

N 340 / N 48 Zwolle - Ommen - Arriërveld

Landschappelijke visie + ontwerp



SEPTEMBER 2010

B02022.300002



INHOUD



1. INLEIDING	4	4. VISIE	40
<i>Aanleiding</i>	5	<i>Inhoudelijk vertrekpunt</i>	43
<i>Doel</i>	7	<i>Ontwerpprincipes</i>	45
<i>Leeswijzer</i>	7	<i>Ontwerpprincipe:</i>	
		<i>tracé volgt landschap</i>	47
2. BELEIDSKADER	8	<i>Ontwerpprincipe:</i>	
<i>Inleiding</i>	9	<i>variatie in wegprofiel</i>	49
<i>Omgevingsvisie Overijssel</i>	11	<i>Ontwerpprincipe:</i>	
<i>Structuurvisie N 340 / N 48</i>	13	<i>kruisingen en aansluitingen</i>	51
<i>Programma Ruimte voor de Vecht</i>	15	<i>Ontwerpprincipe:</i>	
<i>Landschapontwikkelingsplan Dalfsen</i>	15	<i>inpassing bij Ankum en Oudleusen</i>	53
<i>Programma Cultuur en Ruimte</i>	17	<i>Ontwerpprincipe:</i>	
		<i>versterking landschap</i>	55
3. ANALYSE	20	5. ONTWERP	56
<i>Inleiding</i>	21	<i>Van visie naar ontwerp</i>	59
<i>Historische analyse Hessenweg</i>	22	<i>Wat is te zien op de kaart?</i>	61
<i>Ruimtelijke structuur rond 1900</i>	26		
<i>Natuurlijke laag</i>	29	6. BEELDKWALITEITSPLAN	88
<i>Laag van het agrarische cultuurlandschap</i>	31	<i>Inleiding</i>	89
<i>Stedelijke laag</i>	33		
<i>Lust- en Leisurelaag</i>	35		
<i>Conclusies kaartanalyse</i>	37		

Visualisaties van het ontwerp zijn te bekijken via de website van de provincie Overijssel:
www.overijssel.nl/n340



1. INLEIDING



Aanleiding

De provinciale weg N 340 / N 48 Zwolle – Ommen – Arriërveld is een belangrijke schakel in de regionale hoofdwegenstructuur van Overijssel. Om de regionale bereikbaarheid te verbeteren wil de provincie de N 340 anders inrichten.

In de planstudie planMER is een groot aantal tracé alternatieven onderzocht voor de verbinding N 340 – N 48. Op basis van deze informatie hebben Provinciale Staten op 14 oktober 2009 het combinatiealternatief als definitief tracé gekozen.

Dit combinatiealternatief gaat uit van verbetering van het bestaande tracé en een gedeeltelijk nieuw tracé tussen Zwolle en Ankummerdijk. Tevens is de keuze gemaakt alle kruisingen en aansluitingen ongelijkvloers te maken. Behalve doorstroming van het verkeer moet de toekomstige regionale stroomweg een bijdrage leveren aan de verdere gebiedsontwikkeling en de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Het combinatiealternatief is vervolgens uitgewerkt op inrichtingsniveau. In de planstudie BesluitMER zijn varianten ontwikkeld voor de exacte ligging en inrichting van dit alternatief. Het gaat hierbij om locatie en vorm van de aansluitingen en het wegprofiel. Op basis van deze varianten is een voorkeursalternatief opgesteld. Dit voorkeursalternatief vormt de basis voor het landschappelijk ontwerp.



OVERZICHTSKAART VAN DE N 340 EN OMGEVING

Doel

Het doel van deze studie is de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg een volwaardige plaats in de planvorming te geven. Het ontwerpen van (nieuwe) ruimtelijke kwaliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

De landschappelijke visie formuleert landschappelijke overwegingen voor keuzen van varianten en benoemt ontwerpprincipes voor het ontwerp. Deze principes gaan in op de herkenbaarheid van de weg zelf, de inpassing van de weg in de omgeving en de mogelijkheden voor het versterken van landschap.

De uitwerking van het landschappelijk ontwerp vindt plaats binnen de randvoorwaarden van het voorkeursalternatief. Per locatie wordt een gebiedsuitwerking gemaakt, deze geven inzicht in de inpassing van de weg en het versterken van landschappelijke structuren.

De visie spreekt zich ook uit over beeldkwaliteit van de weg. Hiertoe is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht en inspiratie in vormgeving van de kunstwerken op de route. Het beeldkwaliteitsplan bestaat uit een tekst met referentiebeelden voor een aantal typen kunstwerken: knooppunten, aansluitingen, ongelijkvloerse kruisingen en ecoducten.

Bij het tot stand komen van de visie en het ontwerp zijn ideeën en wensen van omwonenden uit de ontwerpatelier (november 2009) meegenomen. Ook is aandacht besteedt aan de opmerkingen uit de consultatiegroep van 10 maart 2010. De visie en het ontwerp vormen de inhoudelijke basis voor het uit te werken Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Leeswijzer

Dit rapport is opgebouwd uit 6 afzonderlijk leesbare hoofdstukken.

- De inleiding (hoofdstuk 1) beschrijft de aanleiding en doel van deze studie.
- Het kader (hoofdstuk 2) beschrijft het belangrijkste relevante beleidskader van Provincie Overijssel en gemeenten.
- De analyse (hoofdstuk 3) toont de resultaten van een ruimtelijke kaartanalyse van het plangebied, dit resulteert in 5 deelgebieden met eigen karakteristiek.
- De visie (hoofdstuk 4) vormt de schakel tussen analyse en ontwerp. Landschappelijke ontwerpprincipes zijn benoemd als uitgangspunt voor het ontwerp.
- Het ontwerp (hoofdstuk 4) is het landschappelijk ontwerp en bestaat uit kaartbeelden en dwarsdoorsneden met toelichting per plek. Dit ontwerp is gebaseerd op het voorkeursalternatief
- Het beeldkwaliteitsplan (hoofdstuk 6) geeft inzicht en inspiratie voor de vormgeving van de kunstwerken.

2. BELEIDSKADER



Inleiding

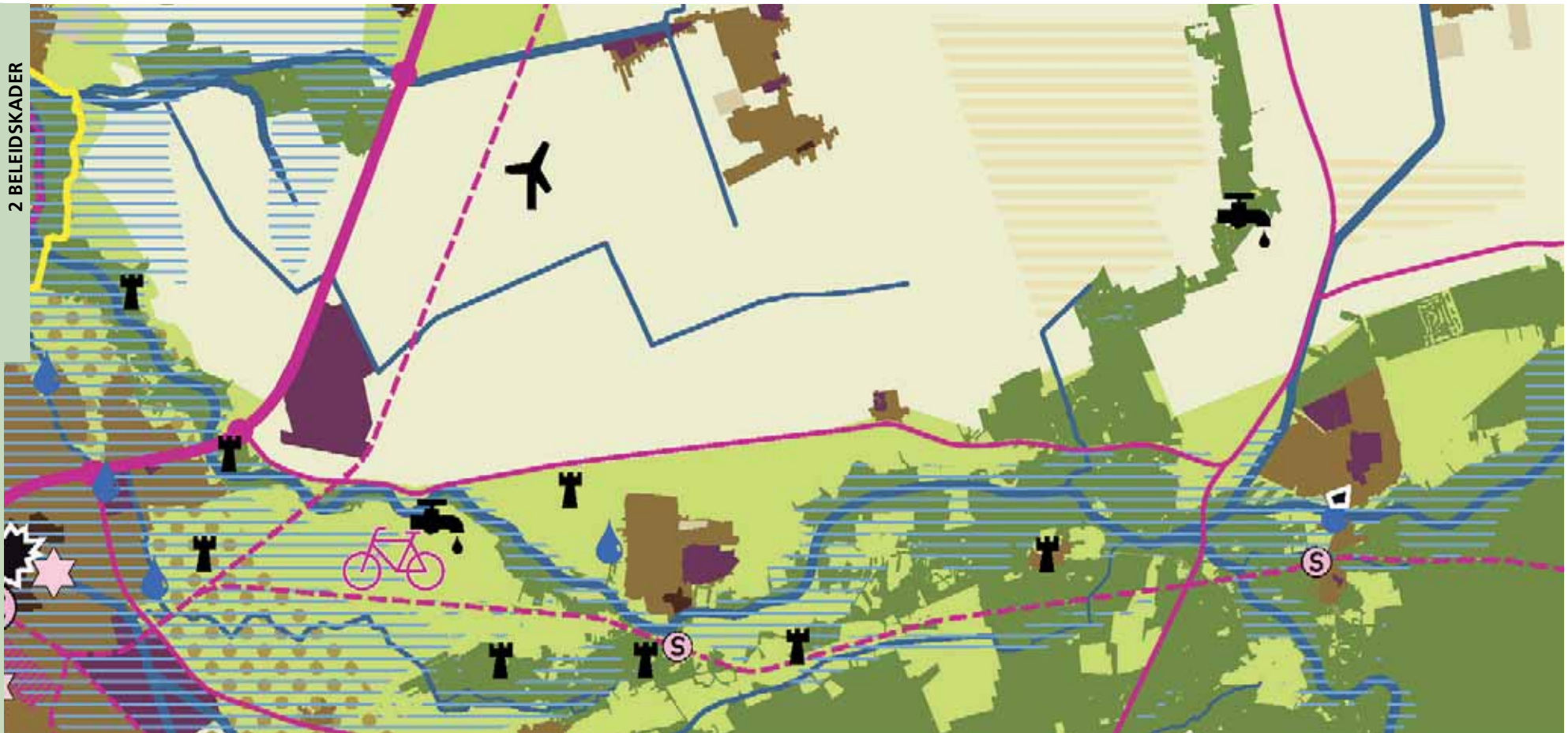
In dit hoofdstuk is het belangrijkste ruimtelijk beleid beschreven als kader voor de visie.

Het gaat hierbij om de volgende documenten:

- Omgevingvisie Overijssel
- Structuurvisie N 340 / N 48
- Programma 'Ruimte voor de Vecht' en Voorlopig Perspectief Vechtcorridor Noord

Het beleidskader is uitgebreid beschreven in het PlanMER, gekoppeld aan de tracékeuze in de Structuurvisie. Dit is geactualiseerd en aangevuld in het BesluitMER, gekoppeld aan de keuze van inrichtingsvarianten.

Tot slot zijn de uitkomsten van het programma Ruimte en Cultuur beschreven. De conclusies hieruit vormen de opmaat voor de visie.



0

10km

BELEIDSPERSPECTIEF OMGEVINGSVISIE



Omgevingsvisie Overijssel

De Omgevingsvisie Overijssel bevat de visie en het uitvoeringsprogramma voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de Provincie Overijssel. Op 1 juli 2009 is de Omgevingsvisie met Omgevingsverordening vastgesteld door Provinciale Staten.

Ruimtelijke Kwaliteit is met Duurzaamheid één van de belangrijkste uitgangspunten van het provinciale ruimtelijk beleid. Het thema ruimtelijke kwaliteit is leidend voor alle beleidskeuzes.

Het thema ruimtelijke kwaliteit is gedefinieerd als: de goede functie op de goede plek op de goede manier ingepast in de omgeving.

Gebiedskenmerken

In de Omgevingsvisie Overijssel is deze visie vertaald in een aantal beleidsambities met als doel de kenmerken en verschillen in Overijssel onder de aandacht te brengen en te benadrukken.

Voor het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit zijn essentiële gebiedskenmerken het uitgangspunt. Hoofdstuk 2.6 van de Omgevingsvisie gaat in op de gebiedstypen en de gebiedskenmerken, die in de Catalogus Gebiedskenmerken uitgebreid aan de orde komen.

De gebiedskenmerken zijn te onderscheiden in 4 lagen:

- een natuurlijke laag (in en op de bodem);
- een laag van het agrarische cultuurlandschap (grootschalig gebruik en inrichting van de bodem);
- een stedelijke laag (bebouwing en infrastructuur)
- een lust & leisure laag (toerisme, recreatie en landgoederen).

De Provincie Overijssel wil de ruimtelijke kwaliteit vooral versterken door de gebiedskenmerken te verbinden aan nieuwe ontwikkelingen. De ambitie is een kwaliteitsontwikkeling in gang zetten, waarbij elk project, elke ontwikkeling iets bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit wordt daarmee een vanzelfsprekend resultaat van handelen.

Omgevingsverordening

In de Omgevingsverordening Overijssel is dit als volgt verwoord "nieuwe ontwikkelingen [...] dragen bij aan

het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken." "Kwaliteitsontwikkeling is het proces waarbij elk project/elke ontwikkeling bijdraagt aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving."

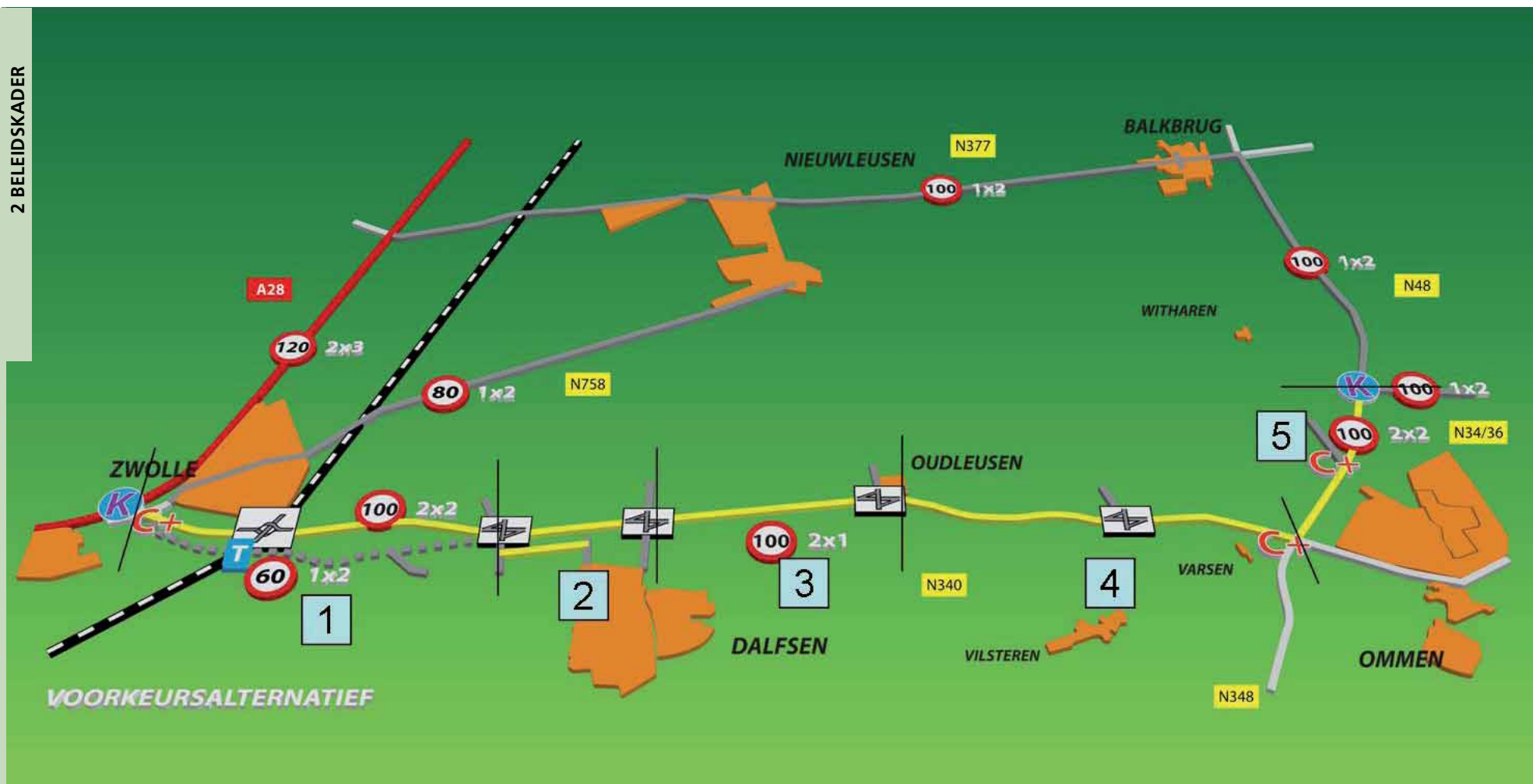
"Versterken van ruimtelijke kwaliteit: het leggen van nieuwe verbindingen tussen bestaande gebiedskwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen waarbij bestaande kwaliteiten worden benut en waar mogelijk nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd."

Kwaliteitsambities

Naast het generieke ruimtelijke beleid, de ontwikkelingsperspectieven en de Gebiedskenmerken zijn 7 kwaliteitsambities benoemd. De kwaliteitsambities waarboven publieke belangen op provinciale schaal en vormen de basis voor sturen op ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteitsambities zijn:

1. Elk buurtschap, dorp of stad zijn eigen kleur.
2. Voortbouwen op kenmerkende structuren van de agrarische landschappen.
3. Natuur als ruggengraat van Overijssel, versterkt door flanken met een mix van functies
4. Zichtbaar, beleefbaar en mooi landschap
5. Het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk.
6. Een continue en beleefbaar watersysteem als dragen structuur van Overijssel
7. Sterke ruimtelijke identiteit als motor voor gebiedsontwikkeling

Een van de onderwerpen in de Omgevingsvisie is bereikbaarheid. Een ander belangrijk onderscheid vanuit beleving is dat tussen rust en drukte, tussen gebieden waar het 's nachts nog echt donker is en gebieden waar het licht nooit uit gaat. Natuurlijk lukt het niet de luwe gebieden – vaak de natuurlandschappen – te vrijwaren van doorgaande infrastructuur. Maar hier kan het concept van de 'Parkway', die soeverein door het landschap 'scheert' uitkomst bieden. Dit levert mooie confrontaties en belevenissen op: snelheid door de 'trage' landschappen.



COMBINATIEALTERNATIEF N 340 / N 48

Structuurvisie N 340 / N 48

Provinciale Staten van Overijssel hebben het Combinatiealternatief vastgesteld als voorkeursalternatief voor de N 340. De N 340 wordt ontworpen als een regionale stroomweg die een bijdrage levert aan de doorstroming van het verkeer, de verdere gebiedsontwikkeling en de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied;

Tracéverloop en rijstroken

Op de kaart is van het combinatiealternatief het tracéverloop, het aantal rijstroken en de maximale snelheid weergegeven. Het tracé bestaat uit de volgende delen (van west naar oost):

- In het westelijk deel wordt vanaf de A 28 / Kranenburgweg een nieuw noordelijk tracé aangelegd. Het nieuwe tracé loopt tot voorbij de spoorlijn Zwolle – Meppel en sluit ter hoogte van Ankummerdijk weer aan op de huidige N 340. Bij de westelijke omleiding bestaat het aantal rijstroken uit 2 maal 2.
- Het middengedeelte (Ankummerdijk tot viaduct Varsen) volgt het bestaande tracé. De weg bestaat uit 2 maal 1 rijstrook (2 fysiek van elkaar gescheiden rijbanen).
- Het oostelijk deel van het tracé (de N 48 van Varsen naar Arriërveld) volgt het bestaande tracé. De weg bestaat uit 2 maal 2 rijstroken.
- Het huidig tracé van de N 340 vanaf Kranenburgweg tot Ankummerdijk wordt een erftoegangsweg (60 km/uur) met een verkeerstunnel voor fietsverkeer - en voor autoverkeer van aanwonenden - ter plaatse van de spoorlijn een ongelijkvloerse kruising.

Knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen/ aansluitingen

Op een aantal delen van het traject worden knooppunten en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen gerealiseerd. Het gaat om de volgende delen (van west naar oost):

- Aanpassing knooppunt A 28 - Kranenburgweg – N 340, waarbij ook de ontwikkelingen van het bedrijventerrein betrokken worden.
- De aansluiting van het nieuwe tracé van de N 340 op de Kranenburgweg;
- Een ongelijkvloerse kruising van het nieuwe tracé met de spoorlijn Zwolle – Meppel;
- Een nieuwe aansluiting van de nieuwe westelijke omleiding op de huidige N 340 bij Ankummerdijk;
- Ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen bij de Dedemsweg, De Stokte en Maneweg
- De aansluiting van de N 340 op de N 48 bij Varsen (N 340 gaat vloeiend over in N 48);
- Een vernieuwde aansluiting van de Balkerweg op de N 48 (bestaand);
- Een nieuw knooppunt / aansluiting van de N 48 op de N 36 (Omleiding Ommen).

Gebiedsontwikkeling

Ruimtelijke kwaliteit en cultuur zijn belangrijk bij het ontwerp van de N 340. De gebiedskenmerken en sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie, met Lagenbenadering en Gebiedscatalogus en culturele analyses spelen hierbij een rol. Tevens moet een relatie gelegd worden met de identiteit en kenmerken van de Vechtstreek. Hiertoe is in de structuurvisie N 340 / N 48 de volgende aanvullende doelstelling geformuleerd: 'Een aangepaste of nieuwe N 340 moet de regionale gebiedsontwikkeling ondersteunen'.



N 340 OMGEVING STOUWEWEG, ZICHT OP HET VECHTDAL

Programma Ruimte voor de Vecht

Het programma 'Ruimte voor de Vecht' is een van de speerpunten uit het coalitieakkoord van de provincie Overijssel. Overijssel verbindt zich hiermee aan een perspectief voor het Vechtdal. Naast het creëren van ruimte voor water, staat de ruimtelijke kwaliteit in het Vechtdal centraal.

Bij 'Ruimte voor de Vecht' gaat het om een strategisch integraal gebiedsontwikkelingsprogramma waarin relevante actuele plannen en activiteiten worden meegenomen. De opwaardering van de N 340 is een zelfstandig project dat een bijdrage levert aan het programma 'Ruimte voor de Vecht'. Keuzes voor de N 340 en 'Ruimte voor de Vecht' zijn en worden op elkaar afgestemd. Met als uiteindelijk doel elkaar onderling te versterken.

Voorlopig Perspectief Vechtcorridor Noord

Het voorlopig perspectief Vechtcorridor Noord is opgesteld als richtinggevend document voor de gebiedsontwikkeling van het noordelijk deel van het Vechtdal. Het plangebied strekt zich uit vanaf de verkeersaansluiting op de A 28 tot aan Ankummerdijk. Doel is een duurzame ontwikkeling van de Vechtcorridor met een goed ingepaste N 340 ter vergroting van de bereikbaarheid van Zwolle in het algemeen en het regionaal bedrijventerrein in het bijzonder.

De centrale opgave is:

- Vechtdal sterker en manifester maken
- Ruimtelijke ontwikkeling stedenbouwkundig en landschappelijk gezien zo zorgvuldig mogelijk in te passen
- Verkenning ontwikkelingskansen voor Hessenpoort III
- Recreatief-toeristische ontwikkeling van het Vechtdal

De gebiedsbeschrijving gaat in op de overgang van stad naar landschap in drie deelgebieden, dit zijn (van west naar oost):

1. Overruimte tussen Hessenpoort en de rivier de Vecht, schaalverschil bedrijventerrein en lintbebouwing Hessenweg
2. Omgeving verdeelpunt hoogspanningmasten, groot schaalcontrast
3. Buitengebied gemeente Dalfsen met karakteristieke openheid met verspreid liggende erven

De ontwerpstudie gaat in op het tracé en profiel van de N 340 en de knooppunten. De uitwerking in drie scenario's laat verschillende maatvoeringen zien bij gebiedsontwikkeling.

- Vechtcorridor Small, smalle corridor met 25 ha bruto bedrijventerrein
- Vechtcorridor Medium, brede corridor met 12 ha bruto bedrijventerrein.
- Vechtcorridor Large, breedst mogelijke corridor met noordelijk gelegen N 340 en geen uitbreidingsruimte voor Hessenpoort III.

De voornaamste conclusie van het perspectief is dat het onmogelijk is het open landschap van de Vechtcorridor te behouden en tegelijkertijd een nieuwe N 340, nieuwe boscomplexen en 25 ha. bedrijventerrein toe te voegen. De grote maat van Hessenpoort III en de N 340 zijn niet verenigbaar met de veel kleinere maat en schaal van de natuur langs de Vecht. Op de schaal van het Vechtdal en op de schaal van de veranderende stad Zwolle is de structuur van de rivier met haar open ruimtes van essentieel belang.

Voorkeur voor scenario "Medium"

Naar aanleiding van het 'Voorlopig Perspectief Vechtcorridor Noord' heeft het college van B&W van Zwolle op 9 februari 2010 de voorkeur uitgesproken voor het Scenario Medium met een nieuw N 340 tracé ten zuiden van Hessenpoort.

Dit scenario houdt in dat ten noorden van de nieuwe N 340 Hessenpoort III ontwikkelbaar is met bruto 12 ha kleinschalige bedrijven, en het gebied ten zuiden van dit nieuwe tracé ingericht kan worden met nieuw te ontwikkelen "groene" functies voor natuur, wonen, recreatie en toerisme.

Verder heeft het college van B&W o.a. besloten om in relatie tot uitwerking van het N 340-tracé en de aansluiting op de A 28 te starten met de voorbereiding van een op te stellen ontwikkelingsplan Vechtcorridor-Noord en van een bestemmingsplan Hessenpoort III.

Landschapsonwikkelingsplan Dalfsen

Een belangrijk hulpmiddel voor het garanderen en verbeteren van de kwaliteit van het landschap is een landschapsonwikkelingsplan (LOP). Het LOP van de gemeente Dalfsen geeft een visie op het veranderende landschap in het buitengebied van Dalfsen. Het plan onderscheidt in de omgeving van de N 340 het landschapstype Heideontginningen (ten noorden) en Essenlandschap (naar het zuiden). Per landschapstype zijn bestaande kwaliteiten en maatregelen benoemd.

Heideontginningen

Bestaande kwaliteiten zijn houtopstanden, openheid en waardevolle waterhuishouding in het westen. Voorgestelde maatregelen:

- Versterken noord-zuid gerichte structuur van weg- en kavelgrensbeplanting
- Extensief beheer oevers en aanleg van poelen
- Dunnen en verwijderen bomenrijen
- Herstel en aanleg erfbeplanting

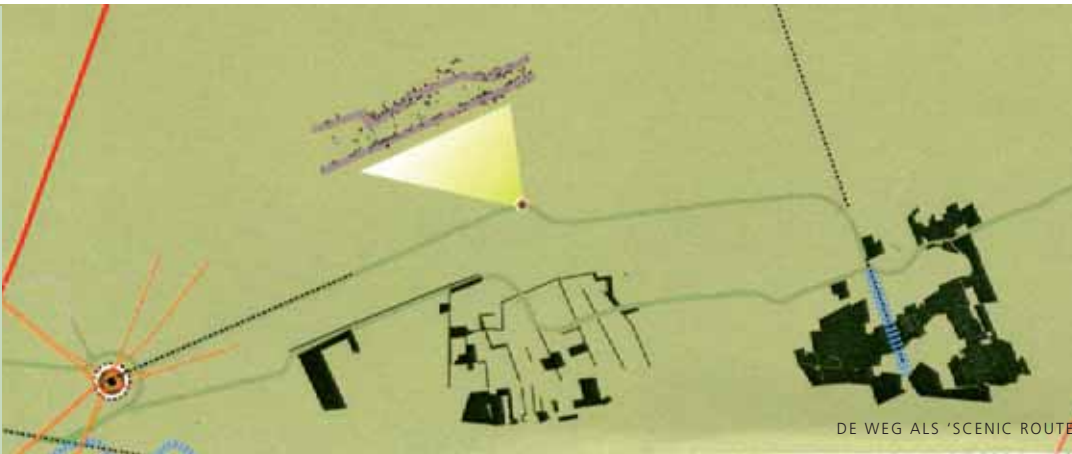
Essenlandschap

Bestaande kwaliteiten van het 'essenlandschap' zijn afwisseling open en besloten, biodiversiteit, houtopstanden en microreliëf. Voorgestelde maatregelen:

- Ontwikkelen kleinschalige landschapsstructuur met erf-, steilrand-, weg- en kavelgrensbeplanting en natuurlijk akkerrand beheer
- Extensief beheer oevers en aanleg van poelen
- Versterken herkenbaarheid historische Hessenweg
- Aanleg / herstel recreatieve paden/routes (bijvoorbeeld kerkpaden, boerenlandpaden).

