsvarianten N340*

		Weg- en inrichtingsvarianten								
		Omleiding Hessen-poort	Omleiding Varsener-veld zuid	Omleiding Varsenerveld noord	80 km/u			100 km/u		
					1x2 of 2x1	2+ 1	2x2	1x2 of 2x1	2+1	2x2
Tracévarianten	Nulalternatief	■	■	■		■	■	■	■	■
	Nul-plus alternatief		■	■		■	■	■	■	■
	Bestaand tracé		■	■			▒			▒
	Noordelijk tracé				▒		▒			
	Gedeeltelijke noordelijk tracé				▒		▒			
	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)									
	Netwerkalternatief		■	■		■	■	■	■	■

■	Geen combinatie mogelijk volgens Startnotitie m.e.r. N340 en Herinrichting N340; advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
▒	Geen combinatie mogelijk volgens onderzoekers, op basis van gesprekken en ervaringskennis.

6.4 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, 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, door het ontbreken van geregelde en ongelijkvloerse kruispunten, die de verkeersveiligheid op en rondom de N340 in negatieve zin beïnvloeden. 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 (opgewaardeerde) N340 af te wikkelen.

Een blik op de toekomst ten aanzien van de verkeerssituatie in en rondom het studiegebied door middel van beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus, leert dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zullen plaatsvinden. Op nationaal niveau is nagenoeg geen informatie te vinden over de toekomstige verkeerssituatie in het Vechtdal en het omliggende gebied. Er wordt in hoofdlijnen aangegeven

hoe mobiliteit en aspecten die daarmee samenhangen zich in de toekomst zullen ontwikkelen. 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, wat een groei van circa 1,7% per jaar betekent. 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 verminderd door wonen en werken dichter bij elkaar te brengen.
Van de vier gemeentes 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 (o.a. het Meerjaren Ontwikkelingsprogramma) 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 overige drie gemeentes in het studiegebied, staat bij de gemeentes Ommen en Hardenberg vooral de *bereikbaarheid* voorop bij de keuze voor een bepaalde opwaardering van de N340 en is dit bij de gemeente Dalfsen met name de *leefbaarheid*.
De beleidskeuzes die op de verschillende bestuursniveaus plaatsvinden en de daaraan gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, zorgen ervoor dat op de (spoor)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, in augustus 2008, nog steeds niet duidelijk, ondanks de over en weer gaande notities en reacties tussen Goudappel Coffeng (namens de provincie Overijssel) en de Stichting Duurzaam door het Vechtdal. Om de toekomstige verkeersintensiteit op de N340 en de omliggende wegen toch duidelijk en breed gedragen in beeld te krijgen, heeft de provincie Overijssel besloten om de uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgegevens en bijbehorende modellen zoveel mogelijk gezamenlijk te bepalen. Praktisch wordt dit vormgegeven door alle uitgangspunten voor de verkeersgegevens/prognoses bij het begin van de planstudie/m.e.r. samen met Arcadis (hoofdaannemer planstudie/m.e.r. N340) en leden van de consultatiegroepen duidelijk in beeld te brengen en op basis daarvan verdere keuzes te maken.

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 de 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, wat ook wordt bevestigd in een gesprek met de eigenaar van zalencentrum Mansier. Gemiddeld bedroeg het percentage 1,8% ten opzichte van het totale aantal vrachtwagens richting Zwolle en 1,7% richting Hoogeveen. 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 Hoogeveen. Daarnaast bleek er in zekere zin een verband te zitten tussen files op de A28 en sluipverkeer van vrachtwagens over de N340.

Nu de huidige en toekomstige verkeerssituatie in het rondom het studiegebied zijn geanalyseerd, wordt in het volgende hoofdstuk beschreven wat het doortrekken van deze gesignaleerde trend voor gevolgen heeft voor de keuze van het type opwaardering van de N340. Hierbij zal ook worden teruggegrepen op de eerder beschreven (ruimtelijke) ontwikkelingen in hoofdstuk vijf.

7. Gebiedsontwikkeling en wegvarianten

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsontwikkeling in het studiegebied beschreven. Deze gebiedsontwikkeling vloeit voort uit de gesignaleerde (ruimtelijke) ontwikkelingen in hoofdstuk vijf, de geanalyseerde toekomstige verkeerskundige situatie in het studiegebied en de gesprekken die de onderzoekers met de verschillende actoren hebben gevoerd. Aansluitend op deze beschrijving wordt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling de mobiliteit in het studiegebied nader beschreven, met de hierbij behorende mogelijkheden voor de inrichting van de N340 en het daaraan gerelateerde wegennetwerk. Tevens komen in dit hoofdstuk de toetsing van de effecten van de verschillende varianten voor de inrichting van de N340 en het daaraan gerelateerde wegennetwerk aan de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied aan de orde.

7.2 Gebiedsontwikkeling

7.2.1 De toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen

Zoals in het vijfde hoofdstuk, over de (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rondom het studiegebied, al is beschreven en 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 onomvangrijk, 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 gemeentes Dalfsen, Ommen en Hardenberg naar alle verwachting tot 2020 met slechts enkele procenten zal toenemen. 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 gemeentes, geen grote toename van het verkeer hoeft te worden verwacht. Om deze enigszins te kwantificeren zou kunnen worden gesteld dat de maximale toename zo’n 0,5% per jaar bedraagt, waarbij vooral het gebruik van de N340 door (toekomstige) Zwollenaren een grote inbreng wordt toegedacht. Of dit terecht is, wordt op dit moment, in augustus 2008, onderzocht. Hierbij geldt nadrukkelijk dat het groeipercentage van 0,5% alleen voor rekening komt van de toename van het aantal inwoners. De verwachte verkeersgroei als gevolg van de ontwikkeling van de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige inwoners is hierbij bijvoorbeeld niet meegerekend. 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. Als beelddrager voor het in dit hoofdstuk gehanteerde ‘scenario’ voor de autonome ontwikkeling van het studiegebied, wat sterk op realiteit lijkt te berusten, en als illustratie van bijbehorende uitdagingen voor toekomstig beleid, is in kader 7.1 een en ander opgenomen over de zogenaamde VAB’s. Doelstelling van dit kader is ondermeer op een hoger detailniveau te laten zien wat mogelijke consequenties van de autonome ontwikkelingen zijn en voor welke opgaven het studiegebied in de toekomst komt te staan. De inpassing van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen is een voorbeeld bij uitstek van een autonome ontwikkeling die nog de nodige afstelling nodig heeft.

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.
- Stijging van de brandstofprijzen en/of een toename van telewerken en 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.
- Forensen worden 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.

Kader 7.1 Vrijkomende agrarische bebouwing (VAB)

Door de afname van het aantal agrarische bedrijven komen op steeds meer plekken in het landelijke gebeid stallen en schuren met voorheen een agrarische functie leeg te staan. Als deze vrijgekomen stallen zonder functie blijven kan dit leiden tot verrommeling van het landelijk gebied.
De Provincie Overijssel heeft beleid vastgesteld, waarmee mogelijkheden voor een nieuwe invulling van deze vrijkomende agrarische bedrijven mogelijk is. Hiermee kan verrommeling tegen worden gegaan, een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit worden behaald en kunnen nieuwe economische dragers aan het buitengebied worden toegevoegd.
De gemeenten hebben de taak gekregen om binnen de kaders van de provincie, eigen gemeentelijk beleid rondom vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing te formuleren. (Gemeente Haaksbergen, 2008)
Het beleid voor VAB is niet van toepassing in de landbouwontwikkelingsgebieden van het Reconstructieplan Salland-Twente, omdat deze gebieden primair zijn bedoeld voor de ontwikkeling van de intensieve veehouderij. (Provincie Overijssel, 2005: 7)
Voorbeelden van een alternatieve invulling van de agrarische bedrijfsvoering in (de omgeving van) het studiegebied zijn ondermeer Landjuweel 'de Hoeven', een biologisch melkveebedrijf met tuinderij, winkel en zorgfunctie; Time-out boerderij, een zorgboerderij, beide in Dalfsen en kaas- en zuivelboerderij De Huppe bij Zwolle. (Landelijk Steunpunt Landbouw & Zorg, 2008)
Een nieuwe vorm voor de invulling van VAB zou het zogenaamde 'kamperen met je paard' kunnen zijn, dat de laatste jaren sterk in opkomst is. (Triple E, 2008: 59)







(Bron:www.kampeerboerderij-ameland.nl) (Bron:www.geenensd.com)

7.2.2 De vaststaande ontwikkelingen ten aanzien van de opwaardering van de N340

Naast de relatief zachte aannames in de vorige subparagraaf 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), hebben de onderzoekers met name tijdens gesprekken met relevante betrokken actoren (onder andere Van Weerd, projectleider N340) de indruk gekregen dat onderstaande ontwikkelingen als vaststaand kunnen worden aangenomen. In de latere effectbeoordeling van de varianten in dit hoofdstuk en in hoofdstuk 8 zullen onderstaande ontwikkelingen dan ook als zodanig worden aangenomen.

Noordelijke omlegging ten zuiden van Hessenpoort
In iedere variant wordt uitgegaan van een noordelijke omlegging van het huidige tracé ten zuiden van Hessenpoort. 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 opgewaardeerd: “Zowel de mensen van de gemeente als van de provincie geven aan mij aan dat een noordelijke omleiding ter hoogte van mij huis wel vaststaat, mede vanwege de onder meer 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 verkeerslawaai 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.
- Bewoners geven aan dat dit gedeelte op het tracé zeer verkeersonveilig is voor fietsers door onder andere de menging van langzaam verkeer. Door de omleiding en de afwaardering van het huidige tracé kunnen fietsers en langzaam verkeer worden gescheiden.

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). Door de toepassing van dit principe zal de overlast voor omwonenden langs het toekomstig opgewaardeerde tracé van de N340 zo minimaal mogelijk zijn. Voorbeelden van pilots die in het kader van dit principe zijn uitgevoerd en die ook in de onderscheiden tracé- en wegvarianten in dit onderzoek zouden kunnen worden toegepast, zijn hieronder weergegeven. Meer informatie over deze en andere uitgevoerde pilots in het kader van het principe Wegen naar de toekomst zijn te vinden op http://www.wegennaardetoekomst.nl/.

Energiek wegdek
Met behulp van thermokoppels wordt in het wegdek duurzame elektriciteit aan het asfalt onttrokken, en wordt daarbij energie opgewekt met kleine windturbines op lantaarnpalen.

Geluidsbarrier
Een combinatie van een betonnen geleidebarrier met een geluidsscherm dat dichtbij de rijstrook kan worden geplaatst.

Samenvoegstrook
Een alternatieve vormgeving van een invoegstrook waarbij de blokmarkering ontbreekt en de rechterkantstreep van de invoegstrook vloeiend overgaat in de rechterkantstreep van de rechterrijstrook.

Afwaardering huidige tracé N340
Bij iedere variant waarbij het tracé van de N340 gedeeltelijk dan wel compleet noordelijk wordt aangelegd, wordt er van uitgegaan dat het huidige tracé van de N340 wordt afgewaardeerd. In het kader van deze afwaardering zal de huidige N340 naar verwachting worden ingericht als een 60 km/u weg. Dit zal dan geen doorgaande weg zijn. Dit houdt ondermeer in dat de parallelwegen zullen verdwijnen, waardoor een menging plaatsvindt met langzaam verkeer. Dit 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).

7.3 De verkeersgroei op de N340

In Nederland is een jaarlijkse groei van verkeersintensiteiten te constateren. In hoofdstuk zes is beschreven dat deze jaarlijkse groei in de Nota Mobiliteit vooral wordt toegeschreven aan de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid. 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 subparagraaf 6.2.2 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 hetzelfde 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 in 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 dan de autonome groei van verkeer, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit. Er is dan ook voor 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% (1,9 + 0,2).

In tabel 7.1 zijn de waarden te vinden als de autonome verkeersgroei binnen bijbehorende bandbreedte op de N340 wordt doorgetrokken naar het jaar 2020 en 2030.

Tabel 7.1 *Waarden autonome verkeersgroei N340*

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

Toelichting tabel 7.1
Bij het opstellen van tabel 7.1 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 (algemene norm die internationaal gebruikt wordt, aan de 'veilige' kant).*
- *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).*

7.4 De wegtypes en bijbehorende varianten gekoppeld aan de verkeersgroei op de N340

7.4.1 Motivatie keuze wegtypes

Nu de verkeersgroei op de N340 binnen de gestelde bandbreedte bekend is, kan met behulp van het *Handboek Wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom* (CROW, 2002a,b,c) worden onderzocht welke wegtypes en bijbehorende variant(en) aan de verwachte toekomstige intensiteit gekoppeld kunnen worden. Het leidende principe in het Handboek is het concept Duurzaam Veilig Verkeer. Dit concept beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin functie, vorm, regelgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer (CROW, 2002a). In tabel 7.2 zijn de in het Handboek gestelde capaciteiten te vinden die gekoppeld worden aan verschillende typen wegen.

Tabel 7.2 *Wegvakcapaciteit verschillende type wegen onder ideale omstandigheden* (Bron: CROW: 2002a,b,c)

	Regionale stroomweg (2x2)	**Regionale stroomweg (2x1)**	**Gebieds-ontsluitingsweg I (2x2)**	**Gebieds-ontsluitingsweg II (2x1)**
Wegvakcapaciteit (pae/uur/beide rijrichtingen[1]	6.400	2.400-2.880	5.750-6.400	2.240-2.560

[1] *Uitgaande van een I/C verhouding van 0,8 (een intensiteit van 80% van de capaciteit), omdat bij een I/C verhouding van 0,8 of hoger de verkeersafwikkeling matig is en er kans is op files (Bron: Provincie Overijssel, team Beleidsinformatie BABU, 2008).*

Er moeten echter wel kanttekeningen bij de gestelde capaciteiten in tabel 7.2 geplaatst worden. Zo wordt bij deze capaciteiten uitgegaan van ideale omstandigheden. Onder ideale omstandigheden worden ondermeer 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.

Verder lopen de gestelde capaciteiten al snel terug als er bijvoorbeeld een spoorwegovergang of kruisingen 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. In het geval van de N340, wat in de huidige situatie een Gebiedsontsluitingsweg II is, is de wegvakcapaciteit onder ideale omstandigheden 2.240-2.560 pae/uur/beide rijrichtingen. Met ondermeer allerlei obstakels in de weg, zoals knooppunt Varsen, kruising Dedemsweg/Koesteeg, een spoorwegovergang, aansluiting A28 en de op- en afritten naar de aanliggende parallelwegen, is het aannemelijk om te stellen dat de wegvakcapaciteit van de N340 (veel) 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 wegcapaciteit op de N340 gemiddeld 5% lager ligt ter plaatse van kruispunten of de spoorwegovergang (Veselý namens provincie Overijssel, team Beleidsinformatie, 2008).

Dat de wegvakcapaciteit van de N340 verre van ideaal is, blijkt ook als de waarden uit tabel 7.1 en 7.3 met elkaar worden vergeleken. De veronderstelde spitsintensiteit in 2030 op de N340 van 2.200-2.400 pae, zou volgens de normen van CROW kunnen worden afgewikkeld op een Gebiedsontsluitingsweg II, zij het onder ideale omstandigheden. Uit de verkeersanalyse in hoofdstuk 6 is echter gebleken dat de huidige spitsintensiteit van 1.570 pae al zorgt voor congestie op het huidige tracé van de N340, met name in de spits. Een oplossing om de congestie terug te dringen is het wegnemen van de knelpunten op het huidige tracé. Hierdoor zal de capaciteit van de N340 toenemen. Hoeveel deze toename zal bedragen is onbekend, omdat het ten eerste niet bekend is wat de huidige capaciteit van de N340 is, en het ten tweede de onderzoekers aan kennis ontbeert om aan te geven wat de capaciteitstoename zal zijn bij het oplossen van een bepaald knelpunt. De intentie zal zijn om zo dicht mogelijk naar de ideale wegvakcapaciteit toe te werken.

Hieraan gekoppeld kan de N340 ook in 2030 blijven functioneren als *Gebiedsontsluitingsweg II*, mits de knelpunten worden opgelost. Een andere reden om te kiezen voor de Gebiedsontsluitingsweg II, is dat men accepteert dat er zo nu en dan congestie op de N340 plaatsvindt. Men stelt dan bijvoorbeeld dat de acceptabele I/C verhouding omhoog gaat van 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. Kanttekening hierbij is dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling omlaag zal gaan.

Een ander wegtype dat bij de autonome groei van het verkeer op de N340 past is de *Regionale stroomweg 1x2 of 2x1*. Bepaalde keuzes en aannames maken het aannemelijk dat in 2030 voor dit wegtype zal worden gekozen.

Een laatste wegtype dat bij de autonome verkeersgroei op de N340 past, is de 2x1+1-weg, oftewel driestrooksweg. Omdat voor dit wegtype in het Handboek Wegontwerp van CROW nog geen operationele eisen en waarden ten aanzien van onder andere wegcapaciteit beschreven waren op moment van schrijven, in augustus 2008, is dit wegtype niet meegenomen in de verderop te beoordelen varianten. Wel is in kader 7.2 uiteengezet wat de driestrooksweg nu precies inhoudt en welke voordelen deze weg met zich meebrengt.

Kader 7.2 De 2x1+1-weg, oftewel driestrooksweg

Inhalen op tweestrooksautowegen en 80 km/u-wegen is meer uitzondering dan regel geworden. Om frontale ongevallen op deze wegen zoveel mogelijk uit te sluiten, hebben wegbeheerders diverse anti-inhaal-maatregelen getroffen: van doorgetrokken asstrepen tot fysieke rijbaanscheidingen. En dat stimuleert weer ongewenst rijgedrag en wekt ergernis bij medeweggebruikers. Een beproefde tussenoplossing is de 2x1+1-weg , oftewel de driestrooksweg. Een wegtype dat continu drie rijstroken heeft, waarbij de middelste rijstrook om en om als inhaalstrook aan één van beide rijrichtingen wordt gekoppeld.

In het buitenland is in verschillende landen ervaring opgedaan met tweestrookswegen met inhaalstroken, waaronder Duitsland , Engeland en Zweden. De ervaring met deze wegen is tot nu tot positief, met name als het gaat om de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling, zowel bij toepassingen met als de toepassingen zonder (cable)barriers (paaltjes met gespannen staalkabels). De capaciteit van het 1x2+1-profiel is ongeveer gelijk aan die van een 2x1-weg (circa 1.575 pae/uur/richting).

Ook in Nederland is intussen een 2x1+1-profiel gerealiseerd in 2006 op de N50, Zwolle-Kampen. Deze weg heeft een ontwerpsnelheid van 100 km/u. De fysieke rijbaanscheiding bestaat uit een betonnen geleidebarrier. De lengte van de inhaalstroken varieert van 1.200 m tot 1.800 m. Middels een enquêteonderzoek onder gebruiks van de N50 is gebleken dat de weg aanmerkelijk veiliger wordt geacht dan de oorspronkelijke situatie met een rijrichtingscheiding met behulp van twee doorgetrokken strepen. Ook de geleidebarrier en de inhaalstroken afzonderlijk worden door driekwart van de respondenten als een verbetering gezien. Tot slot geeft meer dan de helft (53%) aan dat het 2x1+1-profiel vaker moet worden toegepast, terwijl 25% hier neutraal tegenover staat (22% vindt het een slechte zaak).



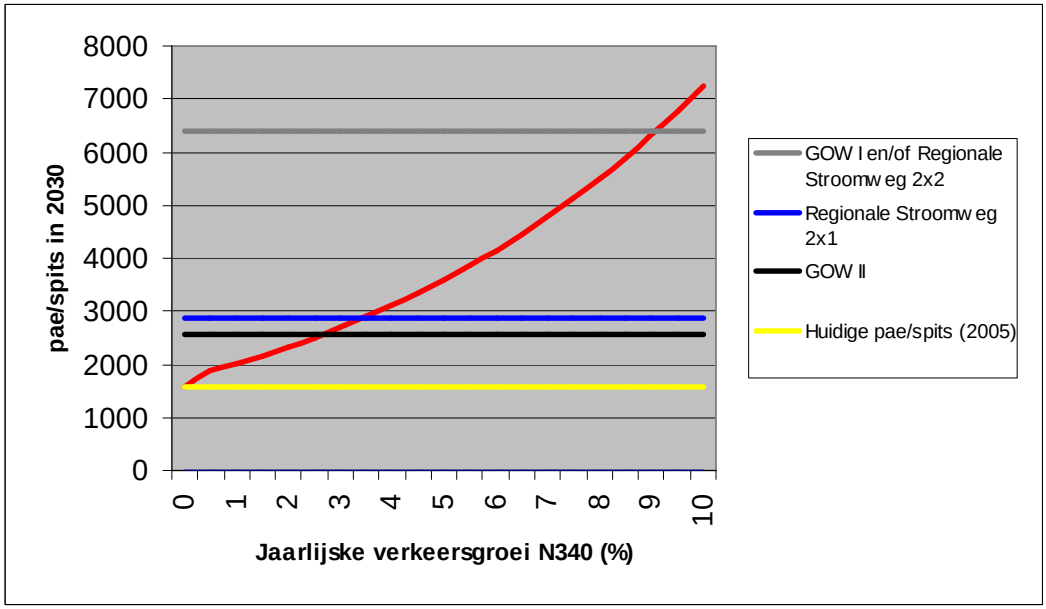
2x1+1-profiel op de N50 met aan de linkerzijde het begin van de inhaalstrook (Bron: Rijkswaterstaat Oost Nederland, 2007**)**

De N340 als 2x1+1-weg
Enkele jaren geleden heeft het idee al geleefd om de N340 op te waarderen naar drie rijstroken, waarvan de middelste wisselend als inhaalstrook zou worden gebruikt. Tot 2006 was het de bedoeling om tussen de beide rijrichtingen een cable-barrier aan te leggen. Deze opwaardering met bijbehorende cable-barrier is afgevallen als oplossing, omdat er groot verzet was vanuit de bevolking, onder andere door de Motorrijder Actiegroep. Mede vanwege de positieve ervaringen met een driestrooksweg in het buitenland en de N50, is het aan te bevelen om de opwaardering van de N340 middels een driestrooksweg opnieuw te onderzoeken.

Bij het opstellen van de inhoud van dit kader is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: *De N50 levert het bewijs (*Verkeerskunde, nummer 6, 2008), *Evaluatie N50 Hattemerbroek-Kampen-zuid* (Rijkswaterstaat oost Nederland, 2007), *N340 als innovatieve stroomweg* (Verkeerskunde, nummer 5, 2004)

Een alternatief dat ervoor kan zorgen dat de N340 op de langere termijn kan volstaan met 1x2 rijstroken (zij het als Gebiedsontsluitingsweg II of Regionale stroomweg 2x1) is het tot nu toe onderbelichte *Netwerkalternatief.* Op 12-08-2008 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 / N377 100 km/u), en een Netwerkalternatief B (N340 100 km/u / N377 100 km/u). Zoals eerder vermeld is het heel goed mogelijk dat bij het Netwerkalternatief (met de meeste kans daarop bij het Netwerkalternatief B (Van Weerd, 2008)) ook op de langere termijn op de N340 kan blijven worden volstaan met 1x2 rijstroken. Dit is omdat het omslagpunt waarop je 2x2 wegtype nodig hebt niet wordt bereikt, omdat een groter aandeel auto's de (in het Netwerkalternatief niet afgewaardeerde) N377 blijft kiezen. Om moment van schrijven, in augustus 2008, is niet bekend wat de uitkomst is van het overleg van de provincie Overijssel met de consultatiegroepen.

Vanwege het feit dat de keuze voor een bepaald groeipercentage op de N340 (zie ook het proces tussen Stichting Duurzaam door het Vechtdal en Goudappel Coffeng in subparagraaf 6.3.2) een subjectieve aangelegenheid blijft, is figuur 7.1 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. Verder zijn in de figuur een aantal horizontale lijnen waar te nemen die de groeicurve op bepaalde plaatsen doorsnijden. Deze horizontale lijnen stellen de wegtypes voor, waartoe de N340 in de toekomst redelijkerwijs kan worden opgewaardeerd. De groeicurve heeft als basisjaar 2005. In de toelichting bij tabel 7.1 is beschreven waarom het jaar 2005 als referentiejaar is gekozen.



