N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek



N 340/N48 Zwolle-Ommen

Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B
bijlage 1 van toelichting Provinciaal Inpassingsplan

juli 2012

2012-100

provincie Overijssel

Samenstelling voorkeursalternatief vanuit bouwstenen varianten A en B

nr	Traject, knooppunt of kruising/aansluiting	Keuze voorkeursalternatief met haakjes (x) betekent: met aangepaste vormgeving			Motivering op hoofdpunten
		A	B	Bijzonderheden/aanpassingen	
1	Knooppunt A28		(x)	Met afrit A28 vanaf Meppel rechtstreeks naar Kranenburgweg en met aanpassing op- en afrit naar Kranenburgweg noordzijde N 340.	- compact en toekomstvast; - Ordelseweg (dicht op Vecht / Natura 2000 gebied) verliest functie als op- en afrit naar A28; - variant B sluit (in tegenstelling tot variant A) aan op stedenbouwkundig en verkeerskundige situatie bedrijventerrein Hessenpoort met Nieuwleusenerdijk als centrale as; voordeel variant A voor behoud (deel) Anningahof weegt hier niet tegen op; Anningahof verplaatsen binnen (ruimere) Vechtcorridor; - Lus noordzijde verkeerskundig meest logisch, deels op huidige op- en afrit, vrijwaart belangrijkste deel groeiplaats Kievitsbloem en huiskavel agrarisch bedrijf blijft voor een groot deel behouden (variant A tast huiskavel veel meer aan).
2	Traject zuidelijk van Hessenpoort tot en met spoorlijn	(x)		Tracé en kruising spoorlijn (met viaduct) conform A, maar geen Haarlemmermeer-aansluiting t.h.v. Mindenstraat en N 340 op maaiveld.	- Variant A combineert ruimere Vechtcorridor met enige ruimte voor uitbreiding bedrijventerrein (ca 12 ha) aan noordzijde nieuwe N 340; - N 340 niet hoog i.v.m. ruimtebeslag, geluid en kosten; - Viaduct over spoorlijn aanvaardbaar gelet op stedelijke situatie (Hessenpoort, schakelstation hoogspanningslijnen) cq verhouding kosten - landschappelijke baten.
3	Traject vanaf spoorlijn tot Ankummerdijk	x			- Afwikkeling verkeer op oude N 340 volgens variant A beter dan volgens B (voorkomen sluipverkeer via Hessenpoort); - Ongelijkvloerse kruising van De Bese volgens variant A landschappelijk licht de voorkeur boven variant B.
4	Kruising/aansluiting Ankummerdijk	(A1)		Volledige aansluiting maar i.p.v. nieuwe ontsluitingsweg naar Leemculeweg wordt verkeer terug geleid naar zuidelijke parallelweg en dan t.h.v. bestaande fietstunnel richting Leemculeweg (cf A2)	- Volledige aansluiting Ankummerdijk vanwege behoud gespreide bereikbaarheid kern Dalfsen (Koesteeg blijft hoofdontsluiting), afwikkeling verkeer en bereikbaarheid plaatselijke bedrijven aan N 340, ontlasting parallelwegen t.h.v. Ankum i.v.m. subjectieve verkeersonveiligheid; - aangepaste noordelijke parallelweg (en geen fietspad) waarborgt verkeersveiligheid, in het bijzonder bij de school; verkeersbelasting parallelweg rechtvaardigt geen apart fietspad; - verkeersvoordeel nieuwe ontsluitingsweg naar Leemculeweg weegt niet op tegen extra ruimtebeslag/geluid/kosten/aantasting kwekerij.
5	Traject Ankummerdijk – Driessen	A1		2x2 rijstroken	- verkeersintensiteiten en I/C waarden in 2020/2030 in de spitsen zijn op dit trajectdeel zeer hoog (met nog het verkeer naar- en van Dalfsen via Driessen) en vragen om toekomstvast ontwerp met 2x2 rijstroken.
6	Kruising/aansluiting Driessen		x		- Hoge ligging N 340 is hier ruimtelijk inpasbaar omdat meerdere woningen nabij kruising toch moeten wijken; fiets en ander verkeer Dalfsen-Nieuwleusen kan dan op maaiveldniveau de N 340 kruisen.
7	Traject Driessen –Oudleusen	A/B			- Tracé ligging A en B zijn hier gelijk

