



Variantennota N 340

Te onderzoeken inrichtingsvarianten Planstudie/BesluitMER N 340 - N48

januari 2010

N 340, vlot en veilig door de Vechtstreek

Variantennota N 340

Te onderzoeken inrichtingsvarianten Planstudie / BesluitMER N 340 - N48

Eenheid Wegen en Kanalen

Januari 2010

Colofon

Datum

Januari 2010

Eenheid Wegen en Kanalen

Auteur

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB ZWOLLE

Telefoon (038) 499 88 99

Fax (038) 425 48 88

www.provincie.overijssel.nl/n340

n340@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	De context	5
1.1	Waarom deze variantennota?	5
1.2	Leeswijzer	6
2	Beschrijving van het proces	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Inbreng vanuit omgeving	8
2.2.1	Nieuwe selectie van te onderzoeken inrichtingsvarianten	9
2.3	Wat is gedaan met inbreng omgeving?	10
3	Beschrijving te onderzoeken varianten	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Uitgangspunten	17
3.2.1	Wel / geen verdiepte ligging N 340	18
3.3	Vier deeltrajecten	18
3.4	Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk	19
3.4.1	Variant A	19
3.4.2	Variant B	20
3.5	Deeltraject 2: Ankummerdijk – Koesteeg / Dedemsweg	21
3.5.1	Variant A	21
3.5.2	Variant B	22
3.6	Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg – Oudleusen (Maneweg)	24
3.6.1	Variant A	24
3.6.2	Variant B	26
3.7	Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) - Arriërveld	28
3.7.1	Variant A	28
3.7.2	Variant B	32

1 De context

1.1 Waarom deze variantennota?

Op 14 oktober 2009 stelden Provinciale Staten van Overijssel de Structuurvisie N 340 / N48 vast en kozen voor het Combinatiealternatief. Via twee amendementen is in het besluit ook opgenomen dat:

- opwaardering van de N 340 moet bijdragen aan gebiedsontwikkeling en verhoging ruimtelijke kwaliteit;
- het combinatiealternatief zoveel mogelijk als één geheel moet worden uitgevoerd zonder onnodige fasering.

Het volgende te nemen besluit gaat over de vaststelling van een provinciaal inpassingsplan (PIP) door Provinciale Staten eind 2011. Hier aan voorafgaand wordt een Planstudie/BesluitMER opgesteld. In deze studie worden diverse inrichtingsvarianten met elkaar vergeleken. Om verantwoord te kunnen bepalen welke inrichtingsvarianten dat zijn, is in het planvormingsproces een tussenfase met burgerparticipatie ingelast. Ambtelijk zijn eerst concept inrichtingsvarianten voorbereid: drie, met uitwisselbare en (deels) combineerbare bouwstenen. Deze varianten zijn in november 2009 aan bewoners en betrokkenen voorgelegd om na te gaan of dit goede varianten zijn om te onderzoeken. Zo moet worden voorkomen dat pas als de Planstudie BesluitMER klaar is de vraag rijst om nog andere varianten te onderzoeken.

De volgende rapporten zijn eind 2009 gereed gekomen:

- Preverkenning Knooppunt A28 / N 340 / Kranenburgweg / Nieuwleusenerdijk en
- 'Voorlopig perspectief Vechtcorridor-Noord' i.h.k.v. het programma 'Ruimte voor de Vecht'.

Beide rapporten zijn opgesteld samen met andere partners en zijn ook input voor de te onderzoeken inrichtingsvarianten in de Planstudie / BesluitMER N 340 / N48.

In deze variantennota worden de uiteindelijke, te onderzoeken inrichtingsvarianten in de Planstudie BesluitMER beschreven. Beargumenteerd wordt aangegeven waarom voor welke inrichtingsvarianten is gekozen, en wat met de inbreng van de omgeving is gedaan.

De status van deze variantennota is dat Gedeputeerde Staten, als opsteller van de Planstudie/BesluitMER N 340 / N48, hierin aangeven welke varianten zij zullen onderzoeken. Eventuele bezwaren daartegen kunnen in een later stadium naar voren worden gebracht als de Planstudie/BesluitMER gereed is en ter inzage wordt gelegd. Deze ter inzage legging zal naar verwachting eind 2010 of begin 2011 plaatsvinden, gelijktijdig met een voorontwerp provinciaal inpassingsplan (dat is een bestemmingsplan dat Provinciale Staten vaststellen) waarin een voorkeursvariant zal zijn opgenomen. De voorkeursvariant wordt samengesteld op grond van de onderzoeksresultaten en een belangenafweging.

1.2 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk 2 wordt het proces beschreven: hoe zijn de inrichtingsvarianten tot stand gekomen en hoe is met de uitgebreide lijst van ideeën en suggesties van bewoners en betrokkenen omgegaan. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de inrichtingsvarianten; hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende deelgebieden.

2 Beschrijving van het proces

2.1 Inleiding

Vanaf juni 2009, toen Gedeputeerde Staten het statenvoorstel met het Combinatiealternatief naar Provinciale Staten zonden, zijn ambtelijk met ondersteuning van ARCADIS en in overleg met ambtenaren van de betrokken gemeenten, in ontwerpateliers inrichtingsvarianten bedacht. Er zijn **drie** hoofdvarianten ontwikkeld met uitwisselbare en/of combineerbare bouwstenen. Dit betekent dat er vele combinaties denkbaar zijn, maar er is wel regelmatig een onderlinge logische relatie tussen de verschillende oplossingen per trajectdeel.

Na het besluit van Provinciale Staten op 14 oktober 2009 zijn de inrichtingsvarianten gemonteerd in foto's, foto's die zijn gemaakt vanuit een hoogwerker vanaf 70 meter hoogte. Dit is gedaan om de inrichtingsvarianten te kunnen bespreken met bewoners en betrokkenen. Een plaatje zegt immers meer dan 1000 woorden. Via de nieuwsbrief N 340 (oplage circa 1700 stuks) en advertenties in dag- en weekbladen is direct na 14 oktober 2009 bekend gemaakt dat ontwerpbijsamkomsten gehouden zouden worden in november 2009, bedoeld voor bewoners en betrokkenen. Er zijn vijf trajectdelen onderscheiden en voor elk trajectdeel zijn twee bijsamkomsten van elk circa 3 uur gehouden. In deze bijsamkomsten is eerst informatie gegeven over de reeds opgestelde varianten en vervolgens is er in groepen van circa 10 personen intensief met het beschikbare kaartmateriaal nagedacht over de voor- en nadelen van de varianten en mogelijke alternatieve oplossingen. De op- en aanmerkingen en suggesties zijn tijdens de bijsamkomsten genoteerd. Ook is gelegenheid geboden om tot 1 december 2009 nog per email suggesties aan te dragen. En ook daar is veelvuldig gebruik van gemaakt. In totaal 400 personen hebben de bijsamkomsten bezocht. Naar schatting hebben 100 daarvan 2 bijsamkomsten bezocht. Van de denkkraft van meer dan 300 mensen in het gebied is hiermee gebruik gemaakt. De gevolgde aanpak is vrij uniek in Nederland.

2.2 Inbreng vanuit omgeving

Het burgerparticipatieproces heeft een groot aantal inhoudelijk bruikbare reacties opgeleverd.

Vooraf op de volgende punten (in willekeurige volgorde) hebben bewoners en betrokkenen gereageerd en concrete suggesties gedaan:

- Ruimtelijke kwaliteit algemeen / verdiepte ligging i.v.m. geluid, natuur/ landschap/uitzicht e.d. / tunnelbak Oudleusen doortrekken
- Woning eraf beter dan weg 'voor de deur'
- Wel/niet smal profiel met vangrails of brede bermen
- Fietsverkeer: veilig /comfortabel / fietstunnels
- Bus(haltes) en fiets-/voetgangerstunnels
- Afwikkeling plaatselijk verkeer
- Wel/niet (halve) aansluitingen of alleen kruisingen
- Aansluiting Maneweg en/of Stouweweg?
- Sluipverkeer voorkomen / maatregelen
- Beperken ruimtebeslag aansluitingen en knooppunten
- Situering / vormgeving (halve) aansluitingen en knooppunten
- Parallelwegen niet ver van N 340 leggen
- Rotondes bij afritten: 1 grotere i.p.v. 2
- 2x2 tot Koesteeg of tot Ankum
- Verkeersintensiteit op parallelwegen en zijwegen (met name de zijwegen die uitkomen bij aansluitingen)
- Gewenste breedte en inrichting parallelwegen
- Landbouw- en fietsverkeer scheiden
- Gevolgen voor (landbouw-)bedrijven
- Omrijden voorkomen
- Geluid, schermen/wallen wel/niet
- Hulpdiensten
- Ecovoorzieningen
- Verzorgingsplaatsen

Op veel punten kan tegemoet worden gekomen aan wensen vanuit bewoners en betrokkenen voor aanpassing van de te onderzoeken inrichtingsvarianten.

De volgende ingebrachte punten verdienen bijzondere aandacht:

1. Verdiepte ligging

Overal in het gebied wordt gevraagd om verdiepte ligging van (delen van) de N 340 en kruisingen en aansluitingen vanwege ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid (geluid) en natuur en landschap. Vanwege de hoogte van de grondwaterstand in het gebied betekent verdiepte ligging dat altijd een betonconstructie moet worden toegepast.

2. Gelijkvloerse aansluitingen

Alternatieven met (deels) gelijkvloerse aansluitingen worden aangedragen onder verwijzing naar de omleiding Ommen (N34/N36) die momenteel wordt aangelegd met grote rotondes.

3. Woningen eraf of 'N 340 voor de deur'

Verreweg de meeste mensen die in de nabijheid van de weg wonen, soms met de gevel van het huis tegen de parallelweg aan, hebben liever dat hun woning eraf moet, en elders kan worden herbouwd, dan dat de weg 'voor de deur' komt.

4. Scheiden fiets- en landbouwverkeer

Bewoners en betrokkenen vrezen toenemende verkeersdruk op de parallelwegen en de verkeersonveiligheid die daarmee gepaard kan gaan i.v.m. de combinatie van landbouw- en fietsverkeer. Dit zorgpunt speelt overal in Overijssel en Nederland.