Figuur 7.1 *Pae/spits in 2030 bij verschillende percentages jaarlijkse verkeersgroei op de N340 vergeleken met de situatie in 2005.*

Uit de figuur blijkt dat bij een jaarlijkse verkeersgroei van 3,5% of hoger op de N340 (in de periode 2005-2020, waarbij de groei in 2030 10% zal zijn ten opzichte van 2020) een Regionale stroomweg 2x1 niet meer voldoet. Als de jaarlijkse verkeersgroei 2,7% of hoger wordt voldoet een Gebiedsontsluitingsweg II niet meer. In principe zou dus gewerkt kunnen worden met een bandbreedte van 0% - 3,4%, waarin beide wegtypes nog zouden voldoen. Pas als de bovengrens een jaarlijkse verkeersgroei van 3,5% of hoger zou impliceren, komen een Gebiedsontsluitingsweg I en een Regionale stroomweg 2x2 in beeld.

De volgende subparagraaf zal nader ingaan op de (keuze voor) de verschillende wegtypes en tevens zal de inrichting van de Gebiedsontsluitingsweg II in hoofdlijnen worden beschreven. Om alvast duidelijk te maken wat de belangrijkste verschillen zijn tussen beide wegtypes, zijn in tabel 7.3 de belangrijkste karakteristieken van beide wegtypen uiteengezet.

Tabel 7.3 *Operationele eisen voor regionale wegen en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (optimum)* (Bron: CROW, 2002a)

	Regionale stroomweg 2 x 1	**Gebiedsontsluitingsweg II**
Essentiële kenmerken		
Maximumsnelheid	100 km/u	80 km/u
Markering	Volledig in lengterichting	Gedeeltelijk in lengterichting
Rijbaanscheiding	Niet-doorschrijdbaar	Moeilijk overrijdbaar
Kruisingen	Een aansluiting (ongelijkvloers), rotonde of VRI	Gelijkvloerse kruispunten met voorrang en snelheidsbeperkende maatregelen

	(gelijkvloers).	(rotonde of VRI)
Overige kenmerken		
Ontwerpsnelheid	90 km/u	80 km/u
Trajectsnelheid	Circa 80 km/u	Circa 60 km/u
Dwarsprofiel	2x1 of 2x2	2x1 of 2x2
Erfaansluitingen	Geen	Geen
Oversteken	Niet gelijkvloers	Bij kruispunten of gelijkvloers
Langzaam gemotoriseerd verkeer, fietsers en bromfietsers	Gescheiden	Gescheiden
Pechvoorzieningen	Doorgaand	In buitenberm en pechhavens

7.4.2 Gebiedsontsluitingsweg II

Het eerste wegtype die past binnen de gestelde bandbreedte ten aanzien van de jaarlijkse verkeersgroei op de N340 is de Gebiedsontsluitingsweg II. Uit tabel 6.6 is te herleiden dat dit wegtype geen (gedeeltelijk) noordelijke omleidingen tot gevolg heeft, met uitzondering van de eerder beschreven omleiding ten zuiden van Hessenpoort. De weg zal dus voor het grootste gedeelte op het huidige tracé blijven liggen en de maximumsnelheid zal nog steeds 80 km/u bedragen. Wel zullen de knelpunten, die voor de in hoofdstuk 5 beschreven problemen (o.a. congestie, moeilijke en gevaarlijke oversteekbaarheid) zorgen, zoveel mogelijk worden opgelost. Puntsgewijs zal de inrichting van dit wegtype in hoofdlijnen als volgt zijn:

- 1 rijbaan met 2 rijstroken (1x2 of 2x1).
- 80 km/u.
- Onderdoorgang of viaduct bij spoorlijn Zwolle – Meppel. Met een viaduct kan worden gerealiseerd dat de Vecht meer kan worden beleefd. De keuze voor een onderdoorgang of viaduct ligt bij de initiatiefnemer van het project, in dit geval de provincie (Feenstra namens Pro Rail, 2008).
- Gedeeltelijk noordelijk tracé ten zuiden van Hessenpoort.
- Aanleg rotonde bij kruispunt Dedemsweg/Koesteeg.
- Bij kruising Oudleusen (Dennenkamp) een fiets- of langzaam verkeerstunnel.
- Definitieve scheiding parallelwegen – hoofdrijbaan.
- De volgende oversteekplaatsen/op- en afritten zullen blijven bestaan en opgewaardeerd worden (o.a. voldoende lengte van op- en afritten)
  - Ankummerdijk/Cubbinghesteeg voor Dalfsen. Daar sluit het gedeeltelijk noordelijke tracé bij Zwolle aan op het huidige tracé.
  - Kruispunt Dedemsweg/Koesteeg bij Dalfsen.
  - Om de Landskroon/Parallelstraat bij Oudleusen I om Oudleusen en achterliggende noordelijke gebied te ontsluiten
  - Om de Landskroon/Parallelstraat bij Oudleusen II om Oudleusen en achterliggende noordelijke gebied te ontsluiten.
  - Hessenweg-west/Varsenerweg om Varsen te ontsluiten.
  - Knooppunt N(3)48.



Figuur 7.1 *Voorbeeld van een fietstunnel onder de N34 bij Junne.*

- Overlast omwonenden beperken door o.a. aangepaste (weinig) verlichting, nieuw asfalt en heggen tussen hoofd- en parallelwegen, wat het geluid zal dempen en tevens de weg beter in het landschap inpast (zie ook subparagraaf 7.2.2).

7.4.3 Regionale Stroomweg 1x2 of 2x1

Ondanks dat de wegcapaciteit van een Regionale Stroomweg (1x2 of 2x1) hoger ligt dan de berekende verkeersgroei op de N340 in 2030, is het denkbaar dat de N340 wordt opgewaardeerd naar dit wegtype. Hieraan liggen de volgende (met name politieke en beleidsmatige) keuzes aan ten grondslag:

- Bij de vaststelling van de categorisering van de wegen in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVV) hebben provinciale staten van Overijssel als beleidslijn vastgesteld dat opwaardering van de N340 vooraf gaat aan (daarmee samenhangende) afwaardering van de N377. In hetzelfde PVVP is vastgesteld dat in het gebied Noordoost Overijssel is gekozen voor de N340 als belangrijkste Oost-west verbinding en niet voor de N377 (met doorsnijding van verschillende kernen: Nieuwleusen, Balkbrug, Slagharen en De Krim). Een deel van het verkeer van de N377, bij afwaardering van de N377 tot Gebiedsontsluitingsweg, zal worden afgeleid naar de N340 wat een intensiteitstoename bovenop de autonome verkeersgroei op de N340 tot gevolg heeft.

  Als na de planstudie/m.e.r. N340 echter wordt besloten om de N340 niet op te waarderen tot een stroomweg 100 km/u dan zal in samenhang hiermee ook een besluit moeten worden genomen over de eerdere voorgenomen afwaardering van de N377. Er kan dan besloten worden de afwaardering niet door te laten gaan (Van Weerd, 2008).

- De landelijke Duurzaam Veilige aanpak wordt gevolgd. Daaruit volgt dat de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid tezamen hebben geleid tot een beeld van het gewenste provinciale wegennet in Overijssel, ingedeeld in de categorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen (I en II) en erftoegangswegen. Dit is ook vastgelegd in het PVVP. Per categorie is vastgesteld aan welke inrichtingsvormen moet worden voldaan zodat de functie van de weg en de inrichting met elkaar overeenstemmen en het gewenste gedrag oproepen. De inrichting van de huidige N340 stemt niet overeen met de functie die de weg nu feitelijk al heeft voor doorgaand verkeer o.a. richting Hardenberg en de daarbij optredende verkeersintensiteiten. Het is een onveilige weg. Inrichting als stroomweg, conform de normen van een duurzaam veilig, levert een weg op met minder verkeersslachtoffers (Van Weerd, 2008).

  Als na de planstudie/m.e.r. eventueel wordt gekozen voor het eerder beschreven Netwerkalternatief dan wordt daarmee afgeweken van het huidige categoriseringsplan, zowel bij Netwerkalternatief A als B. Het staat provinciale staten echter vrij op grond van voortschrijdend inzicht (planstudie/m.e.r. N340) en nieuwe (beleids-)overwegingen oude besluiten te herroepen (Van Weerd, 2008).

- Door de opwaardering van de huidige N340 zal er ‘nieuw’ verkeer worden aangetrokken, waardoor de intensiteit hoger komt te leggen dan in de autonome situatie. Verder heeft de hiervoor beschreven categorie-indeling in wegen ook de bedoeling om het verkeer, meer dan nu, te laten afwikkelen via de daarvoor bedoelde en ingerichte wegen. Dit betekent dat verkeer dat nu doorgaand is maar het onderliggende wegennet kiest om zich te verplaatsen (sluipverkeer) zo mogelijk naar de stroomwegen 'gezogen' moet worden. In het geval van de N340 bijvoorbeeld het verkeer dat nu vanaf Ommen (en achterliggend gebied) over Vilsteren en de Poppenallee naar Wijthmen/Zwolle rijdt. Daarnaast ontstaat ook echt nieuw verkeer als een verbinding een substantieel kortere reistijd oplevert (Van Weerd, 2008).

7.5 De effecten van de wegvarianten op de kwaliteiten van het studiegebied

In deze paragraaf worden de in de vorige paragraaf onderscheiden wegtypes, met de verschillende relevante varianten, waarvan de selectie staat uitgelegd in tabel 6.6 in paragraaf 6.3, getoetst aan de in hoofdstuk vier onderscheiden kwaliteiten van het studiegebied. Vanwege de vele kernwaarden die dit studiegebied met zich meedraagt, zal vanwege de overzichtelijkheid alleen worden onderzocht wat het effect is op de kernkwaliteiten per deelgebied. Voordat de effecten worden getoetst zal echter eerst worden beschreven wat de onderzoekers als vaststaande ontwikkelingen meenemen ten aanzien van de opwaardering van de N340.

7.5.1 De varianten getoetst

De nulsituatie (Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé) geldt hierbij als referentie. Op basis van de geïnventariseerde sterke en zwakke punten zijn voor iedere variant de kernkwaliteiten beoordeeld. De toetsing vindt plaats binnen de kaders van de te beoordelen varianten. In totaal worden er zes varianten getoetst, te weten:

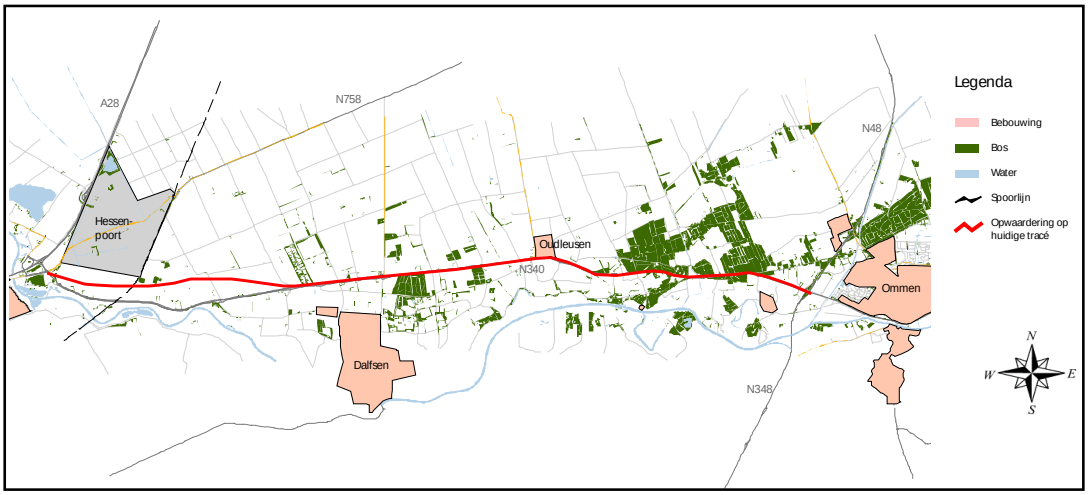
1. Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé (Een 'Duurzame Variant').
2. Regionale stroomweg 1x2 of 2x1 op huidige tracé.
3. Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld.
4. Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld.
5. Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld.
6. Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld.

De beoordelingen zijn:

-2 veel slechter dan in nulsituatie
-1 slechter dan in nulsituatie
0 vergelijkbaar met nulsituatie
+1 beter dan in nulsituatie
+2 veel beter dan in nulsituatie

Uiteraard zijn er ook de nodige kanttekeningen te plaatsen bij het gebruik van een dergelijke manier van beoordelen. De onderzoekers zijn zich terdege bewust van de subjectiviteit en het arbitraire karakter van de beoordeling. Wat voor de een iets slechter is, is voor een ander misschien wel veel slechter. Ondermeer om deze reden zijn de beoordelingen per effect ook niet gesommeerd, omdat eventuele vertekeningen dan dubbelop door zouden kunnen werken.

7.5.2 Variant 1: Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé

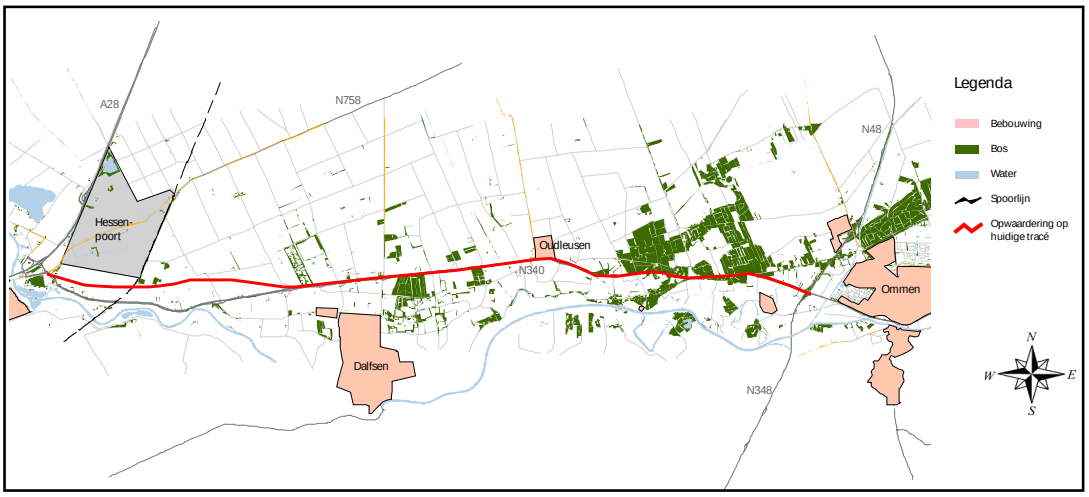


Kernkwaliteit	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Noordelijk landbouwgebied		
Grote mate van openheid	-	0
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	0
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	-	0
Zuidelijk deelgebied		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	-	0
Oostelijk deelgebied		
Grote mate van openheid	-	0
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	0
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	-	0
Toekomstige potentiële kwaliteiten	- Versterking huidige kernkwaliteiten met bijbehorende kernwaarden in studiegebied. Deze versterking zal voornamelijk plaatsvinden in het zuidelijke en oostelijke deelgebied.	

Door het opwaarderen van de N340 op het huidige tracé zullen de aanwezige kernkwaliteiten van het studiegebied niet worden aangetast. De N340 blijft liggen op het huidige tracé met hetzelfde dwarsprofiel (1x2). Tevens zal deze variant een relatief goedkope oplossing zijn, omdat de kosten die met een verbreding of verlegging van een tracé samenhangen (o.a. compensatie boeren/natuur, sloop huizen, verleggen kabels en leidingen) niet gemaakt hoeven te worden.
Een minder sterk punt is dat door de keuze voor deze variant de rondweg Ommen niet aansluit op de N340. Hierdoor moeten bestuurders als het ware een extra lus maken en zal de verkeersdrukte bij knooppunt

Varsen en op de N48 tussen knooppunt Varsen en de aansluiting van de rondweg Ommen op de N48 toenemen, met alle gevolgen van dien.

7.5.3 Variant 2: Regionale stroomweg 1x2 of 2x1 op huidige tracé



Kernkwaliteit	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Noordelijk landbouwgebied		
Grote mate van openheid	-	0
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	0
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	-	0
Zuidelijk deelgebied		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	-	0
Oostelijk deelgebied		
Grote mate van openheid	-	0
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	0
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	-	0
Toekomstige potentiële kwaliteiten t.o.v. variant 1	-	

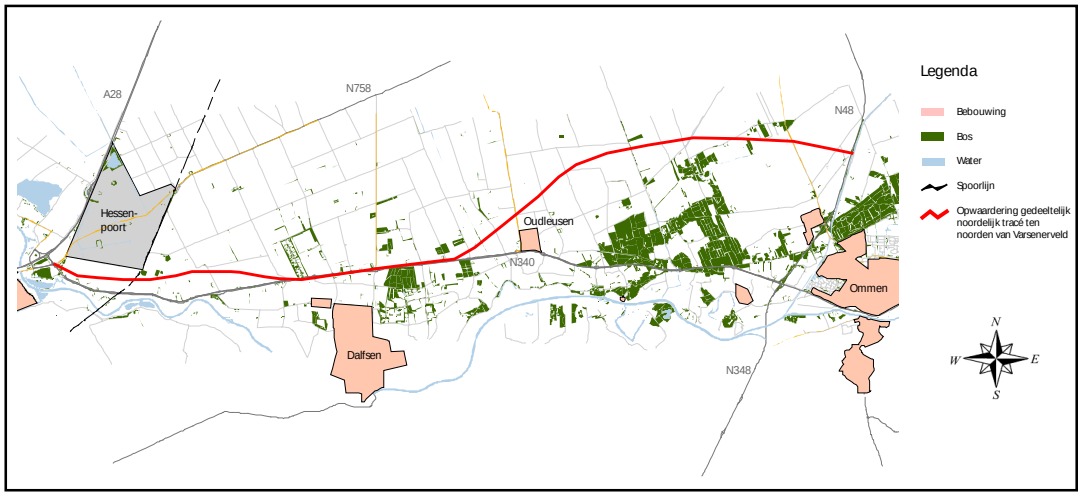
Het verschil tussen variant 1 en 2 zal met name merkbaar zijn in de directe omgeving van het tracé. Omdat variant 2 een Regionale stroomweg betreft, zal dit meer negatieve effecten voor omwonenden met zich meebrengen dan de Gebiedsontsluitingsweg II in variant 1. Een voorbeeld van een dergelijk effect is de toename van geluidsoverlast.

Verder worden er bij een Regionale stroomweg hogere eisen gesteld aan naastgelegen parallelwegen en kruisingen dan bij een Gebiedsontsluitingsweg II. Zo bestaat de mogelijkheid dat (één van) de parallelwegen verbreed wordt om de verwachte toename van het lokale verkeer op de parallelwegen in goede banen te

leiden (o.a. om verkeersveiligheidsredenen). Dit brengt met zich mee dat wellicht enkele huizen langs deze huidige parallelwegen gesloopt/verplaatst dienen te worden.

Tot slot zal de ernst van ongevallen toenemen ten opzichte van variant 1, omdat de maximum toegestane snelheid hoger ligt (100 km/u t.o.v. 80 km/u).

7.5.4 Variant 3: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld



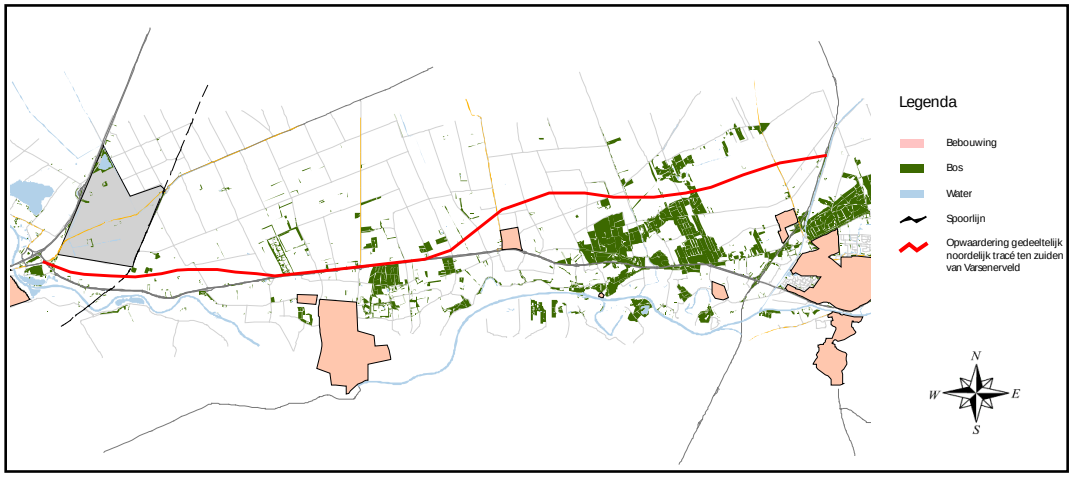
Kernkwaliteit	**Effect**	**Beoordeling t.o.v. nulsituatie**
Noordelijk landbouwgebied		
Grote mate van openheid	Openheid wordt met name ten noorden van Oudleusen aangetast door auto's, vrachtwagens et cetera die het landschap doorkruisen. Mogelijke oplossing is een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg van de weg, mits de waterhuishoudkundige situatie dit toelaat.	-1
Kenmerkend verkavelingspatroon	Rationele verkaveling met bijbehorend wegenpatroon wordt (gedeeltelijk) doorsneden.	-1
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	Door het verdwijnen van boerderijen, openheid van het gebied en het kenmerkende verkavelingspatroon, wordt het agrarische karakter aangetast. Tevens worden er door de aanleg van de weg verschillende kavels en lokale wegen doorsneden en afgesneden van boerderijen, waardoor boeren in meer of mindere mate zullen moeten omrijden. Het over en weer gebruik van kavels ten opzichte van een nieuw aan te leggen tracé kan worden onderzocht met behulp van het instrument TRANSFER. Met een aanpassingsinrichting kunnen de schadelijke gevolgen van de doorsnijding zoveel mogelijk teniet gedaan worden.	-1
Zuidelijk deelgebied		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	Het zuidelijk deelgebied wordt met name ten oosten van Dalfsen hoog gewaardeerd door onder meer het kleinschalig landschap, de vele afwisselende natuurlijke waarden en de cultuurhistorische elementen die allen samenhangen met de Vecht. Doordat de N340 gedeeltelijk in noordelijke richting wordt verlegd zal de (verkeers)druk(te) met alle bijbehorende negatieve effecten (o.a. geluid, trilling, gasvormige stoffen)	+1

	op dit deelgebied afnemen.	
Oostelijk deelgebied		
Grote mate van openheid	Openheid wordt met name rondom Witharen aangetast door auto's, vrachtwagens et cetera die het landschap doorkruisen. Mogelijke oplossing is een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg van de weg, mits de waterhuishoudkundige situatie dit toelaat.	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	Het kenmerkende verkavelingspatroon (o.a. de rug van Witharen) wordt doorsneden.	-2
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	Robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal en met name het groene karakter met bijbehorende bossen rondom Witharen wordt aangetast. Deze aantasting is te omschrijven als een aantasting, verandering en isolatie van habitat door de aanleg en barrièrewerking van het gedeeltelijk noordelijke tracé. Tevens worden de aanwezige broedvogels (ook in het noordelijke landbouwgebied) verstoord door de komst van het 'nieuwe' wegverkeer. (zie ook *Reijnen en Foppen, 2001)*	-1
Toekomstige potentiële kwaliteiten	- Een kans bij het herverkavelen is het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden, waarbij met houtwallen 'no-kissing' zones kunnen worden gecreëerd. Hierdoor kan aan het agrarische karakter in het noordelijke landbouwgebied een nieuwe impuls gegeven worden. - Door de gedeeltelijk noordelijke verlegging van de N340 (en het afwaarderen van het huidige tracé) kan het landschapstype van het nu zeer gewaardeerde zuidelijke deelgebied worden doorgetrokken in noordelijke richting. Dit kan onder andere een impuls voor recreatie en toerisme en natuurontwikkeling betekenen. - Verbinding van habitat doordat bermbegroeiingen als corridor functioneren en verkeer als dispersiedrager. Hierbij spelen onder andere de breedte van de berm, aanwezigheid van relicten van natuurlijk habitat en de abiotische conditities een belangrijke rol (zie ook *Sykora et al., 1993*) - Randzones die ontstaan door een nieuw gedeeltelijk noordelijk tracé ontwikkelen zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.	