8	Kruising/aansluiting Oudleusen en tracé zuidelijk van Oudleusen	(x)		Met aansluiting op de Dennenkamp met rotonde iets noordelijk van Spiegelstraat. Bocht zuidelijke parallelweg bij tankstation iets flauwer. Niet 'knijpen' dwarsprofiel bij woning/bedrijf Hessenweg 107 (oostkant Oudleusen), maar rechttrekken noordelijke parallelweg en opstallen boerderij aankopen; daardoor ook betere inpassing fietstunnel.	- Compactheid aansluiting variant A heeft voorkeur boven groter ruimtebeslag variant B, en gevolgen daarvan voor naastgelegen agrarisch bedrijf. - Bochtafsnijding vermindert geluidsbelasting woningen kern Oudleusen en is positief voor leefbaarheid en inpassing; extra baten halfverdiepte ligging voor geluid, leefmilieu en landschap wegen niet op tegen hogere kosten en ontsluitingsmogelijkheid bestaand restaurant en benzinestation, en realiseerbaarheid fietstunnel; - Aansluiting Oudleusen in combinatie met aansluiting bij Maneweg/Oosterkampen ontlast parallelwegen op traject Oudleusen-Oosterkampen waardoor nieuwe noordelijke parallelweg geen toegevoegde waarde heeft; ruimte tussen bestaande noordelijke parallelweg en nieuwe N 340 kan beter benut worden;
9	Traject Oudleusen – Maneweg/Oosterkampen	(x)		Tussen hoofdrijbaan en zuidelijke parallelweg brede berm aanhouden (niet 'knijpen'); woningen aan de zuidzijde van de Hessenweg, tegenover Westerkampen, moeten wijken (staan nu 'bovenop' parallelweg)	
10	Kruising/aansluiting? Maneweg/Oosterkampen	(A1)		N 340 op maaiveld en niet halfverdiept. Oosterkampen oostwaarts aansluiten op parallelweg (tot waar parallelweg vanaf de kruising weer op maaiveld is).	- De aansluiting bij de Maneweg/Oosterkampen heeft de voorkeur boven een aansluiting bij De Stouwe vanwege de ontsluiting van congreshotel 'Mooirivier' (parallelwegen bij Oudleusen daardoor ook minder belast) en ontsluiting van agrarische gebieden aan zowel de noord- als zuidzijde. Een aansluiting bij De Stouwe ligt t.o.v. de EHS ongunstiger. - De (landschappelijke) voordelen van een halfverdiepte ligging bij de Maneweg/Oosterkampen en de nadelen (bodem en grondwater, en kosten) wegen niet op tegen een inpassing met de N 340 op maaiveld. Door de Oosterkampen meer oostelijk op de parallelweg aan te sluiten, in combinatie met het niet handhaven van de woning Hessenweg 115 (uitkijkend op een talud), verbetert de ruimtelijke inpassing.
11	Traject Oosterkampen-De Stouwe	(x)		T.h.v. Hessenweg 76 dwarsprofiel opbouwen vanaf zuidelijke parallelweg.	- Door de A-variant gering aan te passen kan de bestaande (geluidwerende) erfafscheiding (wal met beplanting) van de woning Hessenweg 76 gespaard blijven.
12	Kruising Aansluiting? De Stouwe	(x)		Gewijzigde situering fietstunnel, buiten winterbed bij westzijde Wildbaan.	- De aansluiting bij de Maneweg/Oosterkampen heeft de voorkeur boven een aansluiting bij De Stouwe (zie bij punt 10). - Tegen de locatie van de in variant A getekende fietstunnel bestaan bezwaren bij het waterschap i.r.t. de doorsnijding van de waterkering en de (deels) buitendijkse ligging. In het voorkeursalternatief is de fietstunnel in westelijke richting verschoven waardoor dit conflict niet optreedt.
13	Traject De Stouwe – Hessenweg-West	x			- Ecoduct realiseren.
14	Kruising Hessenweg-West	(x)		Met meer westelijke aansluiting Varsenerweg op parallelweg (waar zuidelijke parallelweg vanaf kruising terug op maaiveld is).	- Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising Hessenweg-West past (gelet op de afstand) bij de keuze voor een ongelijkvloerse aansluiting/kruising bij de Maneweg/Oosterkampen i.p.v. De Stouwe. - Een ongelijkvloerse kruising bij de Hessenweg-West maakt het voor verkeer vanaf De Wildbaan en Calluna –via de parallelweg- mogelijk hier over te steken en rechtsreeks het centrum van Ommen te bereiken. - Voor de relatie tussen Varsen Noord en Zuid (sociale cohesie en over-en-weer gebruik landbouw) en voor recreatief (fiets-)verkeer is een ongelijkvloerse kruising bij de Hessenweg-West ook van betekenis.

15	Traject Hessenweg-West - N(3)48	x			
16	Knooppunt Varsen	(x)		Met fietsvoorziening tussen de rotondes.	- Knooppuntvariant A faciliteert (meer dan variant B) de hoofdstroom op het Combinatiealternatief en - A zorgt voor een directe verbinding voor (plaatselijk) verkeer naar het centrum van Ommen. - Het zuidoostelijke kwadrant van het knooppunt wordt t.o.v. variant B nagenoeg gevrijwaard van ingrepen (positief voor landbouw, landschap en archeologie).
17	Traject Varsen-Balkerweg (N48 zuid)	(x)		Met ecoduct i.p.v. ecotunnel, gesitueerd halverwege fietstunnel en Bossteeg 2.	- In een ecotunnel is een hoogte van 4 meter nodig. Een eenvoudig ecoduct heeft gelet op de kosten en inpasbaarheid op deze locatie de voorkeur. - Voor fietsers heeft een fietstunnel de voorkeur i.p.v. een viaduct (minder hoogteverschil te overwinnen). - Scheiding van fiets-/wandelverkeer van de ecopassage heeft de voorkeur.
18	Kruising/aansluiting Balkerweg		(x)	Met rotondes op Balkerweg en gewijzigde aansluiting Emslandweg / Hessenweg-West. Uit de verkeersanalyses blijkt dat een vlotte en veilige verkeers-afwikkeling met rotondes kan plaatsvinden (onderzoek BVA i.o.v. Ommen).	- Een ruimtelijke inpassing volgens variant B is minder ingrijpend voor de directe omgeving (Meubelwinkel behoudt uitbreidingsmogelijkheden) en heeft de voorkeur, met een aangepaste inpassing van de Hessenweg-West en de Emslandweg (meer overzichtelijk en verkeersveilig).
19	Traject Balkerweg-Arrierveld (N48 noord)	A/B			- Tracéligging A en B zijn hier gelijk
20	Knooppunt Arriërveld	(x)		Met aangepaste vormgeving om aardgasleidingen te ontzien.	- Variant A ligt gunstiger voor het grondwaterbeschermingsgebied Witharen. - Verkeerskundig is er een lichte voorkeur voor variant A omdat de grootste verkeersstroom het beste wordt gefaciliteerd.