2.2.1 Nieuwe selectie van te onderzoeken inrichtingsvarianten

Na de ontwerpbijsluitingen met bewoners in november 2009 is begin december 2009 een ambtelijk ontwerpcommissie belegd (met vertegenwoordigers van de gemeenten en het waterschap) om te komen tot een nieuwe selectie van de te onderzoeken inrichtingsvarianten. Dit heeft geleid tot een selectie van in hoofdlijnen **twee** hoofdvarianten met uitwisselbare en/of combineerbare bouwstenen. Op een enkel trajectdeel, zoals bij de buurtschap Ankum, zijn er om bijzondere redenen (o.a. keuze 2x2 tot Ankum of tot Koesteeg) meer varianten te onderzoeken.

De inrichtingsvarianten en de nieuwe varianten / suggesties die door de omgeving zijn opgevoerd, zijn in de eerste plaats getoetst aan:

- de door Provinciale Staten vastgestelde Structuurvisie N 340/N48 en
- het CROW handboek wegontwerp voor een stroomweg in een eindsituatie.

Uiteraard is gekeken naar de gewenste logische en consequente samenhang op het gehele traject met betrekking tot de verschillende aspecten zoals verkeer, veiligheid en landschap.

Belangrijk uitgangspunt bij de selectie van inrichtingsvarianten is ook 'gelijke monniken gelijke kappen'. Met andere woorden, de wensen van betrokkenen met betrekking tot te onderzoeken inrichtingsvarianten zijn consequent en gemotiveerd toe- of afgewezen. Geen willekeur. In het volgende hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de geselecteerde inrichtingsvarianten verder toegelicht.

2.3 Wat is gedaan met inbreng omgeving?

Zoals aangegeven hebben veel bewoners en betrokkenen van de gelegenheid gebruik gemaakt om mee te denken en te reageren op de inrichtingsvarianten zoals die door de provincie waren voorbereid. Er is voor gekozen om alle reacties te bundelen in verschillende thema's en onderwerpen. In onderstaande tabel wordt aan de hand van vijftien thema's samengevat aangegeven wat met de inbreng van de omgeving is gedaan.

Nr.	Onderwerpen uit ontwerpbijsluitingen november 2009	Wat mee doen Wat zijn 'redelijkerwijs te beschouwen inrichtingsvarianten'
<i>Cursief = wel/niet overgenomen n.a.v. ontwerpbijsluitingen</i>		
1	Ruimtelijke kwaliteit algemeen	Oude N 340 vanaf A28 tot Ankumerdijk als fraaie erfdoegangsweg inrichten <i>met zuidelijke parallelweg als tweerichtingen fietspad</i>. Daar zijn bewoners en betrokkenen het nagenoeg allemaal over eens. De <i>twee andere inrichtingsvarianten schrappen</i> (fietsstraat en de variant waarbij de beide parallelwegen zijn ingericht als een eenzijdig fietspad). De kwaliteit van het gebied waarin de weg ligt en de weg zelf moeten in samenhang gezien worden. Daarvoor zal een <i>ruimtelijk kwaliteitsprogramma</i> worden gemaakt voor maatregelen in een brede zone langs de weg (aan weerszijden ca 500 meter) waarbij ingespeeld wordt op de aanwezige kwaliteiten van het gebied. Maatregelen die betrekking hebben op natuur- en landschapselementen en cultuurhistorische elementen. Bij alle hierna genoemde onderwerpen in deze tabel speelt ruimtelijke kwaliteit uiteraard ook steeds een rol. Verdiepte (of verhoogde) ligging en/of tracéverschuiving i.v.m. geluid, natuur/ landschap/ uitzicht e.d. Op plekken met relatief grotere natuur- en landschapswaarden en/of te verwachten problematiek met de leefbaarheid is onderzoek nodig naar een (beperkte) tracéverschuiving (binnen de tracézone uit de Structuurvisie) en/of verhoogde of verdiepte ligging van de N 340: - <i>Beperkte verschuiving</i> knooppunt A28/N 340 - Tracéverschuiving bij Hessenpoort - Spoorkruising (viaduct of tunnel) - <i>Verhoogde ligging N 340 ten zuiden van Hessenpoort</i> (in de variant waarbij de N 340 over spoorlijn gaat én over A28) - Tracéverschuiving bij Ankum

**Tunnelbak Oudleusen
doortrekken en tunnelbak
door EHS**

- *Verhoogde ligging N 340 bij kruispunt Driessen* (kruispunt met verkeerslichten bij Dalfsen)
- *Tracéverschuiving en halfverdiepte ligging bij Oudleusen*
- *Halfverdiepte ligging kruising/aansluiting Maneweg*

Varianten die niet voldoen aan het criterium 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' worden niet meegenomen. Dit wordt gezien in relatie tot de te verwachten problematiek in het kader van de leefbaarheid, natuur en landschap, de betekenis van de gebieden zoals aangegeven in de Omgevingsvisie en de huidige bestemmingen volgens het bestemmingsplan en de feitelijke herkenbaarheid van waarden in de betrokken gebieden en tenslotte de te verwachten kosten¹.

De volgende varianten daarom **niet** onderzoeken:

- *Verdiepte ligging bij de kruising van De Bese met de N 340*
- *Verdiepte ligging bij de aansluitingen Ankummerdijk en Driessen* (bij Driessen wordt naast een maaiveldligging van de N 340 wel verhoogde ligging beschouwd omdat daar door de aansluiting de aanwezige woningen aangekocht moeten worden en verhoogde ligging dan –gelet op geluidseffecten- mogelijk aanvaardbaar kan zijn)
- *Verdiepte ligging bij Oudleusen over een lengte van 1 kilometer*
- *Geheel verdiepte ligging bij de Maneweg* (wel halfverdiept)
- *Verdiepte aansluiting bij De Stouwe* (i.v.m. grote watergang naar de Vecht daar redelijkerwijs niet mogelijk).
- *Verdiepte ligging van de kruising bij de Hessenweg-West* (is niet nodig omdat daar een verantwoorde inpassing goed mogelijk is door het daar aanwezige bosgebied beperkt uit te breiden).
- *Verdiepte ligging van de N 340 op trajectdelen door (de bosgebieden van) de EHS tussen Oudleusen en Varsen* (verhouding kosten en te verwachten opbrengsten – voor natuur en landschap - dan uit balans; wel ecoduct toepassen)
- *Verhoogde ligging bij N48* (i.v.m. te verwachten geluidseffecten op omliggende recreatiegebieden)

Bij het opstellen van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) in de Planstudie/BesluitMER kunnen nog aanvullende maatregelen worden voorgesteld.

**2 Wel/niet smal profiel met
vangrails of brede bermen (10
meter)**

Enerzijds geven brede bermen (10 meter) relatief veel ruimtebeslag en anderzijds worden smalle bermen met geleiderail lelijk gevonden.

Toepassing differentiëren en per trajectdeel wordt het volgende voorgesteld voor de te onderzoeken inrichtingsvarianten:

- *brede bermen vanaf Zwolle tot Maneweg/Oosterkampen*

¹ Vanwege de hoogte van de grondwaterstand in het gebied waarin het Combinatiealternatief ligt betekent verdiepte ligging dat altijd een betonconstructie moet worden toegepast en dat is sterk kostenverhogend; een geheel verdiepte ligging over 1 km kost ca 70 mln euro (tunnelbak 24 meter breed en 6 meter diep).

- *smalle bermen vanaf Maneweg/Oosterkampen tot en met Varsen*
- *smalle bermen op het trajectdeel van de N48 vanaf Varsen tot Balkerweg*
- *brede westelijke berm op de N48 ten noorden van de Balkerweg en huidige oostelijke berm aldaar handhaven*

In de Planstudie/BesluitMER zal worden nagegaan of bij een smalle berm met geleiderail het plaatsen van een *heg naast de geleiderail* een wenselijke landschappelijk inpassingsmaatregel is.

**3 Woning eraf beter dan weg
'voor de deur'**

Bij het maken van de eerste inrichtingsvarianten, zoals besproken in november 2009, is getracht zoveel mogelijk huizen te sparen bij het traceren van de wegas. Naar aanleiding van inbreng van bewoners en betrokkenen is de tracering van de wegas op een aantal trajectdelen aangepast, waarbij gekozen is *om het extra ruimtebeslag zoveel mogelijk te realiseren aan één kant van de huidige weg* waardoor daar de woningen eraf moeten en de weg aan de andere kant niet dichtbij de huizen komt maar verder af (door bredere parallelweg en bredere berm). Dit betekent wel dat meer huizen aangekocht en herbouwd moet worden. Dit verhoogt wel de ruimtelijke kwaliteit omdat nu in de huidige situatie huizen soms 'bovenop' de parallelweg en dus zeer dichtbij de huidige hoofdrijbaan staan. Door het gewijzigde uitgangspunt voor de tracering van de wegas wordt de situatie op een aantal plaatsen verbeterd.

**4 Fietsverkeer: veilig
/ comfortabel / fietstunnels**

Oude N 340 vanaf A28 tot Ankummerdijk: zuidelijke parallelweg wordt fietspad voor twee richtingen. *Noordelijke parallelweg gaat weg en dat levert extra (leef- en landbouw) ruimte op. En geen fietsstraat* (geen draagvlak voor; wordt als onveilig gezien i.v.m. menging met landbouwverkeer).

Ankum: variant onderzoeken waarin bestaande noordelijke parallelweg tweerichtingen fietspad wordt en fietsverkeer op een nieuwe noordelijke parallelweg wordt geweerd. In een andere variant een deel van de noordelijke parallelweg bij de school afkoppelen en alleen voor dat deel een nieuw deel noordelijke parallelweg realiseren.

**Bus(haltes) en fiets-
/ voetgangerstunnels**

**Afwikkeling plaatselijk
verkeer**

Bij Driessen aansluitingsvarianten toevoegen die een betere afwikkeling van het fietsverkeer mogelijk maken: halfklaverblad (minder kruisend verkeer voor fietsers) en Haarlemmermeer met N 340 verhoogd (fietsverkeer blijft op maaiveld).

In de varianten zijn extra fietspaden toegevoegd vanaf de Oude N 340 naar Hessenpoort, langs de westkant van de spoorlijn.