De opwaardering in de vorm van een gedeeltelijk noordelijke omlegging ten noorden van Varsenerveld zal met name van invloed zijn op de huidige kwaliteiten in het oostelijke deelgebied. Ook de kwaliteiten in het noordelijke landbouwgebied zullen in meer of mindere mate worden aangetast. Aan de andere kant biedt de gedeeltelijke noordelijke omlegging mogelijkheden om de nu aanwezige kwaliteiten in het zuidelijke deelgebied te versterken. Daarnaast brengt de aanleg van een nieuwe tracé mogelijkheden met zich mee om nieuwe/aanvullende kwaliteiten te creëren. Door de aanleg van het gedeeltelijk noordelijke tracé kan bijvoorbeeld het agrarische karakter in het noordelijke landbouwgebied een nieuwe impuls gegeven worden. Verder kunnen de randzones die ontstaan door de aanleg van een nieuw tracé op een dergelijke manier ontwikkeld worden, zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.

Een ander sterk punt van deze variant is dat hij aansluit op de te realiseren rondweg Ommen. Hierdoor hoeft het verkeer geen extra omweg te maken via knooppunt Varsen en wordt dit knooppunt tevens ontlast.

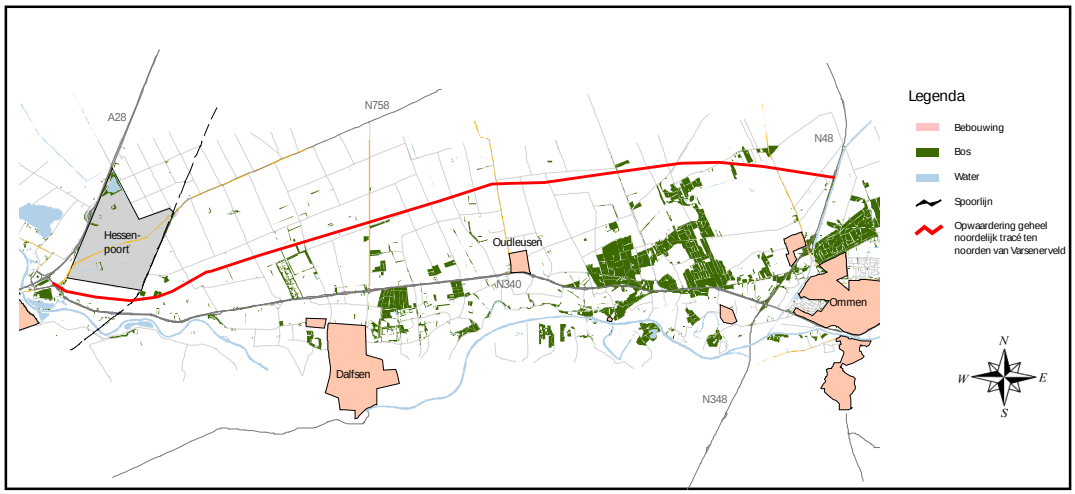
7.5.5 Variant 4: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld



Kernkwaliteit	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Noordelijk landbouwgebied t.o.v. variant 3		
Grote mate van openheid	-	-1
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	-1
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	-	-1
Zuidelijk deelgebied t.o.v. variant 3		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	-	+1
Oostelijk deelgebied t.o.v. variant 3		
Grote mate van openheid	-	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	-2
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	Met name de doorsnijding van het hooggewaarde Varsenerveld is een aantasting van het groene karakter in het oostelijk deelgebied. De aantasting van het groene karakter is te omschrijven als een aantasting, verandering en isolatie van habitat door de aanleg en barrièrewerking van het gedeeltelijk noordelijke tracé. Verder wordt ook de robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal doorsneden. Tevens worden ook hier de aanwezige broedvogels (ook in het noordelijke landbouwgebied) verstoord door de komst van het 'nieuwe' wegverkeer.	-2
Toekomstige potentiële kwaliteiten t.o.v. variant 3	-	

Het verschil met variant 3 is dat deze variant het Varsenerveld doorsnijdt. In de kwaliteitsbeschrijving van het studiegebied in hoofdstuk 4 is eerder aangegeven dat het Varsenerveld in 2006 is uitgeroepen tot het op één na mooiste plekje van Nederland. Dit eeuwenoude stukje natte heide is de afgelopen jaren onder leiding van Henk de Ruiter aan de vergetelheid ontrukt en wordt nu door een vrijwilligersgroep beheerd. Daardoor is de oorspronkelijke soortenrijkdom bijna volledig teruggekeerd (Vereniging voor Natuur en Milieu "de Vechtstreek", 2007). Wanneer voor deze variant wordt gekozen zal het Varsenerveld naar alle waarschijnlijkheid isoleren en onherstelbaar beschadigen. Vanwege de unieke biotische en abiotische omstandigheden die in het Varsenerveld voorkomen is volledige compensatie van de aanwezige natuurwaarden nagenoeg onmogelijk.
Het voordeel van de tracéaanleg door het Varsenerveld 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. Ook zullen er minder lokale wegen, zoals de Witharenweg en de Leiding, doorsneden worden.

7.5.6 Variant 5: Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 ten noorden van Varsenerveld



Kernkwaliteit	**Effect**	**Beoordeling t.o.v. nulsituatie**
Noordelijk landbouwgebied		
Grote mate van openheid	Openheid wordt door het gehele noordelijke landbouwgebied aangetast. Kernwaarden als rust, ruimte en vergezichten zullen in meer of mindere mate verdwijnen. Mogelijke oplossing is een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg van de weg, mits de waterhuishoudkundige situatie dit toelaat.	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	Rationele verkaveling met bijbehorend wegenpatroon wordt doorsneden. Door de aanleg van het tracé zal het noordelijke landbouwgebied als het ware in tweeën opgesplitst worden met alle (nadelige) gevolgen van dien (doorsnijding sociale cohesie, doorsnijding kavels, omrijtijden, etc.)	-2
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	Door het verdwijnen van boerderijen, openheid van het gebied en het kenmerkende verkavelingspatroon, wordt het agrarisch karakter in sterke mate aangetast. Het over en weer gebruik van kavels ten opzichte van een nieuw aan te leggen tracé kan worden onderzocht met behulp van het instrument TRANSFER. Met een aanpassingsinrichting kunnen de schadelijke gevolgen van de doorsnijding zoveel mogelijk teniet gedaan worden.	-2
Zuidelijk deelgebied		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	Het zuidelijk deelgebied zal door de aanleg van het noordelijke tracé in zijn geheel worden begrens door de afgewaardeerde N340. Hierdoor zal de (verkeers)druk(te) met alle bijbehorende negatieve effecten (o.a. geluid, trilling, gasvormige stoffen) op dit deelgebied afnemen.	+2

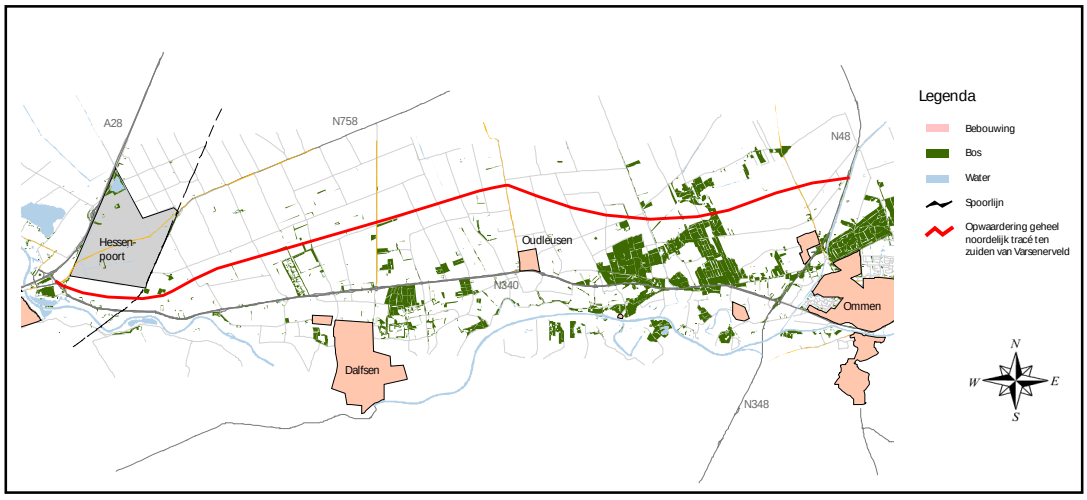
Oostelijk deelgebied		
Grote mate van openheid	Openheid wordt met name rondom Witharen aangetast door auto's, vrachtwagens et cetera die het landschap doorkruisen. Mogelijke oplossing is een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg van de weg, mits de waterhuishoudkundige situatie dit toelaat.	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	Het kenmerkende verkavelingspatroon (o.a. de rug van Witharen) wordt doorsneden.	-2
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	Robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal en met name het groene karakter met bijbehorende bossen rondom Witharen wordt aangetast. Deze aantasting is te omschrijven als een aantasting, verandering en isolatie van habitat door de aanleg en barrièrewerking van het gedeeltelijk noordelijke tracé. Tevens worden de aanwezige broedvogels (ook in het noordelijke landbouwgebied) verstoord door de komst van het 'nieuwe' wegverkeer.	-1
Toekomstige potentiële kwaliteiten	- Een kans bij het herverkavelen is het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden, waarbij met houtwallen 'no-kissing' zones kunnen worden gecreëerd. Hierdoor kan aan het agrarische karakter in het noordelijke landbouwgebied een nieuwe impuls gegeven worden. - Door de gedeeltelijke noordelijke verlegging van de N340 (en het afwaarderen van het huidige tracé) kan het landschapstype van het nu zeer gewaardeerde zuidelijke deelgebied worden doorgetrokken in noordelijke richting. Dit kan onder andere een impuls voor recreatie en toerisme en natuurontwikkeling betekenen. - Verbinding van habitat doordat bermbegroeiingen als corridor functioneren en verkeer als dispersiedrager. Hierbij spelen onder andere de breedte van de berm, aanwezigheid van relicten van natuurlijk habitat en de abiotische conditities een belangrijke rol (zie ook *Sykora et al., 1993*) - Randzones die ontstaan door een nieuw gedeeltelijk noordelijk tracé ontwikkelen zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.	

Deze variant zal met name de huidige kwaliteiten in het noordelijke en oostelijke deelgebied aantasten. 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 door de aanleg van het nieuwe tracé. Een oplossing hiervoor is een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg, mits dit mogelijk is gezien de waterhuishoudkundige situatie.

De doorsnijding in het noordelijke landbouwgebied zal ook van invloed zijn op het agrarische karakter in het gebied. Kavels worden doorsneden, agrariërs die op of zeer dicht tegen het nieuw aan te leggen tracé wonen worden uitgekocht en het merendeel van de overgebleven agrariërs zal te maken krijgen met omrijtijden.

Daartegenover staat dat deze variant ook mogelijkheden biedt voor toekomstige potentiële kwaliteiten. Met name in het noordelijke landbouwgebied bestaat de mogelijkheid om de landbouw een nieuwe impuls te geven, bijvoorbeeld door het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden. Ook biedt de geheel noordelijke omlegging mogelijkheden voor het toeristisch zeer gewaardeerde zuidelijke deelgebied. De aanleg van de geheel noordelijke variant en de daaraan gekoppelde afwaardering van het huidige tracé van de N340, maakt het mogelijk dat het zuidelijke deelgebied zich verder kan ontwikkelen in noordelijke richting.

7.5.7 Variant 6: Geheel noordelijke regionale stroomweg 1x2 of 2x1 door Varsenerveld



Kernkwaliteit	**Effect**	**Beoordeling t.o.v. nulsituatie**
Noordelijk landbouwgebied t.o.v. variant 5		
Grote mate van openheid	-	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	-2
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	-	-2
Zuidelijk deelgebied t.o.v. variant 5		
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	-	+2
Oostelijk deelgebied t.o.v. variant 5		
Grote mate van openheid	-	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	-	-2
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	Met name de doorsnijding van het hooggewaarde Varsenerveld is een aantasting van het groene karakter in het oostelijk deelgebied. De aantasting van het groene karakter is te omschrijven als een aantasting, verandering en isolatie van habitat door de aanleg en barrièrewerking van het gedeeltelijk noordelijke tracé. Verder wordt ook de robuuste verbinding 'Reestdal-Vechtdal doorsneden. Tevens worden de aanwezige broedvogels (ook in het noordelijke landbouwgebied) verstoord door de komst van het 'nieuwe' wegverkeer.	-2
Toekomstige potentiële kwaliteiten	-	

t.o.v. variant 5	

Het verschil met variant 5 is dat deze variant het Varsenerveld doorsnijdt. Verder blijkt uit de beoordeling dat deze variant de geanalyseerde huidige kwaliteiten in het studiegebied het meest aantast van alle varianten.

Daartegenover staat dat deze variant de nodige toekomstige potentiële kwaliteiten met zich meebrengt en dat deze variant gunstig is voor de toekomstige ontwikkeling van het zuidelijke deelgebied.

7.5.8 De varianten vergeleken

In tabel 7.4 zijn nog eens de effecten van alle onderscheiden varianten op de huidige kernkwaliteiten uiteengezet. De beoordelingen kunnen niet simpelweg bij elkaar worden opgeteld, omdat er verschillende gewichten (kunnen) hangen aan de verschillende kernkwaliteiten. De onderzoekers zijn zich hier van bewust en hebben ondermeer om deze reden er niet voor gekozen voor een eigen gewichtsverdeling, omdat deze in het licht van het onderzoek weinig toe zou voegen en alleen maar zou kunnen dienen als onderwerp van discussie.

Tabel 7.4 *De effecten van verschillende varianten op de huidige kernkwaliteiten vergeleken*

Kernkwaliteit	**Variant 1**	**Variant 2**	**Variant 3**	**Variant 4**	**Variant 5**	**Variant 6**
Noordelijk landbouwgebied						
Grote mate van openheid	0	0	-1	-1	-2	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	0	0	-1	-1	-2	-2
Agrarisch karakter met boerderijen en landbouwgronden	0	0	-1	-1	-2	-2
Zuidelijk deelgebied						
Waardevol cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter	0	0	+1	+1	+2	+2
Oostelijk deelgebied						
Grote mate van openheid	0	0	-2	-2	-2	-2
Kenmerkend verkavelingspatroon	0	0	-2	-2	-2	-2
Groen karakter door de aanwezige bosgebieden	0	0	-1	-2	-1	-2

De mogelijke beoordelingen zijn:
-2 veel slechter dan in nulsituatie
-1 slechter dan in nulsituatie
0 vergelijkbaar met nulsituatie
+1 beter dan in nulsituatie
+2 veel beter dan in nulsituatie

Uit de tabel blijkt dat variant 1 en 2 (Gebiedsontsluitingsweg II en Regionale stroomweg op huidig tracé) de huidige kernkwaliteiten, zoals onderscheiden in dit onderzoek, niet zullen aantasten. De N340 blijft in deze varianten liggen op het huidige tracé met hetzelfde dwarsprofiel. Het verschil tussen beide varianten zal met name merkbaar zijn in de directe omgeving van de weg. Zo zal bij een Regionale stroomweg meer geluidsoverlast optreden en worden hogere eisen gesteld aan naastgelegen parallelwegen en kruisingen dan bij een Gebiedsontsluitingsweg II.

Als het tracé gedeeltelijk noordelijk wordt aangelegd (in de varianten 3 en 4) zullen de kernkwaliteiten in het noordelijke en oostelijke deelgebied in zekere mate worden aangetast. Het verschil in beide varianten zit in de doorsnijding van het Varsenerveld. In variant 4 wordt dit Varsenerveld wél doorsneden en in variant 3 niet. De doorsnijding hiervan is van (negatieve) invloed op het groene karakter in het oostelijke deelgebied, mede omdat het Varsenerveld in 2006 is uitgeroepen tot het op één na mooiste plekje van Nederland.

Tot slot blijkt uit de tabel dat de huidige kernkwaliteiten in het noordelijke en oostelijke deelgebied het meest worden aangetast door de varianten 5 en 6. Het betreft hier in beide gevallen een geheel noordelijke omlegging van de N340 in de vorm van een regionale stroomweg. Aan de andere kant ontstaan door een geheel noordelijke omlegging mogelijkheden voor het toeristisch zeer gewaardeerde zuidelijke deelgebied. De aanleg van de geheel noordelijk gelegen weg en de daaraan gekoppelde afwaardering van het huidige tracé van de N340, maakt het mogelijk dat het zuidelijk deelgebied zich verder kan ontwikkelen in noordelijke richting.

Wat verder niet naar voren komt in de tabel, maar wel van belang is bij een eventuele keuze voor een bepaalde variant, zijn de toekomstige potentiële kwaliteiten die aan iedere variant kleven. Met name bij de varianten waarbij een noordelijke omlegging wordt geïmpliceerd, doen zich toekomstige potentiële kwaliteiten voor. Een voorbeeld hiervan is het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden, waarbij met houtwallen 'no–kissing' zones kunnen worden gecreëerd. Deze herverkaveling is dan het gevolg van de doorsnijding van de kavels met agrarische functie in met name het noordelijke landbouwgebied. Een andere mogelijkheid die zich voordoet is het zodanig ontwikkelen van de randzones die ontstaan door de aanleg van een (gedeeltelijk)noordelijk tracé, zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan, als de varianten getoetst worden op hun effecten op ontwikkelings(on)mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen een specifiek toekomstscenario.

7.6 Resumé

In dit hoofdstuk is de toekomstige mobiliteit in het studiegebied en met name op de N340 in kaart gebracht. Hierbij is gerefereerd aan de geanalyseerde (ruimtelijke) ontwikkelingen in hoofdstuk vijf, de verkeersgroei op de N340 in de periode 2000-2005, zoals verondersteld in hoofdstuk zes en de voorspelde autonome verkeersgroei van 1,7% per jaar in de Nota Mobiliteit. Uit de geanalyseerde (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rondom het studiegebied, is gebleken dat de toekomstige ontwikkelingen die op het studiegebied afkomen relatief gering zijn qua aantal, omvang en invloed. Verder bleek de verkeersgroei van 1,9% per jaar op de N340 in de periode 2000-2005 nauwelijks af te wijken van de voorspelde 1,7% verkeersgroei per jaar in de Nota Mobiliteit. Uitgaande van deze verkeersgroei en het feit dat de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen niet voor een drastische stijging of daling in 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 dan de autonome groei van verkeer, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit. Er is dan ook voor 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%.

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 wegtypes gezocht. Deze wegtypes zijn de *Gebiedsontsluitingsweg II* en de *Regionale stroomweg 1x2 of 2x1*. Verder lijkt een 2x1+1-wetgtype goed te passen bij de berekende toekomstige verkeersintensiteit op de N340, maar is in het onderzoek wegens het ontbreken van de juiste informatie over dit wegtype hier niet verder op ingegaan.

Van de overige twee genoemde wegtypes met hun bijbehorende varianten is onderzocht welk effect ze hebben op de geanalyseerde kernkwaliteiten van het studiegebied in hoofdstuk vier. Hierbij heeft de huidige Gebiedsontsluitingsweg II 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 geheel noordelijke omlegging door het Varsenerveld zal de huidige kwaliteiten het meest aantasten. Aan de andere kant brengt een omlegging (zowel gedeeltelijk als geheel noordelijk) wel veel nieuwe toekomstig potentiële kwaliteiten met zich mee, zoals het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden en het zodanig ontwikkelen van randzones, zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.

8. Scenario's voor gebiedsontwikkeling

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een tweetal toekomstscenario's voor het studiegebied beschreven die enkele accenten, ondermeer voor wat betreft de mobiliteit in het gebied op andere thema's leggen dan in de autonoom veronderstelde gebiedsontwikkeling het geval is. De effecten van de verschillende wegvarianten die op deze manier ontstaan worden in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk met elkaar vergeleken en getoetst.

De scenario's zijn gebaseerd op ondermeer verkenningen voor Overijssel, Zwolle en Hardenberg, geanalyseerde rapporten (over (ruimtelijke) ontwikkelingen), vergelijkbare toekomstonderzoeken, gesprekken met vertegenwoordigers van gebiedspartijen en inwoners en eigen ervaringen van de onderzoekers, ondermeer opgedaan tijdens aanwezigheid bij een workshop in het kader van het gebiedsprogramma 'Ruimte voor de Vecht'. Waar mogelijk en zinvol is de herkomst van tekst(gedeelt)en weergegeven. De scenario's zullen kort en puntig uiteengezet worden, waarbij tevens een opvallend element uit elk scenario nog eens onder de loep genomen zal worden in een intermezzo. Dit element kan als beelddrager voor het betreffende scenario functioneren en laat daarnaast iets meer in detail de mogelijke ruimtelijke weerslag van het scenario op het studiegebied zien.

8.2 De randvoorwaarden voor de scenario's

Bij het ontwikkelen van de scenario's wordt in dit onderzoek rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden. Het betreft dan de randvoorwaarden vanuit de LOK-strategie die in hoofdstuk vier is beschreven, het ruimtelijke beleid (hoofdstuk vijf) en verkeerskundige aspecten (hoofdstuk zes). Deze opvattingen worden hierna inzichtelijk gemaakt.

De volgende randvoorwaarde vanuit de kwaliteiten van het studiegebied is voor dit toekomstonderzoek van belang:

- Ontwikkelingen in het Vechtdal zijn toegestaan, mits de kwaliteit van het landschap verbetert of tenminste niet achteruit gaat.

De volgende ruimtelijke randvoorwaarden zijn voor dit onderzoek van belang:

- Autonome uitbreiding woningvoorraad vindt vooral plaats bij bestaande kernen Hardenberg en Zwolle. Hier en daar mogelijkheden voor woningen in vrijkomende agrarische bebouwing. Huishoudverdunning, vergrijzing en individualisering.
- Autonome uitbreiding industrieterreinen vindt vooral plaats bij bestaande industrieterreinen Zwolle (Hessenpoort: o.a. IKEA en Van der Valk) en Hardenberg.
- Op grote schaal bedrijfsbeëindiging en –verbreding in de landbouw. LOG Vinkenbuurt.
- Gewenste uitbreiding recreatieve voorzieningen, met name om en nabij de Vecht.
- De Vecht als PEHS en REVZ Ommen – Reestdal.
- Meer ruimte voor water binnen de winterdijken van de Vecht.
- Noordelijk tracé N340 ten zuiden van Hessenpoort.

De volgende randvoorwaarden vanuit het verkeerskundig beleid en de verkeersanalyse zijn voor dit onderzoek van belang:

- Toepassing van het principe Duurzaam Veilig voor het gehele wegennetwerk.
- De gemiddelde trajectsnelheid op een provinciale 80 km/u weg is minimaal 40 km/u in de ochtend- en avondspits.
- De gemiddelde trajectsnelheid op een provinciale 100 km/u weg is minimaal 50 km/u in de ochtend- en avondspits.
- Verkeersveiliger maken van aanliggende parallelwegen N340.
- Een goede verhouding tussen de verkeersintensiteit op en de capaciteit van de N340. Bij de keuze voor een wegtype in een scenario is de intensiteit bepalend. Dit houdt ondermeer in dat niet vóór de toetsing van de wegvarianten de ontwikkelings(on)mogelijkheden al een directe rol spelen in de keuze voor een bepaalde variant.

8.3 De opzet van de scenario's

Bij huidige planvorming rondom infrastructuur wordt de bestaande situatie in een afgegrensd gebied gedetailleerd in kaart gebracht. Vervolgens worden de effecten van de infrastructuur op een rij gezet en vergeleken met de bestaande situatie. In deze werkwijze wordt dus erg gewerkt met de bril van het 'heden'. Dit is te wijten aan de werking van het instrument 'm.e.r.'; deze legt immers het accent op de bedreigingen voor de huidige situatie. Een voorbeeld hiervan is het wettelijk verplichte nulplus-alternatief dat bij elk project wordt ontwikkeld. Dit alternatief lost slechts een klein deel van het verkeers- en vervoersprobleem op en pakt de ergste knelpunten voor het woon- en leefmilieu aan. Een minimale ingreep dus tegen relatief weinig kosten, die tevens ook nog eens weinig duurzaam is. Een soortgelijke conclusie wordt ook getrokken in de al eerder aangehaalde publicatie *Rond-het-dorp-wegen* van Atelier Overijssel. 'Problematisch van het MER-proces is, dat volstaan kan worden met het vergelijken van de effecten die alternatieven voor de ingreep hebben voor bestaande kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit gaat over integraliteit, ook in de tijd: kan de ingreep ook een stimulans betekenen voor de toekomstige kwaliteiten (potenties) van een gebied, is dan de belangrijkste 'check'-vraag. Kan het die op gang brengen? Of op zijn minst: snijdt de ingreep toekomstige kwaliteiten niet de pas af?' (Atelier Overijssel, 2008: 42)'

In dit project wordt gewerkt naar duurzame oplossingen waarin ruimtelijke kwaliteit als leidraad fungeert in het hele proces. Dit gebeurt door in de toekomst te kijken door middel van een tweetal scenario's. In deze scenario's wordt de opwaardering van de N340 gekoppeld aan de ontwikkelingskansen van het Vechtdal met als onderligger de ruimtelijke kwaliteit van het Vechtdal. Hierdoor wordt niet alleen naar de effecten gekeken van een bepaalde opwaardering van de N340, maar wordt de opwaardering onderdeel van de gehele ontwikkeling van het Vechtdal. De reden waarom dit gebeurt, is omdat de N340 nog decennia lang een stempel zal drukken op zijn omgeving. Daarom is het belangrijk om tot een opwaardering te komen die ook over tientallen jaren nog ruimtelijke kwaliteit biedt en goed ingepast is in een omgeving van hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.