Daarnaast zijn generieke maatregelen benoemd voor het gehele gebied:

- Verbeteren beeldkwaliteit (bebouwing en erven)
- Herstel cultuurhistorie en cultuurhistorische elementen (hooibergen, schaapskooien, e.d.)

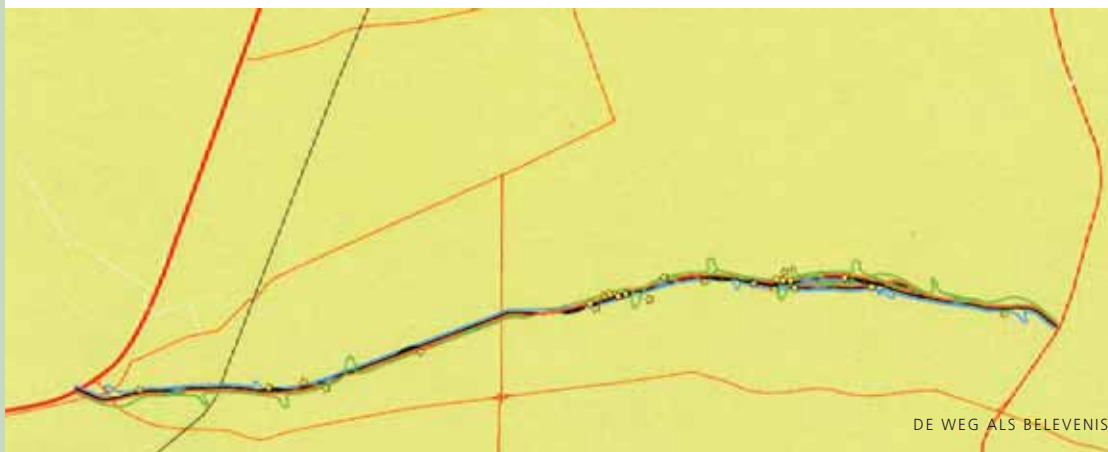


De weg als...

- 'scenic route' (perspectief op landschap).
Het tracé van de weg loopt langs kenmerkende en bijzondere plekken in het landschap. Het wordt hierdoor een verhalende weg.



- Landschapselement (perspectief op weg).
Omringende landschappelijke structuren versterken. De N 340 wordt hiermee een opbouwende weg.



- Belevenis (perspectief op kunstwerk).
De weg als een architectonische beleving vormgeven. Het wordt een indrukwekkende weg.

Programma Cultuur en Ruimte

Het Instituut / case studies

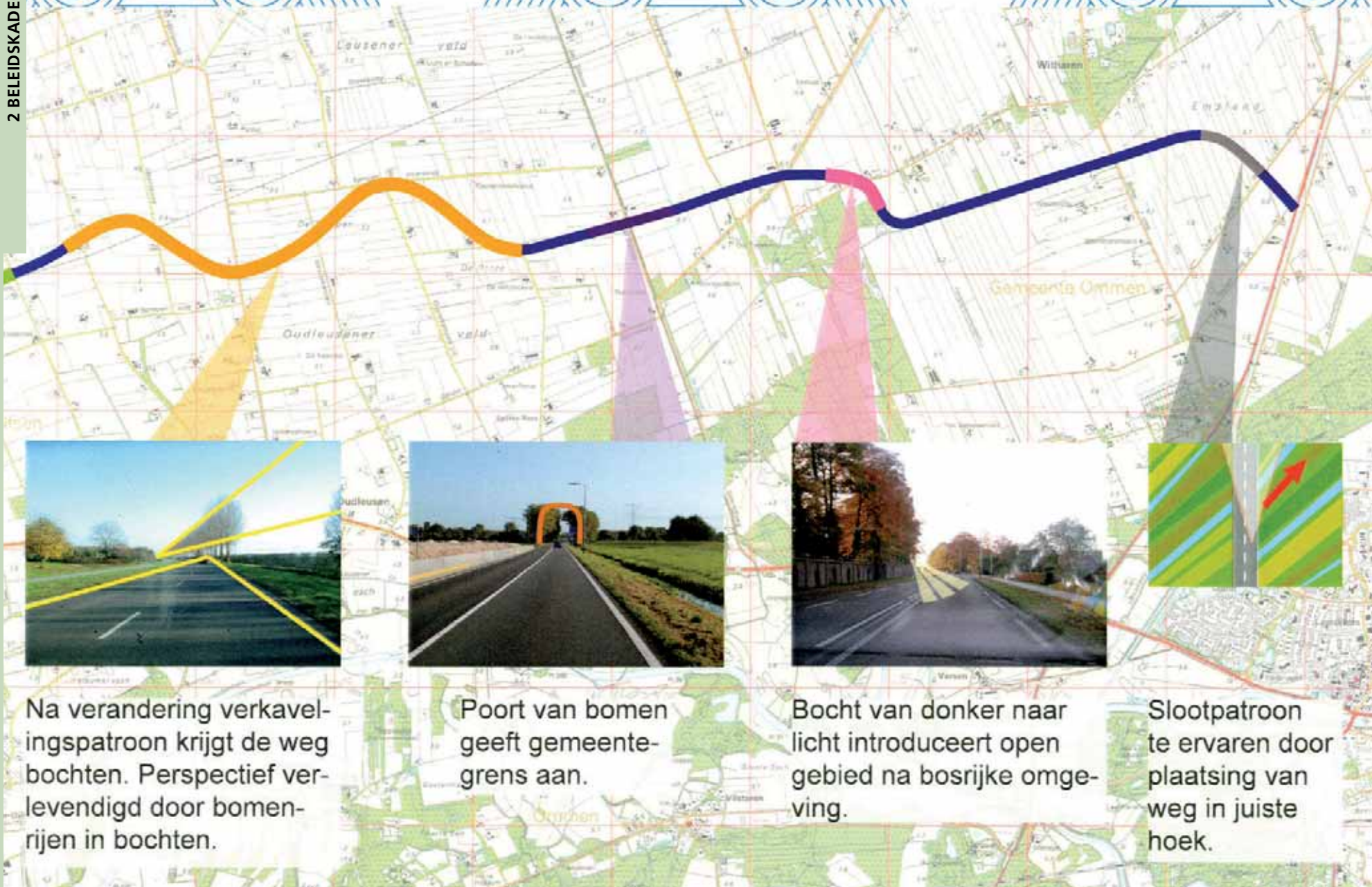
In de fase van de Planstudie PlanMER hebben kunstenaars en ontwerpers zich gebogen over de oude Hessenweg, de huidige N 340 en tracévoorstellen voor een (eventueel) nieuw noordelijk tracé. De creatieve 'buitenstaanders' zijn op zoek gegaan naar mooie uitzichten, landschappelijke structuren en elementen, meer rijplezier, culturele identiteit en nieuwe economische uitdagingen. Zij hebben concepten en ideeën ontwikkeld om het gebied en de bewoners te verrijken. Zij hebben zich in hun studie vooral toegespitst op de Lange Omleiding.

In de zomer van 2008 gaan jonge professionals uit de beeldende disciplines aan de slag met de conceptontwikkeling rondom de provinciale weg van Zwolle naar Ommen onder de naam 'Case study Parkway N 340'. De kunstenaars en ontwerpers zijn daarbij ondersteund door vooraanstaande landschapsarchitecten, die als coach optreden en hen met 'raad en daad' bijstaan.

In de tweede fase van het project werden door de coaches van het landschapsarchitectenbureau LA4SALE vier positieve perspectieven als uitgangspunt voor de tweede fase (de schetsfase) gepresenteerd:

- Ontginningslijn (perspectief ontwikkeling).
De weg juist aankoppelen aan de onderliggende structuur van functies. De nieuwe weg wordt op deze manier weer een betekenisvolle weg.





Conclusie perspectieven

Binnen het project van het Instituut lag de focus op het noordelijk tracé. Opwaardering van de bestaande N 340 bleef hierdoor grotendeels buiten beschouwing. Als vertrekpunt voor de visie zijn de volgende punten uit het project mogelijk interessant:

De rijke beleving van het omringende landschap. Het uitzicht vanaf de weg wordt als uitgangspunt genomen om het landschap te ensceneren.

Bij de uitwerking van twee perspectieven werd de nadruk gelegd op de beleving (Heidy Linck en Marijne Beenhakker). Het concept van de landschapskamers (Heidy Linck) met daarin de opgave verschillende ontwerpen voor verschillende landschappen te maken is bruikbaar voor de visie. Ook het pleidooi van Marije Beenhakker (als voorbeeld opgenomen) voor een divers wegbeeld met donker/licht, open/gesloten, ritme/herhaling en solitaire elementen is bruikbaar voor de visie.

Het Parkway concept dat in de perspectieven genoemd wordt is later in het proces volledig losgelaten, omwille van het ruimtebeslag op de omgeving. Mogelijk biedt de ligging van de N 340 ten opzichte van het bedrijventerrein Hessenpoort mogelijkheden om het Parkway concept lokaal toe te passen.

De meeste perspectieven gaan over de relatie tussen de weg en de groepen in de omgeving, de relatie tussen vormgeving en rijgedrag en de verbinding van de immateriële geschiedenis (verhalen) aan de fysieke weg. Dit biedt aanknopingspunten voor het ontwerp en voor beeldkwaliteit op de route.

Naast het fysieke landschap kan ook het mentale landschap een belangrijke rol spelen bij de vormgeving van de weg. Er kan rekening gehouden worden met versnelling of juist vertraging of verhalen uit streek.



3. ANALYSE



Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de ruimtelijke aspecten van de omgeving van de N 340 geanalyseerd. Doel van deze analyse is inzicht te krijgen in de landschappelijke en ruimtelijke opbouw van het studiegebied.

Ter introductie is de historische analyse van de Hessenwegen van Het Oversticht opgenomen. Dit is een beschrijving kenmerken van deze handelsroutes in Overijssel en de Hessenweg tussen Zwolle en Ommen in het bijzonder. De beschrijving is aangevuld met een historische kaart van rond 1900.

Vervolgens zijn de resultaten van de kaartanalyse gepresenteerd. Deze kaartanalyse is verricht volgens de lagenbenadering uit de catalogus gebiedskenmerken. De Catalogus Gebiedskenmerken is onderdeel van de Omgevingsvisie van de vormt daarmee de basis voor het ruimtelijk beleid in de provincie Overijssel.

In de Catalogus Gebiedskenmerken wordt het landschap verdeeld in vier lagen: de natuurlijke laag, de agrarisch culturele laag, de stedelijke laag en de lust- en leisurelaag. In de toelichting bij de kaarten worden de kenmerken, ontwikkelingen en ambities per laag behandeld, toegespitst op de omgeving van de N 340.

De analyse resulteert in conclusies over het landschap als geheel en een indeling in deelgebieden als opmaat voor de visie (hoofdstuk 4).

Historische analyse Hessenweg

Deze beschrijving is grotendeels overgenomen uit het rapport 'Van de weg af gezien Het Hessenwegtracé. Een cultuurhistorische analyse' opgesteld door Het Oversticht (september 2008, blz. 9-10).



KAART VAN DE HESSENWEG TUSSEN ZWOLLE EN OMMEN ROND 1850 (BRON WWW.OVERIJSSSELINKAART.NL)



GEVELSTEEN IN DE THOMAS A KEMPISSTRAAT IN ZWOLLE MET DAAROP AFGEBEELD EEN HESSENWAGEN (BRON: WIKIPEDIA)

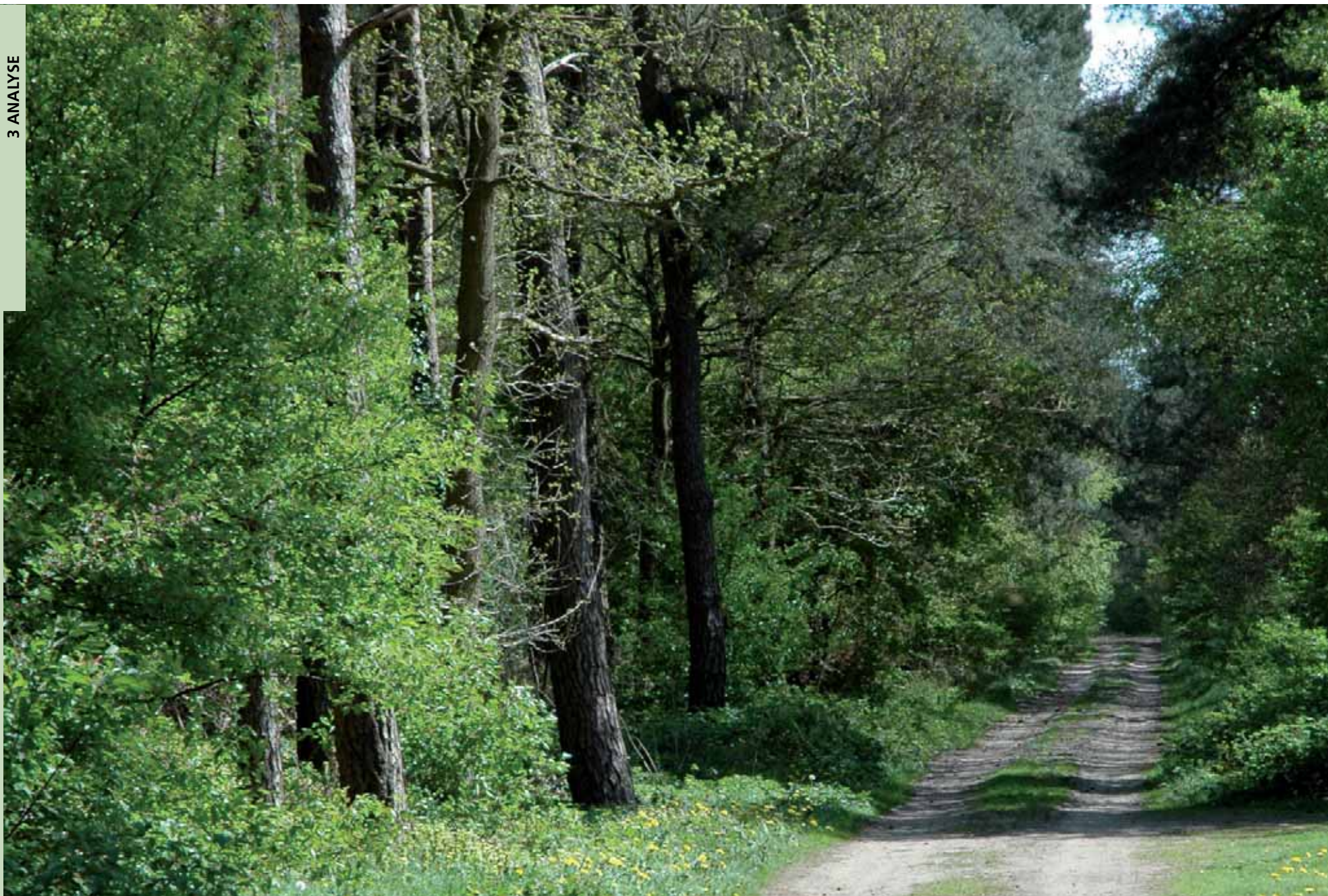
Hessenwegen in Overijssel

In de Noordelijke Nederlanden was het belang van de landwegen lange tijd ondergeschikt aan dat van de waterwegen, die het transport vergemakkelijkten. Voor de handel met Duitsland (oost-west) was het verkeer over land echter van groter belang. De bestaande karrensporen werden vooral bereden door Duitsers, die gebruik maakten van grote wagens, meestal getrokken door zes paarden.

Aan het einde van de zestiende eeuw verschoof het economisch zwaartepunt vanuit het Zuiden naar de Noordelijke Nederlanden (Amsterdam) en daarmee ook de handel van en naar de Duitse landen. Er werden hiervoor verschillende routes gebruikt, met - onder andere - Zwolle, Deventer of Amersfoort als eindpunt. In deze steden werd de vracht overgeladen op schepen om verder te worden vervoerd. Indien de waterwegen waren bevroren, was het echter mogelijk dat de voerlui tot Amsterdam reden om de vracht af te leveren.

Nadat de Staten van Overijssel in 1691 akkoord gingen met de uniformering van de spoorbreedte op de wegen conform de Hollandse maat, maakten zij direct een uitzondering voor de wegen die door de Duitse handel werden gebruikt. Het is aannemelijk dat zij daarbij de gebruikelijke routes en bestaande praktijk vastlegden en geen nieuwe routes aanwezen. Iedere afwijking van de aangewezen routes was echter voortaan verboden, omdat het berijden van de wegen met een afwijkende asbreedte de sporen ernstig zouden beschadigen en de wegen zelfs onbegaanbaar konden maken. De aanduiding als 'Hessenweg' duikt nu ook voor het eerst op in topografische en juridische documenten om deze te onderscheiden van de overige (inter-) lokale wegen.

Het onderhoud van de Hessenweg werd lange tijd door de stad Zwolle uitgevoerd, omdat deze stad de meeste baat had bij de handel die de Hessenweg mogelijk maakte. Rond het midden van de achttiende eeuw werd echter de kerspels Dalfsen en Ommen door de drost van Salland aangezegd de weg beter te onderhouden. Hoewel de erfgenamen probeerden daartoe in ieder geval een geldelijke bijdrage van Zwolle te verkrijgen, waarbij zij er op wezen dat de kerspels nooit het onderhoud hadden uitgevoerd, werd dit afgewezen.



OUDE HESSENWEG TER HOOGTE VAN OOSTERKAMPEN

Van Hessenweg naar N 340

Op de Hottinger-atlas staat het verloop van de Hessenweg van Noord-Duitsland naar Zwolle aangeduid. De route naar Zwolle liep noordwaarts van Dalfsen en Ommen via Hardenberg naar de Duitse grens. De handelscontacten reikten tot Frankfurt, Kassel, Leipzig en Neurenberg. Overigens had de stad ook eigen voerlui die gebruik maakten van de weg. De weg staat op de atlas ook aangeduid als postweg van Zwolle naar Duitsland. De Hessenweg volgde grotendeels de scheiding van het heidegebied (ten noorden) en het Vechtdal (ten zuiden). Op deze wijze werd het geaccidenteerde terrein langs de rivier ontweken, terwijl de grond nog stevig genoeg was om de karren te dragen. Ten oosten van Oudleusen loopt de weg tussen verschillende zandbulten door. Deze bulten waren het gevolg van zandverstuivingen rond de weg. De geografisch gunstige ligging van de weg maakt het aannemelijk dat de route veel ouder is dan het gebruik als handelsroute vanaf de Middeleeuwen doet vermoeden. De route van de Hessenweg vermijdt verder de kernen van Dalfsen en Ommen. Dit lijkt een algemeen kenmerk te zijn van Hessenwegen in Nederland. Er wordt wel aangenomen dat hiermee mogelijke tollën werden vermeden, maar het is ook goed mogelijk dat de overheden de Hessenwagens zo veel mogelijk uit de eigen kernen weerden om beschadiging van wegen te voorkomen. Bovendien waren de wegen door het geaccidenteerde terrein moeilijker begaanbaar voor zwaarbeladen wagens.

Het gebruik van de Hessenweg was zeer belangrijk. Het verkeer moet zelfs zeer intensief zijn geweest, getuige het grote aantal herbergen langs de weg. Op de Hottinger-atlas staan 't Witte Hert (of Hart), 't Witte Paard, De Landscroon, 't Swarte Paard, D'Olde Haar, De Nieuwe Haar. Er zijn ook aanwijzingen dat het galgenveld van het schoutambt van Dalfsen was gelokaliseerd aan de weg: dit had als voordeel dat het ver buiten de dorpskern zelf lag, maar wel aan voorbijgangers als afschrikwekkend voorbeeld kon dienen. In de negentiende eeuw nam het belang van de Hessenwegen voor de handel snel af, hoewel de benaming veelal werd gehandhaafd. De wegen bleven dan ook bestaan. De route tussen Zwolle en Duitsland nam echter in de negentiende eeuw in betekenis af, vooral nadat rond 1840 de langs de Vecht lopende wegen tussen Zwolle en Dalfsen en Ommen werden verhard. De Hessenweg werd met de ontginningen van het heidegebied na 1850 wel van belang, maar bleef tot 1905 een zandweg. Bij de verharding van de weg werd het tracé gedeeltelijk verlegd. Ten oosten van Oudleusen werd de weg zuidwaarts verbonden met de Varsenerdijk. Hiertoe werd het tracé van de weg naar het zuiden toe omgebogen, zodat de kern van Ommen nu ook met de weg werd verbonden. Na de verharding nam de betekenis van de oude Hessenweg voor de oost-westverbinding weer toe. De weg is daarna nog meermalen verbreed en verbeterd.

Ruimtelijke structuur rond 1900

De historische kaart van rond 1900-1915 laat in de omgeving van het tracé van de huidige N 340 een kleinschalig en afwisselend landschap zien. Dit landschap van het Vechtdal verschilt duidelijk van de noordelijk gelegen grootschalige open gebieden. De huidige N 340 is ontstaan vanuit de toenmalige Hessenweg, zoals hierboven beschreven. De weg tussen Zwolle en Ommen doorsneet duidelijk verschillende landschappen.

In het westen vanaf Zwolle richting Ankummerdijk volgt de weg de binnenkant van de Vechtdijk gelegen op de hoger gelegen rivieroeverwal. Het omringende landschap is kleinschalig maar regelmatig verkaveld.

Het achterliggende Maten- en Flierenlandschap is grootschalig. Het landschap is hier duidelijk nat en laag met veel brede afwateringssloten. De Hessenweg zelf is beplant met een open laanstructuur.

Verder naar het oosten bij Ankummerdijk neemt de kavelbeplanting en bebouwing toe. Aan de zuidkant richting rivier Vecht ligt een aantal (historische) landgoederen. De woonerven (hoeven) grenzend aan de weg zijn vaak stevig beplant.



Het omringende landschap ten noorden van de weg bij Ankummerdijk en Oudleusen bestaat voornamelijk uit Heide- en Broekgronden en bosaanplant. De ontginningslijnen van dit landschapstype staan prominent haaks op de weg.

Ten oosten van Dalfsen en ten zuiden van de weg ligt het Essenlandschap; een kleinschalig mozaïeklandschap waarvan de belangrijkste wegstructuren en kavelranden sterk beplant zijn. De hoger gelegen essen zijn in gebruik als akkerland en altijd open gebleven. De weg wordt hier over een groot deel begeleid door beplanting.

Verder naar het oosten voorbij Oudleusen richting Varsen en Ommen doorsnijdt de weg het kleinschalige en afwisselende Essenlandschap. De weg voert hier tussen hoger gelegen woeste gronden met zandduinen. Aan de zuidkant is de invloed van de rivier Vecht te zien met lager gelegen oude zijarmen en steilranden (erosie).

Verder naar het noorden ligt het nog niet ontgonnen (hoog-) veengebied.

De Oude Hessenweg wordt op de kaart van rond 1900 onderbroken door het Ommerkanaal maar oorspronkelijk liep de weg door over het Arriërveld richting oosten door naar Duitsland.



HISTORISCHE KAART CIRCA 1900



Natuurlijke laag

Kenmerken

De natuurlijke laag vormt de ondergrond voor alle ontwikkelingen. Lange tijd is de ondergrond sturend geweest voor een groot deel van de ruimtelijke ontwikkelingen. Mensen vestigden zich bijvoorbeeld op de droge plekken. De laatste eeuw is door technische mogelijkheden de koppeling tussen ruimtelijke ordening en natuurlijke ondergrond steeds losser geworden. Dit leidt nu tot problemen zoals wateroverlast of vermindering van de biodiversiteit door versnippering.

De omgeving van de N 340 bestaat grotendeels uit een dekzandgebied. Een landschap dat gekenmerkt wordt door relatief grote verschillen tussen hoog/droog en laag/nat gebied. Daarnaast is een van de dragers van het Overijsselse landschap de Vecht met bijbehorende oeverwallen, uiterwaarden en beekdalen.

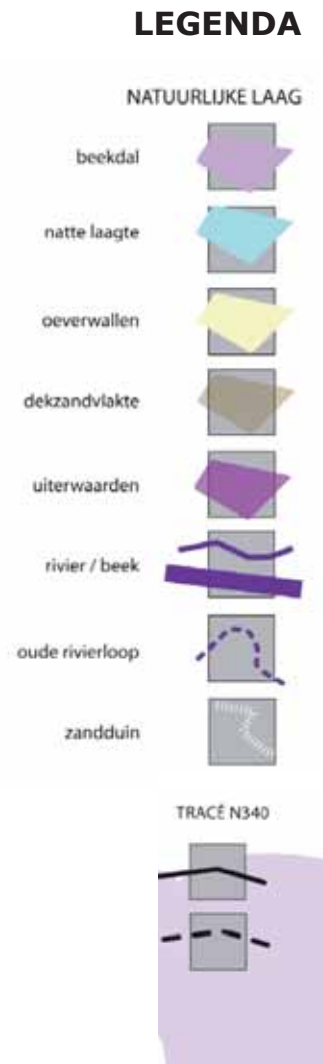
Ontwikkelingen

Het natuurlijke landschap is grotendeels ontgonnen en als landbouwgrond in cultuur gebracht of door stedelijke ontwikkelingen verder teruggedrongen. Steeds diepere drooglegging en snelle afwatering en bemesting hebben de natuurlijke kwaliteiten onder druk gezet. Verlies van de natuurlijke waarden heeft nivellering van karakteristieke verschillen tot gevolg.

Ambities

De ambities van de belangrijkste onderdelen van de natuurlijke laag in de omgeving van de N 340 zijn:

- Dekzandvlakte: De natuurlijke verschillen tussen hoog en laag en tussen droog en nat meer sturend en beleefbaar maken. Een meer natuurlijk watersysteem en beplanting met 'natuurlijke' soorten kan dit versterken.
- Beekdalen en natte laagtes: De beekdalen zijn dragende structuren van het landschap. Wateroverlast voorkomen door het beeksysteem als eenheid te beschouwen.
- Oeverwallen en uiterwaarden: De oeverwallen worden duidelijk herkenbare structuren langs de rivier. Herstel van de natuurlijke dynamiek van typische laaglandrivieren zoals de Vecht.