Fietstunnels bij:

- school Ankum (verlengen)
- *Welsommerweg*
- Oudleusen (in 1 variant)
- *Maneweg of Stouweweg* (afhankelijk van keuze situering ongelijkvloerse kruising/aansluiting bij Maneweg óf Stouweweg)
- N48 (in verlengde Hessenweg-West)

Onderzoeken *halfverdiepte ligging kruising/aansluiting Maneweg*: fietsverkeer hoeft dan minder hoog te kruisen.

De mogelijkheid wordt onderzocht om landbouwverkeer zoveel mogelijk te concentreren op 1 parallelweg en op de andere parallelweg het accent te leggen op fietsverkeer.

Onderzoeksvarianten m.b.t. parallelwegen bij Varsen toevoegen:

- *zuidelijke parallelweg doortrekken langs klaverblad en met tunnel onder de N 348 door; landbouwverkeer en autoverkeer naar Ommen dan via deze doorgetrokken parallelweg en niet via Varsenerweg; plaatselijke verkeer Varsen en (recreatief) fietsverkeer dan via Varsenerweg;*
- *Noordelijke parallelweg van de N 340 doortrekken langs de N48 tot deze over gaat in de Hessenweg-West; landbouwverkeer en autoverkeer naar en van Ommen-Noord dan via deze doorgetrokken parallelweg en niet via Hessenweg-West.*

Bij Varsen is naast de klaverbladvariant een andere variant opgenomen waarbij plaatselijk (fiets-)verkeer een rechtstreekse verbinding houdt naar Ommen-centrum.

In enkele te onderzoeken varianten hier en daar *fiets*sluizen opnemen:

- *bij Engelandweg, westelijk deel*
- *bij Mennistensteeg om sluipverkeer vanaf aansluiting Oudleusen naar (bedrijventerrein) Dalfsen te ontmoedigen*
- *bij Hessenweg-West; aan de westzijde én aan de oostzijde*

**5 Wel/niet (halve)
aansluitingen of alleen
kruisingen**

Ankummerdijk

Conform Structuurvisie zowel geen aansluiting, halve aansluiting als hele aansluiting onderzoeken. *Niet op voorhand onderzoeksvarianten schrappen*

**Aansluiting Maneweg en/of
Stouweweg?**

Maneweg en/of Stouweweg

Conform Structuurvisie wordt onderzoek uitgevoerd naar een volledige aansluiting Maneweg of een volledige aansluiting De Stouwe.

In de Structuurvisie N 340/N48 staat niet de optie om beide te realiseren, deze variant wordt niet opgenomen in te onderzoeken varianten.

In Planstudie/ BesluitMER wordt onderzoek gedaan naar maatregelen om sluipverkeer te voorkomen. Overigens is verkeer dat

Sluipverkeer voorkomen / maatregelen

naar de aansluitingen gaat vanuit het achterliggende buitengebied geen sluipverkeer.

Hessenweg-West

In de structuurvisie is geen aansluiting bij Hessenweg-West opgenomen. *Niet in de te onderzoeken varianten opnemen.*

Wel is een ongelijkvloerse kruising van de Hessenweg-West met de N 340 in één van de inrichtingsvarianten opgenomen.

6 Beperken ruimtebeslag aansluitingen en knooppunten

Een aantal (aansluitings-)varianten worden niet verder onderzocht omdat daar slechts nadelen worden gezien en geen voordelen:

- *aansluitingsvariant bij Oudleusen met een op- en afrit aan de oostzijde van Oudleusen*
- *aansluitingsvariant bij De Stouwe met lus in bos/EHS*
- *twee aansluitingsvarianten bij Driessen (in de plaats daarvan worden er twee andere varianten toegevoegd: verhoogde ligging N 340 met Haarlemmermeer en met een half klaverblad aan westzijde Koesteeg/Dedemsweg)*

Situering / vormgeving (halve) aansluitingen en knooppunten

De vormgeving van een aantal aansluitingen is op onderdelen aangepast ten gunste van een compacter ruimtebeslag (bij Ankummerdijk, Oudleusen en Maneweg).

Huidig tracé zoveel mogelijk volgen (zo weinig mogelijk bochtafsnijdingen)

Bij een aantal varianten is de situering van de aansluiting waar mogelijk iets aangepast om meer ruimte te creëren t.o.v. nabije woningen (bijvoorbeeld bij aansluiting Ankummerdijk). Ten oosten van Oudleusen wordt meer het huidige tracé gevolgd met minder bochtafsnijding.

Structuurvisie gaat uit van ongelijkvloerse kruising/aansluitingen, in ieder geval in de eindsituatie.

Daarom worden varianten die niet aan dat criterium voldoen niet opgenomen in de onderzoeksvarianten. Dit betreft bijvoorbeeld 'Witte Paal' oplossingen bij Varsen of Arriërveld.

Bij vaststelling Omgevingsvisie (juli 2009) is de N 348 ook aangewezen als provinciale hoofdinfrastructuur. Bij Varsen is daarom sprake van een knooppunt. *Een volledige ongelijkvloerse kruising/aansluiting hoort daarbij.* Andere varianten die daar niet aan voldoen worden daarom niet onderzocht. *Naast de klaverbladvariant is een variant toegevoegd waarbij de N 340 en de N48, als tracé van het Combinatiealternatief en met de grootste verkeersstroom, vloeiend in elkaar overgaan. Ten zuidoosten van de huidige kruising van de N 340 met de N(3)48 treedt in die variant aldaar geen extra ruimtebeslag op.*

Ook bij het knooppunt A28/N 340/Kranenburgweg/ Nieuwleusenerdijk is uitgangspunt dat een volledig ongelijkvloerse aansluiting wordt gerealiseerd. *Daarom is de knooppuntvariant uit de Preverkenning met de gelijkvloerse aansluiting op de Kranenburgweg geschrapt.* Deze variant blijkt ook niet toekomstvast. *Bouwstenen van de twee andere varianten bij het knooppunt A28/N340 uit de Preverkenning zijn gecombineerd in de twee nieuwe varianten.*

Bij Arriërveld (omleiding Ommen) is om dezelfde reden de *variant met de rotonde (en N48 daar overheen)* ook als te onderzoeken variant geschrapt. De volledig ongelijkvloerse variant wordt - in twee verschillende vormgevingen - wel onderzocht.

Bij de Balkerweg is een extra variant toegevoegd waarbij de oprit naar Varsen ruimtelijk aan de oostzijde van de Balkerweg wordt gecombineerd met de afrit vanaf Hoogeveen, ten gunste van de afwikkelingscapaciteit van de verschillende verkeersstromen op de Balkerweg.

- | | | |
|----|---|--|
| 7 | Parallelwegen niet ver van de N 340 leggen | Waar mogelijk zijn aanpassingen doorgevoerd in de varianten of varianten met parallelwegen direct langs de N 340/N48 toegevoegd (Oudleusen en Varsen). |
| 8 | Rotondes bij afritten:
1 grotere i.p.v. 2 | <i>In kader Planstudie/BesluitMER onderzoeken wat beste is gelet op kruispuntbelastingen en vormgevingsmogelijkheden.</i> |
| 9 | 2x2 of 2x1 van Ankummerdijk tot Koesteeg | De keuze 2x2 of 2x1 op het traject Ankummerdijk - Koesteeg is als onderzoeksopdracht in de Structuurvisie N 340 / N48 opgenomen. <i>Beide varianten meenemen in Planstudie/BesluitMER.</i> |
| 10 | Verkeersintensiteit op parallelwegen en zijwegen (vooral de zijwegen die uitkomen bij aansluitingen)

Gewenste breedte en inrichting parallelwegen

Landbouw- en fietsverkeer scheiden | <p>In Planstudie/BesluitMER het volgende onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gewenste breedte parallelwegen: 5 of 6 meter al dan niet met bermverharding van ca 50 cm - inrichting van parallelwegen met fietssuggestiestroken (zoals bij Welsummerweg) en/of met verkeersplateaus - scheiding van landbouw- en ander gemotoriseerd verkeer van fietsverkeer, door het ene verkeer zoveel mogelijk te concentreren op de ene parallelweg en het andere verkeer op de andere parallelweg |
| 11 | Gevolgen voor landbouwbedrijven Omrijden voorkomen | <p>Onderzoek starten naar herverkavelingsmogelijkheden, in ieder geval in westelijk gebied.</p> <p><i>Aan oostzijde spoorlijn viaduct of tunneldak zodanig verlengen dat landbouwvoertuigen van noord naar zuid en vice versa de N 340 ongelijkvloers kunnen kruisen.</i></p> <p><i>In alle varianten een ongelijkvloerse kruising van De Bese met de nieuwe N 340 opnemen.</i></p> |

12	Geluid, schermen / wallen wel / niet	Kans op geluidschermen en wallen verminderen door varianten te onderzoeken waarbij de wegas meer of minder verschuift: - bij Ankum - bij Oudleusen - <i>tussen Driessen en Oudleusen</i>
13	Hulpdiensten	Bereikbaarheid op de N 340: weg krijgt naast de hoofdrijbaan een strook halfverharding van 1.65 meter breed zodat uitwijken mogelijk is. Bereikbaarheid omgeving N 340: varianten in kader Planstudie /BesluitMER ter beoordeling voorleggen aan hulpverleningsdiensten (politie, ambulance en brandweer).
14	Ecovoorzieningen	Ecoduct tussen De Stouwe en Hessenweg-west. <i>De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.</i> <i>Ecotunnel opnemen bij N48.</i> <i>De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.</i>
15	Verzorgingsplaatsen en benzinestations	<i>Aansluiting van de weg, in de rijrichting Zwolle-Ommen, op Chinees Restaurant/ benzinestation bij Oudleusen opnemen in een variant.</i>

3 Beschrijving te onderzoeken varianten

3.1 Inleiding

De door Provinciale Staten op 14 oktober 2009 vastgestelde Structuurvisie N 340 is uitgangspunt voor de te onderzoeken inrichtingsvarianten. In een bijlage van deze Structuurvisie staat de beschrijving van het Combinatiealternatief. Gestart is met een indeling van het gebied in verschillende deelgebieden. Na een analyse van het landschap is een visie ontwikkeld en mede aan de hand daarvan zijn de ontwerpen gemaakt. Als uitgangspunt is in principe gekozen voor een N 340 op maaiveld met kruisende infrastructuur er over heen. Daarvan kan om bijzondere redenen van worden afgeweken. Die redenen kunnen te maken hebben met de leefbaarheid en/of bijvoorbeeld het landschap en de natuur.