In dit deel van het onderzoek wordt het heden losgelaten en wordt gekozen voor een toekomst met optimale kwaliteiten voor zowel de opwaardering van de N340 als voor de omgeving in de vorm van het Vechtdal.

Gezien het feit dat er in en om het studiegebied geen grote ontwikkelingen op het programma staan (zie hoofdstuk vijf) en dit redelijkerwijs in de toekomst ook niet verwacht moet worden, is het niet realistisch compleet nieuwe of afwijkende toekomstscenario's voor het studiegebied op te stellen. De scenario's die in deze paragraaf gepresenteerd worden zijn dan ook slechts op enkele accenten afwijkend ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied en de mobiliteit in dit gebied. Tevens zijn er meer abstracte autonome ontwikkelingen op hogere schaalniveaus verondersteld, zoals die ook geïnventariseerd zijn in ondermeer gesprekken met bewoners, experts en relevante bronnen en literatuur. Deze ontwikkelingen zijn niet zozeer specifiek voor het studiegebied, maar hebben wel elk hun specifieke weerslag op het studiegebied. Deze lijken nu per scenario te verschillen, maar dienen slechts om aannemelijker te maken dat bepaalde voorkeuren in het beleid uitgesproken en uitgevoerd zullen worden. Het nut van de scenario's bestaat er ondermeer uit enkele keuzeopties en de consequenties van de relaties tussen de N340 en gebiedsontwikkeling voor beleidsmakers zichtbaar te maken. De toekomstbeelden kunnen, maar hoeven niet noodzakelijkerwijs, als wensbeelden worden gezien. Voor een meer omvattende beschrijving van het nut en het gebruik van scenario's als toekomstonderzoek zie paragraaf 3.2.

8.3.1 Scenario 1: Natuurlijk toeristisch Vechtdal

Veel inwoners van het studiegebied gaven aan dat er weinig tot niets zou moeten veranderen in het studiegebied. Veelgehoord: 'Ik hoop en verwacht dat dit gebied niet verandert, omdat hier toch nooit iets gebeurt'. Ze waardeerden de natuurlijke kwaliteiten van het studiegebied in hoge mate en hetzelfde kan worden gesteld voor de huidige bezoekers van het gebied. Uitspraken met een zelfde strekking als de volgende kwamen meerdere keren in verschillende gesprekken voorbij. 'Vergeleken met de rest van Nederland is dit gebied uniek door zijn stilte en ik kan het weten, want ik ben al op heel wat plekken in de wereld geweest!' Met een toenemende druk op de ruimte in andere open gebieden in Nederland met een grote natuurlijke waarde, zullen deze kwaliteiten van het studiegebied steeds unieker en meer gewaardeerd worden. Het viel meerdere mensen op dat het de laatste jaren steeds drukker werd in het gebied. Deze waarnemingen worden ondersteund door cijfers (zie ondermeer tabel 1.1) en ook de geanalyseerde trends op het gebied van recreatie en toerisme (zie paragraaf 5.5) schetsen een rooskleurig toekomstbeeld. Neem hierbij de wens van de vier gemeentes en ook van meerdere bewoners uit het gebied de voorzieningen voor toeristen uit te breiden en er is een kans geboren. Ook in het kader van het project Ruimte voor de Vecht wordt ingezet op een gecombineerde ontwikkeling van natuur en recreatie en toerisme. Ook de opzet van

een regionale keten die gericht is op (productie)combinaties van landbouw, natuur en recreatie en toerisme (zie ook Donkers et al, 2006) is een ontwikkeling die hieraan bijdraagt. Ruimtelijk vertaalt dit zich ondermeer in uitbreiding van het bestaande netwerk voor fietsen en wandelen, aanleg en uitbreiding en bovenal kwaliteitsverbetering van bestaande verblijfsvoorzieningen en het aanbieden van een meer en beter aanbod van voorzieningen. Mogelijkheden hiertoe zijn ondermeer gelegen in het feit dat veel van de boeren die van plan zijn te gaan stoppen met hun bedrijf hun brood gaan verdienen met allerhande nevenactiviteiten, zoals het onderhoud van natuurgebieden (de zogenaamde groene en/of blauwe diensten), verkoop van (streek)producten aan huis, overnachtingsmogelijkheden, zorgboerderijen et cetera. Op het platteland vindt hier en daar intensieve veehouderij op grotere schaal plaats, maar het merendeel van de agrarische bedrijven bestaat uit familiebedrijven die naast de puur agrarische bedrijfsvoering ook allerlei nevenactiviteiten ondernemen.
Er is ruimte en waardering voor natuurlijke waarden, die zich qua omvang en kwaliteit verder ontwikkelen. Deze waardering betaalt zich uit in ondermeer waardestijging van woningen, aantrekkingskracht op hoogopgeleiden, verbeterde gezondheid en concentratievermogen (Triple E, 2008: 18-20). In het zuidelijke deel van het studiegebied wordt nog meer ruimte geboden aan de Vecht, die plaats biedt aan bijzondere plant- en diersoorten, zoals de otter, die als beelddrager voor dit scenario functioneert (zie ook kader 8.1).
In de meeste beleidsdocumenten wordt niet ingezet op grootschalige voorzieningen en op massatoerisme, maar meer op liefhebbers van een mooie omgeving, fietsers en wandelaars. De stijging van de prijzen voor brandstof kan een positieve uitwerking hebben op het aantal binnenlandse vakanties van Nederlanders en ook het aantal vakanties in de omgeving van de woning van bijvoorbeeld Duitsers. Zij zullen hier vaker voor kiezen, in plaats van verre en dure trips te maken. Een meer sociale trend is de toenemende belangstelling voor noaberschap van inwoners en bezoekers van het gebied. Authenticiteit wordt steeds belangrijker.
Gezien het feit dat meerdere gebruikers van de wegen in het studiegebied er voor hun ontspanning gebruik van maken en het landschap in hoge mate waarderen, zou men zich in dit scenario voor kunnen stellen dat de gebruikers van de N340 beter kunnen leven met een suboptimale doorstroming op deze weg. Tevens zouden mensen die erg gesteld zijn op hun woonomgeving meer in kunnen zetten op thuiswerken en flexibele werktijden, zodat ze optimaal van deze omgeving kunnen genieten. In combinatie met beleidsmakers en beleidsbepalers die inzetten op maatregelen om de groei van het verkeer op de N340 te beperken, zoals bijvoorbeeld genoemd in paragraaf 7.2.1, zou dit kunnen pleiten voor een ‘minder snelle’ weg. Gezien het feit dat het in het geschetste toekomstbeeld slechts om accentverschillen gaat ten opzichte van de autonoom veronderstelde ontwikkeling van het studiegebied, is de Gebiedsontsluitingsweg II de meest aannemelijke optie.
Een andere denkbare maatregel die goed bij het karakter van deze ruimtelijke ontwikkelingen past is het opkopen van boerderijen aan de zuidkant van de N340 of het uitruilen van de gronden, waardoor deze niet verspreid aan beide kanten van de weg komen te liggen of het treffen van voorzieningen voor overstekend landbouwverkeer, zoals een verkeerstunnel.

Kader 8.1 De otter

De otter is in de jaren ’80 in Nederland uitgestorven. Op een aantal plaatsen is hij echter opnieuw uitgezet, en misschien gebeurt dat in de toekomst ook in het Vechtdal. Daarbij is het belangrijk dat het dier tussen verschillende leefgebieden kan zwerven. Voor een kernpopulatie otters is een leefgebied van 300 km^2 nodig. Voor een kleine populatie 10 tot 100 km^2.

De zwemvliezen tussen de tenen wijzen op een leven in een waterrijke omgeving. Het leven van de otter speelt zich echter voor een groot deel ook af op het land. De oever is dus een essentieel onderdeel van zijn leefgebied. Een ideale oever voor dit dier is een geleidelijke overgang van land naar water, met daarin een brede strook vegetatie.

Als schuilplaats gebruikt een otter zowel holen (konijnenholen, wortelstelsels van bomen) als bovengrondse nesten (rietvelden, droog gras, takken). De uitgang ligt meestal direct aan de waterkant. Vissen zijn dan ook zijn hoofdvoedsel. Daarnaast eet hij amfibieën, schaaldieren, vogels en insecten. (Van der Molen, 2003)



(Bron:www.fws.gov)



(Bron:www.otter.org)

8.3.2 Scenario 2: Economische schaalvergroting in het Vechtdal

Een andere mogelijke ontwikkeling in en van het studiegebied is bijvoorbeeld een toenemende (economische) schaalvergroting, met als gevolg ondermeer een afnemende belangstelling van (jonge) inwoners voor hun leefomgeving. Onder een toenemende economische druk om een huis en andere elementen van het gewenste consumptiepatroon te kunnen financieren, nemen economische belangen de overhand, zowel op individueel als ook collectief niveau. Ook om andere redenen zou een ontwikkeling als deze zich voor kunnen doen. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze ontwikkeling zich slechts langzaam en op kleine schaal aandienen, maar er zijn tal van ruimtelijke en verkeerskundige effecten denkbaar. Zo wordt er wellicht weinig nieuwe natuur ontwikkeld, doordat men hier het (economische) belang niet van inziet. Doordat immers vooral naar de ‘grote, economische lijnen’ gekeken wordt, worden bijzonderheden over het hoofd gezien. Eventueel zou er ontwikkeling van nieuwe natuur mogelijk zijn in combinatie met nieuwe woonvormen, zoals retentiewoningen en nieuwe landgoederen, die op grote schaal worden aangelegd (zie ook kader 8.2 over nieuwe vormen van wonen). Deze ontwikkeling werd onder andere door de burgemeester van Ommen, dhr. Kok, aangemoedigd. Het effect van klimaatverandering speelt in dit scenario een kleine, min of meer denkbeeldige rol als mogelijke drijfveer voor mensen om niet meer in de lagere delen van Nederland te willen wonen, maar hoog en droog op de zandgronden van Overijssel. Ook deze overweging werd in enkele gesprekken meegegeven. Indien deze trend op bestuurlijk niveau herkend en aangemoedigd zal worden, heeft deze wellicht een groter effect dan op het eerste gezicht gedacht wordt.

Als gevolg van een stijgende welvaart zijn mensen ook in staat (comfortabelere) auto’s aan te schaffen, waardoor er meer mensen automobiel worden en het minder erg wordt langere tijd in deze auto’s door te brengen, wat vervolgens weer effect heeft op de woonlocaties van deze mensen. Deze ontwikkeling wordt ook wel suburbanisatie of uitschuif genoemd. (Janssen et al, 2006: 58)

Recreatie is vooral gericht op de inwoners van het gebied zelf en biedt veel van de mogelijkheden die gewenst zijn, wat zich vertaalt in grootschaligere voorzieningen, bijvoorbeeld in de zin van een grote uitbreiding van bestaande verblijfsaccommodaties. De huidige agrarische sector is grotendeels getransformeerd tot een sector bestaande uit louter grote bedrijven. Het klassieke gezinsbedrijf bestaat nauwelijks. Voormalige boerderijen en bedrijfsgebouwen maken wellicht onderdeel uit van zogenaamde ‘knooperven’ (‘boerenerven die door paden en beplanting met elkaar verbonden zijn’, (InnovatieNetwerk, 2008); zie ook de gelijknamige publicatie van Van Paridon et al, 2007). Er ontstaat meer ruimte en draagvlak voor intensieve veehouderijen. Naast het huidige LOG Vinkenbuurt, zouden ook andere delen van het

studiegebied primair op de landbouw gericht kunnen worden. Deze ontwikkeling werd door meerdere experts voorzien, zeker met de toenemende burgerprotesten tegen intensieve veehouderijen in hun directe woonomgeving en strengere Europese eisen voor grondwaterkwaliteit et cetera in andere delen van Nederland, en het merendeel van deze experts stond hier zeker niet negatief tegenover. Deze ontwikkeling, de komst van meer agrariërs, zou tevens een factor kunnen zijn in de afname van de waardering van en de beschikbare ruimte voor nieuwe natuur. Gedachten van boeren hierover zijn namelijk in veel gevallen meer in de trant van: 'De komst van nieuwe natuur zien wij niet zitten, dit kost toch alleen maar geld? Weilanden en vogels op bouwlanden zijn toch ook natuur?' Of: 'De enige potentie van dit gebied is de landbouw, dus dit gebied moet zich als agrarisch gebied ontwikkelen.'
Deze ontwikkelingen zouden zich gezamenlijk kunnen vertalen in een intensiever gebruik van het wegennet in het studiegebied en ook de N340 en een optimistisch beeld van het toekomstige gebruik van deze weg. Weliswaar zijn allerlei factoren, zoals de exacte (uitbreidings)locaties van woningen, (landbouw)bedrijven en recreatieve voorzieningen van grote invloed, maar ook de mentale invloed van een afnemende belangstelling voor natuur en omgeving zullen zich laten gelden. In combinatie met een aantal ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld een toenemend concentratiebeleid en -behoefte wat betreft woningbouw in de kernen van Ommen en Dalfsen, waardoor de verkeersintensiteit op de N340 verder toeneemt, zoals beschreven in paragraaf 7.2.1, zouden de hiervoor beschreven ontwikkelingen kunnen leiden tot een 'snellere' weg. Omdat het ook in dit toekomstbeeld slechts om accentverschillen gaat ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied, is een Regionale Stroomweg 2x1 de meest voor de hand liggende invulling voor deze weg.

In paragraaf 8.4 zullen de verschillende mogelijke tracévarianten voor dit type weg getoetst worden op hun effecten op ruimtelijke ontwikkelings(on)mogelijkheden binnen het geschetste toekomstbeeld.

Kader 8.2 Nieuwe vormen van wonen

Nieuwe technieken en nieuwe inzichten hebben ruim baan gemaakt voor nieuwe vormen van wonen. Onder namen als 'amfibisch wonen', 'retentiewoningen', 'WaterUrbanism' of 'nieuwe landgoederen' lijken de mogelijkheden eindeloos. In dit kader enkele voorbeelden van dergelijke nieuwe vormen van wonen, aan de hand van bestaande voorbeelden uit eigen land.
In de figuur rechts is een voorbeeld van verschillende vormen van retentiewonen geschetst, naar aanleiding van het voorstel van Waterschap Groot Salland onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor dergelijke woonvormen in Overijssel.





In de figuur links een maquette van voorzieningen-cluster 'Het nieuwe landgoed' bij Ede. Het landgoed is gelegen op een heuvel die over een weg gelegd is.

(Bron:www.ede.nl)



In de figuur rechtsonder zijn drie verschillende stadia te zien van de Zuidpolder bij Barendrecht. De eerste dateert van het jaar 2000: een leeg akkerland, met aan de horizon de bebouwing van Barendrecht. De tweede foto is gemaakt in 2005. Door de polder lopen kreken en op sommige plaatsen is het land enigszins opgehoogd. Op de lagere, drassig gedeelten liggen tussen de wilgenbossen pontons met woningen; in het vroege voorjaar stond hier nog dertig centimeter water. De derde foto is van 2010 en toont de weelderige natuur die inmiddels tot wasdom is gekomen. Er staan en drijven meer woningen, maar op andere plaatsen dan vijf jaar geleden. (Stichting Amfibisch Wonen, 2000)
(Bron:www.amfibischwonen.nl)

8.4 Het toetsingskader

In hoofdstuk zeven zijn de verschillende wegvarianten al getoetst aan hun effecten op de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied. Tevens is hier in het kort iets vermeld over de effecten van de varianten op potentiële toekomstige kwaliteiten. In dit onderdeel worden de onderscheiden wegvarianten in het kader van de betreffende scenario's waarin ze in de vorige paragraaf geconstrueerd zijn geplaatst en gewogen, waardoor het effect van de verschillende varianten op (on)mogelijkheden van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen duidelijker zichtbaar wordt. De ruimtelijke ontwikkelingen waaraan getoetst wordt, zijn op hoofdlijnen dezelfde als beschreven in met name het hoofdstuk over de ruimtelijke ontwikkelingen van het studiegebied.

8.4.1 De varianten getoetst

Bij de toetsing van de effecten geldt dat er, indien gewenst, altijd kan worden ingezet op bepaalde toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In de toetsing die door de onderzoekers is uitgevoerd is puur gekeken naar het feit of een wegvariant een ontwikkeling, binnen een scenario, dichterbij dan wel verder weg brengt. Hiermee wordt de al eerder aangehaalde 'belangrijkste 'check'-vraag' bij infrastructurele ontwikkelingen gesteld: Kan een ingreep (in dit geval de opwaardering van de N340) een stimulans betekenen voor de toekomstige kwaliteiten van een gebied óf snijdt de ingreep toekomstige kwaliteiten niet de pas af? (Atelier Overijssel, 2008: 42) Hierbij dient te worden begrepen dat de toekomstige kwaliteiten waarop hier gedoeld wordt bereikt kunnen worden door ruimtelijke ontwikkelingen, die kwalitatief goed zijn. Ook in de Startnotitie voor de Omgevingsvisie Overijssel wordt het belang van infrastructuur voor integrale gebiedsontwikkeling met ruimtelijke kwaliteit erkend. 'Infrastructuur heeft steeds meer een sleutelrol in onze sociale en economische ontwikkeling. We zien de bedrijventerreinen langs de snelweg; de nieuwe bloei van stationsomgevingen en het 'ruimtelijk zappen' in onze vrije tijdsbesteding. Hoe kan mobiliteit benut worden als stuwende en sturende kracht?' (De Jong et al, 2007: 11)

Bij het toetsen geldt de nulsituatie (Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé binnen de autonome ontwikkelingen) als referentie. Op basis van de geïnventariseerde sterke en zwakke punten zijn voor iedere variant de ontwikkelings(on)mogelijkheden beoordeeld binnen het betreffende scenario. In totaal worden er zes varianten getoetst, te weten:

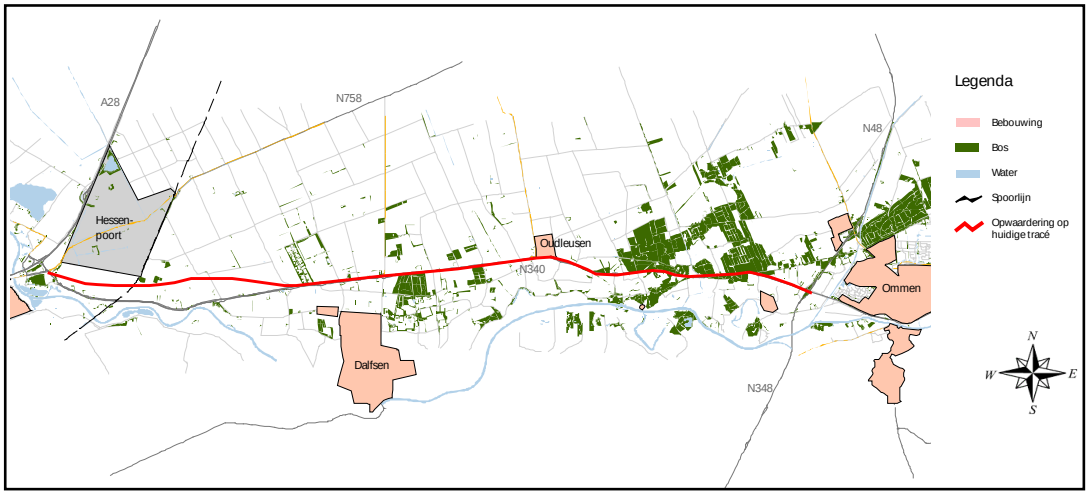
1. Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé (Scenario 1: 'Natuurlijk toeristisch Vechtdal').
2. Regionale stroomweg 2x1 of 1x2 op huidige tracé (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal').
3. Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal').
4. Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal').
5. Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal').
6. Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal').

De beoordelingen zijn:

-2 veel slechter dan in nulsituatie
-1 slechter dan in nulsituatie
0 vergelijkbaar met nulsituatie
+1 beter dan in nulsituatie
+2 veel beter dan in nulsituatie

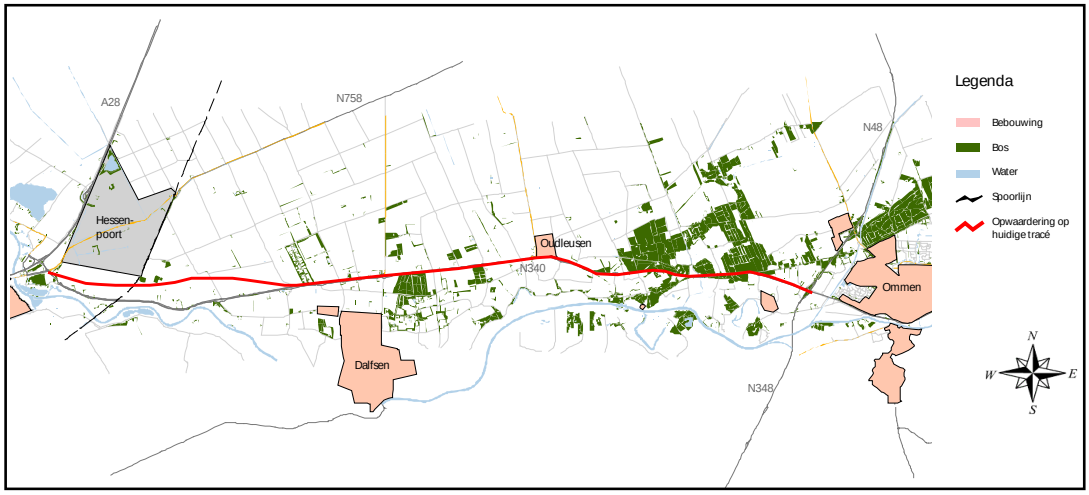
Bij de beoordelingen is wel rekening gehouden met het aantal mensen dat voordeel of nadeel heeft bij een bepaalde ontwikkeling, maar zijn kwalitatieve aspecten van meer belang geacht.

