

Veilig over de dijk van Zwartsluis naar Vollenhove.

Ontwerpplan in Hoofdlijnen

N 331 Zwartsluis – Vollenhove

Ombouw naar gebiedsontsluitingsweg



Eenheid Wegen en Kanalen

M.V. Lunenburg

maart 2008

Colofon

Datum

maart 2008

Oplage

Auteur

M.V. Lunenburg

Eenheid Wegen en Kanalen

Team Projecten

038 499 7114

e-mail: mv.lunenburg@overijssel.nl

Project/kenmerk

N331 Zwartsluis-Vollenhove P7016

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 7000

Fax 038 425 75 55

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en probleemstelling	5
1.2	Doelstelling	5
1.3	Projectteam en overleg	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	8
2.3	Natuurlijke waarden	9
2.4	Aardkundige waarden	9
2.5	Archeologische waarden	10
2.6	Verkeersaspecten en inrichting weg	10
2.7	Verkeersintensiteiten	12
2.8	Verkeersongevallen	12
2.8.1	Jaaroverzicht	12
2.8.2	Locatie ongevallen	13
2.8.3	Type ongevallen	14
2.8.4	Betrokken verkeersdeelnemers	15
2.8.5	Algemene kenmerken	16
2.9	Snelheden	17
2.10	Huidige beschikbare routes	17
2.11	Landbouwverkeer	18
2.12	Openbaar vervoer	18
3	Relevante ontwikkelingen	19
3.1	Prognose verkeersintensiteiten	19
3.2	Natuurbeschermingswet	19
3.3	Flora-en faunawet	19
3.4	Compensatiebeginsel natuur, bos en landschap	19
3.5	Boswet en Gemeentelijke kapverordening	20
3.6	Archeologie	20
3.7	Belvedere	20
3.8	Landschappelijke inpassing	21
3.9	Ruimtelijke ontwikkelingen	21
4	Probleembeschrijving	22
4.1	Probleemanalyse wegvak	22
4.1.1	Probleemanalyse wegvak rotonde Westeinde – de Krieger	22
4.1.2	Probleemanalyse wegvak de Krieger – Schaarweg	23
4.2	Probleemanalyse kruispunten (aansluitende zijwegen)	23
4.2.1	Kruispunt Veerweg	23
4.2.2	Kruispunt Dennenbos	23
4.2.3	Kruispunt Kadoelerweg	23
4.3	Doelstelling, uitgangspunten en randvoorwaarden	25
4.3.1	Doelstelling	25
4.3.2	Uitgangspunten en randvoorwaarden	25
5	Oplossingsrichtingen	26
5.1	Variant 1, parallelweg variant	26
5.2	Wegvakken	26
5.2.1	Wegvak rotonde Westeinde-Veerweg	26

5.2.2	Wegvak Veerweg-De Krieger	27
5.2.3	Wegvak de Krieger-Schaarweg	27
5.3	Kruispunten	28
5.3.1	Kruispunt Veerweg	28
5.3.2	Kruispunt de Krieger	28
5.3.3	Kruispunt Dennenbos	28
5.3.4	Kruispunt Kadoelerweg	28
5.3.5	Resterende kruispunten	28
5.4	Diversen	29
5.5	Variant 2, alternatieve route	30
6	Effecten van de maatregelen	32
6.1.1	Het voldoen aan de opgave	32
6.1.2	Effecten	32
6.1.3	Het beleid inzake de wegencategorisering	37
6.2	Conclusies en keuze langzaamverkeer route	37
	Planning en financiële aspecten	38
6.3	Planning	38
6.3.1	Inspraak en hoorzitting	38
6.3.2	Verdere planning	38
6.3.3	Planologische procedures	38
6.4	Financiële aspecten	38
7	Bijlagen, figuren en tabellen.	41
7.1	Bijlagen	41
7.2	Figuren	41
7.3	Tabellen	41

1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk wordt allereerst de aanleiding van deze planstudie beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op achtereenvolgens de probleembeschrijving en de doelstelling.

1.1 *Aanleiding en probleemstelling*

In december 1997 is een convenant gesloten tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen over het Startprogramma Duurzaam Veilig (SDV). Het Startprogramma bevat maatregelen en afspraken m.b.t. SDV o.a. betreffende de categorisering van het wegennet. Het wegvak Zwartsluis-Vollenhove van de N331 (provinciale weg Zwolle - grens Flevoland) is in het provinciale categoriseringsplan ingedeeld als Gebiedsontsluitingsweg A en behoort tot de projecten met een zodanige urgentie dat daarvoor de planprocedure in 2000 werd opgestart.

Bij het selecteren van het wegvak Zwartsluis-Vollenhove is het verkeersveiligheidsaspect beoordeeld aan de hand van twee criteria:

A – de te verwachten afname van het aantal slachtoffers na gerealiseerde maatregelen;

B – de kosten-batenverhouding van de te treffen maatregelen.

Deze benadering met betrekking tot de reductie van het aantal slachtoffers en de kosten-batenverhouding is uitgevoerd voor alle wegen in de Provincie Overijssel die zijn ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg A.