3.2 Uitgangspunten

Bij het ontwerpen en selecteren van de te onderzoeken inrichtingsvarianten is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- De door Provinciale Staten op 14 oktober 2009 vastgestelde Structuurvisie N 340/N48;
- Het CROW handboek wegontwerp met richtlijnen voor een stroomweg in een eindsituatie.
- Het kan alleen gaan om 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' (conform m.e.r.-regelgeving);
- Eventuele versoberingsmaatregelen, bijvoorbeeld i.v.m. de kosten, zijn mogelijk later aan de orde bij het bepalen van de voorkeursvariant;
- Bouwstenen uit de twee nieuwe hoofdvarianten blijven uitwisselbaar en combineerbaar en worden allemaal betrokken bij het bepalen van de voorkeursvariant als de Planstudie/BesluitMER medio 2010 wordt afgerond; m.a.w.: het gaat straks niet om de keus tussen de ene of de andere hoofdvariant.
- Alle percelen dienen (volgens de Wet) door de wegbeheerder ontsloten te worden; daarom zijn langs de N 340, op een enkele uitzondering na, overal parallelwegen opgenomen; uiteindelijk is het denkbaar dat delen van parallelwegen kunnen vervallen als bijvoorbeeld door herverkaveling de situatie wijzigt; in de Planstudie/BesluitMER zal de worstcase situatie echter onderzocht moeten worden (dus met nagenoeg overal parallelwegen).

Concreet betekent dit het volgende:

- Er wordt uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen, conform het statenbesluit van 14 oktober 2009;
- Een (half)verdiepte ligging wordt alleen onderzocht daar waar, uit een oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en natuur en landschap, er bijzondere aanleiding toe is en andere oplossingen zoals (beperkte) tracéverschuiving naar verwachting te weinig soulaas bieden;
- Bij de situering van de weg van de nieuwe N 340, binnen de tracézone van de Structuurvisie N 340/N48, zoveel mogelijk een keus maken voor de situering van de benodigde uitbreidingsruimte aan één zijde van de weg zodat daar de woningen aangekocht moeten worden en de afstand tot de woningen aan de andere zijde wordt vergroot;

- Het scheiden van fietsverkeer en landbouwverkeer op het hele traject (dus naast de parallelweg een fietspad) staat als investering niet in verhouding tot de problematiek; een goede afwikkeling van fietsverkeer verdient wel bijzonder aandacht; bij de lintbebouwing van Ankum zijn varianten opgenomen met (deels) scheiding van fiets- en overig verkeer.

3.2.1 Wel / geen verdiepte ligging N 340

De wenselijkheid van het onderzoeken van een verdiepte ligging op bepaalde locaties wordt alleen onderzocht daar waar, uit een oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en natuur en landschap, er bijzondere aanleiding toe is en andere oplossingen zoals (beperkte) tracéverschuiving naar verwachting te weinig soulaas bieden. In de selectie van te onderzoeken varianten met betrekking tot de (half)verdiepte ligging is derhalve gekeken naar:

- de te verwachten problematiek in het kader van natuur- en landschap en de leefbaarheid
- de betekenis van de gebieden zoals aangegeven in de Omgevingsvisie (lagenbenadering)
- de huidige bestemmingen volgens de bestemmingsplannen
- de feitelijke herkenbaarheid van (landschaps-)waarden in de betrokken gebieden en
- de verhouding tot de te verwachten kosten

Vanuit deze benadering wordt een verdiepte variant bij Oudleusen over 1 km, zoals gevraagd door Plaatselijk Belang Oudleusen, niet als een redelijkerwijs te onderzoeken variant beschouwd. In de voorgestelde selectie van te onderzoeken inrichtingsvarianten zit wel een variant bij Oudleusen met over een lengte van ca 400 meter, direct bij de bebouwde kom van Oudleusen, een halfverdiepte ligging (-3 meter onder maaiveld). Die halfverdiepte ligging kan gecombineerd worden met een (geluidwerende) verhoogde ligging van het gebied tussen de nieuwe N 340 en de bestaande parallelweg.

Ook bij de aansluiting bij de Oosterkampen/Maneweg ten oosten van Oudleusen (ook ontsluiting van congreshotel MooiRivier) is vanwege de landschappelijke waarden een halfverdiepte variant in het selectievoorstel van de te onderzoeken varianten opgenomen.

Een variant met een geheel verdiepte ligging van de N 340 op het hele trajectdeel door de EHS tussen Oudleusen en Varsen, over een lengte van ca 3 km wordt ook niet als een redelijkerwijs te onderzoeken variant beschouwd.

3.3 Vier deeltrajecten

Het Combinatiealternatief is in dit hoofdstuk van de variantennota in vier trajectdelen 'opgeknipt'; dit zijn deelgebieden die vooral verkeerskundig een afhankelijkheidsrelatie hebben. Voor elk deelgebied worden twee hoofdvarianten beschreven. Deze hoofdvarianten hebben uitwisselbare en/of combineerbare bouwstenen. Er zijn diverse combinaties denkbaar, mits er een onderlinge logische, verkeerskundige relatie tussen de verschillende oplossingen bestaat.

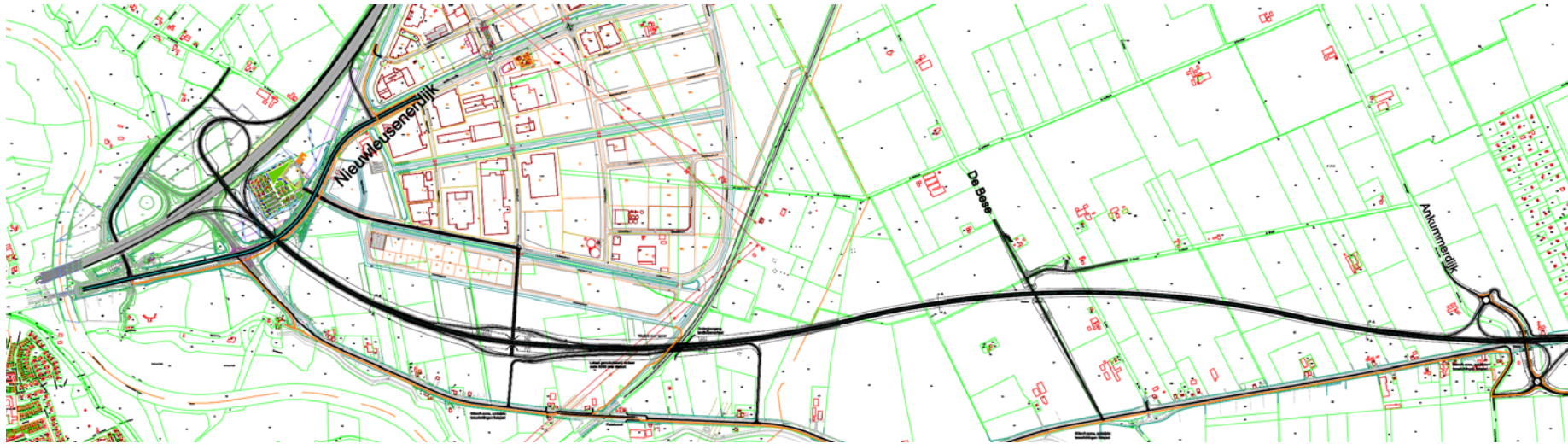
Het gaat om de volgende deeltrajecten:

1. A28 tot aansluiting Ankummerdijk
2. Aansluiting Ankummerdijk tot en met kruising Koesteeg / Dedemsweg
3. Kruising Koesteeg / Dedemsweg tot en met Oudleusen (tot aan de Maneweg)
4. Oudleusen (vanaf Maneweg) tot aan aansluiting N48 (Arriërveld)

Voor een totaaloverzicht van de twee hoofdvarianten wordt naar de overzichtskaarten verwezen.

3.4 Deeltraject 1: A28 tot Ankummerdijk

3.4.1 Variant A



Toelichting

In variant A is het knooppunt met de A28 in zijn geheel iets verschoven naar het noorden. Er komt geen aansluiting bij de Kranenburgweg, daarvoor in de plaats komt een nieuwe aansluiting die gerealiseerd wordt ten zuiden van Hessenpoort ter hoogte van de Mindenweg in Hessenpoort. De aansluiting krijgt de vorm van een Haarlemmermeer met de N 340 in verhoogde ligging. Vanaf de A28 (vanuit richting Staphorst) is er een extra afslag naar de Ordelseweg. Ook is er een extra oprit naar de A28 vanaf de Nieuwleusenerdijk.

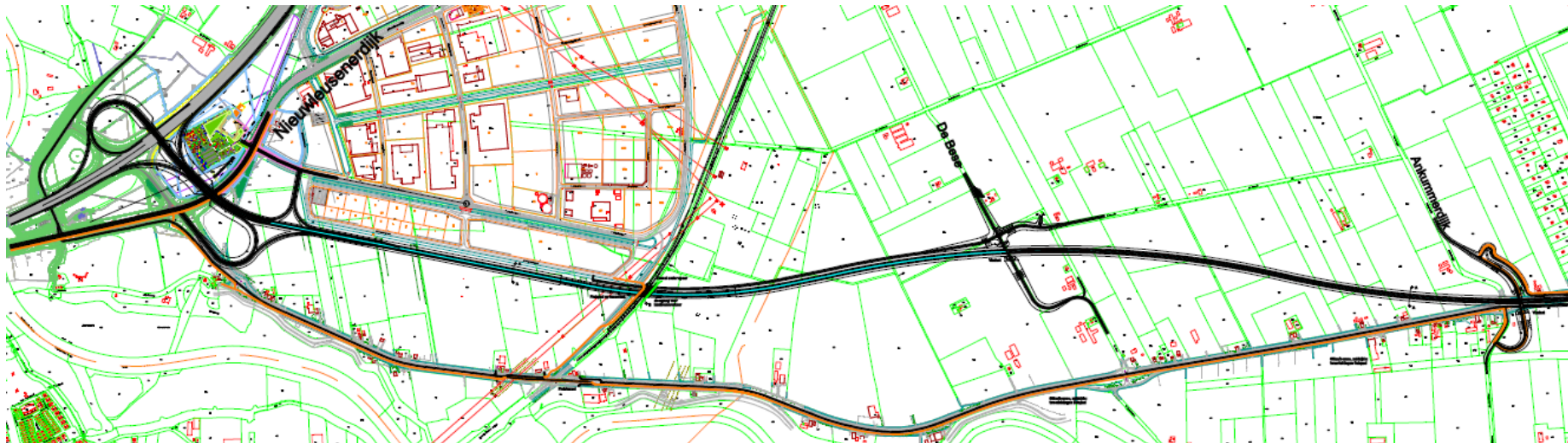
Vanaf de A28 tot aan de spoorlijn ligt de N 340 verhoogd én ongeveer halverwege tussen de 'oude' N 340 en Hessenpoort in. Er is een fietspad aangegeven langs de westzijde van de spoorlijn vanaf de 'oude' N 340 naar het bedrijventerrein Hessenpoort.