Laag van het agrarische cultuurlandschap

Kenmerken

Het agrarisch cultuurlandschap ontstaat in nauwe samenwerking tussen mens en de natuurlijke laag. Van deze landschappen maken zowel de agrarische productiegronden, de landschappelijke beplanting, routes, waterlopen, reliëfs etc., als de erven, buurschappen en dorpen deel uit. Vanuit de nederzettingen werden de omliggende gronden ooit ontgonnen. Door een sterke ruimtelijke en functionele relatie tussen ondergrond en manier van ontginnen is een gevarieerd landschap ontstaan. De agrarische cultuurlandschappen zijn in zeer verschillende tijdsperiodes ontstaan. Deze gelaagdheid en de herkenbaarheid van het landschap worden hoog gewaardeerd.

Ontwikkelingen

Vanaf 1900, maar vooral vanaf de periode na de tweede WO, zijn de verschillen tussen de cultuurlandschappen steeds minder groot geworden. De uitvinding van kunstmest en prikkeldraad, de beheersing van de waterhuishouding en de schaalvergroting en modernisering van de landbouw hebben vaak eeuwenoude cultuurlandschappen drastisch veranderd. Uniforme agrarische bebouwing, schaalvergroting van percelen en vershraling van het landschap door verdwijnen van landschapselementen en padenstructuur, maar ook uniforme uitbreidingen aan dorpskernen hebben er toe geleid dat verschillen steeds minder herkenbaar zijn geworden.

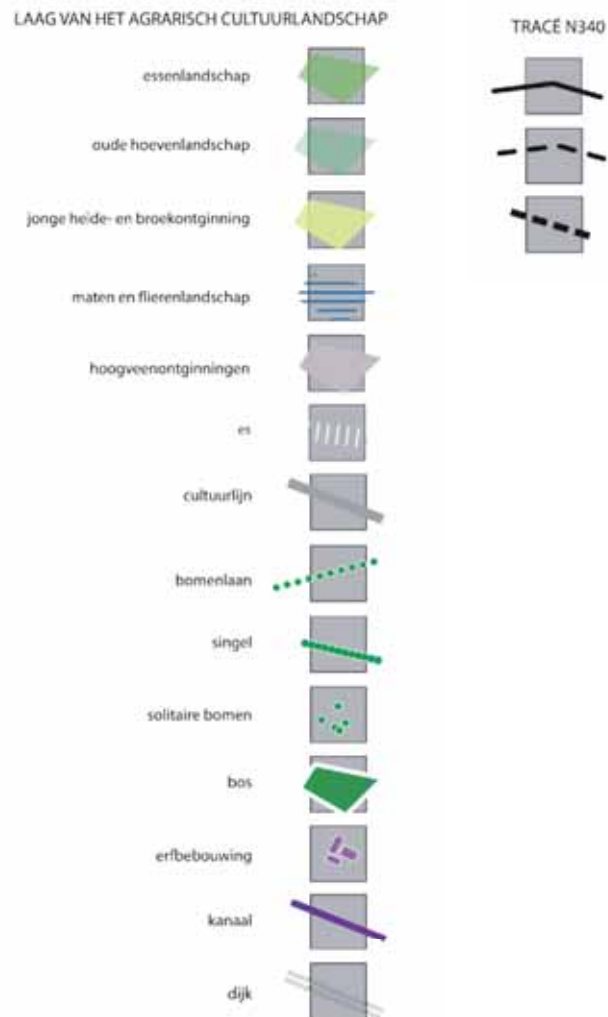
Nu heeft het cultuurlandschap vanuit het perspectief van stedelingen, recreanten en nieuwe bewoners nieuwe betekenis gekregen. Rust, ruimte, de aantrekkelijkheid om te wandelen en te fietsen zijn de nieuwe kwaliteiten van het agrarische cultuurlandschap.

Ambitie

De ambities van de belangrijkste onderdelen van de laag agrarisch cultuurlandschap in de omgeving van de N 340 zijn:

- Essenlandschap: het behouden van de es als ruimtelijke eenheid en het versterken van de contrasten tussen de verschillende landschapsonderdelen: grote open maat van de essen en het mozaïek van de flank van de es. De flank van de es biedt eventueel ruimte voor ontwikkelingen, mits de karakteristieke structuur van erven, beplanting, routes en open ruimtes wordt versterkt.
- Hoevenlandschap: het kleinschalige afwisselende oude hoevenlandschap vanuit de verspreid liggende erven een ontwikkelingsimpuls te geven. Deze erven bieden veel ruimte voor landbouw, wonen werken en recreatie mits er wordt voortgebouwd op kenmerkende structuren van het landschap zoals routes over het erf en erf- en landschapsbeplantingen.
- Maten- en Flierenlandschap: het beleefbaar maken van het waterrijke karakter en het herstellen van de continuïteit van het landschap. Nieuwe dragers van het landschap kunnen biomassateelt, watervoorraadberging en particulier natuurbeheer zijn.
- Jonge heide- en broekontginningslandschap: het versterken van het landschappelijk raamwerk van lanen, bosstroken en waterlopen die de rechtlijnige ontginningsstructuren versterken. Binnen dit raamwerk is ruimte voor verdere ontwikkeling van bestaande erven en soms vestiging van nieuwe erven, mits deze een stevige landschappelijke jas krijgen.
- Kanalen en vaarten: worden landschappelijk en functioneel (personen en goederenvervoer) versterkt.

LEGENDA





Stedelijke laag

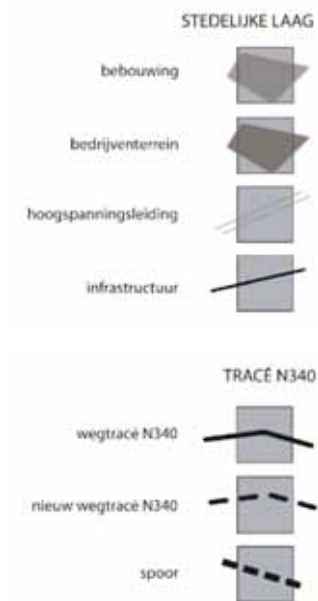
Kenmerken

In het stedelijke landschap is de combinatie van wonen, werken en voorzieningen aan infrastructuurknooppunten en verkeerslijnen een belangrijk ordenend principe. Efficiëntie en nabijheid zijn belangrijke vestigingsoverwegingen, maar daarbij worden kwaliteit, eigenheid en onderscheidend vermogen (mede gevormd door historie) van de regio steeds belangrijker.

Ontwikkelingen

De ontwikkeling waarin de stedelijke ruimte steeds meer regionale kwaliteiten verliest staat tegenover de toenemende behoefte aan een gevoel voor eigenheid van de plek.

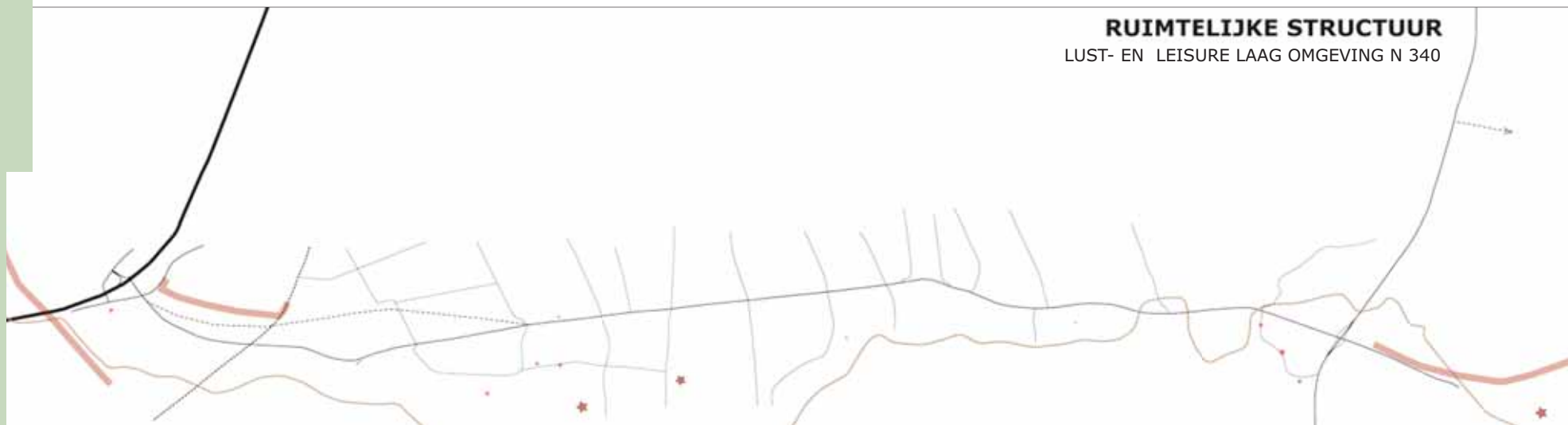
LEGENDA



Ambitie

De ambities van de belangrijkste onderdelen van de stedelijke laag in de omgeving van de N 340 zijn:

- Dorpen en buurtschappen: bescheiden dorpsontwikkeling gericht op versterking van kwaliteit en instandhouding leefbaarheid. Elke kern ontwikkelt zijn eigen identiteit.
- Bedrijventerreinen: multifunctionele routes heffen het hermetische karakter op. De aansluiting op het landschap verbetert. De kwaliteit van de buitenruimte en architectuur verbetert en krijgt meer samenhang.
- Autowegen: de bereikbaarheidskwaliteit is leidend en vraagt aanpassingen aan de infrastructuur. De doorkruisende landschappen krijgen een duidelijk gezicht naar de weg en aanpassingen aan de infrastructuur zijn altijd gebiedsopgaven.



Lust- en Leisurelaag

Kenmerken

De lust- en leisurelaag voegt eigen kenmerken toe, zoals landgoederen, recreatieparken en recreatieve routes maar benut vooral de kwaliteiten van de andere drie lagen. Het stelt kwaliteiten zoals de natuur, de productielandschappen en de steden in een ander daglicht en maakt ze beleefbaar. Het oude en nieuwe erfgoed van de provincie zijn in deze laag belangrijk.

Ontwikkelingen

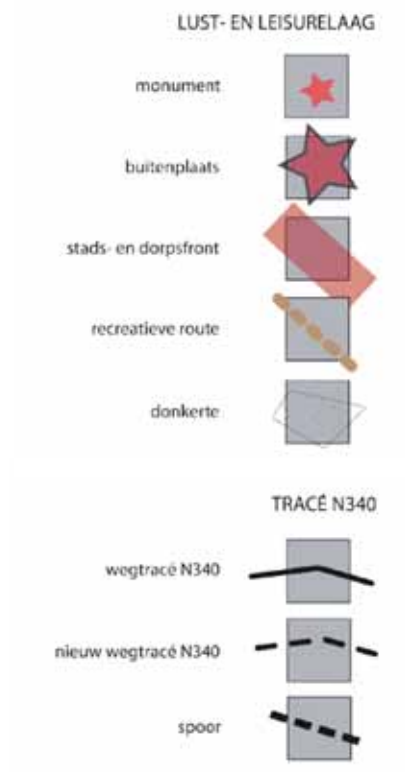
De opkomst en doorgroei van de recreatie vormen een welkome economische factor achter de instandhouding van het landschap. Maar er is nu sprake van te veel losse plekken; recreatieondernemers handelen vaak vanuit het perspectief van de individuele voorziening, terwijl collectieve waardecreatie veel meer op kan leveren.

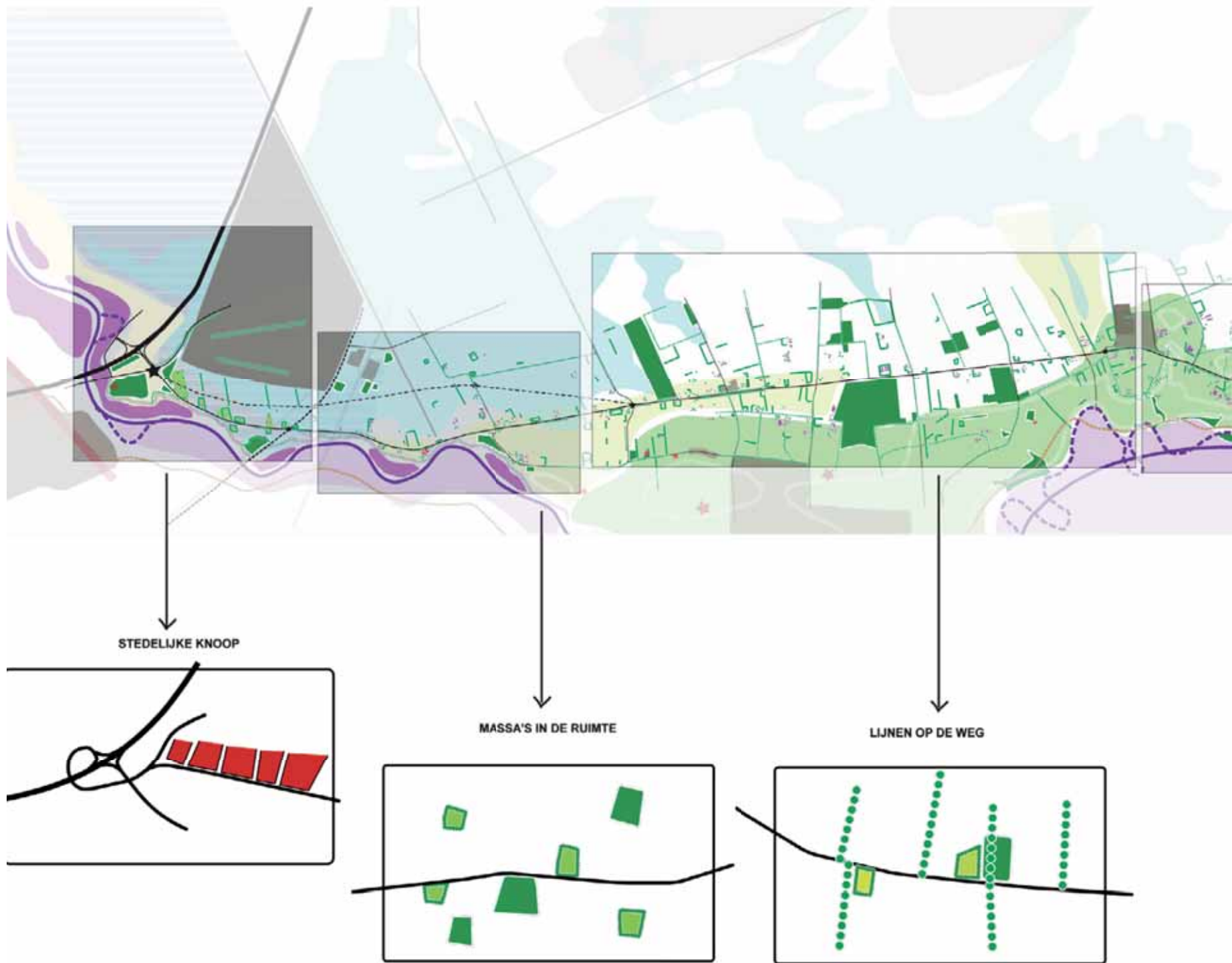
Ambitie

De ambities van de belangrijkste onderdelen van de lust en leisure laag in de omgeving van de N 340 zijn:

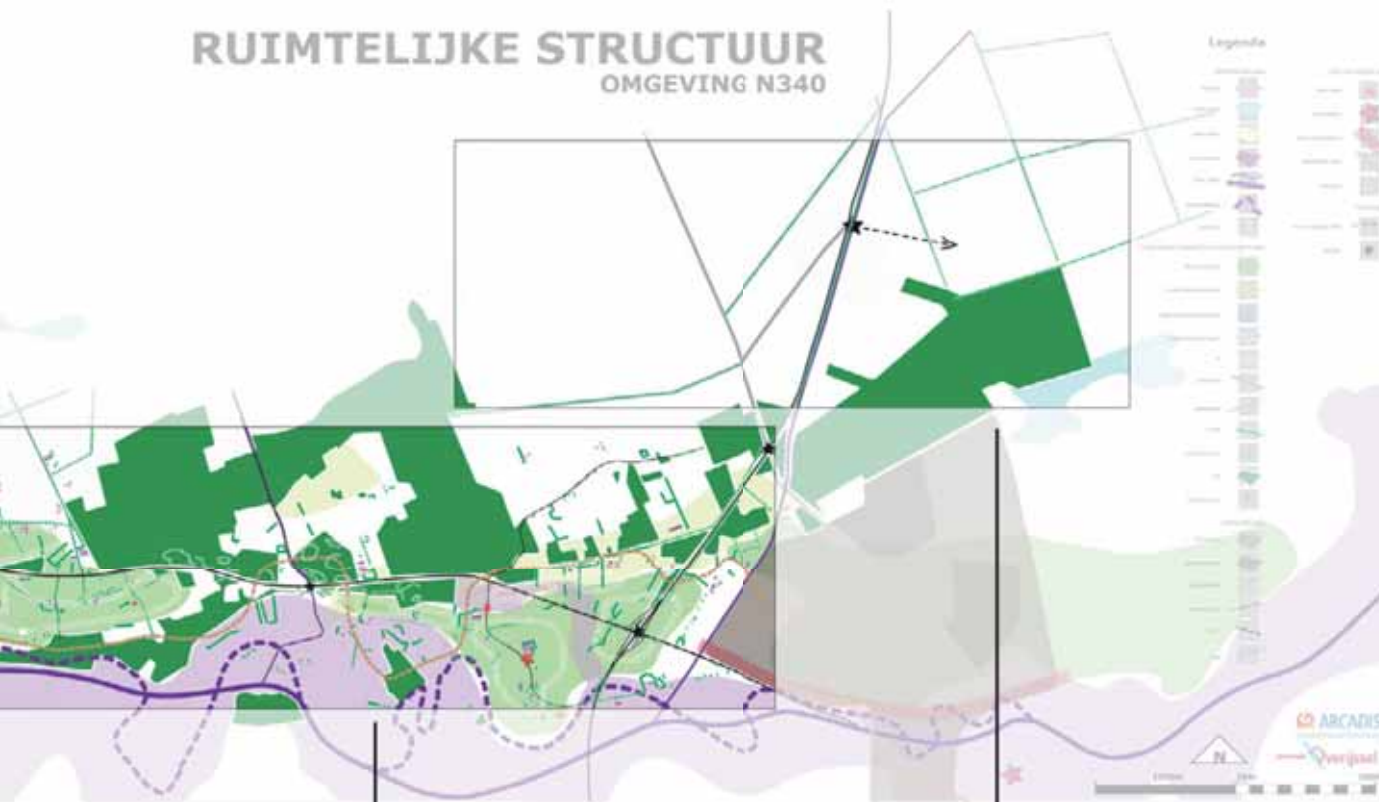
- Landgoederen, buitenplaatsen en monumenten: het in stand houden en herstellen van bestaande landgoederen. De groene raamwerken, de parkbossen, de tuinen, open ruimtes met solitaire bomen worden samen met het gebouw als een cultuurhistorisch ensemble beschouwd. Ze bieden ruimte voor nieuwe functies zoals recreatie, publieke voorzieningen, eventueel woningen als deze de kwaliteit versterken.
- Donkerte: donkerte wordt een te koesteren kwaliteit. De ambitie is de huidige donkere gebieden zo donker te houden als in de huidige situatie, maar bij ontwikkelingen ze liever nog wat donkerder te maken. Dit betekent op praktisch niveau terughoudend te zijn met verlichting van wegen en bedrijventerreinen. Daarnaast wordt er onderzocht waar de verlichting 's nachts uit en worden nieuwe technische ontwikkelingen op bruikbaarheid bekeken.

LEGENDA

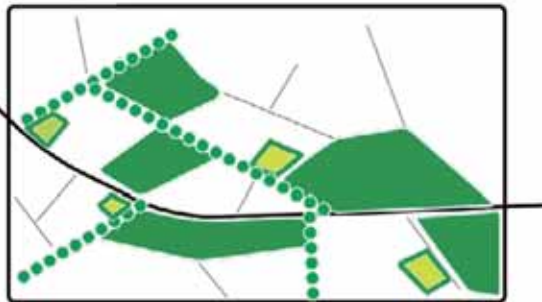




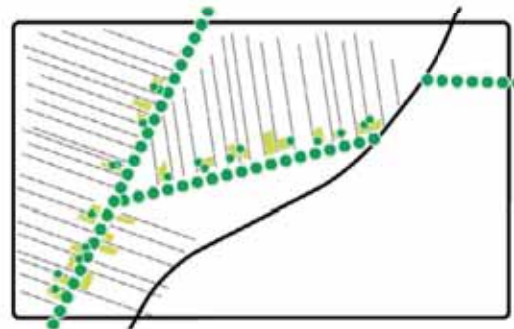
RUIMTELIJKE STRUCTUUR OMGEVING N340



VEELVORMIG LANDSCHAP



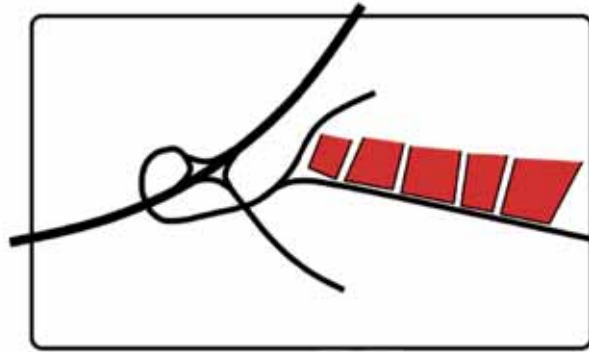
LANGE LIJNEN



Conclusies kaartanalyse

De kaartanalyse van de verschillende lagen en van de historische kaart toont grote diversiteit in het landschap in de omgeving van het tracé van de N 340. Alle lagen samen toont een kaart van de ruimtelijke structuur van het landschap. Concluderend doorsnijdt de N 340 / N 48 tussen Zwolle – Ommen – Arriërveld, vijf verschillende gebieden met een duidelijk eigen karakteristiek. Deze zijn op de volgende pagina beschreven.

TOTAALKAART RUIMTELIJKE ANALYSE N 340 MET DE DEELGEBIEDEN NAAR LANDSCHAPSKARAKTERISTIEK.



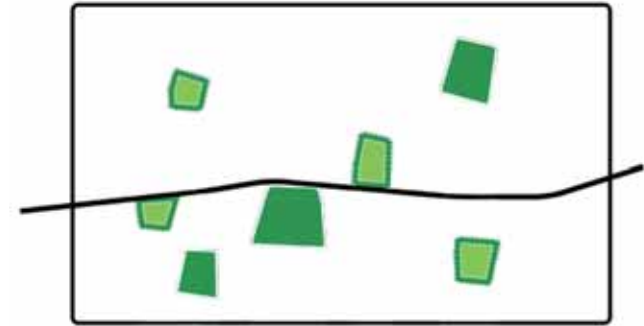
Stedelijke knoop (van Zwolle tot kruising spoor)

Deelgebied met veel stedelijke functies zoals infrastructuur, bedrijventerrein en een transformatorstation. Toekomstige ontwikkelingen op en bij het bedrijventerrein dragen bij aan het stedelijke karakter van dit gebied.

Ten zuiden van het tracé loopt de oeverwal van de Vecht met een oorspronkelijk kleinschalig en halfopen landschap. De Hessenweg met boerenerven volgt deze oeverwal. Hier liggen waardevolle landschappelijke elementen zoals landgoed Dijkzicht, de beeldentuin Anningahof en de Vechtdijk.



STEDELIJKE KNOOP

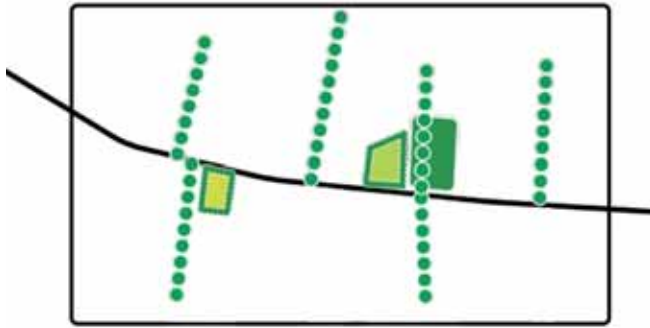


Massa's in de ruimte (van kruising spoor tot Ankummerdijk)

De N 340 doorsnijdt hier een open, nat gebied met veel watergangen over een nieuw tracé. De verkaveling van het landschap is hier grootschalig en rationeel. De openheid is onderbroken door beplante wegen en beplante erven. Langs de deels beplante Hessenweg liggen historische hoeven. Ook in dit gebied vormt de Vechtdijk de karakteristieke zuidgrens van het deelgebied.



MASSA'S IN DE RUIMTE

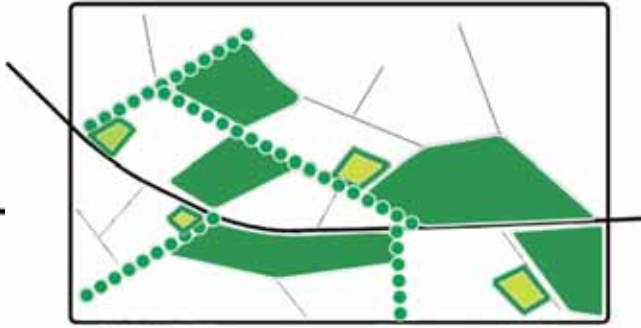


Lijnen op de weg (van Ankummerdijk tot Oudleusen)

De N 340 doorsnijdt hier een gebied waar de ontginningslijnen van de Jonge Heide- en Broekontginning haaks op de N 340 uitkomen. De verkaveling is grootschalig en rationeel. De ontginningslijnen zijn veelal beplant waardoor ze dominant aanwezig zijn in het landschap. De erven die tussen de lijnen liggen zijn summier beplant. Verspreid liggen enkele dichte bosgebieden.



LIJNEN OP DE WEG

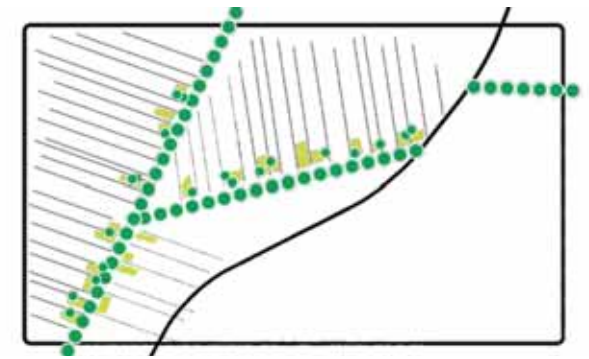


Veelvormig landschap (van Oudleusen tot knooppunt Varsen)

Dit deelgebied ligt op de hogere zandgronden en wordt voornamelijk gevormd door de aanwezige essen en omringende natuurlijke bossen met zandduinen. Hierdoor ontstaat een veelvormig landschap met open plekken, besloten gebieden, bochtige wegen en onregelmatige verkaveling en verspreid liggende erven. Bij Varsen zijn ook eenmansessen te vinden tussen oude zijarmen van de rivier Vecht. Het Essenlandschap heeft hoge cultuurhistorische- en natuurwaarden.



VEELVORMIG LANDSCHAP



Lange lijnen (van Balkerweg tot Arriërveld)

Ook hier doorsnijdt de N 48 de ontginningslijnen van de Jonge Heide- en Broekontginning. Hier staan de lijnen niet haaks maar schuin op de N 48. Ook is het gebied hier zeer open en grootschaliger dan in het westelijk gedeelte tussen Ankummerdijk tot Oudleusen. Het Ommerkanaal begeleidt de weg aan de oostkant en is herkenbaar als markante structuur in het landschap.