8.4.2 Variant 1: Gebiedsontsluitingsweg II op huidige tracé (Scenario 1: 'Natuurlijk toeristisch Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Doordat de bestaande kwaliteiten in het gebied gewaarborgd blijven (zie ook paragraaf 7.4) en versterkt worden (zie ook paragraaf 8.3.1) blijft het gebied een interessante woonlocatie voor mensen die graag in een natuurlijke omgeving willen wonen. De verbeterde (door het oplossen van de knelpunten op de huidige N340) bereikbaarheid is tevens een extra aantrekkende factor, evenals het feit dat de N340 bij Zwolle noordelijker komt te liggen, waardoor er minder bewoners gehinderd worden en er meer ruimte is voor andere functies. Voor mensen die dichtbij het gedeelte van de N48 liggen dat intensiever gebruikt zal gaan worden als gevolg van de opwaardering van de N340 gaat de situatie er op achteruit.	+1
Werken	Niet zozeer door de directe invloed van de GOW II, maar meer door de algehele ontwikkeling van het gebied in het 'natuurlijk toeristisch' scenario, is er minder ruimte (zowel fysiek als sociaal gezien) voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties. De verbeterde bereikbaarheid is echter wel een mogelijke aantrekkende factor.	-1
Landbouw	Grootschalige ontwikkelingen worden niet direct gestimuleerd, maar aan de andere kant ook niet ten koste van alles tegengehouden. Voor ondermeer familiebedrijven en verbrede landbouw zijn er meer mogelijkheden. De oversteekbaarheid van de N340 blijft waarschijnlijk redelijk.	0
Recreatie en toerisme	In combinatie met verbrede landbouw, natuurontwikkeling en bijbehorend landschap en ook door het ontbreken van andere grote concurrerende economische dragers, is er meer ruimte voor recreatieve voorzieningen. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 bij Zwolle in noordelijke richting. De oversteekbaarheid van de N340 blijft waarschijnlijk redelijk.	+1
Natuur	Natuurontwikkeling is mogelijk, waarbij het effect van de GOW II hierop voornamelijk indirect is, behalve bij de verlegging van het tracé bij Zwolle. De oversteekbaarheid van de N340 blijft waarschijnlijk redelijk.	+1
Mobiliteit	Doordat er, met name tijdens vakantieperiodes, meer toeristen naar het gebied zullen komen, zal de mobiliteit tijdelijk afnemen als gevolg van de extra verkeersdrukte die deze met zich meebrengen. De verbetering van het OV en het oplossen van de huidige knelpunten op de N340 zorgen echter voor een verbetering van de mobiliteit.	+1

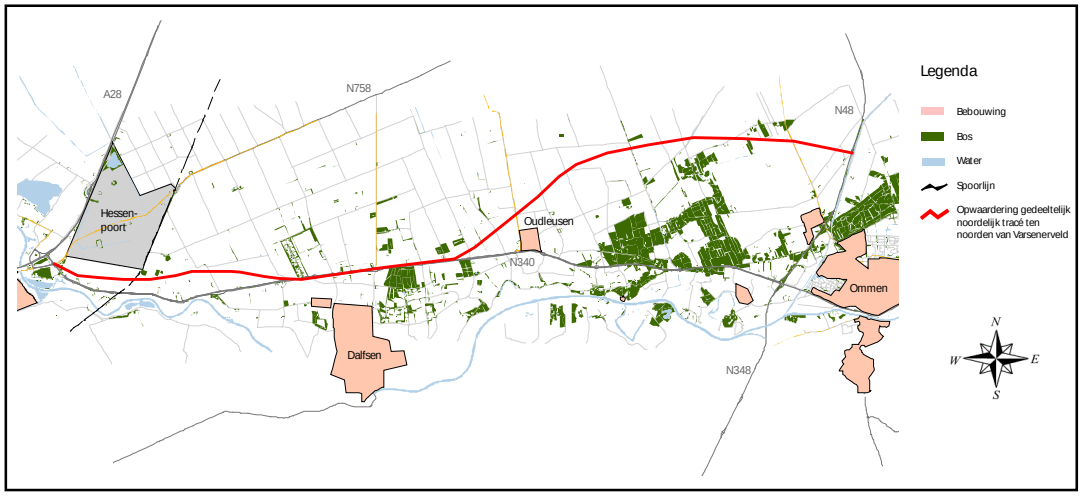
8.4.3 Variant 2: Regionale stroomweg 2x1 of 1x2 op huidige tracé (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Voor de huidige aanwonenden van de N340 (en een gedeelte van de N48) gaat de situatie achteruit voor ondermeer geluidsoverlast (alternatief: geluidsscherm), verkeersveiligheid op de parallelwegen (meer verkeer) en bereikbaarheid (niet in alle gevallen). In sommige gevallen zullen zij zelfs (gedwongen) verhuizen. Deze situatie zal echter voor aanwonenden van andere wegen (buiten het studiegebied, zoals de N377) verbeteren. Hierbij wordt uitgegaan van een verkeersaantrekkende werking van een tot regionale stroomweg opgewaardeerde N340 die significant groter is dan de verkeersaantrekkende werking van een tot gebiedsontsluitingsweg II opgewaardeerde N340. Bewoners van zoekgebieden voor alternatieve tracés zijn voorlopig verzekerd van het voortbestaan van de huidige situatie. Zij zullen hierdoor makkelijker hun huis kunnen verkopen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar en hierdoor wellicht aantrekkelijker als woonlocatie. Hetzelfde geldt doordat er wellicht meer ruimte voor kantoren en bedrijven in het gebied komt en functies als recreatie en natuur minder ruimte vragen.	+1
Werken	Voor sommige bedrijven aan de N340 zal de bereikbaarheid afnemen, hoewel de zogenaamde zichtlocaties en het toegenomen aantal forensen wellicht andere voordelen met zich meebrengen. Als gevolg van een 'snellere' weg is het wellicht interessanter voor bedrijven zich in bijv. Dalfsen of Ommen (aan de nieuwe weg) te vestigen.	+1
Landbouw	Doordat er meer grootschalige landbouwbedrijven zullen komen is er minder ruimte voor familiebedrijven en verbrede landbouw. Oversteekbaarheid N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen en tunnels op sommige plekken.	+1
Recreatie en toerisme	Bestaande aantrekkelijkheid van het gebied blijft grotendeels bestaan, maar wordt minder gewaardeerd. Recreatie en toerisme zijn relatief minder belangrijk als economische drager. Oversteekbaarheid N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen op sommige plekken. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 bij Zwolle in noordelijke richting.	-1
Natuur	Extra verstoring broedvogels door hogere snelheid en bijbehorende hogere geluidsbelasting. Oversteekbaarheid N340 neemt af, maar er komen wel voorzieningen als tunnels en buizen op sommige plekken.	-1

	Natuurontwikkeling is economisch en sociaal gezien minder belangrijk, maar er is wel ruimte door de verlegging van de N340 noordwaarts bij Zwolle en de ontwikkeling van nieuwe landgoederen biedt kansen voor natuurontwikkeling.	
Mobiliteit	Parallelwegen worden drukker en minder veilig en leefbaar voor gebruikers en aanwonenden. Aanwonenden van de N340 en achterliggende gebieden zullen in de meeste gevallen meer kilometers moeten gaan rijden, omdat ze geen directe aansluiting op de N340 meer hebben. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar, maar doordat er meer weggebruikers komen, neemt de drukte op de wegen toe.	+1

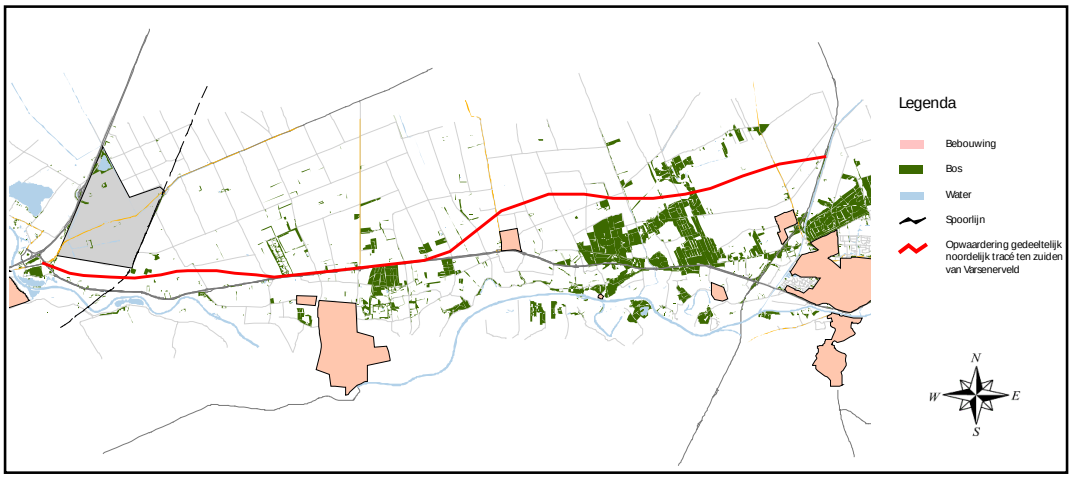
8.4.4 Variant 3: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Voor een aantal van de huidige aanwonenden van de N340 gaat de situatie achteruit voor ondermeer geluidsoverlast (alternatief: geluidsscherm), verkeersveiligheid op de parallelwegen (meer verkeer) en bereikbaarheid (niet in alle gevallen). In sommige gevallen zullen zij zelfs (gedwongen) verhuizen. Dit geldt ook voor mensen die aan het toekomstige tracé zullen komen te wonen, hoewel de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid er in sommige gevallen op vooruit zullen gaan. Een belangrijk aspect is ook het uitzicht, dat met name bij ongelijkvloerse kruisingen en bijbehorende grondlichamen en/of kunstwerken, af zal nemen. Ook geldt voor een aantal inwoners van het gebied dat doorsneden zal worden door het nieuwe tracé van de weg dat zij soms zullen moeten omrijden en sociale structuren doorsneden zullen worden. De situatie zal echter voor aanwonenden van het andere (afgewaardeerde) gedeelte van de huidige N340 en andere wegen (een gedeelte van de N48 en buiten het studiegebied, zoals de N377) verbeteren, hoewel voor sommigen de bereikbaarheid wellicht af zal nemen. Bewoners van het gebied rondom het gedeelte van de huidige N340 dat afgewaardeerd wordt kunnen makkelijker hun huis verkopen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar en hierdoor wellicht aantrekkelijker als woonlocatie. Hetzelfde geldt doordat er wellicht meer ruimte voor kantoren en bedrijven in het gebied komt en functies als recreatie en natuur minder ruimte vragen.	0
Werken	Voor sommige bedrijven aan de huidige N340 zal de bereikbaarheid afnemen, hoewel de zogenaamde zichtlocaties en het toegenomen aantal forensen wellicht andere voordelen met zich meebrengen. Als gevolg van een 'snellere' weg is het wellicht interessanter voor bedrijven zich in bijv. Dalfsen of Ommen (aan de nieuwe weg) te vestigen.	+1
Landbouw	Doordat er meer grootschalige landbouwbedrijven zullen komen is er minder ruimte voor familiebedrijven en verbrede landbouw. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt (gedeeltelijk) af, maar er komen wel ongelijke kruisingen en tunnels op sommige plekken. De doorsnijding als gevolg van het nieuwe tracé van de N340 zal voor enkele boeren negatieve gevolgen hebben, maar een goede aanpassingsinrichting kan positieve	+1

	effecten hebben voor andere boeren.	
Recreatie en toerisme	Bestaande aantrekkelijkheid van het gebied blijft grotendeels bestaan, maar wordt minder gewaardeerd. Recreatie en toerisme zijn relatief minder belangrijk als economische drager. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen op sommige plekken. Hierdoor wordt het noordelijke gebied wellicht gedeeltelijk minder geschikt voor recreatie, hoewel de toename van de oversteekbaarheid van de N377 (doordat hier minder verkeer komt) wellicht weer positieve effecten heeft. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 bij Zwolle in noordelijke richting en ook doordat het afgewaardeerde gedeelte van de huidige N340 minder een barrière vormt en het zuidelijke en het oostelijke deelgebied (hierdoor) meer een (grotere) eenheid zijn geworden.	+1
Natuur	Extra verstoring broedvogels door hogere snelheid en bijbehorende hogere geluidsbelasting, weliswaar over een veel kortere afstand. Extra verstoring in het noordelijke deelgebied van daar aanwezige dieren. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel voorzieningen als tunnels en buizen op sommige plekken. Daarnaast bieden de compensatieverplichting als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de zogenaamde 'overhoekjes' kansen. Natuurontwikkeling is economisch en sociaal gezien minder belangrijk, maar er is wel ruimte door de verlegging van de N340 noordwaarts bij Zwolle en door de afwaardering van het oostelijke gedeelte van de huidige N340. De ontwikkeling van nieuwe landgoederen biedt kansen voor natuurontwikkeling.	+1
Mobiliteit	De overgebleven parallelwegen worden drukker en minder veilig en leefbaar voor gebruikers en aanwonenden. Aanwonenden van de nieuwe N340 en achterliggende gebieden zullen in de meeste gevallen meer kilometers moeten gaan rijden, omdat ze geen directe aansluiting op de N340 meer hebben. De ontsluiting van bewoners van het gebied rondom het afgewaardeerde gedeelte van de huidige N340 zal minder worden, maar de leefbaarheid en de veiligheid op en rondom de afgewaardeerde weg zullen toenemen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar, maar doordat er meer weggebruikers komen, neemt de drukte op de wegen toe.	+1

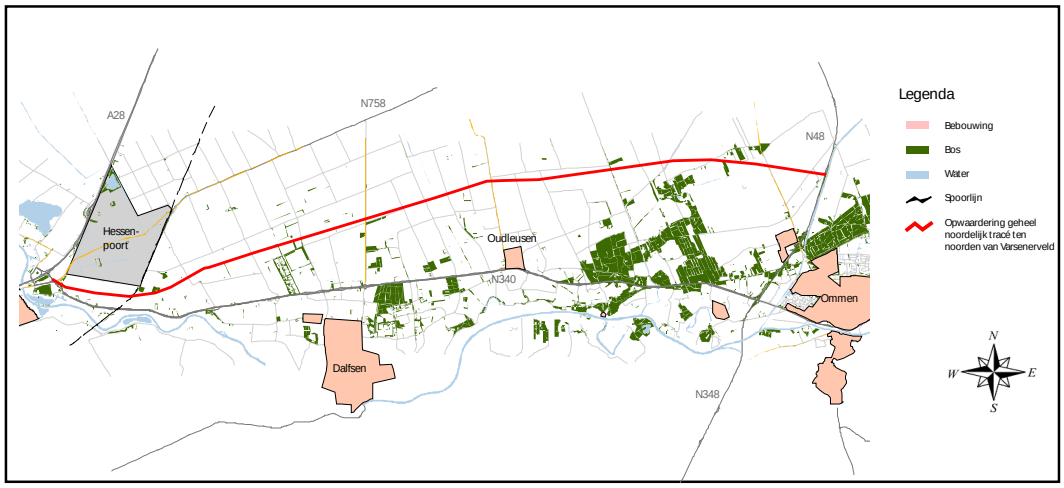
8.4.5 Variant 4: Gedeeltelijk noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Voor een aantal van de huidige aanwonenden van de N340 gaat de situatie achteruit voor ondermeer geluidsoverlast (alternatief: geluidsscherm), verkeersveiligheid op de parallelwegen (meer verkeer) en bereikbaarheid (niet in alle gevallen). In sommige gevallen zullen zij zelfs (gedwongen) verhuizen. Dit geldt ook voor mensen die aan het toekomstige tracé zullen komen te wonen, hoewel de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid er in sommige gevallen op vooruit zullen gaan. Een belangrijk aspect is ook het uitzicht, dat met name bij ongelijkvloerse kruisingen en bijbehorende grondlichamen en/of kunstwerken, af zal nemen. Ook geldt voor een aantal inwoners van het gebied dat doorsneden zal worden door het nieuwe tracé van de weg dat zij soms zullen moeten omrijden en sociale structuren doorsneden zullen worden. De situatie zal echter voor aanwonenden van het andere (afgewaardeerde) gedeelte van de huidige N340 en andere wegen (een gedeelte van de N48 en buiten het studiegebied, zoals de N377) verbeteren, hoewel voor sommigen de bereikbaarheid wellicht af zal nemen. Bewoners van het gebied rondom het gedeelte van de huidige N340 dat afgewaardeerd wordt kunnen makkelijker hun huis verkopen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar en hierdoor wellicht aantrekkelijker als woonlocatie. Hetzelfde geldt doordat er wellicht meer ruimte voor kantoren en bedrijven in het gebied komt en functies als recreatie en natuur minder ruimte vragen.	0
Werken	Voor sommige bedrijven aan de huidige N340 zal de bereikbaarheid afnemen, hoewel de zogenaamde zichtlocaties en het toegenomen aantal forensen wellicht andere voordelen met zich meebrengen. Als gevolg van een 'snellere' weg is het wellicht interessanter voor bedrijven zich in bijv. Dalfsen of Ommen (aan de nieuwe weg) te vestigen.	+1
Landbouw	Doordat er meer grootschalige landbouwbedrijven zullen komen is er minder ruimte voor familiebedrijven en verbrede landbouw. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt (gedeeltelijk) af, maar er komen wel ongelijke kruisingen en tunnels op sommige plekken. De doorsnijding als gevolg van het nieuwe tracé van de N340 zal voor enkele boeren negatieve gevolgen hebben, maar een goede aanpassingsinrichting kan positieve effecten hebben voor andere boeren. Er is meer ruimte voor de landbouw ten opzichte van de variant die ten noorden van Varsenerveld loopt.	+1

Recreatie en toerisme	Bestaande aantrekkelijkheid van het gebied blijft grotendeels bestaan, maar wordt minder gewaardeerd. Recreatie en toerisme zijn relatief minder belangrijk als economische drager. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen op sommige plekken. Hierdoor wordt het noordelijke gebied wellicht gedeeltelijk minder geschikt voor recreatie, hoewel de toename van de oversteekbaarheid van de N377 wellicht weer positieve effecten heeft. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 bij Zwolle in noordelijke richting en ook doordat het afgewaardeerde gedeelte van de huidige N340 minder een barrière vormt en het zuidelijke en het oostelijke deelgebied (hierdoor) meer een (grotere) eenheid zijn geworden. Er is minder ruimte voor recreatie ten opzichte van de variant die ten noorden van Varsenerveld loopt	0
Natuur	Extra verstoring broedvogels door hogere snelheid en bijbehorende hogere geluidsbelasting, weliswaar over een kortere afstand. Extra verstoring in het noordelijke deelgebied van daar aanwezige dieren. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel voorzieningen als tunnels en buizen op sommige plekken. Daarnaast bieden de compensatieverplichting als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de zogenaamde 'overhoekjes' kansen. Natuurontwikkeling is economisch en sociaal gezien minder belangrijk, maar er is wel ruimte door de verlegging van de N340 noordwaarts bij Zwolle en door de afwaardering van het oostelijke gedeelte van de huidige N340. Er is minder ruimte en noodzaak voor natuurontwikkeling ten opzichte van de variant die ten noorden van Varsenerveld loopt. De ontwikkeling van nieuwe landgoederen biedt kansen voor natuurontwikkeling.	0
Mobiliteit	De overgebleven parallelwegen worden drukker en minder veilig en leefbaar voor gebruikers en aanwonenden. Aanwonenden van de nieuwe N340 en achterliggende gebieden zullen in de meeste gevallen meer kilometers moeten gaan rijden, omdat ze geen directe aansluiting op de N340 meer hebben. De ontsluiting van bewoners van het gebied rondom het afgewaardeerde gedeelte van de huidige N340 zal minder worden, maar de leefbaarheid en de veiligheid op en rondom de afgewaardeerde weg zullen toenemen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar, maar doordat er meer weggebruikers komen, neemt de drukte op de wegen toe.	+1

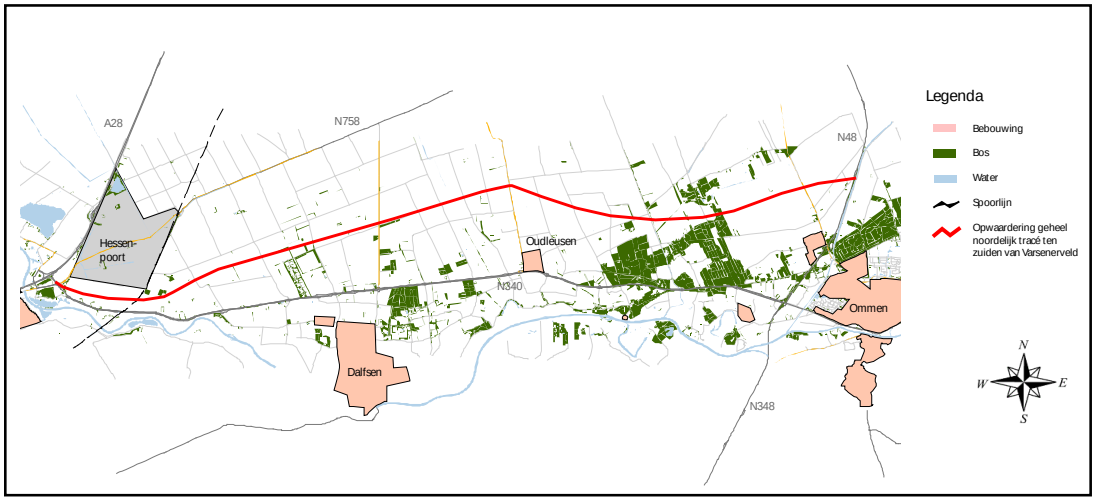
8.4.6 Variant 5: Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 ten noorden van Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Voor de meeste mensen die aan het toekomstige tracé zullen komen te wonen geldt dat de situatie achteruit gaat voor ondermeer geluidsoverlast, verkeersveiligheid en bereikbaarheid, hoewel de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid er in sommige gevallen op vooruit zullen gaan. Een belangrijk aspect is ook het uitzicht, dat met name bij ongelijkvloerse kruisingen en bijbehorende grondlichamen en/of kunstwerken, af zal nemen. In sommige gevallen zullen zij zelfs (gedwongen) verhuizen. Ook geldt voor een aantal inwoners van het gebied dat doorsneden zal worden door het nieuwe tracé van de weg dat zij soms zullen moeten omrijden en sociale structuren doorsneden zullen worden. De situatie zal echter voor aanwonenden van de huidige N340 en andere wegen (een gedeelte van de N48 en buiten het studiegebied, zoals de N377) verbeteren, hoewel voor sommigen de bereikbaarheid wellicht af zal nemen. Bewoners van het gebied rondom het gedeelte van de huidige N340 dat afgewaardeerd wordt kunnen makkelijker hun huis verkopen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar en hierdoor wellicht aantrekkelijker als woonlocatie. Hetzelfde geldt doordat er wellicht meer ruimte voor kantoren en bedrijven in het gebied komt en functies als recreatie en natuur minder ruimte vragen en de weg 'verder weg' komt te liggen.	0
Werken	Voor bedrijven aan de huidige N340 zal de bereikbaarheid afnemen. Als gevolg van een 'snellere' weg is het wellicht interessanter voor bedrijven zich in bijv. Dalfsen of Ommen (aan de nieuwe weg) te vestigen.	+1
Landbouw	Doordat er meer grootschalige landbouwbedrijven zullen komen is er minder ruimte voor familiebedrijven en verbrede landbouw. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen en tunnels op sommige plekken. De doorsnijding als gevolg van het nieuwe tracé van de N340 zal voor enkele boeren negatieve gevolgen hebben, maar een goede aanpassingsinrichting kan positieve effecten hebben voor andere boeren. Ten opzichte van de varianten met een gedeeltelijk noordelijk tracé hebben meer boeren last van een geheel nieuw tracé, maar is er ook meer ruimte voor een (goede) ruilverkaveling	+1

Recreatie en toerisme	Bestaande aantrekkelijkheid van het gebied blijft grotendeels bestaan, maar wordt minder gewaardeerd. Recreatie en toerisme zijn relatief minder belangrijk als economische drager. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen op sommige plekken. Hierdoor wordt het noordelijke gebied wellicht gedeeltelijk minder geschikt voor recreatie, hoewel de toename van de oversteekbaarheid van de N377 wellicht weer positieve effecten heeft. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 in noordelijke richting en ook doordat de afgewaardeerde huidige N340 minder een barrière vormt en het zuidelijke en het oostelijke en het noordelijke deelgebied (hierdoor) meer een (grotere) eenheid zijn geworden.	0
Natuur	Extra verstoring broedvogels door hogere snelheid en bijbehorende hogere geluidsbelasting, weliswaar over een kortere afstand. Extra verstoring in het noordelijke deelgebied van daar aanwezige dieren. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel voorzieningen als tunnels en buizen op sommige plekken. Daarnaast bieden de compensatieverplichting als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de zogenaamde 'overhoekjes' kansen. Natuurontwikkeling is economisch en sociaal gezien minder belangrijk, maar er is wel ruimte door de verlegging van de N340 noordwaarts en door de afwaardering van de huidige N340. De ruimte die in een geheel noordelijk tracé extra wordt verkregen ten opzichte van een gedeeltelijk noordelijk tracé valt weg tegen de extra verstoring in het noordelijke deelgebied die het geheel noordelijke tracé oplevert. De ontwikkeling van nieuwe landgoederen biedt kansen voor natuurontwikkeling.	0
Mobiliteit	Aanwonenden van de nieuwe N340 en achterliggende gebieden zullen in de meeste gevallen meer kilometers moeten gaan rijden, omdat ze geen directe aansluiting op de N340 meer hebben. De ontsluiting van bewoners van het gebied rondom de afgewaardeerde huidige N340 zal minder worden, maar de leefbaarheid en de veiligheid op en rondom de afgewaardeerde weg zullen toenemen. De kern van met name Ommen en in minder mate Dalfsen wordt beter bereikbaar, maar doordat er meer weggebruikers komen, neemt de drukte op de wegen toe.	+1

8.4.7 Variant 6: Geheel noordelijke regionale stroomweg 2x1 of 1x2 door Varsenerveld (Scenario 2: 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal')