Bij de spoorlijn wordt in de nieuwe N 340 een viaduct gerealiseerd; aan de oostzijde van de spoorlijn wordt deze verlengd zodat de landbouw daar van de zuid- naar de noordzijde van de nieuwe N 340 (en vice versa) kan komen. Vanaf de spoorlijn tot Ankummerdijk ligt de N 340 op maaiveld en krijgt daar brede bermen.

De Bese krijgt een ongelijkvloerse kruising met de N 340 in de vorm van een viaduct. Het tracé van De Bese is aangepast in die zin dat men vanaf het viaduct rechtdoor, op de 'oude' N 340 kan komen.

De hoofdrijbaan van de 'oude' Hessenweg wordt afgewaardeerd naar een 60 km/uur-weg. De zuidelijke parallelweg wordt fietspad voor twee richtingen, de noordelijke parallelweg vervalt. In de oude N 340 komt een fietstunnel onder de spoorlijn door en wordt voor plaatselijk verkeer een verbindingsweg gerealiseerd. Het tracé daarvan verloopt via het viaduct van de nieuwe N 340 over de spoorlijn.

3.4.2 Variant B



Toelichting

Ook in variant B is het knooppunt met de A28 in zijn geheel iets verschoven. In tegenstelling tot variant A komt er wel een ongelijkvloerse aansluiting bij de Kranenburgweg. In deze variant wordt de 'lus' aan de noordzijde van de A28 (zie bij variant A) 'omgeklapt' naar het zuidenwesten.

Vanaf de A28 tot aan de spoorlijn ligt de N 340 op maaiveld en tegen de Hessenpoort aan. Ook in deze variant is een fietspad aangegeven langs de westzijde van de spoorlijn vanaf de 'oude' N 340 naar het bedrijventerrein Hessenpoort.

Bij de spoorlijn wordt in de nieuwe N 340 een tunnel gerealiseerd; ook hier geldt dat het dak hiervan aan de oostzijde wordt verlengd zodat de landbouw daar van de zuid- naar de noordzijde van de nieuwe N 340 (en vice versa) kan komen. Vanaf de spoorlijn tot Ankumerdijk ligt de N 340 op maaiveld en krijgt daar brede bermen.

De Bese krijgt een ongelijkvloerse kruising met de N 340 in de vorm van een viaduct. Het tracé van De Bese wordt gedeeltelijk aangepast.

Vanaf De Bese wordt langs de nieuwe N 340, aan de noordzijde, naar de spoorlijn en bedrijventerrein Hessenpoort een nieuwe parallelweg gemaakt die de spoorlijn kruist met een tunnel.

Ook in deze variant wordt de hoofdrijbaan van de 'oude' Hessenweg afgewaardeerd naar een 60 km/uur-weg. De zuidelijke parallelweg wordt fietspad voor twee richtingen, de noordelijke parallelweg vervalt. In de oude N 340 komt een fietstunnel onder de spoorlijn.

3.5 Deeltraject 2: Ankummerdijk – Koesteeg / Dedemsweg

3.5.1 Variant A

Variant A1



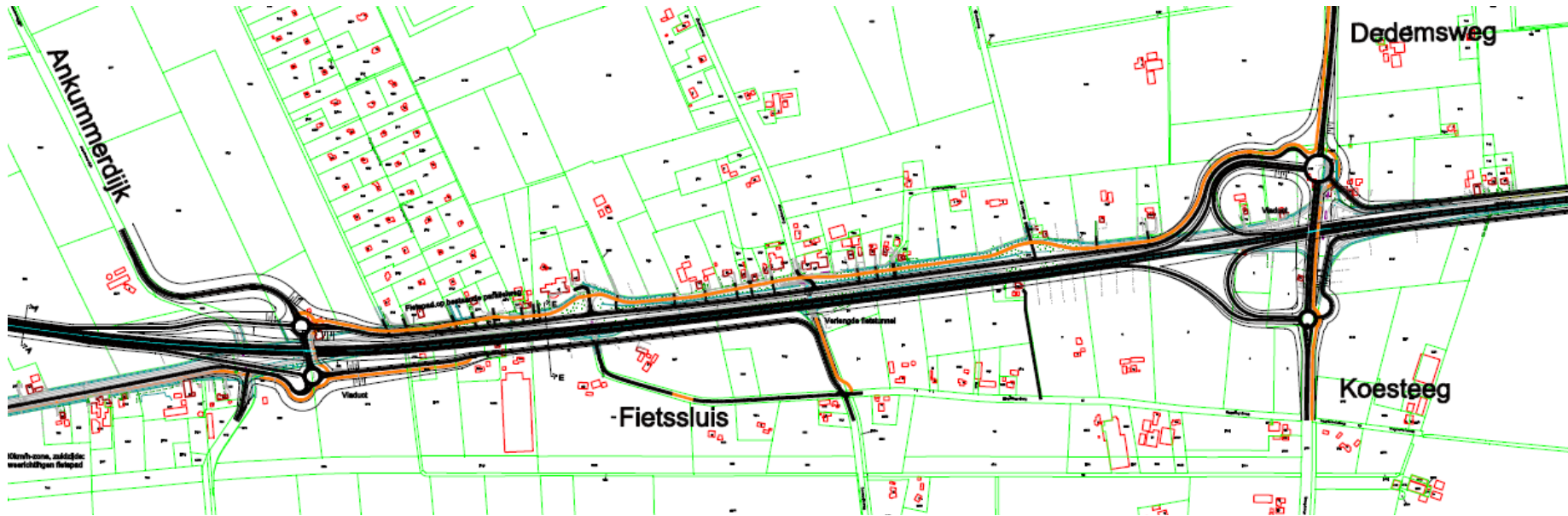
Toelichting

In variant A1 wordt bij Ankummerdijk een volledige, ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd. Vanaf deze ongelijkvloerse aansluiting wordt een rechtstreekse aansluiting aangegeven naar de Leemculeweg. De zuidelijke parallelweg langs de N 340 wordt vanaf de Engelandweg tot aan de Koesteeg / Dedemsweg opgeheven. De noordelijke parallelweg wordt deels nieuw, ter hoogte van Rosengaarde en aan de weerszijden van de Hoevenweg bij de basisschool.

Het traject van Ankummerdijk tot aan Koesteeg / Dedemsweg bestaat uit 2x1 of 2x2 rijstroken.

Bij Koesteeg / Dedemsweg komt een volledige, nieuwe ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een Haarlemmermeer. De N 340 blijft op maaiveld liggen.

Variant A2

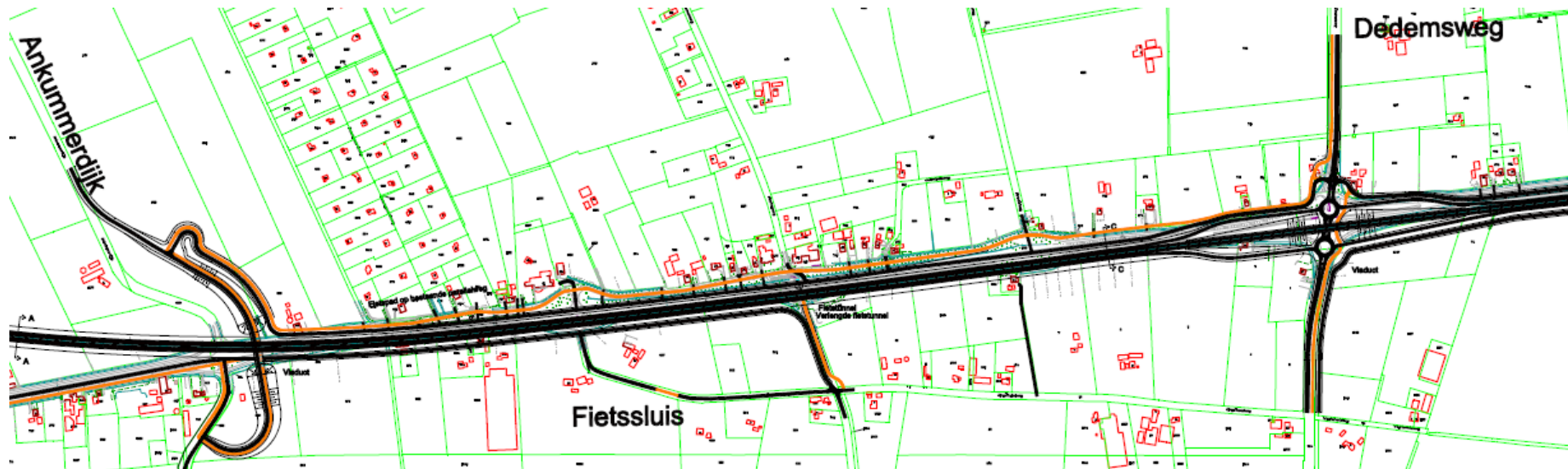


Toelichting

In variant A2 wordt bij de Ankummerdijk een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd in de vorm van een halve aansluiting: vanuit en naar de richting Zwolle. Met andere woorden, in deze variant kan alleen het verkeer van en naar Zwolle de N 340 hier erop of eraf. In deze variant komt aan de noordzijde van de N 340 een nieuwe parallelweg; de bestaande parallelweg wordt fietspad voor twee richtingen. De aanliggende percelen worden rechtstreeks ontsloten op de nieuwe parallelweg. Op de nieuwe parallelweg is geen fietsverkeer toegestaan. De zuidelijke parallelweg wordt doorgetrokken tot de bestaande fietstunnel en buigt dan af naar de Leemculeweg. In het westelijk deel van de Engelandweg is een fietssluis opgenomen.