LANGE LIJNEN



4. VISIE





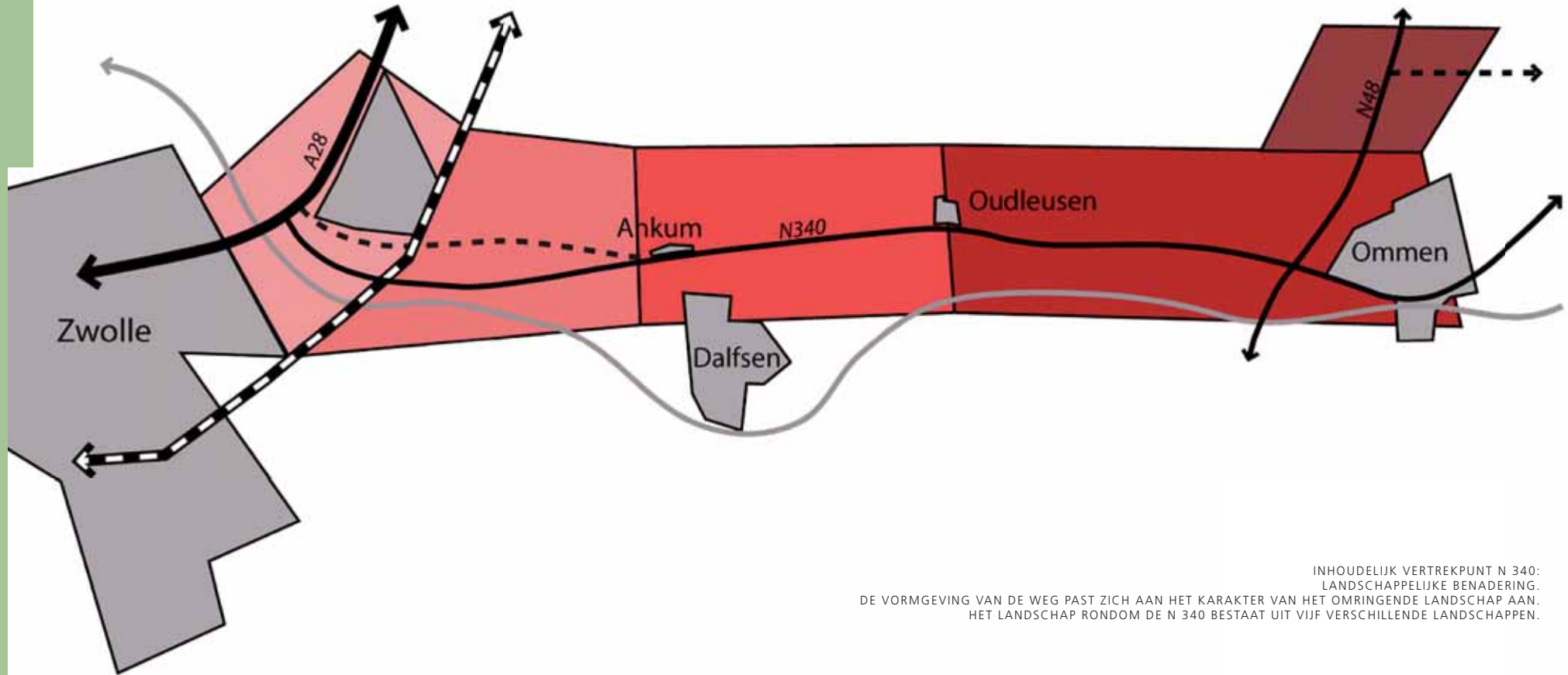
REGIONALE SCHAAL OMGEVING N 340:
DEZE KAART TOONT DE AFWISSELENDE LANDSCHAPSKARAKTERISTIEK ROND DE N 340.
IN TEGENSTELLING TOT HET HET CONTINUE LANDSCHAP ROND DE N 377.

Inhoudelijk vertrekpunt

Bij het vormgeven van een nieuwe weg of het verbreden van een tracé zijn twee verschillende benaderingen mogelijk. Er kan gekozen worden voor een benadering waarbij de weg als zelfstandig autonoom element in het landschap wordt geaccentueerd of een benadering waarbij de vormgeving van de weg reageert op het omliggende landschap.

Vanuit de gebiedsanalyse is gebleken dat de N 340 door een zeer divers landschap loopt, voornamelijk wat betreft de rijkdom van de natuurlijke ondergrond en de kenmerken van het agrarische cultuurlandschap. De N 340 verschilt hiermee sterk van bijvoorbeeld de vormgeving van de doorgaande weg N 377 die door slechts één landschapstype loopt.

Vanuit de ruimtelijke analyse zijn in de omgeving van de N 340 vijf verschillende landschappen onderscheiden, met elk eigen kenmerken; de stedelijke knoop, massa's in de ruimte, haakse lijnen op de weg, veelvormig landschap en lange lijnen.



INHOUDELIJK VERTREK PUNT N 340:
 LANDSCHAPPELIJKE BENADERING.
 DE VORMGEVING VAN DE WEG PAST ZICH AAN HET KARAKTER VAN HET OMRINGENDE LANDSCHAP AAN.
 HET LANDSCHAP RONDOM DE N 340 BESTAAT UIT VIJF VERSCHILLENDE LANDSCHAPPEN.

Landschappelijke benadering

De kwaliteit van de omgeving vormt een belangrijke inspiratiebron voor het ontwerp van de N 340.

De weg voert van west naar oost door verschillende landschapstypen. De inpassing van de wordt geïnspireerd op de kenmerken van deze landschappen. Uitgangspunt bij de verbreding van het tracé is een de landschappelijke benadering: de vormgeving van de weg reageert op het omringende landschap. De belangrijkste middelen hiervoor is de tratering van de weg (het verloop van de weg-as) en variatie in midden- en zijbermen.

Deze benadering zal er toe leiden dat de toekomstige weg opgenomen wordt in de bestaande structuur van het omringende landschap en beperkte invloed heeft op visuele kenmerken van het gebied.

De landschappelijke benadering houdt in dat de vormgeving van de weg kan verschillen per landschapskarakteristiek. Waar de structuur van het landschap aanleiding geeft kan het profiel van de weg ruim opgezet worden of het tracé een kaarsrecht verloop hebben, een andere landschapskarakteristiek geeft aanleiding voor een compacte opzet van de weg of een bochtig tracé. Met andere woorden: de lijn van de N 340 sluit aan op het landschap.

Versterken kwaliteit omgeving

De N 340 vormt de aanleiding om de kwaliteit van de omgeving te versterken. Het gaat hierbij om de herkenbaarheid van landschappelijke structuren in de omgeving van de weg. Versterken kan door het herstellen en aanleggen van lanen, houtwallen en singels en bossen, maar ook door het ontwikkelen van natuurlijke oevers en vernatting van laaggelegen gebieden. Het resultaat is een leesbaar en herkenbaar landschap, zowel vanuit het perspectief van de weggebruiker als de bewoners en gebruikers van het gebied.

Beleving route

De N 340/N 48 krijgt een bijzondere betekenis als hoofdverbinding tussen Zwolle en Ommen en als onderdeel van het verkeersnetwerk in de provincie Overijssel. De N 340 is de belangrijkste route door het Vechtdal en kan een nieuwe beleving toevoegen voor de weggebruiker. De weg zelf krijgt een bescheiden, terughoudende vormgeving met respect voor de omgeving. Hierbij is gewerkt met eenvoudige middelen, die consequent worden toegepast. Kruisingen en aansluitingen zijn overzichtelijk en eenvoudig van opzet.

Ook de materialisatie van de weg is ingetogen. Geluidwerende voorzieningen in de vorm van schermen worden vermeden en waar mogelijk ingepast in de landelijke omgeving met grondtaluds. Met verlichting, belijning en bewegwijzering wordt zeer terughoudend omgegaan. Op deze wijze is de omgeving vanaf de route maximaal zichtbaar en beleefbaar.

Ontwerpprincipes

De ontwerpprincipes vormen de brug tussen de visie en ontwerp. De ontwerpprincipes zijn gebaseerd op de landschapsanalyse en de visie en vormen een samenhangend geheel.

Het zijn de inhoudelijke uitgangspunten voor het ontwerp. De vertaling van ontwerpprincipes naar de plek vormt de belangrijkste uitwerking op kaart.

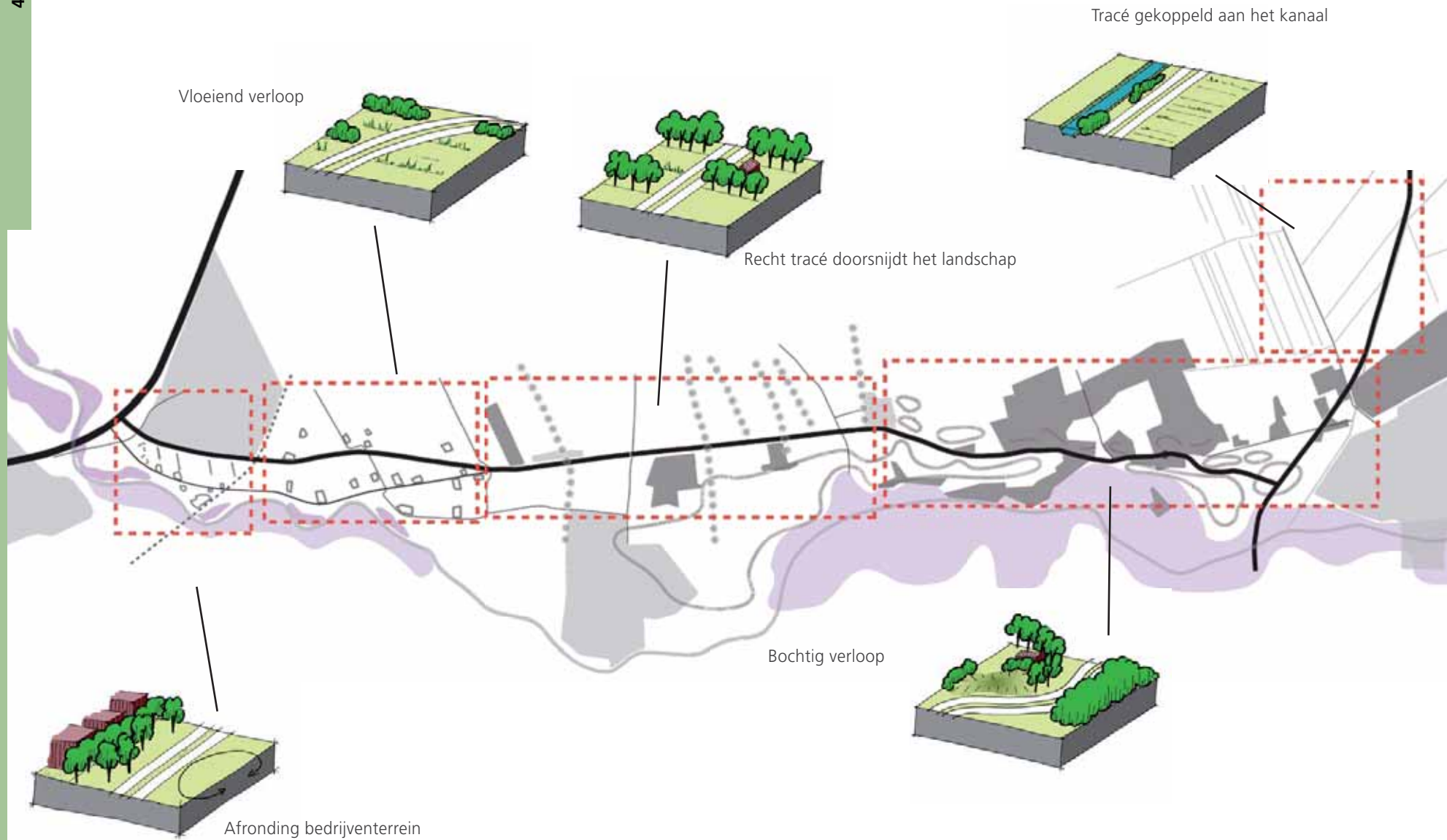
De ontwerpprincipes voor de weg zijn opgebouwd vanuit 3 onderdelen:

- tracé volgt landschap
- variatie in wegprofiel
- kruisingen en aansluitingen

Tevens zijn 2 landschappelijke ontwerpprincipes benoemd:

- inpassing bij Ankum en Oudleusen
- versterking van het landschap in de omgeving

Hoofdstuk 5 beschrijft de architectonische uitgangspunten voor de vormgeving van de kunstwerken in de vorm van een beeldkwaliteitsplan.



VISIE: TRACÉ IN OMGEVING.
 PER LANDSCHAPSKARAKTERISTIEK VERSCHILT DE MANIER WAAROP HET TRACÉ IN DE OMGEVING LIGT.

Ontwerpprincipe: tracé volgt landschap

Afronding bedrijventerrein

Het tracé vormt de afronding van het bedrijventerrein Hessenpoort door middel van een parkachtige zone met water direct daarnaast de weg. Van belang is dat het gebied tussen de N 340 en de Vecht (met daarin het af te waardenen oude tracé van de N 340) ruim genoeg is om het landschap als geheel te ervaren.

Vloeiend verloop

Het open gebied met massa's in de ruimte wordt doorsneden door de N 340 met een vloeiend verloop zodat visuele versnippering van het gebied zoveel mogelijk vermeden wordt.

Recht tracé doorsnijdt het landschap

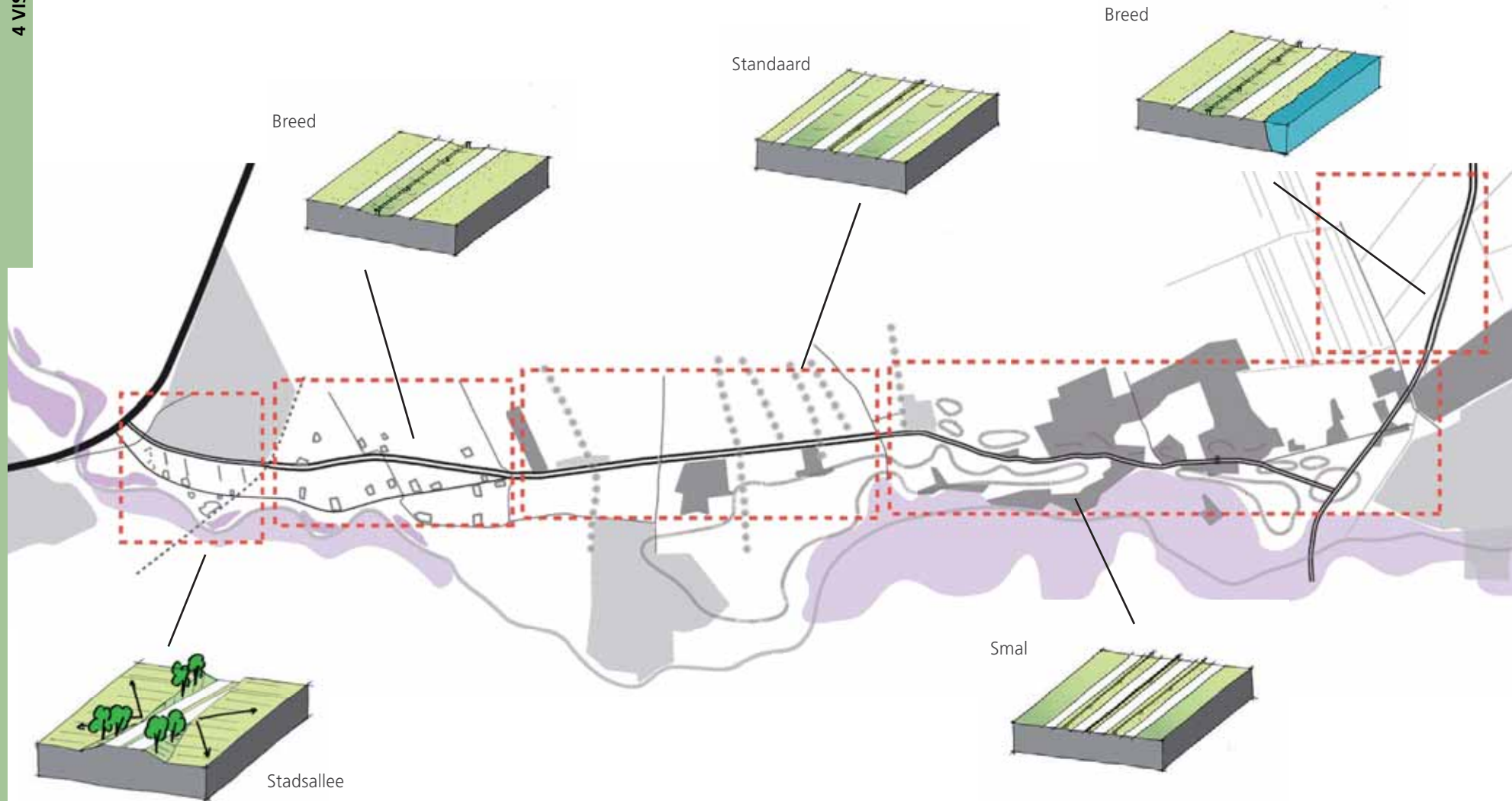
Het tracé heeft een zo recht mogelijk verloop en doorsnijdt de haakse lijnen in het landschap.

Bochtig verloop

In het veelvormige landschap ontziet het tracé de landschappelijke waarden waardoor er een bochtig verloop van het tracé blijft bestaan. Dit vergroot de beleving van en oriëntatie op de omgeving.

Tracé gekoppeld aan het kanaal

Het tracé volgt hier het lijnrechte verloop van het Ommerkanaal. De perceelverdeling ligt gedraaid ten opzichte van het kanaal en de weg zodat de automobilist zicht heeft op de lange lijnen van het landschap.



Ontwerpprincipe: variatie in wegprofiel

Stadsallee

N 340 ligt zo veel mogelijk op maaiveld. De afronding van het bedrijventerrein wordt gevormd door de taluds van de weg die hier bij voorkeur vanuit een tunnel onder het spoor overgaat naar ligging op maaiveld. In het westen ligt de N 340 verhoogd om de aansluiting met de A 28 mogelijk te maken. De taluds krijgen een parkachtige inrichting. Het profiel van de weg is standaard. Aan de buitenzijde ligt een groene grasberm die aansluit op het parkachtige karakter van de omgeving.

Breed

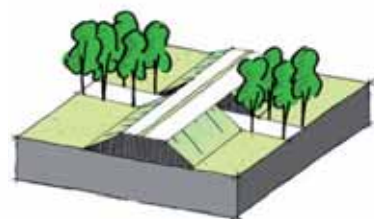
De weg gaat hier door een open landschap en heeft hier de ruimte. Een breed profiel op maaiveld heeft een maximale verweving met het landschap tot resultaat. N 340 ligt zo veel mogelijk op maaiveld; verhoogde ligging van de weg leidt tot visuele barrièrewerking. Parallelwegen ontbreken. Aan de buitenzijde ligt een groene grasberm zonder beplanting die aansluit op het landelijke karakter van de omgeving.

Standaard

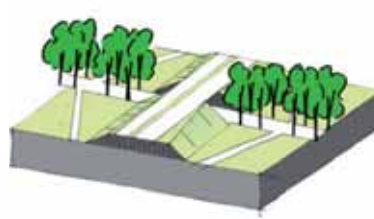
De doorsnijding van de haakse lijnen door de N 340 gebeurt zo 'schoon' mogelijk, op maaiveld en met een standaard middenberm. De parallelwegen liggen op ruime afstand van de hoofdweg en zijn gescheiden door een groene grasberm die aansluit op het landelijke karakter van de omgeving.

Smal

De weg gaat hier door een besloten en kleinschalig cultuurlandschap. Om dit landschap zo weinig mogelijk aan te tasten heeft de weg hier smalle zij- en middenbermen en ligt op het maaiveld. De parallelwegen zijn gescheiden door een groene grasberm die aansluit op het landelijke karakter van de omgeving. De greppels zijn alleen toegepast waar nodig en smal uitgevoerd.



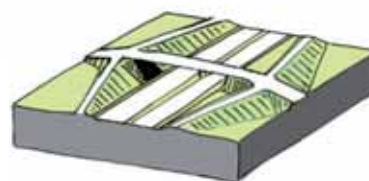
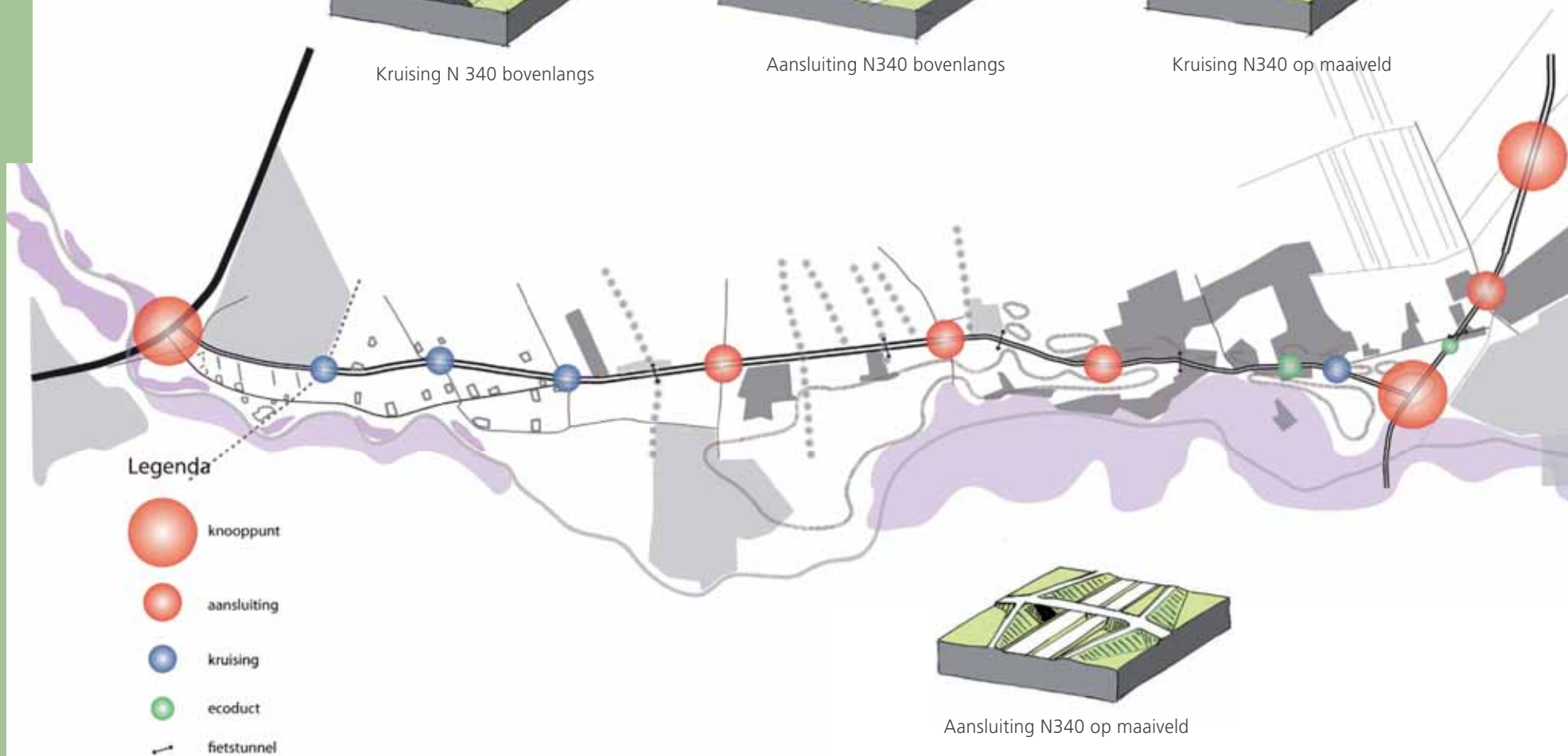
Kruising N 340 bovenlangs



Aansluiting N340 bovenlangs



Kruising N340 op maaiveld



Aansluiting N340 op maaiveld

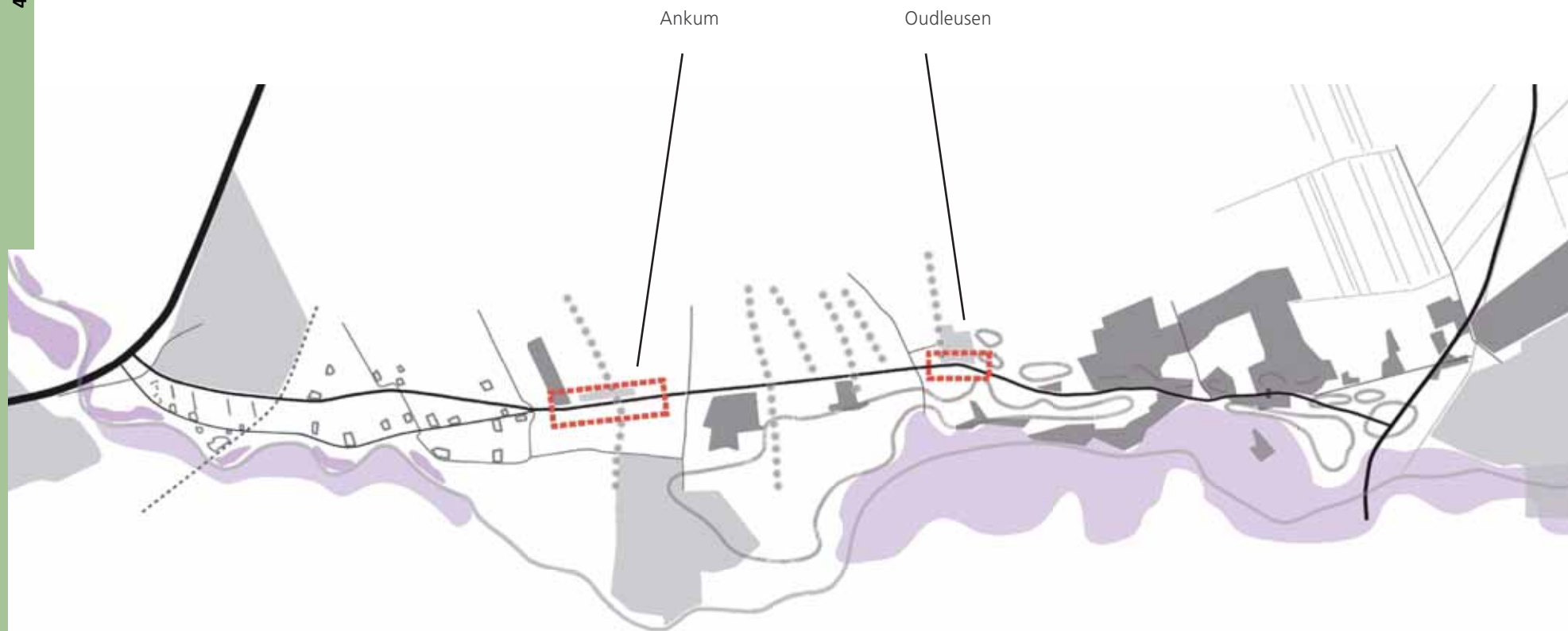
Ontwerpprincipe: kruisingen en aansluitingen

De ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen zijn beeldbepalend voor beeld van de nieuwe weg in het landschap, zowel vanuit de omgeving als vanaf de route. Bij het bepalen van de locatie van de kruisingen en aansluitingen en de wijze van aansluiten spelen landschappelijke overwegingen een belangrijke rol. In deze visie zijn kruisingen en aansluitingen overzichtelijk en eenvoudig van opzet. Hierin is niet zozeer het ruimtebeslag van belang, maar vooral de ruimtelijke impact. De aansluitingen zijn geen losse objecten, maar maken onderdeel uit van de landschappelijke structuur.