In het PVVP 2005 is op basis van opgedane ervaringen geconcludeerd dat een volledige reconstructie van het provinciaal wegennet volgens de richtlijnen van het Handboek Wegontwerp, niet uitvoerbaar en betaalbaar is. De problemen in verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid moeten op een andere manier worden opgelost. Door een mix van Duurzaam Veilig-maatregelen en kosteneffectieve maatregelen (KEM) toe te passen wordt toegewerkt naar een effectieve inrichting. Voor dit project heeft deze verandering gevolgen. In december 2004 is een aanvulling op de verkenningnota vastgesteld door GS, waarin deze verandering is vastgelegd. In deze aanvulling wordt weergegeven dat de voorkeur wordt uitgesproken voor een sobere variant, een mix van DV en KEM. Het project is in 2005 opgenomen in de Dynamische BeleidsAgenda (DBA), het uitvoeringsprogramma van het PVVP 2005.

1.2 *Doelstelling*

Het ontwerpplan geeft een beschrijving van de maatregelen die gepland staan op de provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove. De provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove is gecategoriseerd als een GebiedsOntsluitingsweg A (GOW-A) in het provinciale categoriseringsplan. Een GOW-A moet een bepaalde herkenbaarheid en uniformiteit hebben zodat er een voorspelbaar weggedrag wordt bereikt. Het huidige wegbeeld van de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove voldoet niet aan dit criterium. De opgave is om wel aan dit criterium te voldoen, met inachtneming van het criterium van de kosteneffectiviteit. Een GOW-A kenmerkt zich doordat conflicten worden vermeden met kruisend en overstekend (langzaam) verkeer en het scheiden van voertuigsoorten met grote snelheids- en massaverschillen.

De ombouw naar een GOW-A en het realiseren van bepaalde kosteneffectieve maatregelen resulteren in een verlaging van het aantal ongevallen op wegvakken en kruispunten.

1.3 *Projectteam en overleg*

Het ontwerp van het (Ontwerp)Plan in Hoofdlijnen is opgesteld door een projectteam, waarin naast medewerkers van de provincie Overijssel ook medewerkers van de gemeenten Steenwijkerland en Zwartewaterland en de politie IJsselland hebben deelgenomen.

In januari 2006 is een informatieavond gehouden met diverse organisaties uit het gebied ofwel met betrokkenen bij de voorliggende problematiek. De avond had vooral ten doel om informatie te verkrijgen die van belang kan zijn voor de planvorming. Bij de uitwerking van de plannen zijn de aandachtspunten die naar voren zijn gekomen, steeds mee in beschouwing genomen. In 2007 heeft het projectteam dit plan in hoofdlijnen opgesteld.

1.4 *Leeswijzer*

Het ontwerpplan is verder als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 geeft de bestaande situatie weer en daar wordt een overzicht gegeven van de kenmerken van het gebied en waarin nadere informatie omtrent het ruimtelijke beleid en de kenmerken van natuur en landschap en de verkeerssituatie (inclusief veiligheid) en de verwachte ontwikkeling daarvan worden beschreven.
- In hoofdstuk 3 is de beschrijving van het plan opgenomen
- In hoofdstuk 4 worden de effecten van de maatregelen weergegeven
- In hoofdstuk 5 wordt de financiële aspecten
- In hoofdstuk 6 wordt de planning voor het vervolg geschetst en worden enkele aandachtspunten voor de verdere uitwerking genoemd.

Dit ontwerpplan is voorzien van tekeningen van het voorgestelde plan in hoofdlijnen.

2 Bestaande situatie

2.1 Algemeen

De provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove is een weg met een solitaire ligging in het gebied 'Kop van Overijssel'. Het vormt samen met de N 762 (Blauwe Hand-Vollenhove) de ontsluiting naar de Noordoostpolder vanuit Meppel en Staphorst/Zwartsluis. Door deze solitaire ligging is de weg een belangrijk onderdeel van de regionale verkeersstructuur en ook in de lokale verkeerstructuur wordt de weg zeer veel gebruikt. Door de aanwezigheid van veel water zoals het Zwarte Meer, Belter- en Beulakerwijde en de Arembergergracht is alternatieve infrastructuur op regionaal niveau nagenoeg niet aanwezig. Zie figuur 2-1.



Figuur 2-1 ligging N 331

2.2

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Landschappelijk gezien is binnen het wegvak onderscheidt te maken in twee deelgebieden: het gedeelte vanaf Zwartsluis tot aan Barsbeek en het gedeelte vanaf Barsbeek tot aan Vollenhove.

Zwartsluis-Barsbeek

De weg van Zwartsluis tot aan Barsbeek (hmp 16,0-20,4) ligt op een dijk die de overgang vormt van het veenweidegebied met de voormalige Zuiderzeekust.

De Barsbeker Binnenpolder aan de noordzijde van de N331 wordt gekenmerkt door openheid en grootschaligheid. Dit deel is in het streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als karakteristiek waardevol *'open grootschalig landschap'*.