Ook in deze variant bestaat het traject van Ankummerdijk tot aan Koesteeg / Dedemsweg uit 2x1 of 2x2 rijstroken. Bij Koesteeg / Dedemsweg komt een nieuwe aansluiting die de vorm krijgt van een half klaverblad, gelegen aan de westzijde van de Koesteeg / Dedemsweg.

3.5.2 Variant B



Toelichting

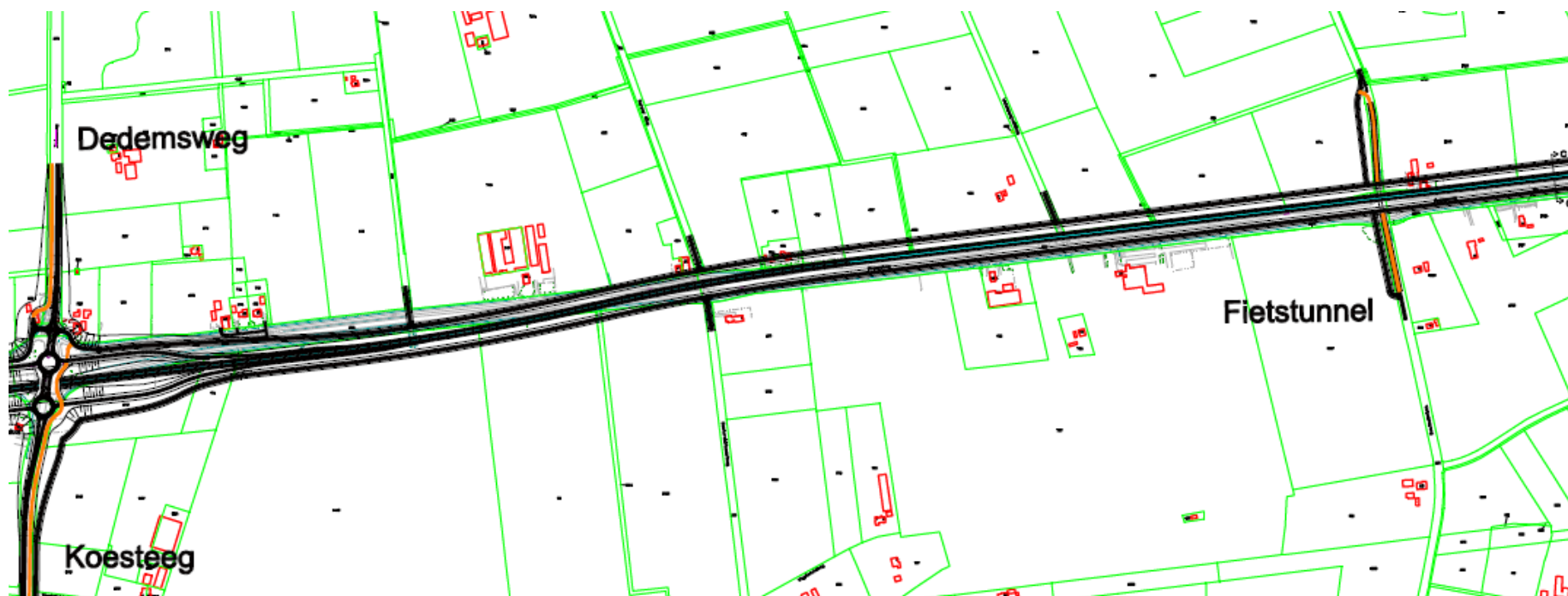
In variant B wordt bij de Ankummerdijk alleen een ongelijkvloerse *kruising* gerealiseerd. Met andere woorden, het verkeer op de N 340 kan in deze situatie bij de Ankummerdijk er niet af en er niet op. Het verkeer van en naar Dalfsen zal via Koesteeg / Dedemsweg worden afgewikkeld. De zuidelijke parallelweg wordt doorgetrokken tot de bestaande fietstunnel en buigt dan af naar de Leemculeweg.

Omdat in deze variant geen aansluiting wordt gerealiseerd bij Ankummerdijk, blijft de N 340 tot aan Koesteeg / Dedemsweg uit 2x2 rijstroken bestaan. Bij Koesteeg - Dedemsweg komt een volledige, nieuwe aansluiting in de vorm van een Haarlemmermeer. De N 340 komt daar in deze variant verhoogd te liggen.

3.6 Deeltraject 3: Koesteeg / Dedemsweg – Oudleusen (Maneweg)

3.6.1 Variant A

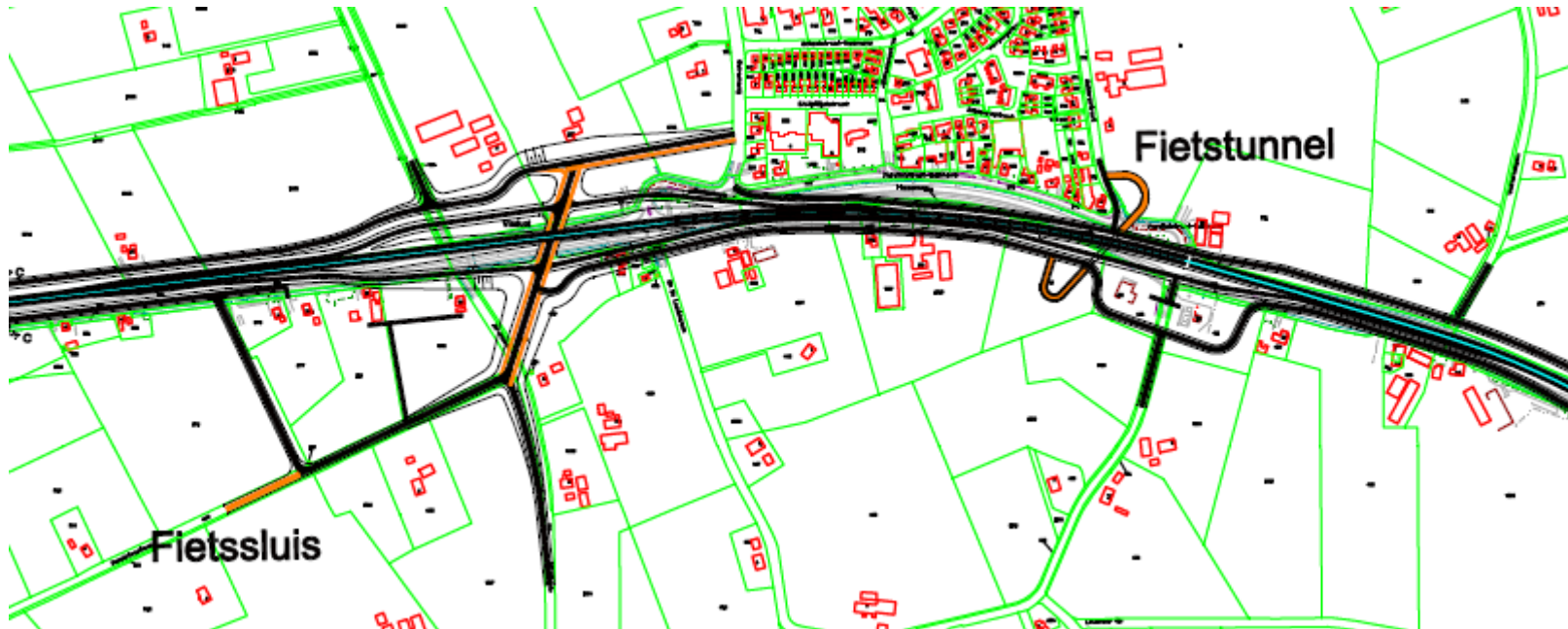
Variant A Koesteeg/Dedemsweg tot en met Welsummerweg



Toelichting

Vanaf Koesteeg / Dedemsweg tot voorbij Oudleusen worden in principe brede bermen toegepast. Na huisnummer Hessenweg 89/91 wordt vanaf de zuidelijke parallelweg naar het noorden toe het dwarsprofiel opgebouwd. Ter hoogte van de Welsummerweg wordt een fietstunnel gerealiseerd.

Variant A Oudleusen



Toelichting

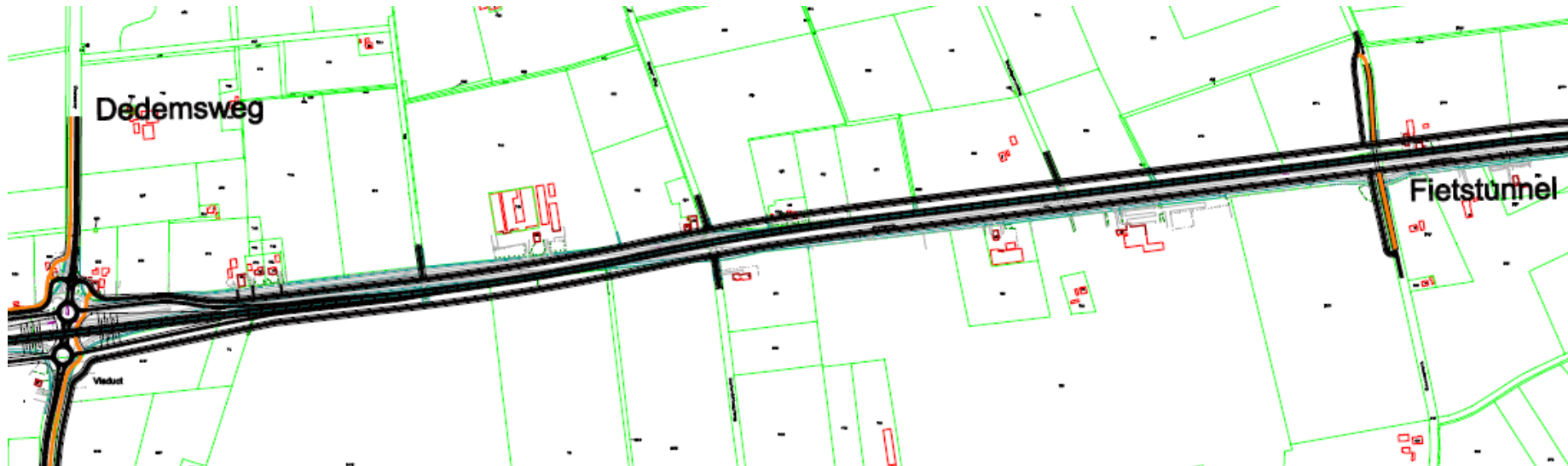
In deze variant A komt een ongelijkvloerse kruising / aansluiting aan de westzijde van Oudleusen. Vanaf het daar te realiseren viaduct wordt de ontsluitingsweg aangesloten op de Dennenkamp. De N 340 komt verder van de kern Oudleusen te liggen (bochtafsnijding). Aan de noordzijde en zuidzijde van de N 340 wordt daar een nieuwe parallelweg aangelegd. Aan de oostzijde van Oudleusen wordt een fietstunnel gerealiseerd. Ter hoogte van het bestaande Chinees restaurant en de aansluiting van het benzinestation buigt de zuidelijke parallelweg uit naar het zuiden. Met andere woorden, de parallelweg gaat er achterlangs. Het Chinees restaurant en het benzinestation kunnen op deze wijze aangesloten worden op de nieuwe N 340.