Er zijn drie typen kruisingen onderscheiden, met elk een eigen inpassing:

1. Knooppunten van hoofdwegen vormen een 'eigen wereld' van infrastructuur. Deze vormgeving van deze ingenieurskunst is echter wel geïnspireerd op de omgeving. Op één punt toont de N 340 zijn eigen gezicht; het kunstwerk over de A 28 wordt als icoon vormgegeven om het begin van de weg te markeren; de toegang tot het Vechtdal.
2. Aansluitingen met lokale wegen worden ingepast in de omgeving. Inpassing in het landschap vraagt een ontwerp op de plek. De vormgeving wordt aangepast op de omgeving, waarbij de kruisende structuur voorrang krijgt. De aansluiting gaat vloeiend op in de omgeving.
3. Kruisende structuren worden benadrukt. Het profiel van de kruisende structuur blijft gehandhaafd, zonder versmalling. De vormgeving en inpassing van het kunstwerk geeft het karakter van de verbinding weer.

Deze ontwerpprincipes vormen de basis voor het landschappelijk ontwerp (hoofdstuk 5) en zijn verder uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 5 wordt daartoe eerst het voorkeursalternatief van de initiatiefnemer (provincie Overijssel) toegelicht. Op onderdelen wordt in het voorkeursalternatief gemotiveerd van de landschappelijke visie afgeweken.

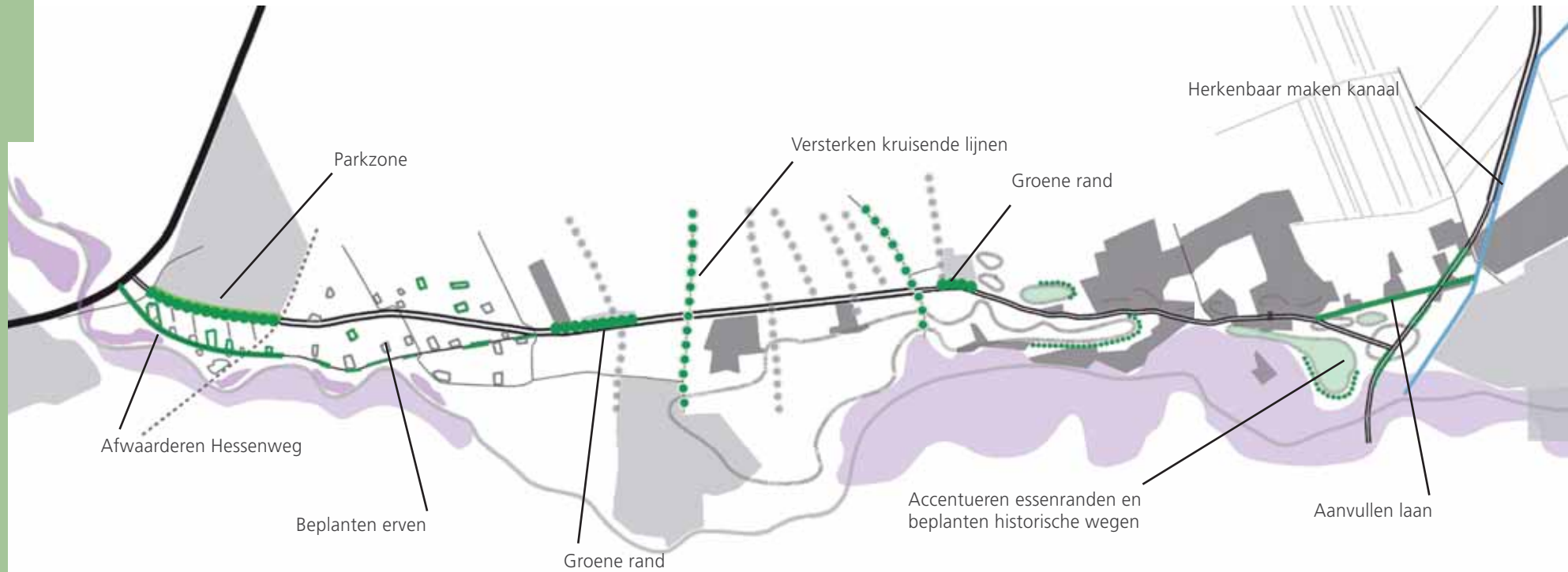


Ontwerpprincipe: inpassing bij Ankum en Oudleusen

Bij de bebouwing van Ankum en de dorpskern van Oudleusen vraag de vormgeving van de N 340 om een ontwerp op de plek. De opgewaardeerde N 340 hoeft geen negatieve invloed te hebben op de leefbaarheid van de bebouwing als er op een creatieve manier gekeken wordt naar de inpassing van de weg.

Bij de visievorming voor inpassing bij de kernen is overlast van geluid een belangrijk onderwerp. Het is van belang voldoende afstand tussen het tracé van de N 340 en de bebouwing te creëren door het verleggen van de as van de weg. De extra ruimte tussen de bebouwing en de weg kan dan tevens ontworpen worden als gebruikruimte, bijvoorbeeld door een parkachtige inrichting.

De zichtlijnen vanuit de bebouwing op het buitengebied zijn van belang voor de 'verankering' in het landschap. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk voorkomen van geluidsschermen door het toepassen van grondtaluds.



DE LANDSCHAPSSTRUCTUREN RONDOM DE N 340 WORDEN VERSTERKT ZODAT DE VERSCHILLEN PER DEELGEBIED NOG DUIDELIJKER GEACCENTUEERD WORDEN. OP DEZE KAART ZIJN DE INGEPEN INDICATIEF WEERGEGEVEN.

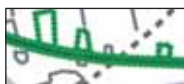
VISIE: LANDSCHAPPELIJKE VERSTERKING.

Ontwerpprincipe: versterking landschap



Groene buffer

Door een groene parkzone van formaat wordt een koppeling gemaakt tussen het bebouwingsfront van het bedrijventerrein Hessenpoort en de N 340. De parkzone combineert verschillende functies en is zowel groene bufferzone met ecologische waarden en waterberging als uitloopgebied.



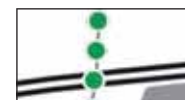
Afwaarderen Hessenweg

Het oude tracé van de N 340 wordt afgewaardeerd. De hoofdrijbaan wordt smaller en de noordelijke parallelweg wordt opgeheven. De parallelweg aan de zuidzijde wordt omgebouwd tot fietspad voor twee richtingen. Een onderbroken dubbele laanbeplanting (in driehoeksverband) begeleidt de weg en markeert de (historische) erven. Aan de weg zelf is ruimte voor kleinschalige toeristisch-recreatieve initiatieven en wonen in een groen kader.



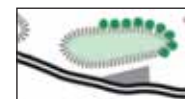
Beplanten erven

De erven in het open gebied tussen Zwolle en Ankummerdijk worden sterker beplant. De rest van het landschap blijft zoveel mogelijk open.



Versterken kruisende lijnen

De lijn van de N 340 is ondergeschikt aan de ontginningslijnen haaks op de N 340 tussen Ankummerdijk en Oudleusen. Deze lijnen worden versterkt met wegbeplanting. De bestaande bosranden worden waar nodig hersteld en verder aangevuld tot natuurlijke boszoom.



Accentueren essenrand

De historische essenranden in het Essenlandschap ten oosten van Dalfsen worden versterkt en geaccentueerd door beplanting. De essen worden weer herkenbaar in het grondgebruik als akkerland.



Aanvullen laan

De laanbeplanting langs de Hessenweg West wordt aangevuld. Ook historische wegen in het Essenlandschap worden geaccentueerd door wegbeplanting.



Herkenbaar maken kanaal

Het Ommerkanaal wordt als lijnvormig element herkenbaar gemaakt door beplanting over de volledige lengte van het kanaal, het toepassen van rietoevers en vernatten van lage delen op de aansluiting Arriërveld.





Landschappelijke visie	Voorkeursalternatief	Motivatatie voor keuze VKA
Tracé vormt grens huidig bedrijventerrein (variant B)	Zuidelijk tracé bij bedrijventerrein Hessenpoort (variant A)	Conform structuurplan Zwolle is enige ruimte voor uitbreiding bedrijventerrein (ca. 12 ha) aan noordzijde nieuwe N 340 mogelijk.
Tracé N 340 bij Hessenpoort zoveel mogelijk op maaiveld met kruising spoorlijn Zwolle - Meppel onderlangs	Kruising spoorlijn Zwolle-Meppel bovenlangs	Viaduct over spoorlijn aanvaardbaar gelet op stedelijke situatie (Hessenpoort met schakelstation en hoogspanningslijnen), c.q. verhouding kosten - landschappelijke baten
Bij Ankummerdijk enkel een kruising en volledige aansluiting naar Dalfsen bij Dedemsweg.	Volledige aansluiting zowel bij Ankummerdijk en Dedemsweg	Volledige aansluiting Ankummerdijk vanwege behoud gespreide bereikbaarheid kern Dalfsen (Koesteeg blijft hoofdonsluiting), afwikkeling verkeer en bereikbaarheid plaatselijke bedrijven aan N 340, ontlasting parallelwegen bij Ankum i.v.m. subjectieve verkeersonveiligheid
Vormgeving aansluiting op bestaande structuren Slagweg en Stokte met laaggelegen rotondes (variant B)	Aansluiting Oudleusen als Haarlemmermeer (variant A)	Compactheid aansluiting variant A heeft voorkeur boven groter ruimtebeslag variant B en gevolgen daarvan voor naastgelegen agrarisch bedrijf.
Knooppunt variant B	Knooppuntvariant A	Knooppuntvariant A faciliteert meer dan variant B de hoofdstroom op het Combinatiealternatief en zorgt voor een meer directe verbinding voor plaatselijk verkeer naar het centrum van Ommen.
Fietstunnel in verlengde van Hessenweg – West (zonder extra doorsnijding bos en historische es tussen N 48 en Ommen)	Fietstunnel schuin richting Ommen	Tracé Hessenweg - West is al onderbroken door huidige N 48. Fietstunnel in VKA geeft een rechtstreekse verbinding en sociaal veilige naar Ommen
Kruising Ommerkanaal op 1 punt met 1 kunstwerk	Kruising Ommerkanaal op 3 punten met grondtaluds	Technische inpasbaarheid en financiën, bruggen wel mogelijk

OVERZICHTSTABEL VERSCHILLEN TUSSEN LANDSCHAPPELIJKE VISIE EN VOORKEURSSALTERNATIEF

Van visie naar ontwerp

Landschappelijke argumenten vormen een belangrijk aspect in de tracé keuze voor het benutten van het bestaande tracé met de westelijke omleiding. Ook in het ontwerpproces van de uitwerking op inrichtingsniveau krijgt landschap veel aandacht. Het gaat hierbij niet alleen om inpassing in het bestaande landschap en het ontzien van waardevolle gebieden, maar vooral om een landschappelijke benadering van de vormgeving van de weg, de beleving vanuit de omgeving en beleving van de route door de weggebruiker.

De landschappelijke uitgangspunten (ontwerpprincipes) zijn meegenomen in het (verkeerskundig) ontwerp van inrichtingsvarianten voor het BesluitMER. Een groot deel van de uitgangspunten is terug te vinden in de varianten, echter niet alle varianten voldoen in dezelfde mate aan de landschappelijke uitgangspunten. De reden dat niet alle varianten in gelijke mate voldoen ligt in het feit dat de provincie ook op andere aspecten beoordeelt, zoals verkeer en financiën.

In de tabel is kort aangegeven op welke punten het VKA afwijkt van de visie. Andersom geredeneerd kan het ontwerp van het VKA van de N 340 hier verder worden verbeterd (optimalisatie).

Het landschappelijk ontwerp is opgesteld op basis van het wegontwerp van het Voorkeursalternatief (VKA) van de initiatiefnemer. Het VKA is een combinatie van elementen uit de varianten A en B. Deze varianten zijn beoordeeld in het BesluitMER op milieuaspecten, waaronder geomorfologie, landschap en cultuurhistorie.

Visualisaties van het ontwerp zijn te bekijken via de website van de provincie Overijssel:
www.overijssel.nl/n340



Wat is te zien op de kaart?

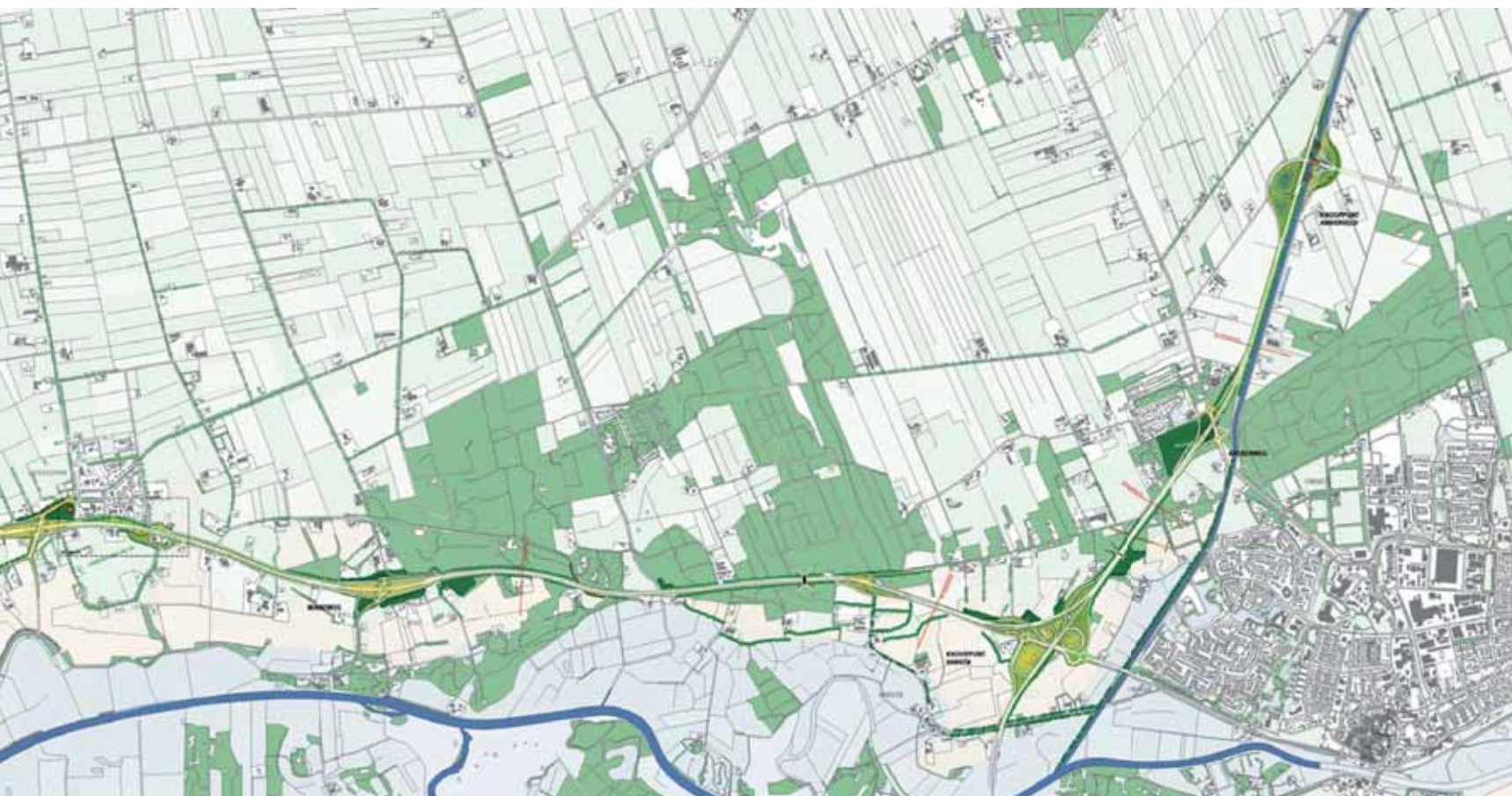
De kaart "landschappelijk ontwerp" toont een indicatief ontwerp voor inpassing van weg en omgeving. De kaart laat de relatie zien tussen het bestaande landschap en stedelijke gebieden en maatregelen voor inpassing.

De basis vormt de topografische kaart waarop verkaveling, wegen en waterlopen en bestaande stedelijke gebieden en vrijstaande bebouwing te zien zijn. De kaart is aangevuld met de belangrijkste landschappelijke structuren, zoals de cultuurhistorisch waardevolle essen en de rivier de Vecht met uiterwaarden en dijken. Tevens zijn de bestaande wegbeplanting, houtwallen, singels en bossen opgenomen op kaart.

Op deze ondergrond zijn indicatief mogelijke maatregelen voor landschappelijke inpassing aangegeven. Deze maatregelen bestaan uit twee groepen: maatregelen voor de weg en maatregelen in de omgeving.

1. De eerste groep - maatregelen voor de weg - omvat inrichting van de bermen en graslanden, taluds en kruisingen.
2. De tweede groep - maatregelen in de omgeving - omvat onder meer singels, houtwallen en wegbeplanting in de omgeving.

Tevens laat de kaart de relatie met bestaande wegen en paden en waterlopen zien. Boven- en onderlangs kruisende structuren, zoals wegen en waterlopen en ecologische verbindingen evenals de kunstwerken en aansluitpunten met het onderliggende wegennet zijn in de plankaart opgenomen.



LEGENDA	
	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weideakkerbouw
	esgronden
	rieverdalen
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe boom
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	nieuw kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

LANDSCHAPPELIJK ONTWERP OVERZICHTSKAART.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP AANSLUITING A 28 EN OMGEVING HESSENPOORT.

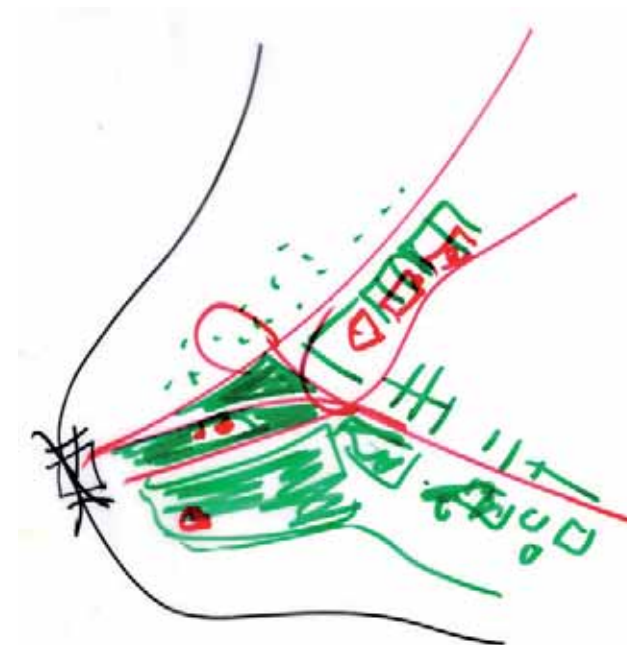
LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/hingel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	kroon kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

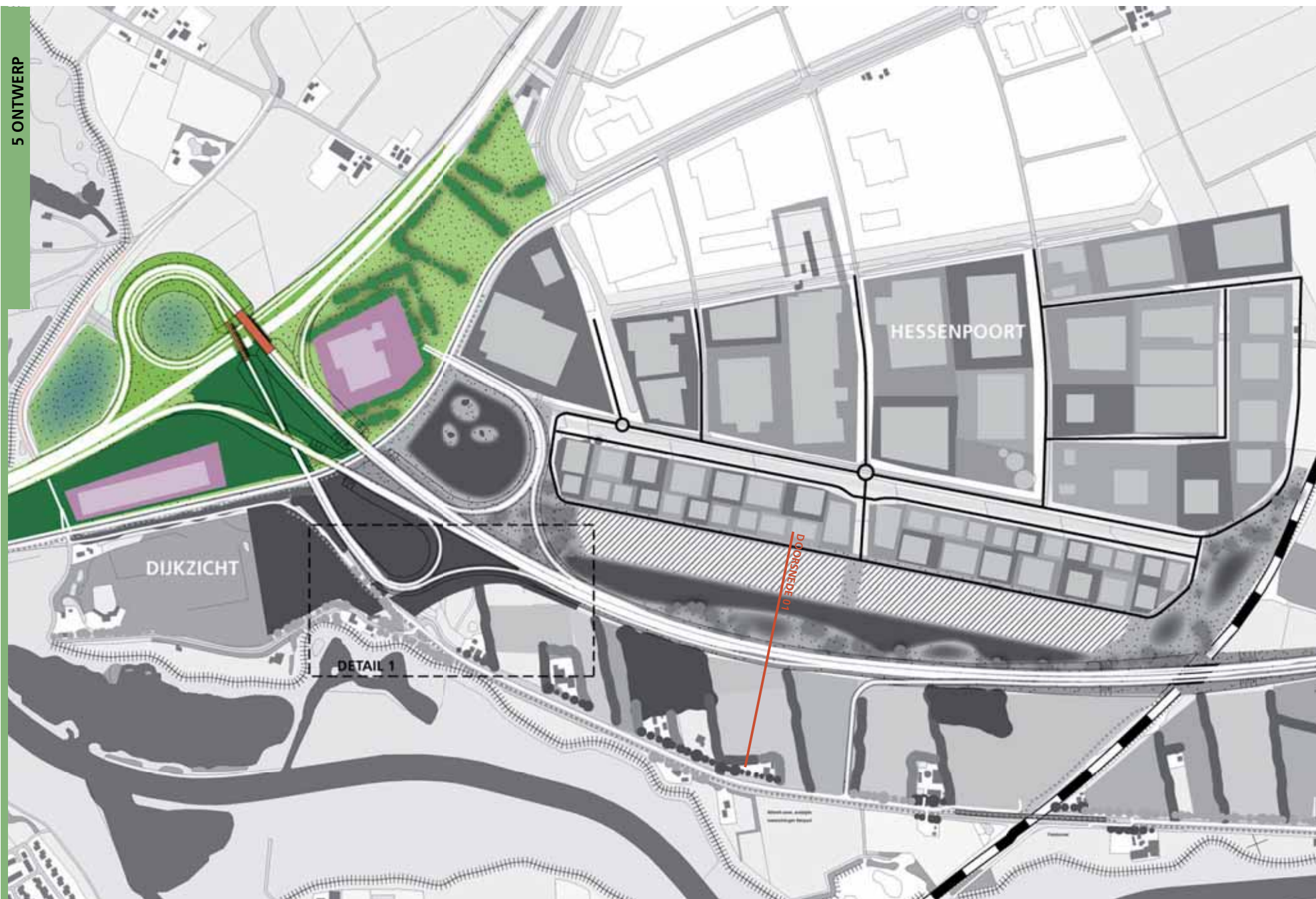
Entree Vechtdal en stedelijke knoop Hessenpoort

De aansluiting op de A 28 markeert de toegang tot het Vechtdal en het begin van de weg N 340. De aansluiting krijgt het karakter van een stedelijke knoop. Deze complexe knoop bestaat uit verschillende onderdelen: snelweglandschap van het knooppunt, de afronding van het bedrijventerrein en de groene omgeving ten zuiden van de weg.

Aan de westzijde ligt de aansluiting op de A 28 met zicht op de Vecht. Vanaf de weg en omgeving is goed zicht op het open landschap van de rivier met dijken mogelijk. In aansluiting hierop zijn de taluds aan de westzijde van de A 28 flauw en onbeplant uitgevoerd. De lagere delen zijn ingericht als nat grasland met rietland.



SCHETSEN VOOR DE INRICHTING VAN HET KNOOPPUNT AANSLUITING A 28 BIJ ZWOLLE MET 3 SFEREN: OPEN RIVIERLANDSCHAP, BEDRIJVENTERREIN EN BESLOTEN LANDGOEDZONE.



LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Entree Vechtdal en stedelijke knoop Hessenpoort

De A 28 vormt letterlijk de grens tussen het bedrijventerrein en het landschap in de omgeving. Ten oosten van de A 28 ligt het bedrijventerrein Hessenpoort. Nieuwe kavels krijgen een flinke maat en parkachtige inrichting met een groene rand.

Ten zuiden van de aansluiting op de A 28 ligt een besloten landgoedzone met landgoed Dijkzicht. Dit komt tot uitdrukking in de besloten vormgeving van de aansluiting met beplante massa's. Dit punt markeert de entree van het Vechtdal: vanaf de besloten aansluiting is maximaal zicht op de omgeving mogelijk.

Vanaf de aansluiting vormt de weg de rand van het (uitgebreide) bedrijventerrein Hessenpoort. De N 340 ligt op maaiveld met een standaard profiel. In het westen ligt de N 340 verhoogd om de aansluiting met de A 28 mogelijk te maken. In het oosten ligt de N 340 verhoogd op de kruising met de spoorlijn mogelijk te maken.



LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie



DETAIL KRUISING HISTORISCHE
WEGBEPLANTING BIJ LANDGOED DIJKZICHT EN
DE HESSENWEG

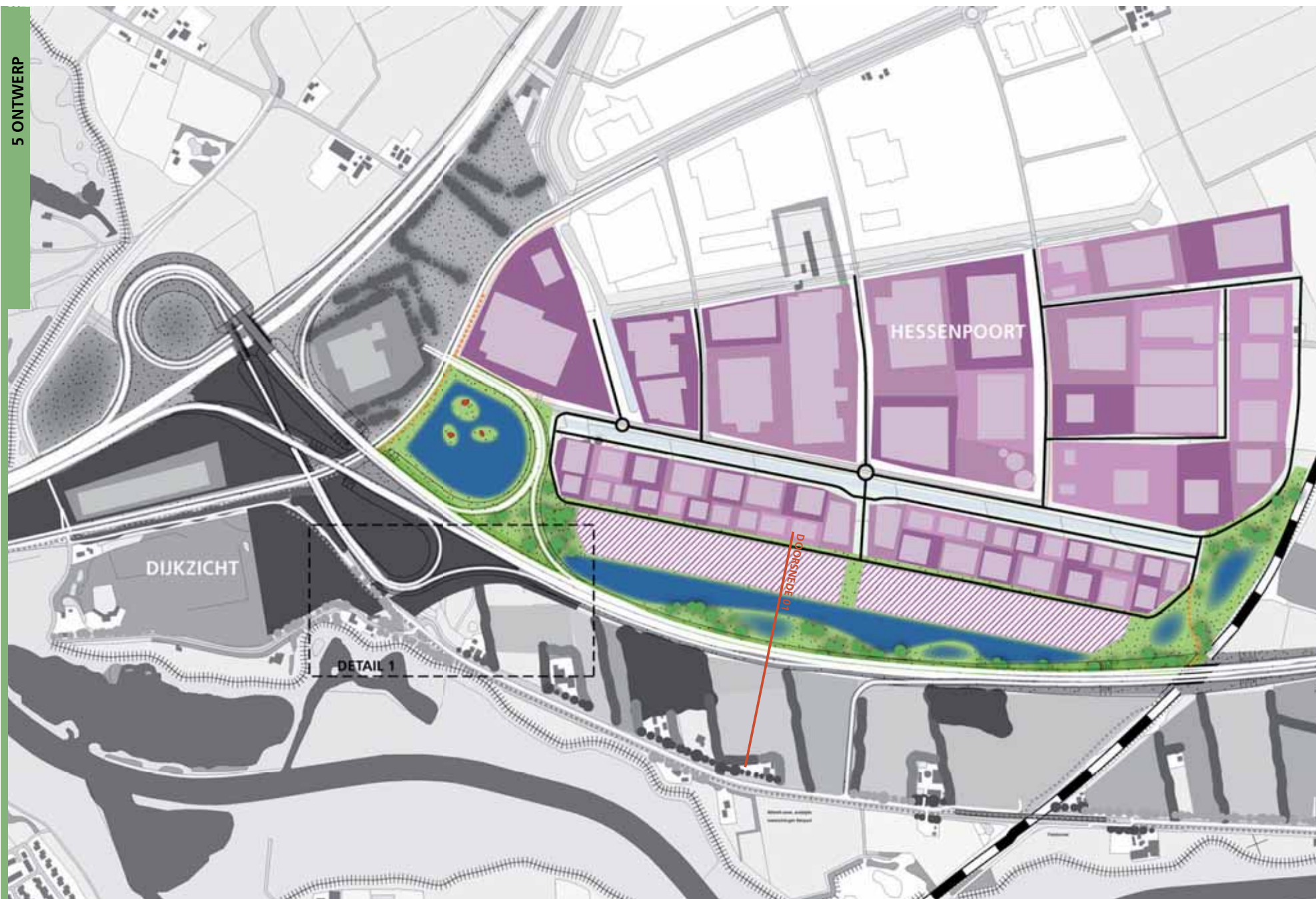
Entree Vechtdal en stedelijke knoop Hessenpoort

Het landschap ten zuiden van Hessenpoort zal veranderen door de uitbreiding van het bedrijventerrein en het nieuwe tracé van de N 340. Van belang is dat het gebied tussen de N 340 en de Vecht ruim genoeg is om het landschap als geheel te ervaren. In aansluiting op de landgoederen wordt het landschap op de oeverwal van de Vecht versterkt door aanplant van singels op de kavelranden. Aan de weg zelf is ruimte voor kleinschalige toeristisch-recreatieve initiatieven en wonen in een groen kader.

De N 340 kruist de relatief hoog gelegen spoorlijn Zwolle-Meppel bovenlangs. Deze hoge kruising vormt een markant punt op de route en is vanuit de verre omtrek te zien. De coulissenstructuur van het landschap met kavels begrensd door beplanting, is aanleiding om het spoorviaduct de maat van een kavel te geven. Hierdoor wordt de continuïteit van het landschap in stand gehouden.



NIEUWE INRICHTING HESSENWEG MET VERSMALDE HOOFDRIJBAAN EN FIETSPAD OP
ZUIDELIJKE PARALLELWEG. BIJ DE ERVEN IS DE HESSENWEG BEPLANT MET EEN DUBBELE
RIJ LAANBOMEN.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP AFRONDING BEDRIJVENTERREIN HESSENPOORT

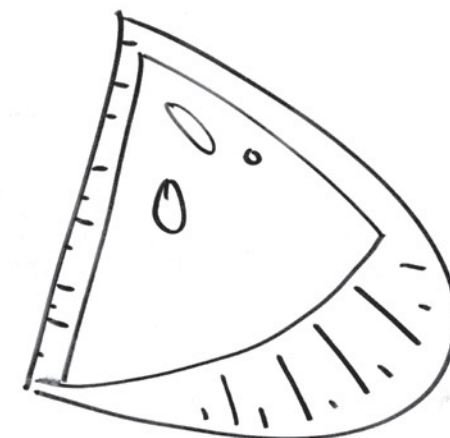
LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	kroon kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Entree Vechtdal en stedelijke knoop Hessenpoort

Het begin van het bedrijventerrein Hessenpoort wordt gemarkeerd door een markante waterpartij. De vormgeving hiervan is strak met ruimte voor een landmark ter oriëntatie. Het tracé vormt hier de logische afronding van het bedrijventerrein Hessenpoort door aanleg van een parkzone direct daarnaast de weg. De parkzone vormt een groen tussengebied voor het bedrijventerrein en de weg. De parkzone bestaat uit verspreide beplanting op het talud en een brede watergang direct naast het bedrijventerrein.

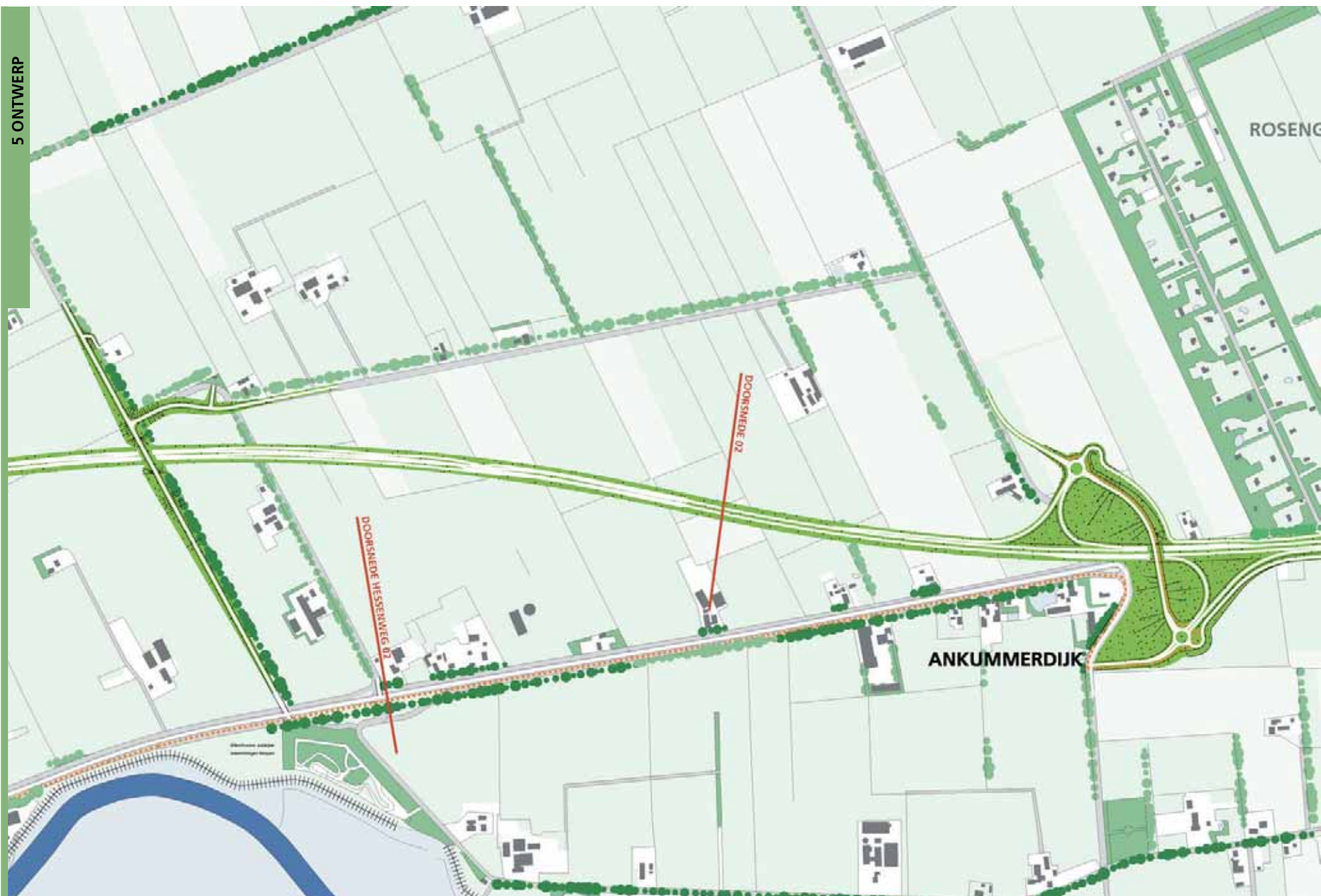
Het oude tracé van de N 340 wordt afgewaardeerd. De hoofdrijbaan wordt smaller en een van de parallelwegen wordt opgeheven. De parallelweg aan de zuidkant wordt omgebouwd tot voor twee richtingen fietspad. Een onderbroken dubbele laanbeplanting (in driehoeksverband) begeleidt de weg en markeert de (historische) erven.



SCHETSEN VOOR HET WATERBASSIN BIJ DE AANSLUITING A 28 HESSENPOORT MET VLOEIEND VERLOOP VAN TALUDS



N340 OP NIEUW TRACÉ MET PARKINRICHTING BIJ HESSENPOORT EN VERSTERKING VAN HET LANDSCHAP OP DE OEVERWAL VAN DE VECHT.



LANDSCHAPPELIJK ONTWERP MET NIEUW TRACÉ N340 IN OPEN LANDSCHAP MET BEPLANTE KRUISING DE BESE EN FLAUWE TALUDS OP DE AANSLUITING ANKOMMERDIJK

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Omgeving Hessenweg

De N340 voert hier door het deelgebied 'massa's in de ruimte'. De weg volgt hier een nieuw tracé door een zeer open landschap. De nieuwe weg wordt uitgevoerd met een breed profiel met een groene middenberm en brede zijbermen. Parallelwegen ontbreken waardoor weg 'schoon' in het landschap ligt. Aan weerszijden van de weg liggen watervoerende sloten.

De kruising de Bese wordt benadrukt door de wegbeplanting zoveel mogelijk door te zetten richting N 340. Ook het steile talud wordt begeleid door laanbeplanting tot aan de weg.

De Hessenweg wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg. De rijbaan wordt smaller en één van de parallelwegen wordt opgeheven. De parallelweg aan de zuidzijde wordt omgebouwd tot fietspad voor twee richtingen. Vanaf de kruising de Bese tot aan de aansluiting Ankummerdijk is de gehele Hessenweg eenzijdig beplant. Hierdoor wordt het landschappelijk raamwerk, gevormd door beplante wegen en open agrarisch bouwland, versterkt. De (historische) erven zijn gemarkeerd met een onderbroken dubbele laanbeplanting (in driehoeksverband).

De aansluiting Ankummerdijk ligt in een open gebied. De kruisende structuur wordt benadrukt door de laanbeplanting zoveel mogelijk door te zetten richting N 340. Dit versterkt de structuur van het ontginningslandschap. De taluds van op- en afritten worden flauw vormgegeven om de overgang van nieuw talud naar maaiveld zo geleidelijk mogelijk te laten zijn; afslag en kavel versmelten.



NIEUWE INRICHTING HESSENWEG MET VERSMALDE HOOFDRIJBAAN EN FIETSPAD OP ZUIDELIJKE PARALLELWEG MET WEGBEPLANTING. BIJ DE ERVEN IS DE HESSENWEG BEPLANT MET EEN DUBBELE RIJ LAANBOMEN.



NIEUW TRACÉ N340 MET DWARSPROFIEL MET BREDE BERMEN IN HET OPEN LANDSCHAP TUSSEN DE KRUISING SPOORLIJN EN DE AANSLUITING ANKUMMERDIJK.



LANDSCHAPPELIJK ONTWERP OMGEVING ANKUM
MET AANSLUITING DALFSEN (DEDEMSWEG)

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Omgeving Ankum

De N340 voert hier door het deelgebied 'lijnen op de weg'. De weg is hier zo recht mogelijk uitgevoerd met een standaard profiel met brede bermen en onbeplant. Aan weerszijden van de N340 lopen parallelwegen en watervoerende sloten.

Het verleggen van de N 340 beperkt de overlast voor de bebouwing van Ankummerdijk. Het gebied tussen de parallelweg bij Ankum en de N 340 wordt ingeplant met laanbomen. Door het ontbreken van ondergroei blijft zicht op het landschap mogelijk. Deze structuur sluit aan de op de historische beplanting van de Hessenweg, waarvan restanten bij Rosengaerde te vinden zijn. De Leemculeweg ten zuiden van de N 340 wordt verder aangevuld met wegbeplanting.

De vormgeving van de omgeving van de fietstunnel in Ankum is beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Aandachtspunt hierbij is sociale veiligheid en de vormgeving van de route.

Op de aansluiting Dalfsen bij de Dedemsweg en Koesteege voert de N 340 bovenlangs. Dit is een markant punt op de route. Uitgangspunt is de kruisende structuur te versterken door maximaal doorzicht onder het kunstwerk van de N 340 mogelijk te maken. De bestaande tweezijdige wegbeplanting op de Dedemsweg wordt verder aangevuld om de entree tot Dalfsen te markeren. Dit is nader uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan. Ten oosten van de aansluiting wordt de boszoom hersteld en aangevuld.



DETAIL OMGEVING DORPSKERN ANKUMMERDIJK



VERLEGDE N340 MET 2-BAANS DWARSPROFIEL MET BREDE BERMEN EN BEPLANTING AAN DE DORPSRAND BIJ ANKUMMERDIJK.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP OMGEVING OUDLEUSEN MET
AANSLUITING EN VERZORGINGSPLAATS.

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Omgeving Oudleusen

De N340 voert hier door twee verschillende landschappen. Het deelgebied 'lijnen op de weg' ten westen van Oudleusen is een Jonge Heide ontginningslandschap. De weg is hier zo recht mogelijk uitgevoerd met een dwarsprofiel met brede bermen en onbeplant. Aan weerszijden van de N340 lopen parallelwegen en sloten.

De vormgeving van de omgeving van de fietstunnel in de Welsummerweg / Veldweg is beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Aandachtspunt hierbij is sociale veiligheid en de vormgeving van de route. Bestaande kruisende structuren in het landschap worden verder versterkt door aanplant van laanbomen. De bestaande wegbeplanting wordt aangevuld tot aan de weg. Op deze wijze wordt de kenmerken van het ontginningslandschap versterkt.

De aansluiting bij de Stokte is compact en sober vormgegeven. De kruising voert bovenlangs en krijgt een eigen vormgeving (zie beeldkwaliteitsplan). In aansluiting hierop kunnen de taluds aan binnenzijde begroeid worden met bijvoorbeeld akkerkruiden, een verwijzing naar het cultuurlandschap in de omgeving. De N 340 ligt hier opgesloten tussen grondtaluds en is vanuit de omgeving niet zichtbaar.

De situering van de noordelijke afrit resulteert in een restruimte bij het dorp. Dit gebied kan goed ingericht worden als dorpsbosje met publieke functie (open ruimte of voorziening). De noordelijke afrit wordt beplant onderaan de taluds om deze af te schermen van de omgeving.



TRACÉ N340 MET DWARSPROFIEL IN HET OPEN LANDSCHAP TUSSEN DE AANSLUITING KOESTEERG EN OUDLEUSEN.



DETAIL OMGEVING DORPSKERN OUDLEUSEN MET BEPLANTE GRONDWAL TUSSEN DORP EN WEG

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande hovenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/ingel
	herstelbosvanden
	weidegronden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerein
	icoon kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

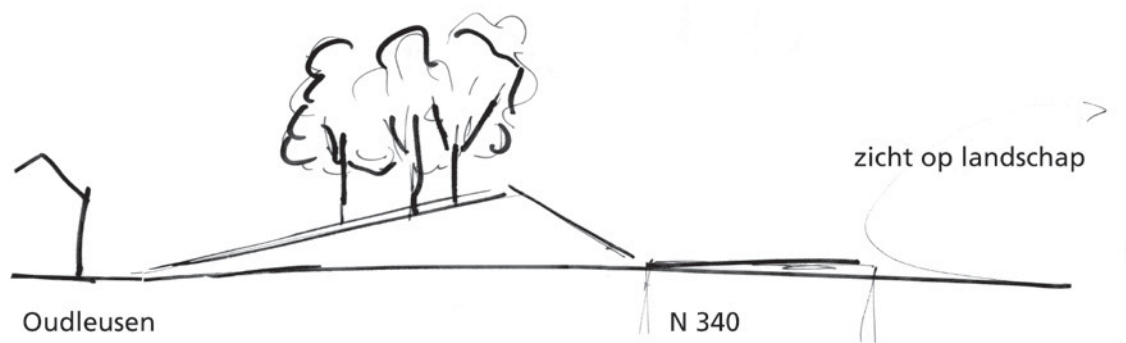
Omgeving Oudleusen

Het verleggen van de N 340 beperkt de overlast voor de dorpskern van Oudleusen. Het gebied tussen de parallelweg in het dorp en de N 340 wordt ingericht met een beplante grondwal. De grondwal dient tevens als geluidswering en is asymmetrisch vormgegeven: de steile kant weert het geluid van de weg, terwijl de flauwe kant een mooie afronding van het dorp vormt. Door onderbreking op een aantal punten blijft zicht op het landschap mogelijk.

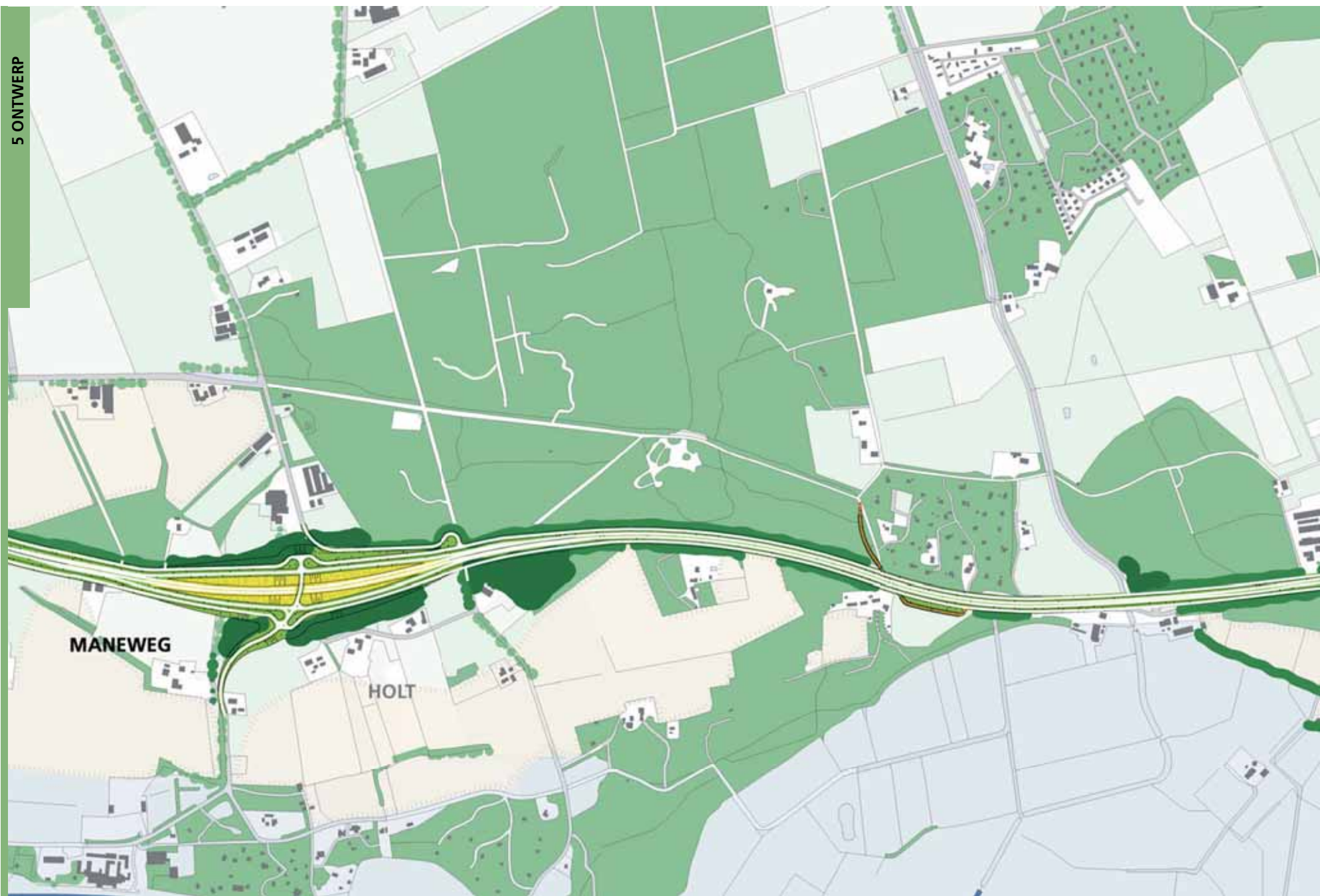
De vormgeving van de omgeving van de fietstunnel ten oosten van de kern van Oudleusen is beschreven in het beeldkwaliteitsplan. Aandachtspunt hierbij is sociale veiligheid en de vormgeving van de route.

Ten oosten van Oudleusen voert de N 340 door het veelvormige Essenlandschap. De weg is uitgevoerd met een bochtig tracé verloop en na de aansluiting Maneweg met een smal profiel om bestaande waarden te ontzien. Aan weerszijden van de N340 lopen parallelwegen en greppels/sloten.

De verzorgingsplaats maakt onderdeel uit van de route N 340 en sluit in vormgeving aan op de vormgeving van de weg. De voorzieningen restaurant en tankstation liggen los van elkaar en krijgen een eigen strakke vormgeving met hagen. De buitenzijde is beplant aan de westzijde in aansluiting op de omgeving. De wegbeplanting op de weg Om de Landskroon wordt verder aangevuld.



SCHETS VOOR DE INRICHTING VAN HET GEBIED TUSSEN DORP EN WEG MET EEN BEPLANTE ASYMMETRISCHE GRONDWAL (TEVENS GELUIDSWERING)



LANDSCHAPPELIJK ONTWERP OMGEVING ZANDBELTEN MET
AANSLUITING MANEWEG

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icoo kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Omgeving Maneweg en Zandbelten

De N340 voert hier door het essenlandschap en is uitgevoerd met een bochtig tracé verloop en smal profiel om bestaande waarden te ontzien. Aan weerszijden van de N340 lopen parallelwegen en greppels/sloten.

Kenmerkend zijn de vele historische hoeven in een halfopen landschap. De afwisseling tussen kleinschalige ruimten, grote gebieden met natuurlijk bos op landduinen grenzend aan het dal van de rivier Vecht maakt dit tot een bijzonder gebied.

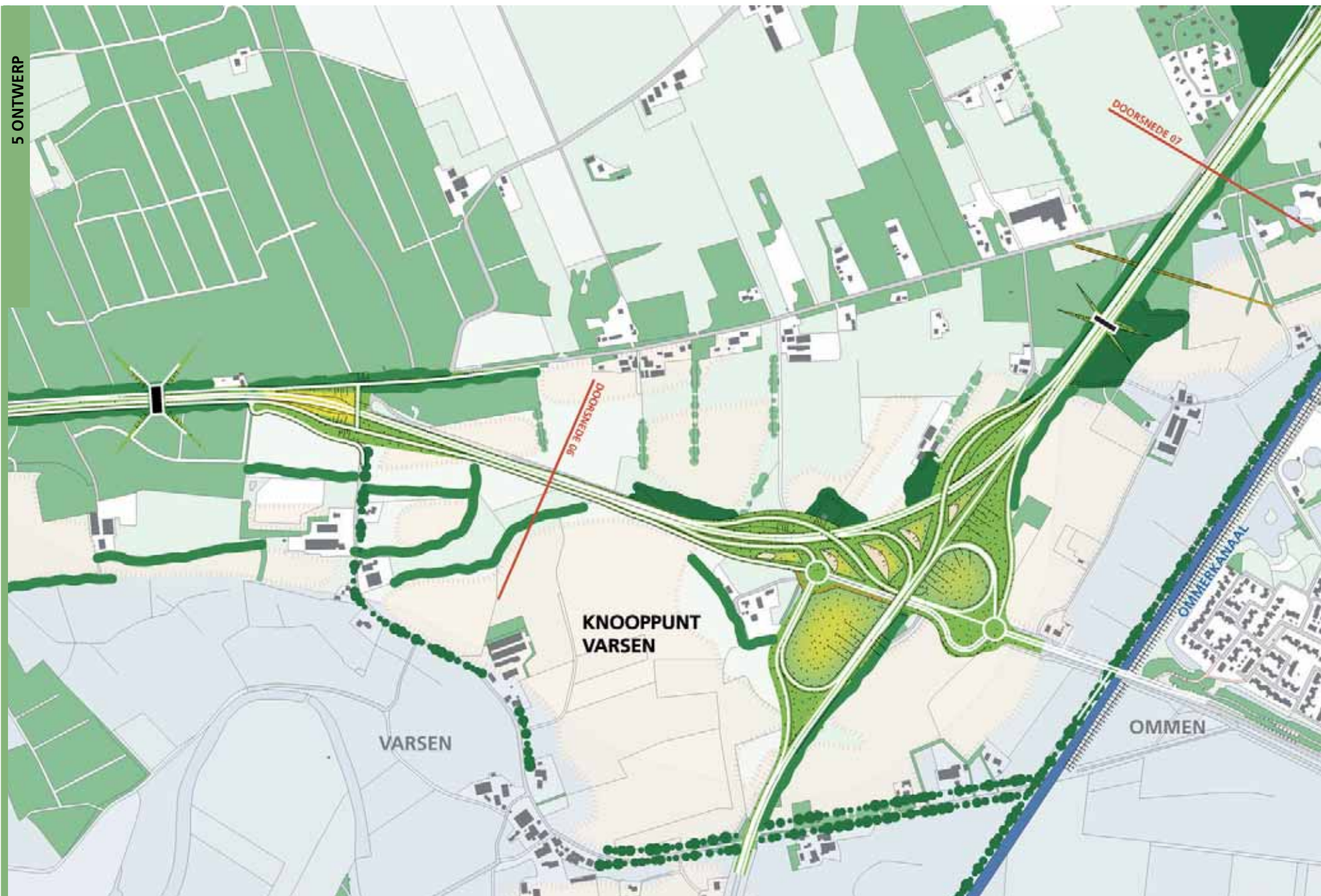
De aansluiting Maneweg is compact en sober vormgegeven. De N 340 ligt hier opgesloten tussen grondtaluds en is vanuit de omgeving niet zichtbaar. De kruising voert bovenlangs en krijgt een eigen vormgeving (zie beeldkwaliteitsplan). In aansluiting hierop kunnen de taluds aan binnenzijde begroeid worden met bijvoorbeeld akkerkruiden, een verwijzing naar het cultuurlandschap in de omgeving. Direct ten noorden van de aansluiting liggen enkele particuliere erven. In overleg de eigenaar kan het afschermen van deze erven door gebiedseigen beplanting in de vorm van een singel uitgewerkt worden.

De structuur van het essenlandschap is in de loop der jaren minder goed zichtbaar geworden. Het essenlandschap in de omgeving wordt versterkt door de historische wegen om de open essen te accentueren. Dit gebeurt door het aanbrengen van tweezijdige wegbeplanting aan de Maneweg en Kemminckhorstweg. De esrand van de Houtes wordt afgeschermd van de N340 door beplanting met houtsingels.

Aan de noordzijde worden bestaande bosgebieden verder afgerond met een natuurlijke bosrand.



TRACÉ N340 MET SMAL PROFIEL IN HET RELIËFRIJKE BOSGEBIED VLIER- EN ZANDBELTEN.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP OMGEVING VARSEN MET KNOOPPUNT VARSEN, HET ECODUCT VLIERBELTEN EN KRUISING VARSENERWEG EN HESSENWEG-WEST.