Ontwikkeling	Effect	Beoordeling t.o.v. nulsituatie
Wonen	Voor de meeste mensen die aan het toekomstige tracé zullen komen te wonen geldt dat de situatie achteruit gaat voor ondermeer geluidsoverlast, verkeersveiligheid en bereikbaarheid, hoewel de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid er in sommige gevallen op vooruit zullen gaan. Een belangrijk aspect is ook het uitzicht, dat met name bij ongelijkvloerse kruisingen en bijbehorende grondlichamen en/of kunstwerken, af zal nemen. In sommige gevallen zullen zij zelfs (gedwongen) verhuizen. Ook geldt voor een aantal inwoners van het gebied dat doorsneden zal worden door het nieuwe tracé van de weg dat zij soms zullen moeten omrijden en sociale structuren doorsneden zullen worden. De situatie zal echter voor aanwonenden van de huidige N340 en andere wegen (een gedeelte van de N48 en buiten het studiegebied, zoals de N377) verbeteren, hoewel voor sommigen de bereikbaarheid wellicht af zal nemen. Bewoners van het gebied rondom het gedeelte van de huidige N340 dat afgewaardeerd wordt kunnen makkelijker hun huis verkopen. De kernen Dalfsen en Ommen worden beter bereikbaar en hierdoor wellicht aantrekkelijker als woonlocatie. Hetzelfde geldt doordat er wellicht meer ruimte voor kantoren en bedrijven in het gebied komt en functies als recreatie en natuur minder ruimte vragen en de weg 'verder weg' komt te liggen.	0
Werken	Voor bedrijven aan de huidige N340 zal de bereikbaarheid afnemen. Als gevolg van een 'snellere' weg is het wellicht interessanter voor bedrijven zich in bijv. Dalfsen of Ommen (aan de nieuwe weg) te vestigen.	+1
Landbouw	Doordat er meer grootschalige landbouwbedrijven zullen komen is er minder ruimte voor familiebedrijven en verbrede landbouw. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen en tunnels op sommige plekken. De doorsnijding als gevolg van het nieuwe tracé van de N340 zal voor enkele boeren negatieve gevolgen hebben, maar een goede aanpassingsinrichting kan positieve effecten hebben voor andere boeren. Ten opzichte van de variant met een gedeeltelijk noordelijk tracé ten noorden van Varsenerveld is er meer ruimte voor landbouw.	+1

Recreatie en toerisme	Bestaande aantrekkelijkheid van het gebied blijft grotendeels bestaan, maar wordt minder gewaardeerd. Recreatie en toerisme zijn relatief minder belangrijk als economische drager. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel ongelijke kruisingen op sommige plekken. Hierdoor wordt het noordelijke gebied wellicht gedeeltelijk minder geschikt voor recreatie, hoewel de toename van de oversteekbaarheid van de N377 wellicht weer positieve effecten heeft. Fysiek komt er meer ruimte door de verlegging van de N340 in noordelijke richting en ook doordat de afgewaardeerde huidige N340 minder een barrière vormt en het zuidelijke en het oostelijke en het noordelijke deelgebied (hierdoor) meer een (grotere) eenheid zijn geworden. Ten opzichte van de geheel noordelijke variant die ten noorden van Varsenerveld loopt is er minder ruimte voor recreatie.	0
Natuur	Extra verstoring broedvogels door hogere snelheid en bijbehorende hogere geluidsbelasting, weliswaar over een kortere afstand. Extra verstoring in het noordelijke deelgebied van daar aanwezige dieren. Oversteekbaarheid nieuwe N340 neemt af, maar er komen wel voorzieningen als tunnels en buizen op sommige plekken. Daarnaast bieden de compensatieverplichting als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de zogenaamde 'overhoekjes' kansen. Natuurontwikkeling is economisch en sociaal gezien minder belangrijk, maar er is wel ruimte door de verlegging van de N340 noordwaarts en door de afwaardering van de huidige N340. De ruimte die in een geheel noordelijk tracé extra wordt verkregen ten opzichte van een gedeeltelijk noordelijk tracé valt weg tegen de extra verstoring in het noordelijke deelgebied die het geheel noordelijke tracé oplevert. Ten opzichte van de variant ten noorden van Varsenerveld is er minder ruimte en noodzaak voor natuurontwikkeling in de omgeving van Varsenerveld. De ontwikkeling van nieuwe landgoederen biedt kansen voor natuurontwikkeling.	0
Mobiliteit	Aanwonenden van de nieuwe N340 en achterliggende gebieden zullen in de meeste gevallen meer kilometers moeten gaan rijden, omdat ze geen directe aansluiting op de N340 meer hebben. De ontsluiting van bewoners van het gebied rondom de afgewaardeerde huidige N340 zal minder worden, maar de leefbaarheid en de veiligheid op en rondom de afgewaardeerde weg zullen toenemen. De kern van met name Ommen en in minder mate Dalfsen wordt beter bereikbaar, maar doordat er meer weggebruikers komen, neemt de drukte op de wegen toe.	+1

8.4.8 De varianten vergeleken

In tabel 8.1 zijn nog eens de effecten van alle onderscheiden varianten op de ontwikkelingsmogelijkheden uiteengezet. De beoordelingen kunnen, net als bij de beoordeling van de effecten van de varianten op de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied in hoofdstuk zeven, niet simpelweg bij elkaar worden opgeteld, omdat er verschillende gewichten (kunnen) hangen aan de verschillende kernkwaliteiten.

Tabel 8.1 *De effecten van de varianten op de ontwikkelingsmogelijkheden vergeleken.*

Ontwikkeling	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5	Variant 6
Wonen	+1	+1	0	0	0	0
Werken	-1	+1	+1	+1	+1	+1
Landbouw	0	+1	+1	+1	+1	+1
Recreatie en toerisme	+1	-1	+1	0	0	0
Natuur	+1	-1	+1	0	0	0
Mobiliteit	+1	+1	+1	+1	+1	+1

De mogelijke beoordelingen zijn:
-2 veel slechter dan in nulsituatie
-1 slechter dan in nulsituatie
0 vergelijkbaar met nulsituatie
+1 beter dan in nulsituatie
+2 veel beter dan in nulsituatie

Voordat de belangrijkste resultaten van de toetsing van de verschillende varianten aan de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het studiegebied opgesomd worden, moeten eerst een aantal kanttekeningen gezet worden bij het toetsingskader.

- Zo is het effect van een variant moeilijk te isoleren ten opzichte van het effect van het *toekomstbeeld* waarbinnen deze variant valt. Een snellere weg heeft in het tweede scenario wellicht een positief effect op de bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen, maar deze voorzieningen worden in het geschetste toekomstbeeld minder gewaardeerd, waardoor het uiteindelijke effect voor recreatie en toerisme in haar geheel niet of nauwelijks merkbaar is. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de extra ruimte voor natuurontwikkeling die een geheel of gedeeltelijk noordelijke variant in het tweede scenario biedt, maar die ook niet of nauwelijks effect heeft, omdat natuur en natuurontwikkeling in het geschetste toekomstbeeld minder gewaardeerd worden. De vraag is echter ook of het wenselijk is een effect los te zien van de context waarbinnen het effect veroorzaakt wordt. Zoals al eerder aangegeven is in hoofdstuk zeven, is de keuze voor een van beide mogelijke wegvarianten vooral een politieke en beleidsmatige keuze. Het is daarom juist van extra belang dat een dergelijke keuze op een integrale wijze gemaakt en uitgevoerd wordt.
- Voor het eerste scenario is slechts een variant getoetst, waardoor vergelijking lastig is. Dit gaat beter voor het tweede scenario, waarvoor vijf varianten getoetst zijn. Kanttekening hierbij is echter dat er algemeen gezien weinig verschillen zitten tussen sommige varianten, hierover later meer.

Enkele algemene conclusies:

- De effecten van de varianten op de ontwikkelingsmogelijkheden zijn meer *gematigd*. Dit is ondermeer zichtbaar in de beoordeling, die varieert van -1 tot +1.
- Onafhankelijk van de tracékeuze zullen er altijd bewoners en bedrijven (aan de huidige N340) zijn die *nadeel* hebben van een *opwaardering* van de N340. Andersom zijn er ook mensen die *voordeel* zullen ondervinden van deze opwaardering, doordat er bijvoorbeeld minder sluipverkeer is en andere wegen minder druk zullen worden, zowel binnen als ook buiten het studiegebied (N377).
- In het geval er een (geheel of gedeeltelijk nieuw) *noordelijk tracé* voor de N340 komt, heeft dit zowel *positieve als negatieve effecten voor de huidige aanwonenden* van de N340 en het gebied

rondom de N340. In gesprekken met enkele van deze aanwonenden werd vooral gewezen op de positieve effecten, zoals de rust en de stijging van de waarde van de huizen.

- Variant 2 heeft voor de ontwikkelingsmogelijkheden van zowel *natuur als recreatie en toerisme* een negatief effect. Dit effect wordt veroorzaakt door de *toegenomen barrièrewerking* van de tot regionale stroomweg opgewaardeerde N340, waardoor het oostelijke deelgebied meer geïsoleerd wordt van het zuidelijke deelgebied, met de daarin aanwezige ontwikkelingsmogelijkheden voor voornoemde sectoren.
- De aansluiting van de (geheel of gedeeltelijk) nieuwe N340 op de Omleiding Ommen (variant 3, 4, 5 en 6) heeft voor veel personen een *positief effect voor mobiliteit* (en hierdoor) voor *werken*. Ook nemen hierdoor de *leefbaarheid* en de *veiligheid* en voor sommige mensen (afhankelijk van het belang dat gehecht wordt aan bereikbaarheid) het *woongenot* toe in de omgeving van het gedeelte van de huidige N340 dat afgewaardeerd zal worden en een gedeelte van de N48.
- Zowel bij een geheel als een gedeeltelijk noordelijk tracé is het effect van een tracé ten noorden of door Varsenerveld vooral merkbaar op het gebied van *natuurontwikkeling* en in mindere mate *recreatie en toerisme en landbouw*. Wanneer Varsenerveld geïsoleerd wordt door een nieuwe N340 is er minder ruimte en minder noodzaak voor het ontwikkelen van een verbinding met en via het Varsenerveld en omliggende (natuur)gebieden.
- Voor een geheel noordelijk tracé geldt dat de *bereikbaarheid van de kern Dalfsen* er wellicht niet eens op vooruitgaat ten opzichte van een gedeeltelijk noordelijk tracé, omdat deze laatste dichterbij de kern zal komen te liggen.
- De verlegging van de N340 bij Zwolle naar een noordelijker tracé heeft positieve effecten op het terrein van *mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid, wonen, natuurontwikkeling en recreatie en toerisme*. Er zijn mogelijk kleine nadelige effecten op het gebied van *wonen*, voor mensen voor wie de bereikbaarheid achteruit gaat, en *landbouw*, omdat er landbouwgrond opgeofferd zal moeten worden voor het nieuwe wegtracé.
- Ondanks het feit dat de aanleg van een nieuw tracé voor de N340 ten koste zal gaan van huidige *landbouw*grond, worden de ontwikkelingsmogelijkheden voor deze sector voor alle varianten, met uitzondering van de eerste variant/het eerste scenario, *positief* beoordeeld. Dit heeft te maken met de mogelijkheden die in het tweede scenario geboden worden voor de landbouw en ook met de kansen die een herverkaveling van het gebied voor de landbouw biedt.
- Voor het effect van een bepaalde wegvariant op de ruimtelijke ontwikkelingen (van met name wonen, toerisme en recreatie en werken) geldt dat deze zichzelf als het ware *versterkt*. Zo zal bijvoorbeeld een nieuwe, snelle weg, die nodig is vanwege de toekomstige ontwikkelingen voor wonen en werken, ook zelf nieuwe bedrijventerreinen en woonlocaties *aantrekken en genereren*. Deze werking kwam ook in veel gesprekken die gevoerd zijn naar voren en wordt bevestigd in het rapport *Bloeiende bermen* van het Ruimtelijk Planbureau. Hierin wordt zelfs gesteld dat het erop lijkt dat dergelijke ontwikkelingen in de toekomst alleen maar *toe zullen nemen* (Hamers et al, 2006: 18). Naast het aspect van *bereikbaarheid*, spelen ook *zichtbaarheid en beschikbaarheid en betaalbaarheid* van grond een belangrijke rol in de locatiekeuze voor wonen en werken (Hamers et al, 2006: 50).

Algemeen gezegd is de relatie tussen infrastructuur (een bepaalde variant van de N340) en gebiedsontwikkeling, zoals ook uit de hiervoor beschreven algemene conclusies blijkt, zowel in het algemeen als in het studiegebied, *zeer veelzijdig*. Van belang is hierbij in gedachten te houden dat voor gebiedsontwikkeling in veel gevallen niet de mogelijkheid, maar de wenselijkheid van een bepaalde ontwikkeling doorslaggevend belang is. Als er een hoge waarde wordt gehecht aan bijvoorbeeld natuurontwikkeling, valt deze in alle gevallen te realiseren. Ook op deze wijze kan infrastructuur de ontwikkelingen in en van een gebied versterken.
Op het hogere schaalniveau zijn vooral de reservering van ruimte door een wegtracé en de barrièrewerking van een weg belangrijke factoren die een ontwikkeling mogelijk of onmogelijk maken. *In het geval van dit studiegebied geldt dat geen enkele (gewenste) ontwikkeling echt onmogelijk wordt gemaakt*, waarbij weer wordt verwezen naar de uitkomsten van met name hoofdstuk vijf, waaruit bleek dat er geen omvangrijke ontwikkelingen staan te gebeuren. In een ander gebied, waar misschien wel een bepaalde ontwikkeling met een grote invloed op het gebied gepland is, kan de relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling weer heel anders zijn.
Door de verlegging van (een gedeelte van) het tracé van de N340 in noordelijke richting worden wel bepaalde ontwikkelingen in en van het studiegebied mogelijk, die binnen een bepaald toekomstbeeld tot de wens kunnen (gaan) behoren. Deze, eventueel gewenste, ontwikkelingen moeten bij een afweging van de verschillende mogelijke varianten worden meegenomen.

Een andere belangrijke relatie die verondersteld wordt is die tussen een 'snelle' infrastructuur en de economische ontwikkeling van een bepaald gebied. Dit effect zou vooral zichtbaar moeten zijn in de omgeving van Hardenberg, maar is in dit onderzoek niet nader onderzocht, dan dat er vastgesteld is dat deze veronderstelde relatie een belangrijke rol speelt in de ambities van de gemeente Hardenberg.

8.5 Resumé

De beide scenario's die in dit hoofdstuk gepresenteerd zijn, wijken slechts op enkele accenten af ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied en de mobiliteit in dit gebied. Het eerste scenario, genaamd '*Natuurlijk toeristisch Vechtdal*', gaat uit van weinig ontwikkeling en sluit nauw aan bij de gedachten van veel van de inwoners van het studiegebied waar mee gesproken is. Natuur en recreatie en toerisme zijn de belangrijkste dragers van het gebied en krijgen zodoende meer ruimte. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Gebiedsontsluitingsweg II, die op het huidige tracé blijft liggen. Het effect van deze variant op de ontwikkelings(on)mogelijkheden in en van het studiegebied is vrij gering en uit zich, in vergelijking tot de nulsituatie, ten positieve op het gebied van wonen, recreatie en toerisme, natuur en mobiliteit, neutraal op het gebied van landbouw en negatief wat betreft werken.

Het tweede scenario, '*Economische schaalvergroting in het Vechtdal*', gaat uit van een extra schaalvergroting en concentratie van wonen in kernen en in nieuwe vormen van wonen en soortgelijke ontwikkelingen voor werken, recreatie en toerisme, landbouw en mobiliteit. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Regionale Stroomweg, die in een vijftal varianten uitvoerbaar is. De effecten van deze varianten op de ontwikkelings(on)mogelijkheden in en van het studiegebied zijn wederom tamelijk gering. Een (geheel of gedeeltelijk) noordelijk tracé heeft zowel positieve als negatieve effecten op natuurontwikkeling en vooral positieve effecten op recreatie en toerisme. Een 'snellere' weg is positief voor wonen en werken in en bij de kernen van Ommen en, niet in alle gevallen, Dalfsen. Directe aanwonenden van de toekomstige N340 zijn minder goed af bij een stroomweg, voor bedrijven aan deze weg is het wellicht positiever. Een nieuw tracé biedt mogelijkheden voor (herverkaveling van) de landbouw.

Algemeen gezegd is de relatie tussen infrastructuur (een bepaalde variant van de N340) en gebiedsontwikkeling in het studiegebied en in het algemeen *zeer veelzijdig*. Specifieke infrastructurele ontwikkelingen kunnen mogelijk of onmogelijk worden gemaakt door een sterke ontwikkeling van het gebied. Andersom kan een specifieke infrastructurele ontwikkeling specifieke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk of onmogelijk maken.
Voor gebiedsontwikkeling is in veel gevallen niet de mogelijkheid, maar de wenselijkheid van een bepaalde ontwikkeling doorslaggevend. Dit uit zich duidelijk in met name het tweede scenario, waarbij een positief effect van een bepaalde wegvariant op de ontwikkelingsmogelijkheden voor bijvoorbeeld natuur teniet wordt gedaan door de geringe belangstelling voor dit onderwerp in het scenario.
In het geval van dit studiegebied geldt dat geen enkele (gewenste) ontwikkeling echt onmogelijk wordt gemaakt. In een ander gebied, waar misschien wel een bepaalde ontwikkeling met een grote invloed op het gebied gepland is, kan de relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling weer heel anders zijn.

9. Het proces rondom de opwaardering van de N340

9.1 Inleiding

In de probleemverkenning in hoofdstuk één en ook in hoofdstuk vijf en zes zijn al een aantal procesmatige bevindingen beschreven en geanalyseerd, zoals de manier waarop verschillende betrokken partijen met elkaar samenwerken of soms ook langs elkaar heen werken en de manier waarop het proces rondom de gehanteerde verkeersprognoses verlopen is. In dit hoofdstuk zullen nog een aantal andere opvallende punten aan de orde worden gesteld. Tevens wordt de vergelijking gemaakt met de manier waarop soortgelijke processen in vergelijkbare gevallen verliepen en wat hiervan geleerd kan worden. Voordat deze punten aan de orde komen, wordt eerst een overzicht gegeven van de stappen die in het proces tot nog toe al doorlopen zijn en de stappen die logischerwijs nog gezet moeten worden. 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 af te bakenen.

9.2 Het proces – procedureel

In de Provinciale Verkeer en Vervoersplannen (PVVP) 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 PVVP, 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 gemeentes Zwolle, Dalfsen en Ommen gewijzigd worden. Eventueel is ook een herziening van het Streekplan noodzakelijk. Deze besluiten zijn m.e.r.-plichtig. De eventuele herziening van het Streekplan is plan-m.e.r.-plichtig, de herzieningen van bestemmingsplannen zijn 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*) zijn 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. Dit kan na het verschijnen van de Startnotitie, na het verschijnen van het plan-MER en na het verschijnen van het besluit-MER.

In tabel 9.1 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 zijn of zullen worden.

Tabel 9.1 *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)	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 gemeentes, 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 – 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 was 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 de Stichting Duurzaam door het Vechtdal, LTO, TLN en de Fietsersbond. 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 – 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 biedt de initiatiefnemer het volledige document aan Provinciale Staten aan. De planning is dat dit in december van dit jaar 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 – 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 – 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 biedt de initiatiefnemer 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 stelt de initiatiefnemer een voorkeursalternatief vast (neemt 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 Overijssel en de betrokken gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Ook moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens de vergunningverlening is geen bezwaar meer mogelijk tegen de beslissingen die gekoppeld zijn aan het MER. De afweging daarover heeft dan immers al plaatsgevonden (stappen 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.

9.3 Het proces – inhoudelijk

Zoals al gedeeltelijk beschreven in paragraaf 1.2 is de aard van het proces rondom de besluitvorming over de N340 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. Daarnaast wordt door veel personen een belangrijke rol toegedicht aan de nieuwe projectleider. Dhr. Van Weerd benadrukt zelf op meerdere momenten het belang van een goed, transparant en interactief proces, zowel vanuit persoonlijk als ook vanuit het oogpunt 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 de Stichting Duurzaam door het Vechtdal over de verkeersprognoses, waarover in paragraaf 6.3.2 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 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 de 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 gedachtegangen over de opwaardering van de N340.

Een nieuwe bron van vragen, voor met name de Stichting Duurzaam door het Vechtdal, is het feit dat er wederom gekozen is voor het adviesbureau, Arcadis, wiens Startnotitie zoveel vragen en reacties opriep. Verder wordt ook 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, in overleg met het verkeersbureau, Goudappel Coffeng, wiens verkeersprognoses in eerste instantie niet voldeden. Het feit dat de verkeersprognoses opnieuw gedaan worden, weliswaar met een andere 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 sommigen 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 verkeersdrukte op de N340 in de afgelopen twee jaren niet gemeten, maar geschat is en dat er geen duidelijkheid is over de financiering van een eventuele nieuwe weg, waardoor de nadelen van een gefaseerde aanleg met een reservering voor de benodigde grond om de hoek komen kijken.

9.4 Aandachtspunten

De punten komen wellicht min of meer willekeurig over, maar de gedachtegang achter de uiteindelijke selectie van de relevante punten is gebaseerd op een aantal argumenten, te weten: punten die naar voren kwamen tijdens gesprekken in het kader van het onderzoek, mate van herkenning van dergelijke punten 'in het gebied' en bij experts op het gebied van vertrouwen en communicatieprocessen en de eigen ervaring en inzichten van de onderzoekers. Daarnaast is ook de mate van toepasbaarheid van mogelijke aandachtspunten in het proces van belang. Getracht is telkens duidelijk te maken waarom juist een bepaald aandachtspunt van belang is voor het proces rondom de besluitvorming over de opwaardering van de N340. In veel gevallen wordt hiervoor, impliciet of expliciet, verwezen naar voorgaande beschrijving van de inhoud van het proces in paragraaf 9.3.
De onderscheiden punten hebben zowel betrekking op de manier van doen en communicatieve aspecten van het proces als hetgeen er gedaan wordt of 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 wat ongelukkig gecommuniceerd wordt. Uiteraard kan ook het omgekeerde het geval zijn: dat een verkeerde handeling achteraf goed gepraat wordt.

In algemene zin moet vooraf worden gesteld dat processen als deze een hoge moeilijkheidsgraad hebben. 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 maar, niet mogelijk is, geef dan in ieder geval duidelijk aan *waarom* dit het geval is. Op deze manier wordt de schijn van het ontbreken van de wil of de kennis om interactief en transparant te werk te gaan vermeden, zie ook de voorbeelden van de A73-Zuid en de A4 Midden-Delfland in de kaders 9.1 en 9.2.
- 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, om welke reden dan ook maar, niet mogelijk is, duidelijk aan *waarom* dit het geval 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: Laat duidelijk zien dat alle alternatieven voor de opwaardering van de N340 op een *gelijkwaardige manier onderzocht en getoetst* zijn, zie ook het voorbeeld van de A4 Midden-Delfland.
- 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, zie ook het voorbeeld van de A4 Midden-Delfland.
- Voor met name Arcadis: Betrek, indien mogelijk, *relevante (gebieds)partijen* bij de inhoud van het onderzoek, zoals bijvoorbeeld is afgesproken dat de Stichting Duurzaam door het Vechtdal mee zal werken bij het opstellen van de nieuwe verkeersprognoses. (Vrij naar: Eshuis, 2007) Daarnaast is het voor burgers en belangenorganisaties belangrijk dat voor hun 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) [plaatsing haakjes door onderzoekers] wensen en belangen van burgers ook daadwerkelijk *gerealiseerd* worden.' (Van Meeteren et al, 2007: 19)
- Voor iedereen die betrokken is bij het proces en, volgens dhr. Baalman, in het bijzonder voor ambtenaren: Neem de inzet van '*vreemde elementen'* als bijvoorbeeld (de producten van) een choreograaf in het onderzoek serieus. Ten eerste omdat er geld voor betaald wordt en ten tweede ook omdat een goede oplossing vaak anders is dan een standaardoplossing. 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. Een manier waarop deze ruimte nadrukkelijk aandacht kan krijgen is, volgens dhr. Baalman, door ervoor te zorgen dat er veel geld voor beschikbaar is en dat het een duur project wordt, waardoor de resultaten van een dergelijk project niet weggegooid zullen worden. Een ander punt ter ondersteuning van de relatie tussen infrastructuur en ruimtelijke kwaliteit is het betrokken blijven van ontwerpers bij de uitvoering van hun ontwerp, zodat zij toe kunnen zien op een goede uitvoering ervan.
- 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 in 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 dezen niet alleen gescheiden van elkaar, maar juist 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 en ten volle benut. 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).