Bij de Mennistensteeg komt een fietssluis, net voorbij een nieuw verbindingsweg naar de parallelweg langs de N 340.

Vanaf Oudleusen tot de Maneweg wordt zoveel mogelijk het bestaande tracé gevolgd met brede bermen. Het dwarsprofiel wordt opgebouwd vanaf de zuidelijke parallelweg noordwaarts.

3.6.2 Variant B

Variant B Koesteege/Dedemsweg tot en met Welsummerweg



Toelichting

Ook in deze variant B worden vanaf Koesteege / Dedemsweg in principe brede bermen toegepast. Na huisnummer Hessenweg 89/91 wordt vanaf de zuidelijke parallelweg naar het noorden toe het dwarsprofiel opgebouwd. Ter hoogte van de Welsummerweg wordt een fietstunnel gerealiseerd.

Variant B Oudleusen



Toelichting

In deze variant B wordt een ongelijkvloerse kruising / aansluiting gerealiseerd aan de westzijde van Oudleusen. Het hier te realiseren viaduct ligt ter hoogte van de Slagweg (noordzijde) en de Stokte (zuidzijde). Ten noorden komt de ontsluitingsweg via een nieuw te realiseren weg uit op de Dommelerdijk, iets ten noorden van de Schoolstraat. Ten zuiden van de kern Oudleusen komt de N 340 half verdiept te liggen (-3.0 meter onder maaiveld). De bocht aldaar wordt afgesneden en er wordt een nieuwe zuidelijke parallelweg gemaakt. De bestaande noordelijke parallelweg behoudt haar functie.

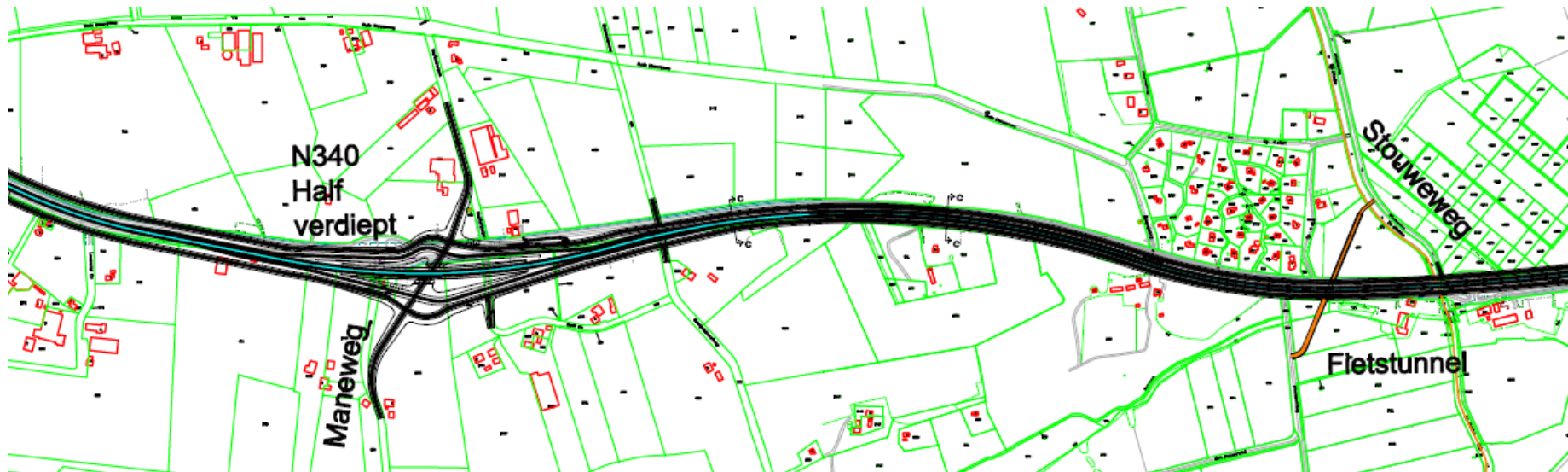
In deze variant is geen fietssluis ter hoogte van de Mennistensteeg opgenomen.

Vanaf Oudleusen tot de Maneweg wordt zoveel mogelijk het bestaande tracé gevolgd met brede bermen. Het dwarsprofiel wordt zoveel mogelijk opgebouwd vanaf de zuidelijke parallelweg noordwaarts, rekening houdend met gewenste boogstralen.

3.7 Deeltraject 4: Oudleusen (Maneweg) - Arriërveld

3.7.1 Variant A

Variant A1 Maneweg tot en met Stouweweg

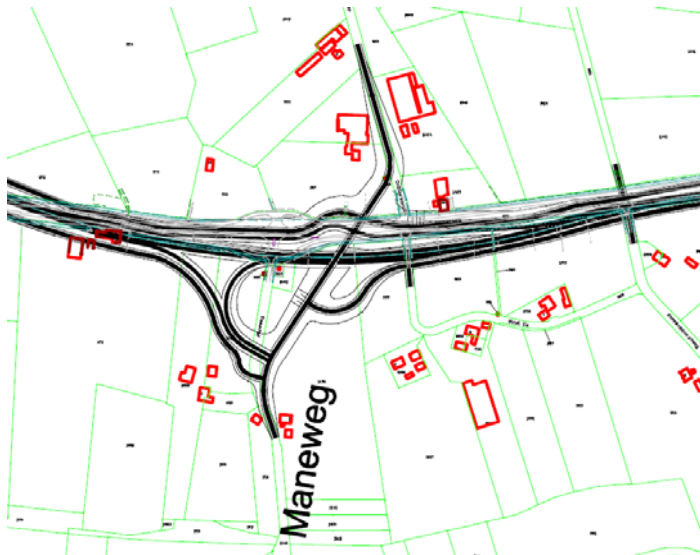


Toelichting

In variant A1 wordt ter hoogte van de Maneweg / Oosterkampen een ongelijkvloerse kruising / aansluiting gerealiseerd in de vorm van een Haarlemmermeer en de N 340 half verdiept (-3.0 meter onder maaiveld).

De N 340 krijgt vanaf de Oosterkampen tot aan De Stouwe smalle bermen. Het dwarsprofiel wordt zoveel mogelijk opgebouwd vanaf de noordelijke parallelweg naar het zuiden. In deze variant A is er *geen* aansluiting bij De Stouwe. Op de locatie De Stouwe wordt in deze variant wel een fietstunnel gerealiseerd.

Variant A2 Maneweg (N 340 op maaiveld)



Toelichting

In variant A2 wordt ter hoogte van de Maneweg / Oosterkampen een ongelijkvloerse kruising / aansluiting gerealiseerd met 'een lus' in het zuidwestelijk kwadrant en de N 340 op maaiveld.

Variant A van Stouweweg tot en met Varsen



Toelichting

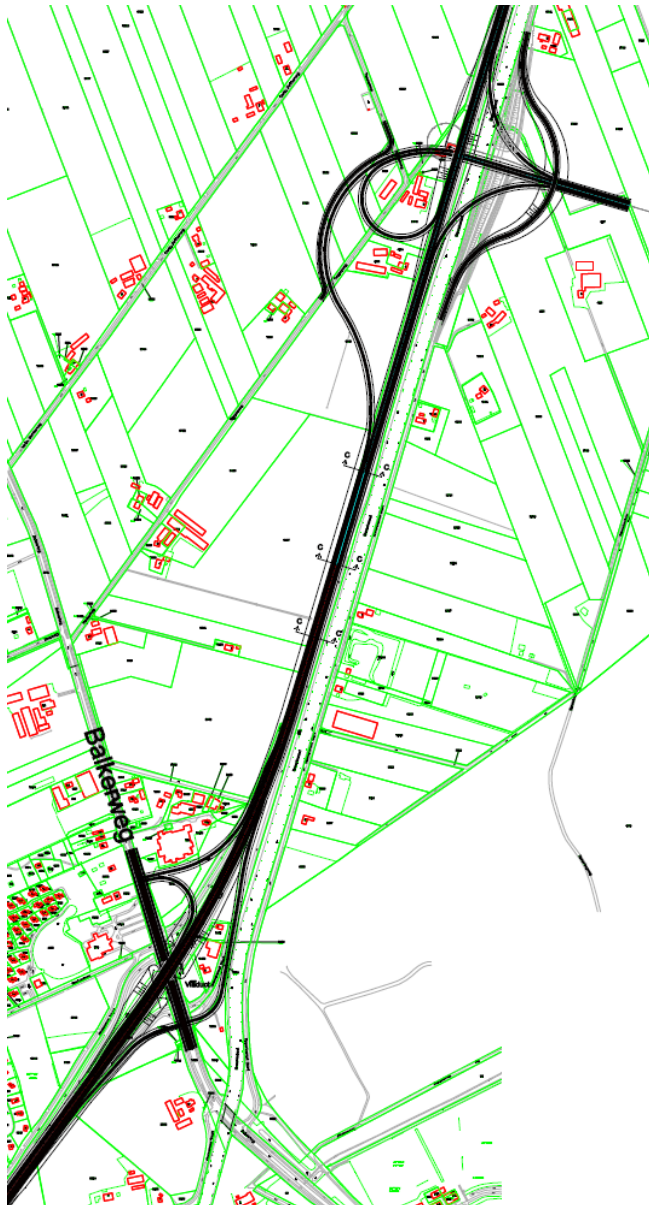
Vanaf De Stouwe naar Hessenweg-West krijgt de N 340 smalle bermen en wordt het dwarsprofiel opgebouwd vanaf de zuidelijke parallelweg naar het noorden. Net na de kamduinen en vóór de Hessenweg-West wordt een ecoduct gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.