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publieksfunctie

Omgeving Varsen

De N340 voert hier door het veelvormige essenlandschap en is uitgevoerd met een bochtig tracé verloop en smal profiel om bestaande waarden te ontzien. Aan weerszijden van de N340 lopen parallelwegen en greppels/sloten.

Kenmerkend zijn historische hoeven in een halfopen landschap. De afwisseling tussen kleinschalige ruimten en grote besloten gebieden met natuurlijk bos op landduinen maakt de omgeving van Varsen tot een rijk en divers gebied.

Door het gebied Vlierbelten loopt een Robuuste Verbindingszone van nationaal belang. Het natuurgebied zelf is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Om de barrièrewerking van de N 340 voor natuur op te heffen wordt een ecoduct aangelegd. Het gebied bestaat grotendeels uit landduinen en is aangemerkt als Aardkundig Monument. Om het bestaande reliëf te ontzien dient het ecoduct zorgvuldig ingepast te worden. Het ecoduct wordt vormgegeven als een 'landschap over de weg' van ca. 20 meter breed. De taluds aan de zijanten worden beplant met natuurlijke beplanting (struweel). Om het effect van de doorsnijding te versterken wordt voorgesteld het kunstwerk uit te voeren met een paraboolvormige tunnel (zie beeldkwaliteitsplan).

De kruising van de N 340 met de Varsenerweg en Hessenweg-west is compact en sober vormgegeven. De kruising voert bovenlangs en krijgt een eigen vormgeving

(zie beeldkwaliteitsplan). In aansluiting hierop kunnen de taluds aan binnenzijde begroeid worden met bijvoorbeeld akkerkruiden, een verwijzing naar het cultuurlandschap in de omgeving. De N 340 ligt hier opgesloten tussen grondtaluds en is vanuit de omgeving niet zichtbaar. Na het passeren van de kruising is het bijzondere essenlandschap beleefbaar vanaf de weg.

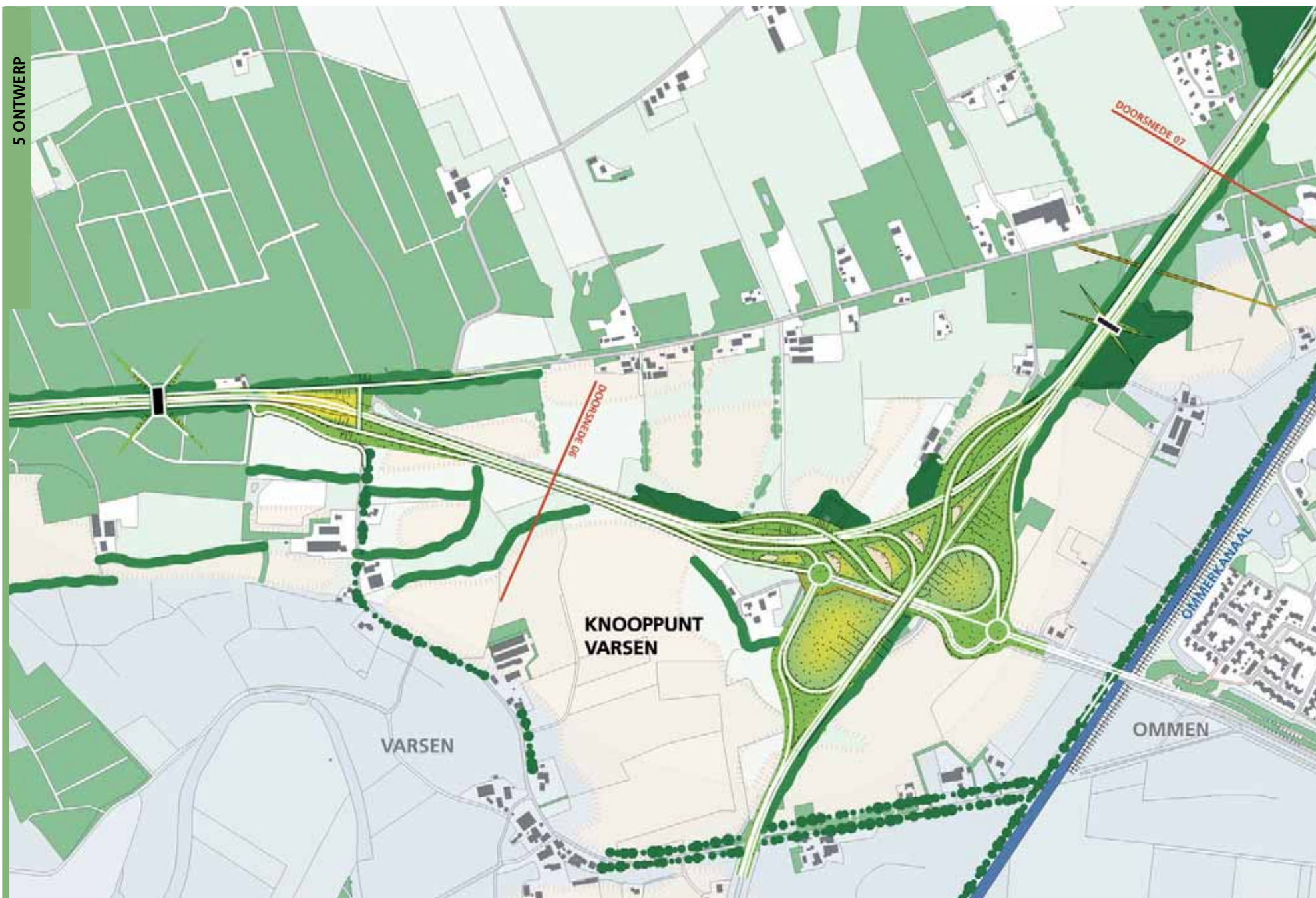
De structuur van het essenlandschap is in de loop der jaren minder goed zichtbaar geworden. Om het landschap te versterken wordt voorgesteld de esranden te beplanten met houtsingels en aanleg van houtwallen. Deze structuren volgen de historische verkaveling van de akkers. De historische loop van een zijarm van de Vecht ligt lager en blijft onbeplant. De kronkelige Varsenerweg zelf is afwisselend met beplant met laanbomen. De beplanting springt als het ware over de weg heen waar het landschap hiertoe aanleiding geeft (zie kaart).

De voorgestelde maatregelen sluiten aan op het plan gebiedsuitwerking Varsen.

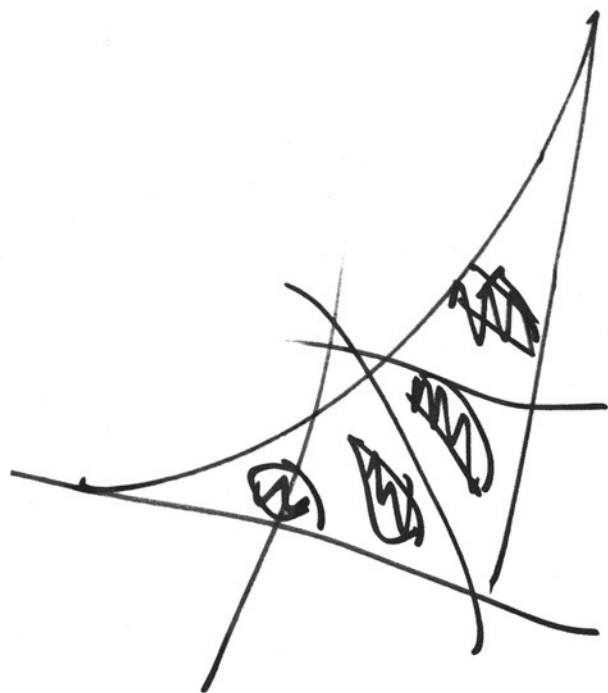
De Hessenweg-West is al grotendeels beplant door laanbeplanting. Waar deze is verdwenen wordt voorgesteld deze aan te vullen om zo de continuïteit van deze historische structuur herkenbaar te maken.



TRACÉ N340 MET SMAL PROFIEL IN HET HALFOPEN
ESSENLANDSCHAP BIJ VARSEN.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP OMGEVING VARSEN MET KNOOPPUNT VARSEN, HET ECODUCT VLIERBELTEN EN KRUISING VARSENERWEG EN HESSENWEG-WEST.



SCHETS VOOR DE INRICHTING VAN HET
KNOOPPUNT VARSEN MET ASYMMETRISCHE
HELLINGEN

Omgeving Varsen

De vormgeving van het knooppunt Varsen heeft een eigen vormtaal, die aansluit op het karakter van dit knooppunt van stroomwegen. Buiten het knooppunt zijn juist landschappelijke beplantingen in de vorm van singels en houtwallen opgenomen. Dit versterkt de kenmerken van het landschap in de omgeving.

Het knooppunt vormt een aaneenschakeling van doorgaande wegen en op- en afritten. Om helderheid te scheppen zijn de twee hoofdrichtingen onderscheiden: de eerste doorgaande route loopt vanuit het westen over de N 340 richting het noorden over de N 48 (boogstraat) en de tweede hoofdrichting is de doorgaande noord-zuid route N 48 / N 348 (fly-over). De aansluiting met rotondes richting Ommen is minder belangrijk met het verleggen van de hoofdentree via de Balkerweg.

De vormgeving van het knooppunt zelf is geïnspireerd op het reliëf in de omgeving. De 2 hoofdroutes zijn benadrukt ten opzichte van de op- en afritten door steile taluds en beplanting. De uitvoering is sober met eenvoudig grondwerk. De afzonderlijke taluds vormen in vormgeving een eenheid. De steile kant sluit aan op de richting van de bochten van op- en afritten en refereert aan de erosie van rivierduinen door de rivier Vecht.

Ten oosten van het knooppunt Varsen vormt het Ommerkanaal de grens van het stedelijk gebied Ommen. In landschap tussen de N 48 en Ommen liggen kenmerkende historische es-complexen. Dit gebied kan met eenvoudige middelen (brug over het kanaal, bewegwijzering en routes) ingericht worden als recreatief uitloopegebied voor de stad Ommen.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP OMGEVING HESSENWEG-WEST EN AANSLUITING BALKERWEG.

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icron kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Omgeving Hessenweg-West en Balkerweg

De N 340 voert hier door het essenlandschap en is uitgevoerd met een smal profiel.

De aansluiting Balkerweg vormt de hoofdentree voor Ommen. Het uitgangspunt is het besloten karakter van deze aansluiting zoveel mogelijk terug te laten komen in het ontwerp en meer ruimte te bieden voor een veilige aansluiting met rotondes. De bestaande aansluiting wordt uitgebreid en op- en afritten verlegd. Dit gaat ten kosten van bestaand eikenbos aan de westzijde. Waar bos verdwijnt wordt dit aangevuld met nieuw bos. Het contrast tussen besloten gebied bij de Balkerweg en het open landschap van het Emsland wordt versterkt door de taluds aan alle zijden te beplanten (gebiedseigen boomsoorten met ondergroei).

De belangrijkste fietsverbinding vanuit het westen naar Ommen loopt over de Hessenweg-West. De historische route van de Hessenweg loopt rechtdoor en is in de huidige situatie doorsneden door de N 48. In het voorkeursalternatief wordt voor de fietstunnel een ander tracé aangegeven, dat ten zuiden van de Hessenweg-West afbuigt richting Ommen.

Het ecoduct ten zuiden van de Hessenweg-West kruist de N 48 bovenlangs ter hoogte van de huidige verzorgingsplaats. Dit is de meest rustige locatie met bestaande bospercelen aan weerszijden. Voorgesteld wordt het leefgebied aan weerszijden van het ecoduct te versterken door aanplant van dicht bos. De historische essen blijven gaaf en open en zijn enkel op de kavelrand beplant.



TRACÉ N 48 MET SMAL PROFIEL EN HESSENWEG-WEST EN VERSTERKING VAN BOSGEBIEDEN.



LANDSCAPPELIJK ONTWERP EMSLAND MET MARKANT KNOOPPUNT ARRIËRVELD
EN BEPLANTING OMMERKANAAL.

LEGENDA

	bestaande bebouwing
	bedrijventerrein
	bestaand bos
	weide/akkerbouw
	esgronden
	rivierdal
	water
	bestaande bomenlaan
	nieuwe bosaanplanting
	nieuwe laanstructuur
	nieuwe houtwal/singel
	herstelbosranden
	weldegonden
	vochtige vegetatie
	droge vegetatie
	nieuwe berm
	nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein
	icoo kunstwerken
	eilanden met kunstobjecten
	publiekfunctie

Emsland met knooppunt Arriërveld

De N340 voert hier door het Jonge Heide ontginningslandschap. Het knooppunt Arriërveld vormt de aansluiting van de N 48 en de rondweg Ommen N 36 / N 34. Het knooppunt is gelegen in het open Emsland met lange ontginningslijnen.

Aansluitend op het open landschap en de ligging naast het Ommerkanaal is de weg uitgevoerd met een asymmetrisch dwarsprofiel met een brede berm aan de westzijde en een smalle berm aan de oostzijde (bestaande situatie). Het kanaal met de begeleidende beplanting vormt een beeldbepalende structuur. Om het karakter van deze doorgaande structuur te benadrukken wordt het kanaal over de volledige lengte beplant met een bomenrij tussen de hoofdrijbaan en het kanaal. Het kanaal is niet door scheepvaart in gebruik. Dit biedt de mogelijkheid natuurlijke rietoevers te ontwikkelen.

De bomenrij langs het Ommerkanaal wordt doorgezet op het knooppunt Arriërveld. Het knooppunt zelf krijgt een eenvoudige, sobere inrichting. De bermen en taluds worden uitgevoerd als kruidenrijk grasland. Bij het kanaal komen flauwe taluds met natte graslanden.

Het knooppunt vormt een markant punt op de doorgaande oost-west route. Om dit te benadrukken zijn de kruisingen met het kanaal uitgevoerd als bijzondere bruggen. Deze iconen op de route zijn verder beschreven in het beeldkwaliteitsplan (hoofdstuk 6). Het kunstwerk op de N 48 en de kruising met de weg Ommerkanaal oost worden eenvoudig uitgevoerd.



BESTAAND TRACÉ N 48 MET ASYMMETRISCH WEGPROFIEL EN BEPLANTING BIJ HET OMMERKANAAL.

6. BEELDKWALITEITSPLAN



Inleiding

Dit beeldkwaliteitsplan geeft inzicht en inspiratie in vormgeving van de belangrijkste kunstwerken. Het beeldkwaliteitsplan benoemt hiertoe architectonische uitgangspunten. Leidend zijn de ontwerpprincipes voor landschap zoals beschreven in de visie (Hoofdstuk 4). Per locatie op het tracé wordt omschreven tot wat voor oplossing dit leidt.

Reactie op omgeving

De N 340 is de regionale stroomweg tussen Zwolle en Ommen. De weg past zich aan bij het karakter van de omgeving zonder het eigen karakter te verliezen. Dit komt ook tot uitdrukking in de kruisingen en aansluitingen; deze sluiten aan op het karakter van de omgeving. Verschillende locaties krijgen verschillende kunstwerken.

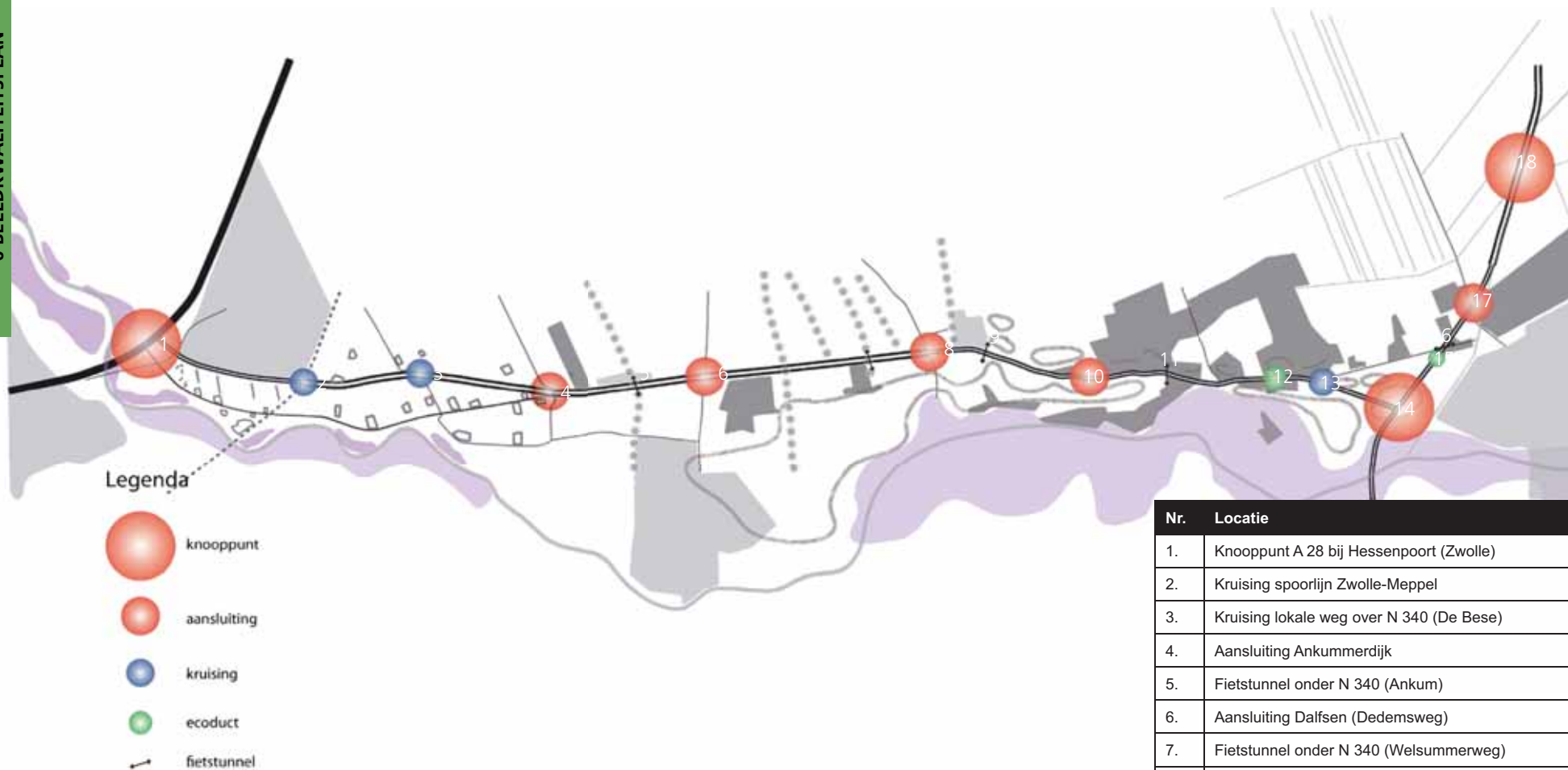
Dit wordt bereikt doordat er een aantal principes zijn beschreven (zie hoofdstuk 5). Deze principes worden op iedere afzonderlijke situatie toegepast. Het resultaat is een op de situatie toegesneden ontwerp.

Familie van kunstwerken

De kunstwerken moeten herkenbaar familie van elkaar zijn maar tegelijkertijd als individu herkenbaar blijven. De kunstwerken worden samengesteld uit wisselende onderdelen, zoals randelementen of kolommen. Door deze onderdelen consequent vorm te geven blijft de verwantschap tussen de kunstwerken herkenbaar.

Regionale beeld- en vormtaal

Om het regionale karakter van de weg te versterken wordt voorgesteld in vorm en materialisatie aansluiting te zoeken op de omgeving. In het karakter van de kunstwerken wordt een balans gevonden tussen de invloed van de omgeving en infrastructurele eisen. Leesbaar, nuchter, natuurlijk en zijn steekwoorden. Gezien het landelijke karakter van het Vechtdal lijkt de toepassing van hout (accenten) een goede keuze om het karakter van de weg te onderstrepen.

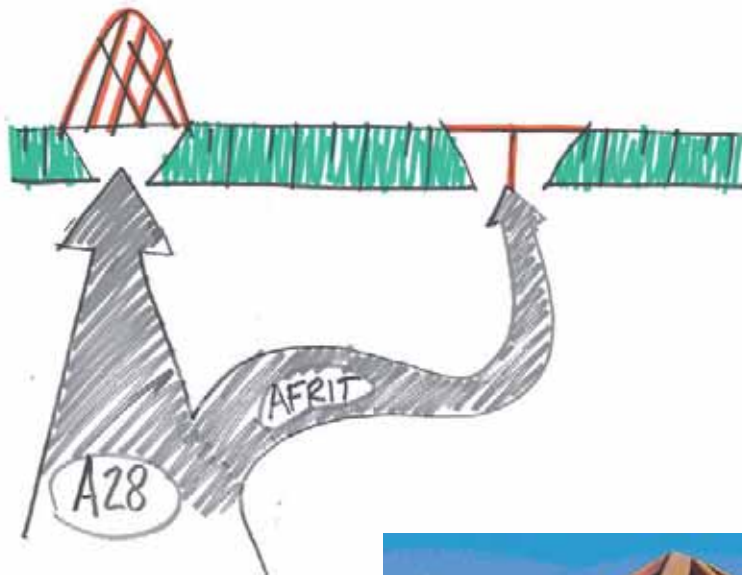


Nr.	Locatie
1.	Knooppunt A 28 bij Hessenpoort (Zwolle)
2.	Kruising spoorlijn Zwolle-Meppel
3.	Kruising lokale weg over N 340 (De Bese)
4.	Aansluiting Ankummerdijk
5.	Fietstunnel onder N 340 (Ankum)
6.	Aansluiting Dalfsen (Dedemsweg)
7.	Fietstunnel onder N 340 (Welsummerweg)
8.	Aansluiting Oudleusen (de Stokte)
9.	Fietstunnel bij verzorgingsplaats Oudleusen
10.	Aansluiting Maneweg
11.	Fietstunnel onder N 340 (de Wildbaan)
12.	Ecoduct Vlier- en Zandbelten
13.	Kruising Varsenerweg en Hessenweg-West
14.	Knooppunt Varsen
15.	Ecoduct bij Hessenweg-West
16.	Fietstunnel bij Hessenweg-West
17.	Aansluiting Ommen (Balkerweg)
18.	Knooppunt Arriërveld

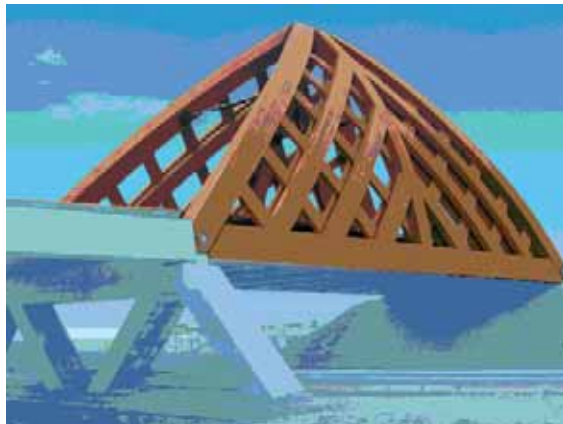
type	knooppunt	aansluiting	kruising	iconen
Functionele beschrijving	Gelijkwaardige aansluiting hoofdwegen	Aansluiting hoofdweg op lokale wegen	Kruising zonder functionele relatie	Markering van bijzonder punt op de route (bij knooppunten)
Uitgangspunten landschap	Eigen vormgeving van infra-wereld geïnspireerd op omgeving	- Inpassing in omgeving, twee situaties: - N 340 voert bovenlangs: continue ruimte van maaiveld met vloeiende overgangen taluds en doorzetten kruisende structuur - N 340 voert onderlangs en ligt ingesloten: vormgeving binnenkant verwijst naar karakter omgeving, buitenzijde sluit aan op landschap met vloeiende overgangen	Voorrang geven aan kruisende structuur in vormgeving: ruim en breed uitvoeren met vloeiende overgangen en flauwe taluds	Landmark op de route markeren
Uitgangspunten architectuur kunstwerken	eenvoudige, transparante fly-overs	- N 340 voert bovenlangs: eenvoudige, transparante fly-overs - N 340 voert onderlangs: symbolisch weergeven karakter aansluitende structuur in kunstwerk	- N 340 voert bovenlangs: eenvoudige, transparante fly-overs - N 340 voert onderlangs: symbolisch weergeven karakter aansluitende structuur in kunstwerk	icoon met markante vormgeving
Locatie op de route	- Knooppunt A 28 Hessenpoort - Knooppunt Varsen - Knooppunt Arriërveld	- N 340 bovenlangs: - Aansluiting Dalfsen (Dedemsweg) - Aansluiting Ommen (Balkerweg) - N 340 onderlangs: - Aansluiting Ankummerdijk - Aansluiting Oudleusen (de Stokte) - Aansluiting Maneweg	- N 340 bovenlangs: - Kruising spoorlijn Zwolle-Meppel - Fietstunnels (verspreid over het tracé) - N 340 onderlangs: - Kruisingen lokale wegen - Ecoduct Vlier- en Zandbelten - Ecoduct N 48	- Icoon op knooppunt A 28: toegang tot het Vechtdal en begin route N 340 - Icoon op knooppunt Arriërveld: markante bruggen over Ommerkanaal

1. Knooppunt A 28 bij Hessenpoort (Zwolle)

De complexe knoop bestaat uit verschillende onderdelen. Het kunstwerk over de A 28 wordt een icoon. Dit punt markeert de toegang tot het Vechtdal en het begin van de weg N 340. De rest van de kunstwerken wordt uitgevoerd als eenvoudige, transparante fly-overs. De sobere vormgeving van de weg vormt een eenheid naast het bedrijventerrein Hessenpoort.



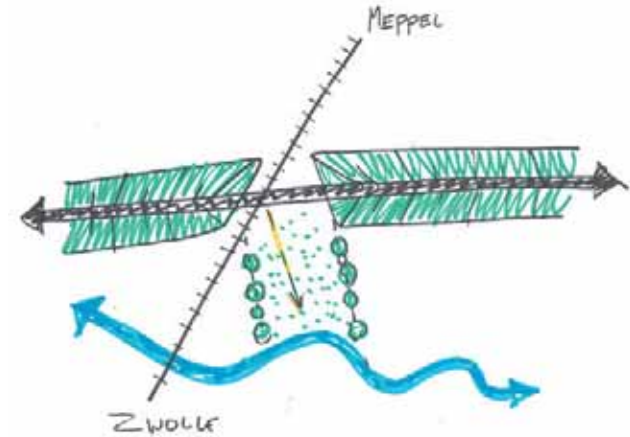
PRINCIPE ICOON VERSUS STANDAARD



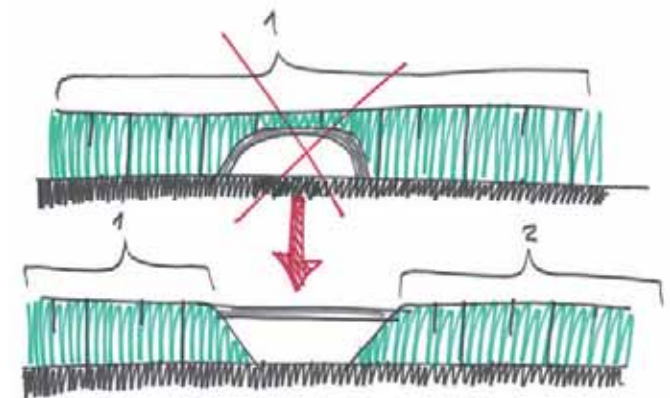
REFERENTIEBEELD KUNSTWERK ALS ICOON
(RIJKSWEG A7 SNEEK)

2. Kruising spoorlijn Zwolle-Meppel

De N 340 kruist de spoorlijn Zwolle-Meppel net ten zuidoosten van het bedrijventerrein Hessenpoort. De coulissenstructuur van het landschap met kavels begrensd door beplanting, is aanleiding om het spoorviaduct de maat van een kavel te geven. Hierdoor wordt de continuïteit van het landschap vanuit de trein en omgeving in stand gehouden. Het viaduct wordt als een brugdek uitgevoerd om de barrièrewerking van de N 340 te beperken.