Kader 9.1 A73-Zuid

De A73-Zuid maakt onderdeel uit van de Rijksweg 73 of A73. Deze weg heeft een lange voorgeschiedenis. De circa 114 kilometer lange weg is globaal in ongeveer vijfentwintig tot dertig jaar aangelegd. Al in de jaren zestig was er sprake van een snelwegverbinding langs de steden Nijmegen, Venlo en Roermond: de zogenaamde 'ruggengraat van Limburg'.
Er is jarenlang vergaderd over de beste ligging van het zuidelijke deel van het tracé van de A73: op de oost- of op de westoever van de Maas. Beide oevers kenden hun voor- en nadelen. Op zowel de oost- als de westoever liggen veel bebouwde en bewoonde gebieden en ook kennen beide oevers een drukke, doorgaande weg.

Uiteindelijk besloot de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, Annemarie Jorritsma, in 1995 dat de 'ontbrekende schakel in het Rijkswegennet' op de oostoever zou worden aangelegd. Voorafgaand hieraan hadden het Kabinet voor de westoever en de Tweede Kamer – met 71 stemmen voor en 70 stemmen tegen – voor de oostoever gekozen. In 1999 volgden de voorbereidende werkzaamheden, eind 2002 gaat de Raad van State akkoord met het besluit en op 6 januari 2003 gaat officieel de eerste schop de grond in bij Swalmen. Vanaf 2006 vonden over het gehele traject werkzaamheden plaats, waarna de weg op 18 februari 2008 officieel gedeeltelijk voor verkeer werd opengesteld. In september 2008 wordt een volledige openstelling verwacht.

Mede als gevolg van de onduidelijkheden in het proces rondom de besluitvorming is er jarenlang sprake geweest van hevige conflicten tussen burgers, overheid en betrokken partijen. Aanleidingen hiervoor waren ondermeer de verplichte natuurcompensatieregelingen, de veiligheid van de tunnels (zie ook de afbeelding hieronder), grondverwerving en bestemmingsplanwijzigingen. Deze problemen zijn niet allemaal volledig terug te voeren op de onduidelijke besluitvorming, maar verwijzingen hierna werden wel telkens gebruikt in de argumentatie. Een ander veelgenoemd punt is de technische moeilijkheden als gevolg van onbekende systemen voor de veiligheid in tunnels. Belangrijke lessen die kunnen worden geleerd zijn het belang van een eenduidige en transparante besluitvorming en het belang van een goede oplossing vóór een nieuwe, interessante oplossing.

(Bron: Wikipedia, 2008c)



Bij het opstellen van dit inhoud van dit kader is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: *Vertraging Tunnelcontract A73-Zuid* (Departementale Auditdienst, 2008), *Limburg tevreden met nieuwe A73-Zuid* (ANP, 2008), *Drie jaar paars* (Kroon, 1997), *Barrièrevorming bij snelweg A73 (Venlo-Echt)* (Theunissen, 2003) en *Rijksweg 73* (Wikipedia, 2008c).

9.5 Resumé

In het proces rondom de besluitvorming over de opwaardering van de N340 is, voornamelijk als gevolg van miscommunicatie en het feit dat deze 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 echt opgerakeld is 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 zullen ze 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 dit niet 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.

Kader 9.2 A4 Midden-Delfland

De A4 Midden-Delfland maakt onderdeel uit van de Rijksweg 4 of A4 (zie figuur linksonder). De A4 loopt van knooppunt De Nieuwe Meer bij Amsterdam tot Delft en van knooppunt Kethelplein bij Schiedam en Vlaardingen tot de Belgische grens bij Zandvliet. Over het ontbrekende stuk van de A4 door Midden-Delfland wordt al sinds de jaren vijftig gediscussieerd. In eerste instantie ging het vooral om het natuurgebied van Midden-Delfland. Met name de gemeente Schiedam heeft de uitvoering van de plannen voor de aanleg jarenlang vertraagd.

Op 14 mei maakte toenmalig minister Peijs bekend dat het ontbrekende stuk A4 er komt. Op 23 juni 2006 hebben de betrokken partijen een convenant ondertekend, waarin de inpassingseisen worden vastgelegd. In de zomer van 2006 ontdekte een medewerker van de Milieufederatie Zuid-Holland een fout in de gegevens van de verkeersmodellen, waardoor de eerdere beslissingen heroverwogen moesten worden. In juni 2007 maakte minister Eurlings bekend dat er aanvullende onderzoeken nodig zijn. In januari 2008 heeft hij zijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de aanleg van de A4 Midden-Delfland, maar kondigde hij tevens aan dat in de m.e.r. ook een alternatief voor de A4 onderzocht wordt. Het is de verwachting dat begin 2009 een definitief besluit genomen zal worden, waarna er op z'n vroegst in 2010 begonnen kan worden met de aanleg. In 2015 zullen er dan auto's over de weg kunnen rijden.

Voor sommige problemen moeten nog wel oplossingen worden gevonden, zoals de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden en de veiligheid in de tunnel. Ook met betrekking tot de inpassing van de weg in zowel de landelijke als de stedelijke omgeving moeten de nodige besluiten worden genomen. Het gaat hierbij zowel om de fysieke inpassing als ook om milieueffecten als geluidsoverlast en fijn stof. Deze inpassingseisen worden algemeen beschouwd als de grootste redenen van vertraging van het proces. Burgers, overheden en overige instanties, met Milieudefensie en de Stichting Stop RW19/A4 voorop, hadden niet voldoende vertrouwen in een juiste inpassing. Daarnaast werd, met recht, getwijfeld aan de gehanteerde verkeerscijfers en modellen en waren de consequenties van de aanleg van de A4 niet duidelijk. Er werd gevreesd voor een enorme toename van het verkeer, waardoor het binnen de kortste keren weer helemaal vast zou staan op de nieuwe weg. Uit sommige rapporten, die in eerste instantie niet openbaar waren, bleek dat deze vrees terecht was.

Belangrijke lessen die ook van deze processen geleerd kunnen worden zijn ondermeer het feit dat snelheid een belangrijke factor is voor het slagen van een proces. Zo heeft het talud waarop de A4 zou moeten komen te liggen (zie figuur rechtsonder) in de loop der jaren een functie gekregen voor natuur en recreatie, als stedelijk uitloopgebied en is het proces 'een eigen leven gaan leiden'. Andere aandachtspunten zijn het belang van openheid (geen informatie achterhouden), overeenstemming tussen de verschillende (bij de uitvoering) betrokken partijen en duidelijkheid vooraf over de consequenties van (verschillende varianten van) de aanleg van een weg.



(Bron: Milieudefensie, 2005)



(Bron: Wikipedia, 2008b)

Bij het opstellen van dit inhoud van dit kader is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: *A4 Midden-Delfland? No Way!* (Milieudefensie, 2005), *Rijksweg 4* (Wikipedia, 2008b), *De A4: Komt ie d'r nou of komt ie d'r niet?* (Delft op zondag, 2007), *Stichting Stop RW19/A4 (*Stichting Stop RW19/A4, 2008), *A4: Eerst zien, dan geloven (*Van Sluis, 2008) en *Beter alternatief voor A4 blijft in de la liggen (*Wuite, 2007).

10. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden als afsluiting de doelstelling getoetst, de onderzoeksvragen beantwoord en aanbevelingen geven voor vervolgonderzoek.

10.1 Conclusies

De doelstelling van het onderzoek was het blootleggen van de relatie tussen verkeersinfrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van een gebied, gerelateerd aan het karakter van het gebied. In paragraaf 8.4 is deze relatie het meest duidelijk blootgelegd. Dit gebeurde nadat verschillende mogelijke relevante varianten voor het tracé en de weginrichting van de N340 getoetst waren. Bij deze toetsing is gekeken naar de effecten van de verschillende varianten op de mogelijkheden en onmogelijkheden voor (binnen een bepaald toekomstbeeld) gewenste, realistische ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, landbouw, recreatie en toerisme, natuur en mobiliteit. Uit de analyse van de gewenste realistische gebiedsontwikkelingen, zowel in een autonoom veronderstelde als in een tweetal enigszins afwijkende toekomstbeelden, bleek al dat deze ontwikkelingen zowel qua aantal als qua omvang en invloed relatief weinig onderscheidend zijn. Uit de toetsing van de effecten van verschillende varianten voor de N340 op ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden vloeide min of meer rechtstreeks voort dat er tal van veelzijdige relaties bestaan tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling in het studiegebied. De ontwikkeling van de N340 houdt echter op geen enkele manier gewenste gebiedsontwikkeling tegen, hoewel bepaalde ontwikkelingen afgeremd worden. Enkele voorbeelden waaruit de veelzijdigheid van de relatie tussen verkeersinfrastructurele ontwikkeling en gebiedsontwikkelingen volgen hierna.
Sommige ontwikkelingen worden door een bepaald tracé en een bepaalde inrichting van de N340 gestimuleerd, zoals natuurontwikkeling in het zuidelijke deelgebied door een noordelijk tracé wordt gestimuleerd. Andere ontwikkelingen worden door een bepaald tracé en een bepaalde inrichting geremd, zoals de uitbreiding van Dalfsen noordwaarts door het huidige tracé.
Uit de keur van relaties tussen verkeersinfrastructurele ontwikkeling en gebiedsontwikkeling blijkt nog maar eens dat bij een proces waarbij een van beide een rol speelt, op een integrale manier naar beide moet worden gekeken.

Naast de doelstelling zijn er in het onderzoek een aantal probleemstellingen en onderzoeksvragen opgesteld, die helpen de onderliggende aspecten van de ontwikkeling van infrastructuur en het gebied en het karakter van dit gebied in kaart te brengen. Hierbij is gekeken naar 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. Verder zijn mogelijke toekomstige situaties voor het gebied voor wat betreft verkeer en infrastructuur en de ontwikkeling van het gebied relevant en natuurlijk de relaties tussen al deze verschillende aspecten.

In dit onderdeel worden de onderscheiden probleemstellingen nog eens kort beantwoord. De eerste twee probleemstellingen (de beschrijving van respectievelijk het studiegebied en de gebruikte methoden) zullen niet in detail behandeld worden, omdat er geen wezenlijke conclusies voor dit onderzoek uit gehaald kunnen worden. Achtereenvolgens komen de volgende probleemstellingen aan bod:

- Wat zijn de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied?
- Wat zijn de (ruimtelijke) ontwikkelingen die relevant zijn voor de (verkeerskundige en infrastructurele) situatie in het studiegebied?
- Wat zijn de huidige en de mogelijke toekomstige verkeerssituaties in het studiegebied?
- Wat zijn mogelijke en realistische toekomstscenario's voor het studiegebied met behoud en/of versterking van ruimtelijke kwaliteiten?
- Wat is de relatie tussen de ruimtelijke kwaliteiten van het studiegebied en de toekomstige verkeers- en infrastructurele situatie?
- Hoe is het proces rondom de besluitvorming met betrekking tot de mogelijke opwaardering van de N340 verlopen?

Wat zijn de *ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied? (Hoofdstuk 4)
Allereerst kan worden gesteld dat 'ruimtelijke kwaliteit' een erg complex begrip is en er geen eenduidige definitie bestaat van wat kwaliteit precies inhoudt. De inhoud van het begrip verandert naar gelang de maatschappij en de behoeften van de mensen in de maatschappij veranderen. Omdat het niet mogelijk is om de kwaliteit van een bepaalde leefomgeving eenduidig te beschrijven, zijn in dit onderzoek de aanwezige kwaliteiten beschreven vanuit drie kennisdomeinen; het objectieve, het intersubjectieve en het subjectieve.

De uitwerking van de kwaliteiten van het studiegebied 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 gebied behouden en beschermen. Ontwikkelingen zijn toegestaan, mits de kwaliteit van het landschap verbetert of tenminste niet achteruit gaat.

Om de kwaliteiten te beschrijven is het studiegebied opgedeeld in vier karakteristieke gebieden: het zuidelijke deelgebied onder de N340, het noordelijke landbouwgebied, het industriegebied Hessenpoort en het oostelijke deelgebied tussen Ommen en Balkbrug. Deze vier deelgebieden bevatten ieder hun eigen specifieke waarden en karakteristieken. 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. Uit de beoordeling van de kwaliteiten is gebleken dat de twee deelgebieden ten noorden van de N340 hun kwaliteiten beide ontlenen aan de grote mate van openheid en het kenmerkende verkavelingspatroon. Het verschil tussen beide deelgebieden wordt gevormd door de verschillende karakters (agrarisch in het noordelijke landbouwgebied en een groen karakter in het oostelijke gebied). Het zuidelijk deelgebied profileert zich door het waardevolle cultuurlandschap met een variatie in een open landschap en een kleinschalig besloten karakter. Het vierde en laatste deelgebied, het industrieterrein Hessenpoort, bezit volgens literatuurstudies en inwoners van het studiegebied geen dusdanige kwaliteiten die de landschappelijke waarde van het studiegebied versterken, hoewel de ruimte tussen de bedrijven op termijn aan oeverplanten en kleine watergebonden diersoorten veel biotoop kan bieden.

Naast het beoordelen van de kwaliteiten zijn er ook talloze manieren om de gevonden kwaliteiten te wegen of te waarderen. In dit onderzoek is hier niet diep op ingegaan, omdat hier ondermeer zonder problemen een nieuw afstudeervak aan gewijd kan worden. Om de lezer niet geheel in het ongewisse te laten op dit vlak is er door de onderzoekers voor gekozen gesprekken aan te gaan met bewoners, waarin bewoners hun waardering over de kwaliteiten in het gebied uitspreken. Uit deze gesprekken is naar voren gekomen dat er een tweezijdig beeld heerst ten aanzien van de kwaliteiten is 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 mogelijk 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.

Samenvattend kan worden gesteld dat de vier onderscheiden deelgebieden zich profileren door een verschillende ruimtelijke kwaliteit. Het industriegebied Hessenpoort bezit geen dusdanige kwaliteiten die de landschappelijke waarde van het studiegebied versterken. De ruimtelijke kwaliteit in het noordelijke landbouwgebied wordt vooral gevormd door het agrarische karakter, met daaraan gerelateerd de grote mate van openheid en het kenmerkende verkavelingspatroon. Het oostelijke deelgebied met zijn meer groene karakter is vervolgens een soort tussengebied naar het toeristisch hooggewaarde zuidelijke deelgebied, dat zijn kwaliteiten met name ontleent aan het waardevolle cultuurlandschap, het kleinschalige karakter en natuurlijk de aanwezigheid van de Vecht.

Wat zijn de (*ruimtelijke) ontwikkelingen* die relevant zijn voor de (verkeerskundige en infrastructurele) situatie in het studiegebied? (Hoofdstuk 5 en 7)
De belangrijkste ontwikkelingen zijn de volgende:

- Autonome uitbreiding woningvoorraad vindt vooral plaats bij bestaande kernen Hardenberg en Zwolle. Hier en daar mogelijkheden voor woningen in vrijkomende agrarische bebouwing. Huishoudverdunning, vergrijzing en individualisering.
- Autonome uitbreiding industrieterreinen vindt vooral plaats bij bestaande industrieterreinen Zwolle (Hessenpoort: o.a. IKEA en Van der Valk) en Hardenberg.
- Op grote schaal bedrijfsbeëindiging en –verbreding in de landbouw. LOG Vinkenbuurt.
- Gewenste uitbreiding recreatieve voorzieningen, met name om en nabij de Vecht.
- De Vecht als PEHS en REVZ Ommen – Reestdal.
- Meer ruimte voor water binnen de winterdijken van de Vecht.
- Noordelijk tracé N340 ten zuiden van Hessenpoort.

In algemene zin stellen zowel de gewenste als de vaststaande/autonome ontwikkelingen zowel qua aantal als qua omvang en invloed relatief weinig voor. Dit betekent dat er geen echte concurrerende ontwikkelingen (gewenst) zijn en dat de ontwikkelingen die zich naar alle waarschijnlijkheid voor zullen doen een relatief gering ruimtebeslag met zich meebrengen en tevens weinig extra verkeer zullen genereren.

Voor de N340 betekent dit dat er, in een ongewijzigde situatie (dat wil zeggen: als er geen snelle weg, zoals een Stroomweg met 2x2 rijstroken wordt aangelegd), op basis van de geanalyseerde ruimtelijke ontwikkelingen en dan met name de ontwikkeling van de inwonersaantallen van de vier betreffende gemeentes, geen grote toename van het verkeer hoeft te worden verwacht. Om deze enigszins te kwantificeren zou kunnen worden gesteld dat de maximale toename zo'n 0,5% per jaar bedraagt, waarbij vooral het gebruik van de N340 door (toekomstige) Zwollenaren een grote inbreng wordt toegedacht. Of dit terecht is, wordt op dit moment, in augustus 2008, onderzocht door de TU Delft. Hierbij geldt nadrukkelijk dat het groeipercentage van 0,5% alleen voor rekening komt van de toename van het aantal inwoners. De verwachte verkeersgroei als gevolg van de ontwikkeling van de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige inwoners is hierbij bijvoorbeeld niet meegerekend. In het algemeen is er vrij weinig bekend over mobiliteitsgedrag van mensen en hiermee kan tevens worden gesteld dat de relatie tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de verkeerssituatie niet eenduidig bekend is.

Wat zijn de *huidige en de mogelijke toekomstige verkeerssituaties* in het studiegebied? (Hoofdstuk 6 en 7)

Het functioneren van de N340 hangt volgens de provincie Overijssel af van de bereikbaarheid, 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 door het ontbreken van geregelde en ongelijkvloerse kruispunten die de verkeersveiligheid op en rondom de N340 in negatieve zin beïnvloeden. Qua leefbaarheid zet de provincie Overijssel in op een verbetering van deze leefbaarheid in de dorpen langs de parallel gelegen N377, door in de toekomst het verkeer van deze N377 via de (opgewaardeerde) N340 af te wikkelen. Kanttekening hierbij is dat als na de planstudie/m.e.r. N340 echter wordt besloten om de N340 niet op te waarderen tot een Regionale stroomweg 100 km/u dan zal in samenhang hiermee ook een besluit moeten worden genomen over de eerdere voorgenomen afwaardering van de N377. Er kan dan besloten worden de afwaardering niet door te laten gaan.

Een blik op de toekomst ten aanzien van de verkeerssituatie in en rondom het studiegebied door middel van beleidsdocumenten op verschillende bestuursniveaus, leert dat er verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zullen plaatsvinden. Op nationaal niveau is nagenoeg geen informatie te vinden over de toekomstige verkeerssituatie in het Vechtdal en het omliggende gebied. Er wordt in hoofdlijnen aangegeven hoe mobiliteit en aspecten die daarmee samenhangen zich in de toekomst zullen ontwikkelen. In de Nota Mobiliteit wordt de verwachting uitgesproken dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000 zal groeien, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet, wat een groei van circa 1,7% per jaar betekent. Op provinciaal niveau kiest de provincie Overijssel ervoor om te mobiliteit te faciliteren, maar niet overal en niet tegen elke prijs. Een voorbeeld hiervan is een gericht ruimtelijk beleid waardoor de verplaatsingsbehoefte kan worden verminderd door wonen en werken dichter bij elkaar te brengen. Van de vier gemeentes waarvan het studiegebied deel uitmaakt, zijn het vooral de ontwikkelingen in de gemeente Zwolle die van invloed kunnen zijn op de keuze van het type opwaardering van de N340.

De beleidskeuzes die op de verschillende bestuursniveaus plaatsvinden en de daaraan gerelateerde ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, zorgen ervoor dat op de (spoor)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 moment van schrijven, in augustus 2008, nog steeds niet duidelijk, ondanks de over en weergaande notities en daarop volgende reacties tussen Goudappel Coffeng (namens de provincie Overijssel) en de Stichting Duurzaam door het Vechtdal. Om de toekomstige verkeersintensiteit op de N340 en omliggende wegen toch duidelijk en breed gedragen in beeld te krijgen, heeft de provincie Overijssel besloten om de uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgegevens en bijbehorende modellen zoveel mogelijk gezamenlijk te bepalen. Praktisch wordt dit vormgegeven door alle uitgangspunten voor de verkeersgegevens/prognoses bij het begin van de planstudie/m.e.r. samen met Arcadis (hoofdaannemer planstudie/m.e.r. N340) en leden van de consultatiegroepen duidelijk in beeld te brengen en op basis daarvan verdere keuzes te maken.

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. 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, wat tevens wordt bevestigd in een gesprek met de eigenaar van zalencentrum Mansier. Gemiddeld bedroeg het percentage 1,8% (circa 14) ten opzichte van het totale aantal vrachtwagens richting Zwolle en 1,7% (circa 13) richting Hoogeveen. Ook bleek uit het onderzoek dat in de ochtendspits het sluipverkeer op de N340 richting Zwolle beduidend hoger lag dan het gemiddelde, terwijl dit in de avondspits gold voor het sluipverkeer richting Hoogeveen. Daarnaast bleek er in zekere zin een verband te zitten tussen files op de A28 en sluipverkeer van vrachtwagens over de N340.

Wat zijn mogelijke en realistische *toekomstscenario's* voor het studiegebied met behoud en/of versterking van ruimtelijke kwaliteiten? (Hoofdstuk 8)
De beide scenario's die gepresenteerd zijn, wijken slechts op enkele accenten af ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied en de mobiliteit in dit gebied. Het eerste scenario, genaamd 'Natuurlijk toeristisch Vechtdal', gaat uit van weinig ontwikkeling en sluit nauw aan bij de gedachten van veel van de inwoners van het studiegebied waar mee gesproken is. Natuur en recreatie en toerisme zijn de belangrijkste dragers van het gebied en krijgen zodoende meer ruimte. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Gebiedsontsluitingsweg II, die op het huidige tracé blijft liggen. Het effect van deze variant op de ontwikkelings(on)mogelijkheden in en van het studiegebied is vrij gering en uit zich, in vergelijking tot de nulsituatie, ten positieve op het gebied van wonen, recreatie en toerisme, natuur en mobiliteit, neutraal op het gebied van landbouw en negatief wat betreft werken.
Het tweede scenario, 'Economische schaalvergroting in het Vechtdal', gaat uit van een extra schaalvergroting en concentratie van wonen in kernen en in nieuwe vormen van wonen en soortgelijke ontwikkelingen voor werken, recreatie en toerisme, landbouw en mobiliteit. Dit vertaalt zich in de keuze voor een Regionale Stroomweg, die in een vijftal varianten uitvoerbaar is. De effecten van deze varianten op de ontwikkelings(on)mogelijkheden in en van het studiegebied zijn wederom tamelijk gering. Een (geheel of gedeeltelijk) noordelijk tracé heeft zowel positieve als negatieve effecten op natuurontwikkeling en vooral positieve effecten op recreatie en toerisme. Een 'snellere' weg is positief voor wonen en werken in en bij de kernen van Ommen en, niet in alle gevallen, Dalfsen. Directe aanwonenden van de toekomstige N340 zijn minder goed af bij een stroomweg, voor bestaande en toekomstige bedrijven aan deze weg is het wellicht positiever, afhankelijk van bijvoorbeeld de locaties van op- en afritten. Een nieuw tracé biedt mogelijkheden voor (herverkaveling van) de landbouw.

Wat is de *relatie tussen* de *ruimtelijke kwaliteiten* van het studiegebied en de *toekomstige verkeers- en infrastructurele situatie*? (Hoofdstuk 7 en 8)
De verkeersintensiteit op de N340 is in de periode 2000-2005 met 9,8% gestegen. Dit is een groei van circa 1,9% per jaar en is nagenoeg gelijk aan de veronderstelde verkeersgroei van 1,7% per jaar in de Nota Mobiliteit. Uitgaande van de verkeersgroei en het feit dat de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen niet voor een drastische stijging of daling in 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 dan de autonome groei van verkeer, zoals beschreven in de Nota Mobiliteit. Er is dan ook voor gekozen om te werken met een smalle bandbreedte met een ondergrens van +1,7%, wat gelijk is aan de gestelde verkeersgroei in de Nota Mobiliteit, en een bovengrens van +2,1%.

Bij deze bandbreedte bieden de wegcategorieën/-types *Gebiedsontsluitingsweg II* en de *Regionale stroomweg 1x2 of 2x1* voldoende capaciteit om het verwachte verkeersaanbod te faciliteren. Verder lijkt een 2x1+1-wetgtype goed te passen bij de berekende toekomstige verkeersintensiteit op de N340, maar is in het onderzoek wegens het ontbreken van de juiste informatie over dit wegtype hier niet verder op ingegaan. Uit nader onderzoek is gebleken dat de het wegtype *Gebiedsontsluitingsweg I* en/of de *Regionale stroomweg 2x2* pas in beeld komen als de jaarlijkse verkeersgroei op de N340 in de periode van 2005 tot 2020 3,5% of hoger is.

Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een opwaardering van de N340 op het huidige tracé de huidige kwaliteiten het minst aantast. Een geheel noordelijke omlegging door het Varsenerveld zal de huidige kwaliteiten het meest aantasten. Aan de andere kant brengt een omlegging (zowel gedeeltelijk als geheel noordelijk) wel veel nieuwe toekomstig potentiële kwaliteiten met zich mee, zoals het instellen van grootschalige landbouw in kleinschalige gebieden en het zodanig ontwikkelen van randzones, zodat ze plaats kunnen bieden aan karakteristieke flora en fauna.

Hoe is het *proces* rondom de besluitvorming met betrekking tot de mogelijke opwaardering van de N340 verlopen? (Hoofdstuk 9)

In het proces rondom de besluitvorming over de opwaardering van de N340 is, voornamelijk als gevolg van miscommunicatie en het feit dat deze 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 echt opgerakeld is en er nog tijd is om dit verloren vertrouwen te herstellen, - hier is met name de provincie Overijssel al mee bezig - is de eerste (betrouwbare) indruk in dergelijke processen uiterst belangrijk. Om het proces verder te verbeteren zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd. Deze hebben betrekking op de manier van communiceren en werken van de betrokken partijen.

10.2 Aanbevelingen

Naast de onderwerpen die in het onderzoek aan het licht gekomen zijn, zijn er nog een heel aantal andere relevante onderwerpen die van belang zijn om de hiervoor behandelde doelstelling en onderzoeksvragen nog nauwkeuriger te kunnen beantwoorden. Deze onderwerpen zullen in de vorm van aanbevelingen voor vervolgonderzoek in deze paragraaf worden aangestipt. Het betreft hier zowel onderwerpen waar de onderzoekers door tijdgebrek niet meer aan toegekomen zijn als ook onderwerpen waarover ten tijde van het onderzoek niets of niet genoeg bekend was. De onderwerpen 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 hierom niet minder belangrijk.
- De ontwikkeling van de huishoudensamenstelling in het studiegebied en het omliggende gebied dat van invloed is op de (verkeers)situatie in het studiegebied. Dit zou mogelijk zijn door het vergelijken van de ontwikkelingen van de huishoudensamenstelling over de afgelopen jaren. Hetzelfde geldt voor de relatie tussen het welvaartsniveau en het autogebruik van personen en huishoudens. Deze factoren zijn namelijk van groot belang als getracht wordt (de toename van) de (auto)mobiliteit in de toekomst te voorspellen.
- Het tweede of derde huizenbezit in het studiegebied en ook het aantal mensen dat wel permanent op campings of in vakantiehuizen in het gebied woont, maar niet als zodanig is geregistreerd. Als namelijk, bijvoorbeeld in verkeersmodellen, alleen wordt gekeken naar het aantal eerste huizen en de bewoning van campings of vakantiehuizen buiten beschouwing wordt gelaten, zouden de aldus voorspelde ontwikkelingen wel eens sterk van de werkelijke situatie af kunnen wijken.
- 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 augustus 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 (verpaarding, hobbyboerderijen et cetera). Hiermee kan de beschikbare ruimte voor ontwikkelingen van de sectoren landbouw en recreatie en toerisme nauwkeuriger worden benaderd.
- Waterhuishoudkundige situatie nader onderzoeken of een verdiepte ligging mogelijk is.
- De ‘grote sluip’ tussen Zwolle en Duitsland via de N340. Het onderzoek naar sluipverkeer dat door de Stichting Duurzaam door het Vechtdal is uitgevoerd had namelijk maar betrekking op een klein gedeelte van de mogelijke sluipers (alleen Nederlandse vrachtwagens) op een van de mogelijke sluiproutes. Dat er meer sluipverkeer is, werd in meerdere gesprekken aangegeven. De mate hiervan is echter nog onbekend.
- De mogelijkheden tot de aanleg van een 2+1 weg. Het gaat hierbij zowel om de fysieke mogelijkheden als de sociale gewenstheid van een dergelijk wegtype. In het verleden is deze namelijk afgeketst op weerstand onder bepaalde gedeelten van de bevolking.
- 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.

Gebruikte bronnen en literatuurlijst

Publicaties

- Atelier Overijssel. 2008. *Rond-het-dorp-wegen.* Zwolle: eigen beheer.
- Atelier Overijssel. 2007. *Levende Vecht.* Zwolle: eigen beheer.
- Baarda, D.B. & M.P.M. de Goede. 2001. *Basisboek Methoden en Technieken.* Groningen: Stenfert Kroese.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Dam, F. van, C. de Groot & F. Verwest. 2006. *Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid.* Ruimtelijk Planbureau. Den Haag.
- Dammers, E. 2005. Presentatiesheets *Practicum Methoden & Technieken II.*
- De Stentor. 2008. *Ommen wil 'bio'-krachten bundelen.* In *De Stentor* van dinsdag 8 juli 2008.
- Delft op zondag. 2007. *De A4: Komt ie d'r nou of komt ie d'r niet?* in *Delft op zondag* van 14 januari 2007.
- Departementale Auditdienst. 2008. *Audit Vertraging Tunnelcontract A73-Zuid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Dijk, H. 2008. *Buurt roert zich om intensieve veehouderij.* In *De Stentor* van 11 juni 2008.
- Directie Natuur, Milieu en Faunabeheer. 1989. *De grote landschapseenheden; beschrijving van Vecht en Regge.* Zwolle: eigen beheer.
- Doekes, E. 2007. *Plan MER Dalmsholte. Afronden oriëntatiefase.* Zwolle: DLG (Dienst Landelijk Gebied).

- Donkers, H., V. Immink & J. Bijman. 2006. *Met elke hap een beter landschap. Een businessplan voor een regionale marketingorganisatie in het Overijsselse Vechtdal.* Wageningen: Grafisch Service Centrum Van Gils.

- Driessen, J.M.T. & W. Vos. 2006. *Geactualiseerd woonplan gemeente Dalfsen 2007-2011.* SGBO: Den Haag

- Eras, P. 2008. *Kilometerheffing eindelijk binnen handbereik.* In de *Staatscourant* van maandag 2 juni 2008.

- Eshuis, J. 2007. *Developing Trust.* Presentatie in het kader van het vak *Trust and Governance.*

- 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.*

- Friesch Dagblad. 2008. *Verbazing over reactie minster op Centrale As*. In *Friesch Dagblad* van 28 maart 2008.

- 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. *Trendrapport 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. *Plattelandsvisie.* Dalfsen: eigen beheer.

- Gemeente Dalfsen 2006. *Structuurplan Westerbouwlanden-Noord.* Dalfsen: eigen beheer.

- Gemeente Duiven en Zevenaar. 2008. *Gebiedsvisie A15.* Utrecht, H+N+S Landschapsarchitecten.

- 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 Hardenberg. 2004 *Welke toekomst voor Hardenberg kiest u? Publiekskrant.* 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.

- Gemeente Zwolle. 2003. *Onderzoek naar de waterspitsmuis rond bedrijventerrein Hessenpoort (Zwolle*). Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming.

- Hamers, D. & K. Nabielek. 2006. *Bloeiende bermen. Verstedelijking langs de snelweg.* Rotterdam: NAi Uitgevers.

- Hidding, M.C. 2002. *Toekomstonderzoek en omgevingsplanning.* In *Planning voor stad en land.* 204-220. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

- Hilbers, H., D. Snellen & A. Hendriks. 2006. *Files en de ruimtelijke inrichting van Nederland.* Rotterdam: NAi Uitgevers.

- 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.

- Jacobs, M.H. 2000. *Kwaliteit leefomgeving: kennisontwikkeling*. Alterra-rapport 122. Wageningen: Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.

- Jansen, G.A.G. & H.M.M. Schuttenbeld. 2005. *Masterplan Plus Centrum Hardenberg.* Zwolle: Adecs Oost bv.

- Janssen, L.H.J.M., V.R. Okker & J. Schuur. 2006. *Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040.* Rotterdam: Centraal Planbureau (CPB), Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) & Ruimtelijk Planbureau (RPB).

- Jong, L. de & J.H. de Baas. 2007. *Startnotitie Omgevingsvisie Overijssel.* Zwolle: Provincie Overijssel.

- Koningsveld, H. 1995. *Het standaardbeeld van wetenschap*. In: J. Luyten en B. Hoefnagel. *Inleiding in filosofie van wetenschap en technologie.* 28-53. Wageningen: Landbouwuniversiteit.

- 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.

- LNV Directie Oost. 2005. *Borging Landschapskwaliteit; aanbevelingen op basis van ervaringen van Het Oversticht in de provincie Overijssel.*

- Meeteren, M. van & W. Rozendaal. 2007. *Thermometer. Inventarisatie van de wensen en belangen van belangenorganisaties, partijen en bewoners voor de gebiedsvisie gemeentes Duiven & Zevenaar.* Zelhem: Plattelandshuis Achterhoek en Liemers.

- 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.

- Ministerie van LNV & Ministerie van VROM. 2006. *Handreiking Kwaliteit Landschap.* Den Haag: Ando bv.

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 2006. *Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel*. Den Haag: eigen beheer.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat & Rijkswaterstaat Oost-Nederland. 2005. *Ontwerp-Tracébesluit Omleiding Ommen N34/N36. Toelichting.* Arnhem: Drukkerij Gelderland.
- Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. 2006. *Nota Mobiliteit PKB deel IIIA.* Den Haag: eigen beheer.
- Ministerie van VROM. 2008. *WOB-verzoek streeplan Fryslan.* Kenmerk 2008060850.
- 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.
- Ministeries van VROM, LNV, VenW & EZ. 2004a. *Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling. Kabinetsstandpunt (deel 3) van de planologische kernbeslissing Nationaal Ruimtelijk Beleid*. Den Haag: eigen beheer.
- Molen, P. van der. 2003. *Groene schakels. Voorbeeldenboek ecologische verbindingszones.* Den Bosch: Provincie Noord-Brabant.
- 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. Begrenzingenplan voor de nieuwe natuur en beheersgebieden in Overijssel.* Zwolle: Provincie Overijssel.
- Paridon, R. van & K. de Groot. 2007. *Knooperven.* Utrecht: InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster.
- Pater, B. de & H. van der Wusten. 1996. *Het geografische huis. De opbouw van een wetenschap.* Bussum.
- Pirsig, J., 1991. *Lila, een onderzoek naar zeden*. Amsterdam: Ooievaar.
- 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. 2008d. Ongevallengegevens hoofdrijbaan en parallelwegen N340 2003-2007.
- Provincie Overijssel. 2008e. *Richtlijnen milieueffectrapportage.* Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2008f. *Ruimte voor wonen. Ervaringen met vernieuwend woonbeleid in Overijssel 2003-2007.* Deventer: Thieme.

- Provincie Overijssel. 2007a. *Natuurgebiedsplan Overijssel; begrenzingenplan voor de nieuwe natuur en beheersgebieden in Overijssel.* 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. 2005a. *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan; vlot en veilig verder.* Zwolle: eigen beheer.
- Provincie Overijssel. 2005b. *Uitvoeringskader hergebruik Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB).*
- 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.
- Raad voor het Landelijk Gebied. 2005. *Tijd voor kwaliteit.* Amersfoort: Geerars Communicatie.
- Reijen, R. & R. Foppen. 2001. *Effecten van verstoring door wegverkeer op de natuur. Een quick scan van recente ontwikkelingen op basis van literatuuronderzoek*. Interne rapportage Alterra.
- RIVM, 1998. *Leefomgevingsbalans.* Bilthoven: studio RIVM.
- Sluis, B. van. 2008. *A4: Eerst zien, dan geloven.* In *Cobouw* van 18 januari 2008.
- Sociaal-Economische Raad. 2006. *Advies mobiliteitsmanagement.* Den Haag: eigen beheer.
- Stel, S. 2002. *Beleidsplan recreatie en toerisme gemeente Dalfsen 2002 – 2010.* Beetsterzwaag: VANDERTUUK.
- Stichting Duurzaam door het Vechtdal. 2007. *Reactie Stichting Duurzaam door het Vechtdal op de Startnotitie m.e.r. N340.*
- Sykora, K.V., L.J. de Nijs & T.A.H.M. Pelsma 1993. Plantengemeenschappen van Nederlandse wegbermen. Utrecht: KNNV.
- Taskforce Trojan. 2008. *Stikstof/ammoniak in relatie tot Natura 2000. Een verkenning van oplossingsrichtingen.* Den Haag: Ministerie van LNV.
- Theunissen, L. 2003. *Barrièrevorming bij snelweg A73 (Venlo-Echt).* Utrecht: Fietsersbond.
- Toorn, M. van den. 2008. *De effecten van dure benzine en diesel.* In de *Staatscourant* van maandag 2 juni 2008.

- Triple E. 2008. *Care & Cure Landgoed 'De Twentse Basis'. 'Waar zorg in onze natuur ligt'.* Arnhem: eigen beheer.

- Van Assche, K. & M.H. Jacobs. 2002. *Kwaliteit in complexiteit; ruimtelijke kwaliteit en de kennisontwikkeling daarover.* Alterra-rapport 601. Wageningen: Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte.

- Veen, S. van der & E. Jaspers. 2008. *Duurzaam wonen in Hardenberg. Woonplan 2008-2012 gemeente Hardenberg.* Hardenberg: Gemeente Hardenberg.

- 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'.

- 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.*

- Wuite, M. 2007. *Beter alternatief voor A4 blijft in de la liggen.* In *Cobouw* van 31 oktober 2007.

- Zoon. C. & L. Oudejans. 2008. *Natuur van het noordelijk Vechtdal.*

Internet

- ABF Research. 2007. *Primos prognose 2007.* www.primos.abfresearch.nl (bezocht op 17 juni 2008)
- ANP, 2008 *Limburg tevreden met nieuwe A73-Zuid.* www.inoverheid.nl (bezocht op 5 augustus 2008).
- Centraal Bureau voor de Statistiek. 2008. *Regionale kerncijfers Nederland..* statline.cbs.nl (bezocht op 28 juli 2008).
- Centraal Bureau voor de Statistiek. 2006. *Regionale prognose bevolkingsopbouw; 2005-2025.* statline.cbs.nl (bezocht op 8 juli 2008).
- Gemeente Dalfsen. 2008a. *Project windenergie.* www.dalfsen.nl (bezocht op 28 juli 2008).
- Gemeente Haaksbergen. 2008. *Vrijkomende agrarische bebouwing.* www.nieuwsbank.nl (bezocht op 11 juli 2008).
- Groenloket Overijssel. 2008. *Groenloket Overijssel.* www.provincie.overijssel.nl (bezocht op 29 juli 2008).
- Innovatienetwerk. 2008. *Knooperven.* www.innovatienetwerk.org (bezocht op 30 juli 2008).
- J. Kroon. 1997. *Drie jaar paars.* www.nrc.nl (bezocht op 5 augustus 2008).
- Landelijk Steunpunt Landbouw & Zorg. 2008. *De zorgboerderij. Een formule die werkt!* www.zorgboeren.nl (bezocht op 11 juli 2008).
- Ministerie van VenW. 2002 *Hoogwaterproblematiek Vecht voor belangrijk deel opgelost.* projecten.nederlandleeftmetwater.nl (bezocht op 12 juni 2008).
- Projectbureau de centrale as. 2008. www.decentraleas.nl. (bezocht op 7 augustus 2008).
- Provincie Overijssel. 2007g. *N340 vlotter en veiliger.* www.provincie.overijssel.nl/n340. (bezocht in de periode december 2007 tot september 2008).

- Rijkswaterstaat. 2008. *Wegen naar de toekomst.* www.wegennaardetoekomst.nl. (bezocht op 3 augustus 2008)
- RIVM. 2008. *Vergrijzing.* www.rivm.nl (bezocht op 28 juli 2008).
- RTV Oost. 2005. *Dalfsenaar omgekomen bij ongeluk.* www.rtvoost.nl. (bezocht op 10 juni 2008).
- Ruimtelijk Planbureau. 2008. *Het RPB is het nationale kennisinstituut voor de ruimte.* www.rpb.nl (bezocht op 5 april 2008).
- Stichting Amfibisch Wonen. 2000. *Barendrecht.* www.amfibischwonen.nl (bezocht op 11 juli 2008).
- Stichting Duurzaam door het Vechtdal. 2007. www.duurzaamvechtdal.nl. (bezocht in de periode december 2007 tot september 2008).
- Stichting Stop RW19/A4. 2008. *Stichting Stop RW19/A4*. www.stoprw19-a4.nl (bezocht op 7 augustus 2008).
- Trendbureau Overijssel. 2008. *Trendverkenning demografie 2008.* Op www.provincie.overijssel.nl (bezocht in de periode van mei tot augustus 2008).
- Vereniging voor Natuur en Milieu "De Vechtstreek". 2007. www.natuurenmilieudevechtstreek.nl. (bezocht op 7 augustus 2008).
- VPRO. 2008. *Landroof*. www.landroof.nl/ (bezocht 7 augustus 2008).
- Waterschap Groot Salland. 2008. *Studie naar retentiewonen in West-Overijssel.* www.wgs.nl (bezocht op 24 juni 2008).
- Wikipedia. 2008a. *Ommen.* http://nl.wikipedia.org (bezocht op 28 juli 2008).
- Wikipedia. 2008b. *Rijksweg 4.* http://nl.wikipedia.org (bezocht op 7 augustus 2008).
- Wikipedia. 2008c. *Rijksweg 73.* http://nl.wikipedia.org (bezocht op 5 augustus 2008).

Interviews met experts en ambtenaren

1) Naam:	Irene van Oenen
Organisatie:	Gemeente Dalfsen
Afdeling:	Verkeer en Vervoer
Functie:	Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	18 maart 2008
Plaats:	Dalfsen, gemeentehuis Dalfsen

2) Naam:	Zeljko Zoric
Organisatie:	Gemeente Ommen
Afdeling:	Verkeer en Vervoer
Functie:	Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	19 maart 2008
Plaats:	Ommen, gemeentehuis Ommen

3) Naam:	Wouter Rozendaal & Miriam van Meeteren
Organisatie:	Plattelandshuis Achterhoek en Liemers
Functie:	Medewerkers Gebiedsvisie A15
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	15 april 2008
Plaats:	Zelhem, Plattelandshuis Achterhoek en Liemers

4) Naam:	Leo Oudejans
Organisatie:	Begeleidingscommissie
Functie:	Gebiedsexpert
Duur van het interview:	210 minuten
Datum:	23 april 2008
Plaats:	Ariën, adres dhr. Oudejans

5) Naam:	Aart van Beuzekom
Organisatie:	Rijkswaterstaat Oost-Nederland
Functie:	Projectleider A28 Zwolle-Meppel
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	7 mei 2008

Plaats:	Arnhem, Rijkswaterstaat Oost-Nederland

6) Naam:	Dirk Baalman
Organisatie:	Het Oversticht
Functie:	Adjunct-directeur Oversticht.
Duur van het interview:	120 minuten
Datum:	15 mei 2008
Plaats:	Zwolle, het Oversticht

7) Naam:	Gerard van Weerd
Organisatie:	Provincie Overijssel
Functie:	Projectleider N340
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	20 mei 2008
Plaats:	Zwolle, Provinciehuis

8) Naam:	Berend Jan Gerrits
Organisatie:	Gemeente Hardenberg
Functie:	Medewerker civiele techniek
Duur van het interview:	45 minuten
Datum:	28 mei 2008
Plaats:	Hardenberg, gemeentehuis

9) Naam:	Gerrit-Jan Kok
Organisatie:	Gemeente Ommen
Functie	Burgemeester
Duur van het interview:	60 minuten
Datum:	16 juni 2008
Plaats:	Ommen, gemeentehuis

10) Naam:	Erwin Goutbeek
Organisatie:	Stichting tot het behoud van Particuliere Historische Buitenplaatsen
Functie:	Gebiedsexpert
Duur van het interview:	120 minuten
Datum:	16 juni 2008
Plaats:	Dalfsen, adres dhr. Goutbeek

11) Naam:	Arie Moning
Organisatie:	Dienst Landelijk gebied
Functie:	Landbouwexpert
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	18 juni 2008
Plaats:	Zwolle, kantoor DLG

12) Naam:	Piet Bremer
Organisatie:	Provincie Overijssel
Functie:	Provinciaal ecoloog
Duur van het interview:	90 minuten
Datum:	18 juni 2008
Plaats:	Zwolle, Provinciehuis

13) Naam:	Rutger Ekhart
Organisatie:	Gemeente Zwolle
Functie:	Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer
Duur van het interview:	60 minuten
Datum:	4 juli 2008
Plaats:	Zwolle, stadskantoor

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.* 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.* Stichting Duurzaam door het Vechtdal.
- Prinsse, W. Voorzitter *Stichting Duurzaam door het Vechtdal.* 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.
COROP-gebied/regio	Een regionaal gebied binnen Nederland dat deel uitmaakt van de COROP-indeling. In totaal zijn er in Nederland 40 COROP-gebieden. Elk COROP-gebied is een samenvoeging van gemeenten die een zekere economische samenhang vertonen.
CROW	Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en open bare ruimte (oorspronkelijke afkorting: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond,- Water,- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek)
Dubbele vergrijzing	Het aandeel 80-plussers binnen de groep mensen van 65 jaar en ouder neemt toe.
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 verbindingsroutes door heel Nederland.
Erftoegangsweg	Een weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven.
Erosie	Het proces waarbij los materiaal door transporterende media zoals water, ijs en wind wordt afgevoerd.
Extensiveringsgebied	Ruimtelijk begrensd gedeelte van een reconstructiegebied met het primaat wonen of natuur, waar uitbreiding, hervestiging of nieuwvestiging van in ieder geval intensieve veehouderij onmogelijk is of in het kader van de reconstructie onmogelijk zal worden gemaakt.
Extramuralisering	De trend waarbij ouderen steeds meer buiten instellingen zorg ontvangen.
Gebiedsontsluitingsweg	Verbindende schakel tussen erftoegangsweg en stroomweg, zorgt voor zowel uitwisselen als stromen, zij het dat dit gescheiden plaatsvindt.
Geografisch informatiesysteem (GIS)	Een informatiesysteem waarmee (ruimtelijke) gegevens of informatie over geografische objecten kan worden opgeslagen, beheerd, bewerkt, geanalyseerd en gepresenteerd.
Huishoudverdunning	Het kleiner worden van de gemiddelde huishoudenomvang, mede als gevolg van individualisering, een kleiner kindertal en vergrijzing.

Klink/inklinken	Het proces van volumevermindering van grond door verdroging of onttrekken van grondwater. Klink kan bijvoorbeeld ontstaan bij bemaling in een polder.
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).
Inzijggebied	een oorspronkelijk laaggelegen vorm of gebied dat door processen van sedimentatie/erosie of verschillende intensiteiten van klink relatief hooggelegen is.
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.
Meanderen	Natuurlijk bochtig verloop van een beek, kreek of rivier.
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.
Nulalternatief	Alternatief waarbij wordt uitgegaan van de bestaande situatie. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven in het MER.
Nulplusalternatief	Het nulalternatief met aanvullende maatregelen, gericht op het weren van verkeer.
Reconstructie	De herinrichting van het buitengebied, dat een stevige opknapbeurt 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.
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.

Sedimentatie	Afzetting van materiaal door rivieren, zeeën, gletsjers en/of wind.
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).
Uitschuif	Spreiding van bevolking en werkgelegenheid vanuit de stad naar omringende kernen en aangrenzende regio's.
Verbrede landbouw	Het ontplooien 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.
Verpaarding	Het proces waarbij het grondgebruik verandert van landbouwproductie naar paardenhouderij.
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.

Colofon

De N340 – noodzakelijk goed door de tuin van Nederland
De relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling gerelateerd aan het karakter van het Vechtdal

Opdrachtgever:
Stichting Duurzaam door het Vechtdal

Financiering:
Wetenschapswinkel Wageningen UR

Projectuitvoering:
Andries Middag
Matthijs Timmermans

Begeleidingscommissie:
Rinus Jaarsma, Hugo Hoofwijk, Ad Zwaga, Cees Zoon, Leo Oudejans, Martin van den Berg en Alphons de Vocht

Lay-out: Michel Hildebrand
www.wetenschapswinkel.wur.nl
Foto's: Andries Middag en Matthijs Timmermans