Bij Hessenweg-West komt een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een viaduct. De noordelijke parallelweg en Hessenweg-West komen in het (historisch) verlengde van elkaar te liggen. De N 340 krijgt vanaf de Hessenweg-West tot aan de N48 een brede berm en de noordelijke parallelweg verdwijnt.

Bij knooppunt Varsen ligt het accent op een vrije doorstroming van het verkeer op het Combinatiealternatief cq de N 340 en de N48. In de ongelijkvloerse aansluiting / kruising die hier voorgesteld wordt, kan het plaatselijk verkeer vanuit Varsen vrij in Ommen komen (en vice versa), evenals het verkeer vanuit Hogeveen en Raalte.

Op het traject vanaf knooppunt Varsen tot aan de Balkerweg krijgt de N48 2x2 rijstroken (mogelijk nog met een extra weefstrook), waarbij vanaf Varsen tot de Balkerweg de benodigde ruimte aan de oostzijde, de kant van Ommen, wordt gevonden. De N48 krijgt op dit gedeelte smalle bermen. De verzorgingsplaats aan de westzijde wordt opgeheven. Hier wordt een ecopassage gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.

Variant A Balkerweg tot en met Arriërveld



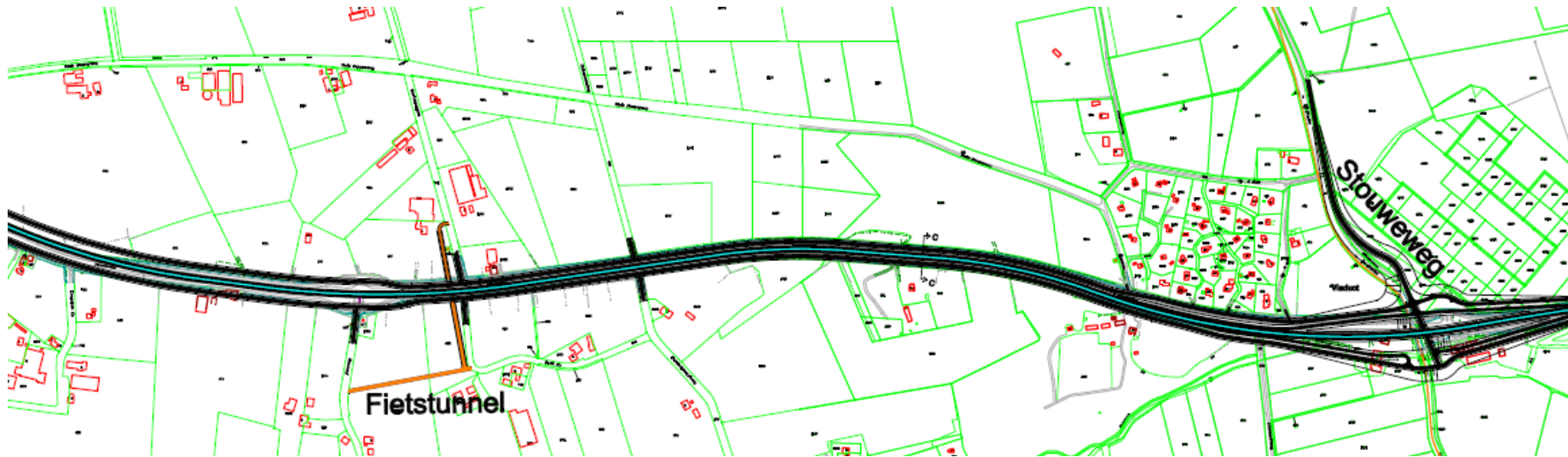
Toelichting

Bij de Balkerweg wordt de huidige kruising aangepast: het viaduct wordt breder en de op- en afritten ruimer. De oprit naar Varsen en de afrit vanaf het noorden worden gecombineerd aan de noordzijde van de Balkerweg zuidelijk van Wiechers Woonoase.

Vanaf de Balkerweg tot aan Arriërveld krijgt de N48 eveneens 2x2 rijstroken; op dit gedeelte wordt de ruimte echter aan de westzijde gevonden. Aan de westzijde komt een brede berm, aan de oostzijde blijft de berm als in de huidige situatie. Bij Arriërveld wordt een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de vorm van een zogenaamde 'vogelbek'. De ruimte wordt gezocht in zuidwestelijke deel van de aansluiting.

3.7.2 Variant B

Variant B Maneweg tot en met Stouweweg



Toelichting

In variant B is bij de Maneweg / Oosterkampen *geen* ongelijkvloerse kruising/aansluiting opgenomen; deze is in *dé*ze variant opgenomen ter hoogte van De Stouwe. Bij de Maneweg / Oosterkampen komt bij deze variant wel een fietstunnel. De N 340 krijgt vanaf de Oosterkampen tot aan De Stouwe smalle bermen. Het dwarsprofiel wordt opgebouwd vanaf de noordelijke parallelweg naar het zuiden.

Bij De Stouwe wordt een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de vorm van een Haarlemmermeer. De N 340 blijft op maaiveld liggen.

Variant B van Stouweweg tot en met Varsen



Toelichting

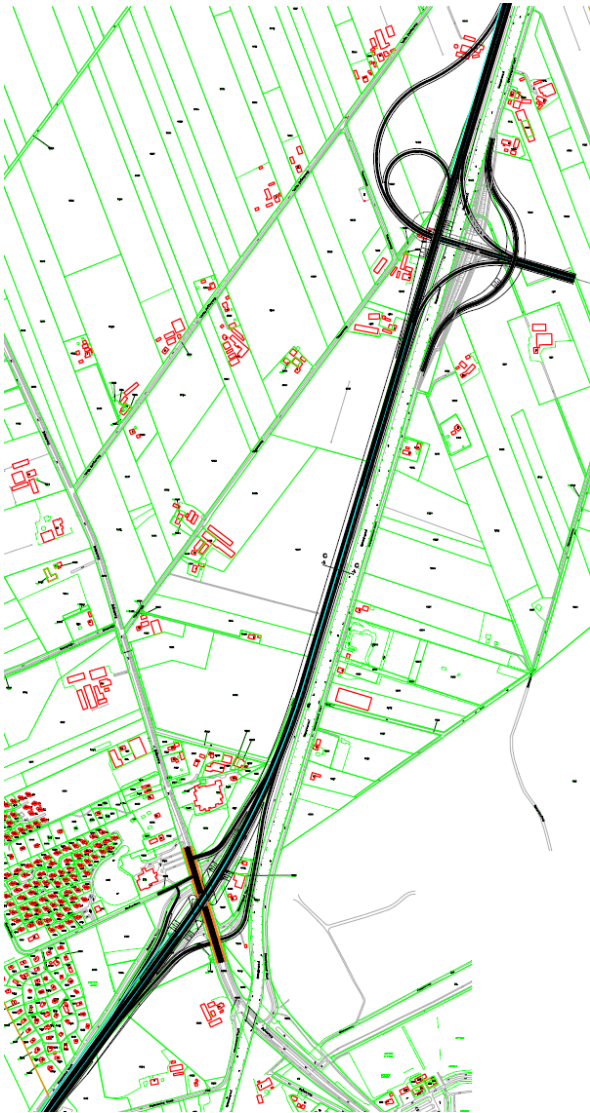
Vanaf De Stouwe naar Hessenweg-West krijgt de N 340 smalle bermen en wordt het dwarsprofiel opgebouwd vanaf de zuidelijke parallelweg naar het noorden. Net na de kamduinen en voor de Hessenweg-West wordt een ecoduct gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.

In deze variant komt bij de Hessenweg-West *geen* ongelijkvloerse kruising. De N 340 krijgt vanaf de Hessenweg-West tot aan de N48 ook smalle bermen. De noordelijke parallelweg gaat over in de Bossteeg. Ter hoogte van huisnummer Bossteeg 1 wordt de parallelweg doorgetrokken langs de N48 (wordt er tegenaan gelegd) tot aan de Hessenweg-West. Behalve een fietstunnel onder de N48 ter hoogte van de Hessenweg-West, is in deze variant in de Hessenweg-West ook op twee plekken een fietssluis opgenomen. De ene komt direct westelijk van het begin van de fietstunnel bij de N48 en de andere aan de westkant van de Hessenweg-West bij de N 340. De zuidelijke parallelweg loopt door zuidelijk langs het klaverblad en kan via een viaduct de N348 kruisen

Bij Knooppunt Varsen is een ongelijkvloerse aansluiting / kruising in de vorm van klaver(vier)blad opgenomen. Aan de oostzijde van dit klaverblad is een rotonde gesitueerd waar het klaverblad overgaat in de voormalige N34.

Op het traject vanaf het knooppunt Varsen tot aan de Balkerweg krijgt de N48 2x2 rijstroken (mogelijk nog met een extra weefstrook), waarbij de benodigde ruimte aan de oostzijde, kant van Ommen, wordt gevonden. De N48 krijgt op dit gedeelte smalle bermen. De verzorgingsplaats aan de westzijde wordt opgeheven. Hier wordt een ecopassage gerealiseerd. De vorm, breedte en de exacte locatie zijn onderwerp van studie.

Variant B Balkerweg tot en met Arriërveld



Toelichting

Bij de Balkerweg wordt de huidige kruising aangepast: het viaduct wordt breder en de op- en afritten ruimer. De oprit richting Varsen begint in deze variant op de Emslandweg. Vanaf de Balkerweg tot aan Arriërveld krijgt de N48 eveneens 2x2 rijstroken; op dit gedeelte wordt de ruimte echter aan de westzijde gevonden. Aan de westzijde komt een brede berm, aan de oostzijde blijft de berm als in de huidige situatie. Bij Arriërveld wordt een ongelijkvloerse aansluiting / kruising gerealiseerd in de vorm van een zogenaamde 'vogelbek'. De ruimte wordt gezocht in het noordwestelijke deel van de aansluiting (in tegenstelling tot variant A wordt de vogelbek in deze variant B dus noordwaarts omgeklapt).