HET VIADUCT BIJ DE SPOORKRUISSING KRIJGT DE MAAT VAN EEN KAVEL.



DE N 340 NIET ALS 1 CONTINUE MAAR JUIST ALS EEN
ONDERBROKEN LICHAAM.

3. Kruising lokale weg over N 340 (De Bese)

Na de kruising met het spoor voert de N 340 over een nieuw tracé door een zeer open landschap. In dit landschap wordt het kunstwerk op talud gelegd. Het talud wordt begeleid door laanbeplanting. Zowel talud als beplanting komen zo dicht mogelijk bij de weg om het passeren van de kruisende structuur te verbeelden.

4. Aansluiting Ankummerdijk

De laanbeplanting langs de Ankummerdijk wordt zoveel mogelijk doorgetrokken richting N 340. Dit versterkt de structuur van het ontginningslandschap. De taluds van op- en afritten worden flauw vormgegeven om de overgang van nieuw talud naar maaiveld zo geleidelijk mogelijk te laten zijn; afslag en kavel versmelten. Het kruisende kunstwerk wordt transparant vormgegeven (met 2 extra constructieve velden) zodat er zoveel mogelijk doorzicht ontstaat. Hierdoor wordt de nieuwe structuur zo bescheiden mogelijk in het landschap ingepast.



KRUISENDE STRUCTUUR BENADRUKEN
DOOR TALUD BEGELEID DOOR
LAANBEPLANTING



TRANSPARANT VORMGEGEVEN KUNSTWERK BIEDT ZICHT OP DE OMGEVING
(FIETSBRUG ALPHEN-CHAAM).



FIETSTUNNEL MET KEERWAND IN BINNENBOCHT
TOERIT. PASSANTEN ZIJN PAS ZICHTBAAR NA
HET PASSEREN VAN DE BOCHT.



FIETSTUNNEL MET FLAUW TALUD IN
BINNENBOCHT TOERIT. PASSANTEN ZIJN AL
ZICHTBAAR VOOR HET PASSEREN VAN DE
BOCHT.

5. Fietstunnel onder N 340 (Ankum)

De fietstunnel in Ankum ligt in een haakse hoek en krappe situatie. Dit levert een (sociaal) onveilige situatie op. Om te zorgen dat er voldoende lange zichtlijnen richting de fietstunnel zijn is het essentieel dat de taluds in de binnenbocht van de toerit aan de noordzijde flauw uitgevoerd worden.

Een goede verlichting is essentieel voor een gevoel van sociale veiligheid. De afwerking van de tunnel(wanden) moet vandalisme bestendig en onderhoudsvriendelijk zijn.

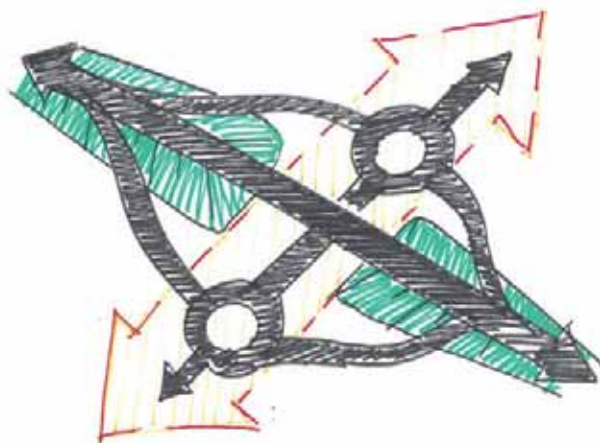


WANDAFWERKING TUNNEL ZWEEDESESTRAAT
IN DEVENTER. DE VANDALISME BESTENDIGE
WANDAFWERKING MET GEÏNTEGREERDE
VERLICHTING VERGROOT HET GEVOEL VAN
SOCIALE VEILIGHEID.

6. Aansluiting Dalfsen (Dedemsweg)

De visuele barrièrewerking van de N 340 wordt beperkt door de overspanning te vergroten. De rotondes die beide wegen met elkaar verknopen gaan deel uitmaken van één gebied. De ruime opzet van de kruising doet recht aan het belang van deze hoofdentree voor Dalfsen. De N 340 zelf wordt niet benadrukt, het kunstwerk wordt zo transparant mogelijk vormgegeven.

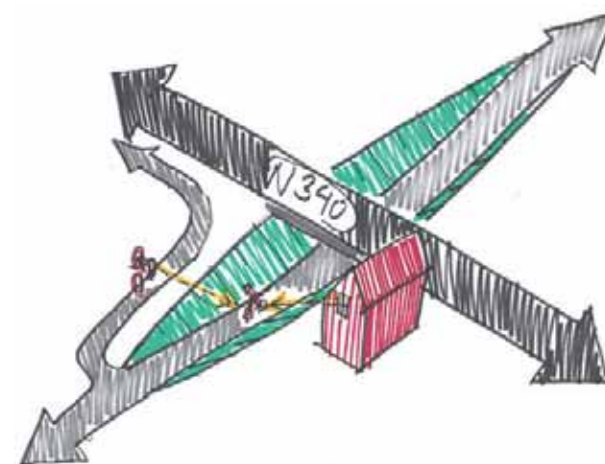
Juist op deze aansluiting is extra aandacht nodig voor de (sobere) aankleding van het maaiveld, taluds en de verlichting onder de wegdekken om het gevoel van een ruimte te benadrukken.



DE GEBIEDEN AAN WEERSZIJDEN VAN DE N 340 WORDEN EEN GEBIED DOOR HET VERGROTEN VAN DE ONDERDOORGANG.

7. Fietstunnel onder N 340 (Welsummerweg)

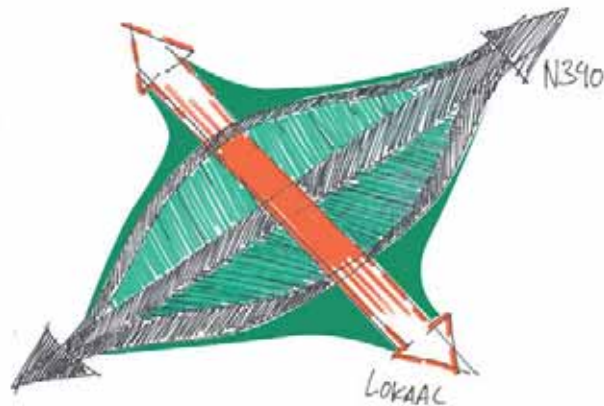
De tunnel wordt recht uitgevoerd. Dit sluit goed aan op de landschappelijke structuur en vergroot de sociale veiligheid. De lange zichtlijnen bieden zich op de tunnel vanuit de omgeving. De wanden liefst als talud uitvoeren om sociale veiligheid en daglicht toetreding te verbeteren.



ZICHTCONTACT TUSSEN FIETSER EN OMGEVING VERGROTEN HET GEVOEL VAN SOCIALE VEILIGHEID. RECHTE ROUTES LEVEREN LANGE ZICHTLIJNEN OP.

8. Aansluiting Oudleusen (De Stokte)

Het viaduct bevindt zich naast het dorp Oudleusen. De compacte vormgeving van de aansluiting vergroot het ruimtebeslag van de weg zo min mogelijk. Door taluds aan weerszijden is de weg ter hoogte van de kruising afgeschermd van de omgeving. Om de kruisende structuur leesbaar te maken krijgt het kruisende kunstwerk alle nadruk. In dit kunstwerk wordt gezocht naar de symbolische verwijzing naar de omgeving.



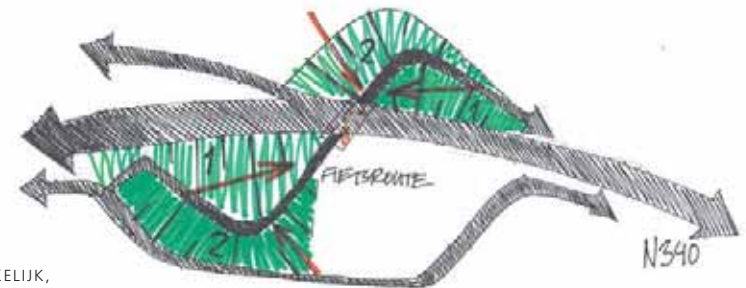
VANAF DE N 340 IS DE OMGEVING NIET ZICHTBAAR. HET KUNSTWERK VERWIJST NAAR DE KRUISENDE VERBINDINGEN.



VOORBEELD VAN EEN VERWIJZING NAAR OMGEVING DOOR NAAMGEVING EN NADRUK OP HET KUNSTWERK

9. Fietstunnel bij verzorgingsplaats Oudleusen

De fietstunnel bij de verzorgingsplaats (benzinstation en restaurant) ligt in een bochtige route. Dit levert een sociaal minder veilige situatie op. Om te zorgen dat er voldoende lange zichtlijnen richting de fietstunnel zijn is het essentieel dat de taluds in de binnenbochten van de toeritten flauw uitgevoerd worden. Om het zicht vanuit de omgeving op de tunnel optimaal te maken moet onderzocht worden of ook de buitenbochten van de toeritten in flauw talud uitgevoerd kunnen worden. De tunnel zelf moet als een rechte doorsnijding worden uitgevoerd. Een goede verlichting is essentieel voor een gevoel van sociale veiligheid. De afwerking van de tunnel(wanden) moet vandalisme bestendig en onderhoudsvriendelijk zijn.



FLAUWE TALUDS IN BINNENBOCHTEN (1) NOODZAKELIJK, FLAUWE TALUDS IN BUITENBOCHTEN (2) WENSELIJK.

10. Aansluiting Maneweg

De aansluiting Maneweg ligt afgeschermd van de omgeving en vergroot het ruimtebeslag van de weg zo min mogelijk. Om de kruisende structuur leesbaar te maken krijgt het kruisende kunstwerk alle nadruk. In dit kunstwerk wordt gezocht naar de symbolische verwijzing naar de omgeving.



VOORBEELD VAN EEN VERWIJZING NAAR DE OMGEVING
IN HET KUNSTWERK (ECODUCT ELST)

11. Fietstunnel onder N 340 (de Wildbaan)

De fietstunnel ligt aan de zuidkant in een haakse hoek en de toerit aan de noordkant ligt in een flauwe bocht. Dit levert een sociaal minder veilige situatie op. Om te zorgen dat er voldoende lange zichtlijnen richting de fietstunnel zijn is het essentieel dat de taluds in de binnenbochten van de toeritten flauw uitgevoerd worden. De toerit aan de zuidzijde kan in een ruimere bocht met flauwe taluds gelegd worden, zodat een overzichtelijke situatie ontstaat. Een goede verlichting is essentieel voor een gevoel van sociale veiligheid. De afwerking van de tunnel(wanden) moet vandalisme bestendig en onderhoudsvriendelijk zijn.

12. Ecoduct Vlier- en Zandbelten

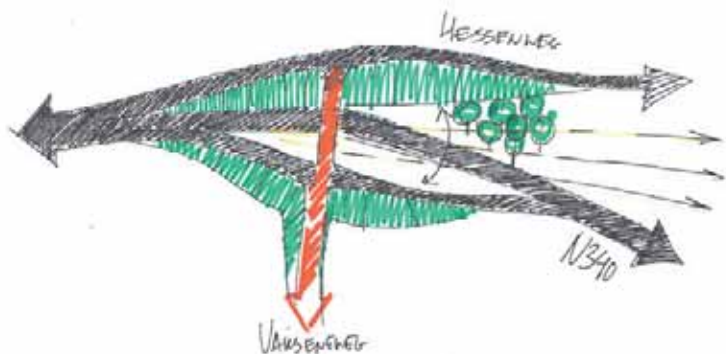
Het Ecoduct kruist over de N 340. Er bestaat geen functionele relatie tussen beide structuren. De vormgeving van het viaduct is gericht op het faciliteren van overstekende doelsoorten. De weg voert door een reliëfrijk gebied met zandduinen. De kunstwerken worden uitgevoerd als buisvormige tunnel om de beleving van het “landschap over de weg” te versterken. De vorm (breedte en hoogte) van de tunnel dient zodanig gekozen te worden dat er sprake is van een minimale doorboring.



ECODUCT VORMGEVEN ALS LANDSCHAP OVER DE WEG MET TUNNELBUIJS
(ECODUCT WOESTE HOEVE OP DE A50 TUSSEN ARNHEM EN APELDOORN).

13. Kruising Varsenerweg en Hessenweg-West

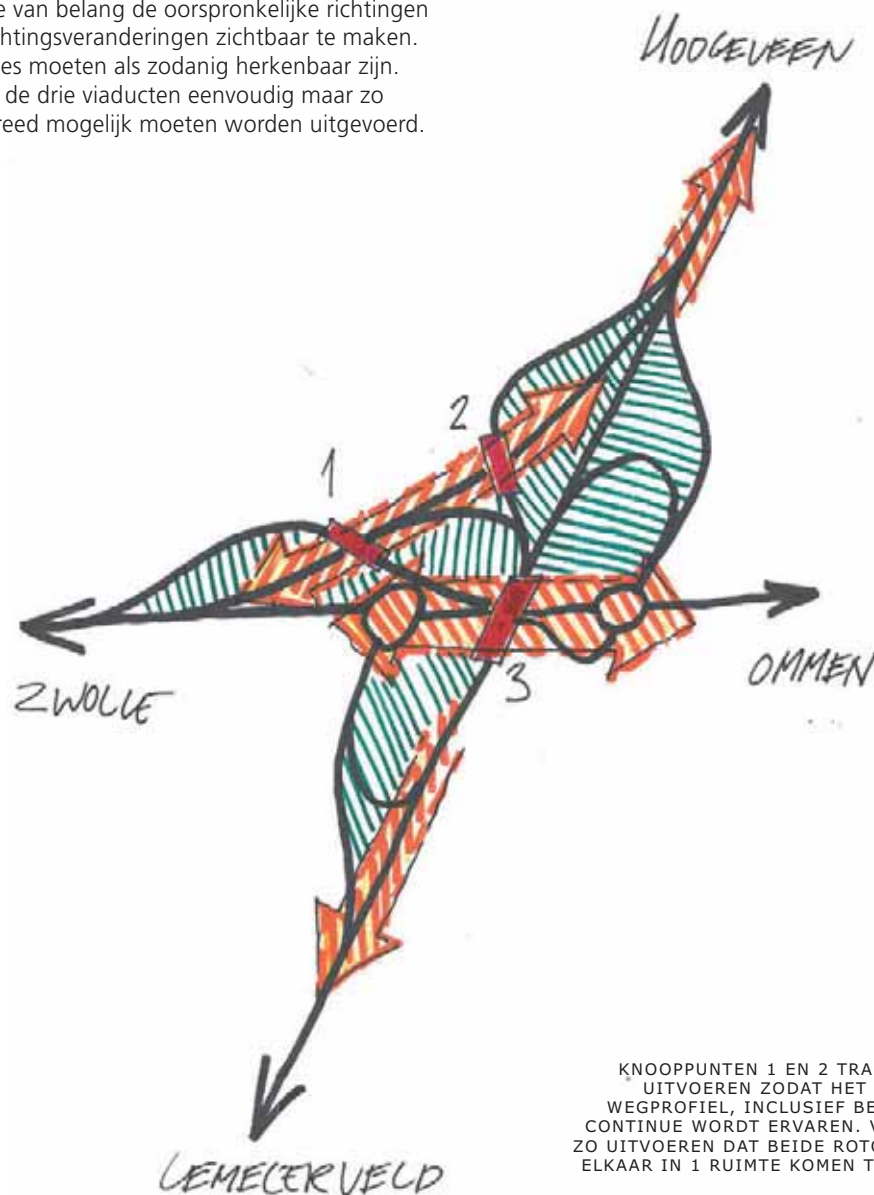
Het kunstwerk over de N 340 verbindt de Varsenerweg en Hessenweg-West. Om de kruisende structuur leesbaar te maken krijgt het kruisende kunstwerk alle nadruk. In dit kunstwerk wordt gezocht naar de symbolische verwijzing. Het kunstwerk dient zo transparant mogelijk te worden opgezet om het splitsen van de (nieuwe) N 340 en de (historische) Hessenweg inzichtelijk te maken.



HET SPLITSEN VAN DE N340 EN HESSENWEG ZICHTBAAR MAKEN DOOR TRANSPARANT MAKEN VAN HET KUNSTWERK. HET KUNSTWERK VERWIJST SYMBOLISCH NAAR DE VARSENERWEG.

14. Knooppunt Varsen

Op dit punt komen verschillende N wegen (stroomwegen) bij elkaar (N 340 en N 48 / N 348). De verknoping die hiermee samengaat, levert een complexe situatie op. Het is voor de oriëntatie van belang de oorspronkelijke richtingen en belangrijke richtingsveranderingen zichtbaar te maken. Doorgaande routes moeten als zodanig herkenbaar zijn. Dat betekent dat de drie viaducten eenvoudig maar zo transparant en breed mogelijk moeten worden uitgevoerd.



KNOOPPUNTEN 1 EN 2 TRANSPARANT UITVOEREN ZODAT HET COMPLETE WEGPROFIEL, INCLUSIEF BERMEN ALS CONTINUE WORDT ERVAREN. VIADUCT 3 ZO UITVOEREN DAT BEIDE ROTONDES BIJ ELKAAR IN 1 RUIMTE KOMEN TE LIGGEN.

15. Ecoduct bij Hessenweg-West

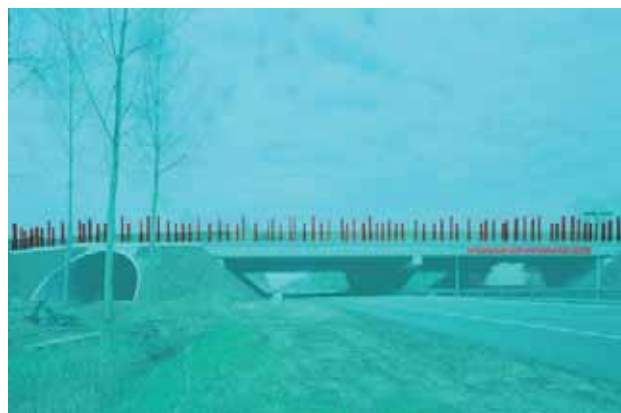
Het ecoduct kruist de N 48 bovenlangs. Er bestaat geen functionele relatie tussen beide structuren. De vormgeving van het ecoduct is gericht op het faciliteren van overstekende doelsoorten. De huidige N 48 ligt grotendeels op maaiveld. De passage bovenlangs vormt een zichtbare kruising op de route. Het kunstwerk wordt als een brugdek met natuurlijke accenten (hout) uitgevoerd, als verwijzing naar de functie van deze kruising. De vorm (breedte en hoogte) van het kunstwerk dient zodanig gekozen te worden dat er sprake is van een minimale maatvoering.



HET HOUTEN HEKWERK EN DE NAAMGEVING VERWIJZEN NAAR HET NATUURGEBIED DAT VIA HET ECODUCT DE WEG OVERTSTEEKT.

16. Fietstunnel bij Hessenweg-West

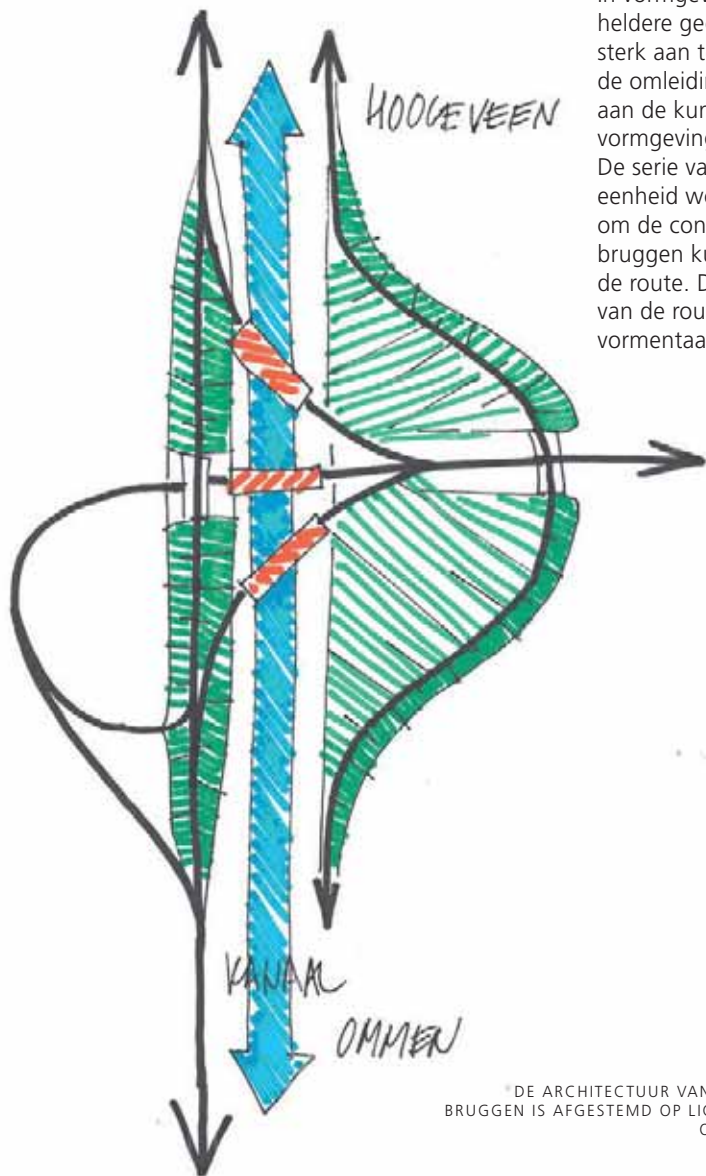
De tunnel wordt recht uitgevoerd. Dit vergroot de sociale veiligheid. De lange zichtlijnen bieden zich op de tunnel vanuit de omgeving. De wanden liefst als talud uitvoeren om sociale veiligheid en toetreding van daglicht te verbeteren. Een goede verlichting is essentieel voor een gevoel van sociale veiligheid. De afwerking van de tunnel(wanden) moet vandalisme bestendig en onderhoudsvriendelijk zijn.



17. Aansluiting Ommen (Balkerweg)

De barrièrewerking van de N 340 wordt beperkt door de overspanning te vergroten. De rotondes die beide wegen met elkaar verknopen gaan deel uitmaken van een gebied. De ruime opzet van de kruising doet recht aan het belang van de entree voor Ommen. De N 48 zelf wordt niet benadrukt, het kunstwerk wordt zo transparant mogelijk vormgegeven.

Juist op deze aansluiting is extra aandacht nodig voor de aankleding van het maaiveld, taluds en de verlichting onder de wegdekken om het gevoel van één ruimte te benadrukken.

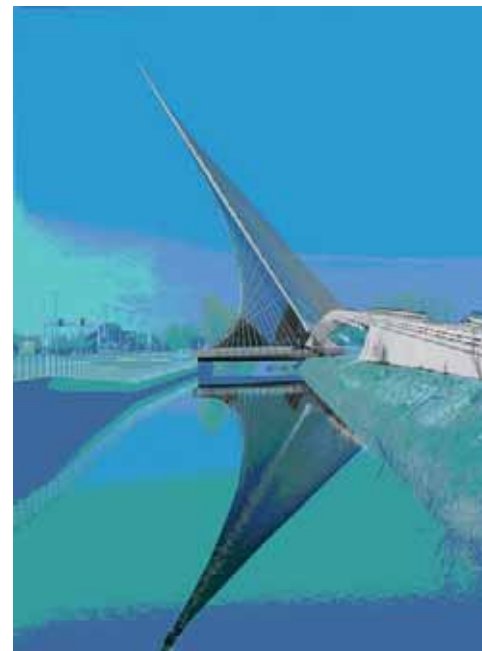


DE ARCHITECTUUR VAN DE MARKANTE BRUGGEN IS AFGESTEMD OP LIGGING AAN HET OMMERKANAAL.

18. Knooppunt Arriërveld

De knoop maakt een oversteek over het kanaal. Daarnaast wordt de doorgaande stroomweg (N 48) op een talud gelegd om de kruising met de omleiding Ommen (N 34 / N 36) ongelijkvloers mogelijk te maken.

In vormgeving is de kunstmatigheid van het kanaal en de heldere geometrie aanleiding om de vorm van taluds hier sterk aan te koppelen. De kunstwerken waarop de N 48 en de omleiding Ommen liggen zijn van ondergeschikt belang aan de kunstwerken die het Ommerkanaal kruisen. De vormgeving van deze viaducten is eenvoudig en transparant. De serie van drie bruggen over het Ommerkanaal moet als eenheid worden vormgegeven. Transparantie is belangrijk om de continuïteit van het kanaal te behouden. De drie bruggen kunnen een icoon worden in de omgeving en op de route. De architectuur van deze bruggen mag afwijken van de route architectuur en een eigen (watergerichte) vormtaal hebben.



ARCHITECTUUR AFGESTEMD OP LIGGING AAN HET WATER.

Geraadpleegde bronnen

Provincie Overijssel, 1 juli 2010
Omgevingsvisie Overijssel + Omgevingsverordening +
Catalogus Gebiedskenmerken

Provincie Overijssel, januari 2009
Planstudie PlanMER N340, Deel B: landschap &
cultuurhistorie

Provincie Overijssel, juli 2010
Planstudie BesluitMER N340, Deel B: landschap &
cultuurhistorie

Provincie Overijssel / gemeente Zwolle / gemeente Dalfsen,
17 november 2009
Gebiedsvisie Vechtcorridor Noord

Het Oversticht, Zwolle, september 2008
Van de weg af gezien, het Hessentracé (N340): een
cultuurhistorische analyse

Geografische informatie (GIS):

- topografische kaart TOP10VECTOR
- geomorfologische kaart
- kaarten uit Omgevingsvisie Provincie Overijssel
- Cultuurhistorische Atlas Overijssel

COLOFON

Landschappelijke visie + ontwerp
N340 Zwolle-Ommen / N48 Varsen-Arriërveld

Datum:
september 2010

Opdrachtgever:
Provincie Overijssel

Opgesteld door:

ARCADIS Nederland BV
Atelier Landschapsarchitectuur

Gertjan Jobse	Landschapsarchitect BNT
Mieke Latijnhouwers	Landschapsontwerper
Herman Lacroix	Landschapsontwerper
Steven Kamerling	Landschapsontwerper
Jeroen Eulderink	Architect BNA

In samenwerking met:

Wilfried Jansen Of Lorkeers	Visualisaties
VIA Drupsteen	3D Visualisaties

Projectkenmerk: B02022.300002

© ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.