Vanaf de Barsbekerdijk, die circa 4 meter boven zijn omgeving ligt, heeft men richting het zuiden zicht op de het Zwart Water, het Zwarte Meer en aangrenzende moerasgebieden. Ook heeft men zicht op en het bedrijventerrein van Genemuiden ten zuiden van het Zwarte Water.

Het gehele wegdeel is onbeplant.

Er bevinden zich twee bijzonder objecten lang dit deel van de weg:

- o Het oude Veerhuis en de aangrenzende kolk (met beplantingen) ter hoogte van hmp 17,0. Deze ligt in het verlengde van de route naar de kabelpont Genemuiden - Zwartsluis. Het Veerhuis vertoont een duidelijke samenhang met de dijk, zowel in ruimtelijk als historisch opzicht.
- o Het Barsbekergeremaal ter hoogte van de aansluiting van het Zwarte Water op de Zijwetering (km 18.5). Dit gebouwde monument is als 'watererfgoed' opgenomen in de cultuurhistorische atlas van Provincie Overijssel. Deze benaming wordt toegekend aan water gerelateerde objecten en structuren in het landschap, ontstaan door enerzijds de "strijd" tegen het water (droge voeten) en anderzijds het gebruik van water (nijverheid transport, drinkwater enzovoort).

Bij wijzigingen aan de infrastructuur zal aan beide objecten voldoende aandacht moeten worden besteed.

Barsbeek-Vollenhove

Vanaf Barsbeek tot aan Vollenhove (Het Hoge land van Vollenhove) ligt het maaiveld als gevolg van een keileemopduiking, circa 5 meter boven het omringende gebied. Het hier aanwezige kleinschalige kampenlandschap wordt gekenmerkt door een besloten karakter met veel beplantingselementen. Dit deel is in het streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als karakteristiek waardevol *'besloten kleinschalig landschap'*.

Het wegtracé volgt grotendeels de overgang van hoog naar laag. De historische bebouwing ligt momenteel aan de parallelweg, evenwijdig aan het tracé.

Langs de weg zelf staat nagenoeg geen beplantingen met uitzondering van enkele abelen, eiken en essen tussen het huidige en het historische tracé.

Er bevindt zich een bijzonder object lang dit deel van de weg:

- o Buitenplaats Den Oldenhof, ter hoogte van hmp 23, met enkele gebouwde monumenten.

Het deel ten noorden van het tracé vanaf Zwartsluis tot, dus de twee landschapstypen tezamen, vormen een zeer kenmerkend en gaaf historisch landschap. Dit deel is in het streekplan aangeduid als *'waardevol oud landschap'*.

Bij planvorming en –uitwerking dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de kenmerkende elementen en patronen. Het Barsbekergeremaal hoort hier onder andere bij.

2.3

Natuurlijke waarden

De Barsbeker Binnenpolder, de Oostelijke Buitenlanden, de Broekenpolder en de Grote Buitenlanden vallen binnen de Provinciale ecologische hoofdstructuur. Via deze gebieden wordt een verbinding gelegd tussen De Wieden-Weerribben en het Zwarte Meer.

De Grote Buitenlanden en een groot gedeelte van de Barsbeker Binnenpolder zijn in het Natuurgebiedsplan Kop van Overijssel bestemd als nieuwe natuur, vanwege hun betekenis als weidevogelgebied, als ganzengebied en als nat schaalgrasland. De kleine landschapselementen als houtwallen, singel, bosjes en poelen op het Hoge land van Vollenhove herbergen belangrijke natuurwaarden, met Buitenplaats Den Oldenhof als kerngebied.

De natuurgebieden De Wieden, het Zwarte Meer en het Zwarte Water zijn Natura 2000 gebieden (vogelrichtlijngebied)en middels de Natuurbeschermingswet beschermd. Binnen het vogelrichtlijngebied Zwarte Meer/Zwarte Water vallen de Grote Buitenlanden, Broekenpolder en Oostelijke Buitenlanden. De Barsbeker Binnenpolder behoort tot het vogelrichtlijngebied Wieden en omgeving. Het eerste deel van de weg, Zwartsluis- Barsbeek, doorsnijdt dit vogelrichtlijngebied.

Ruimtelijke ingrepen moeten in deze gebieden getoetst worden aan de Vogelrichtlijn.

Flora- en fauna

In het kader van de Flora- en faunawet is een veldonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten. Het onderzoeksgebied betreft de provinciale weg N331 Zwartsluis - Vollenhove inclusief de wegbermen en aangrenzende sloten en bossages.

In de sloten is op het traject De Krieger – Zwartsluis meerdere malen de vissoort kleine modderkruiper gevangen (tabel 2 , zwaardere bescherming). Er kan daarom worden aangenomen dat de sloten, in de zuidelijk van de N331 gelegen polders, onderdeel uitmaken van het leefgebied van deze soort. De sloten binnen het plangebied zijn daarom voor de instandhouding van de soort van belang.

De waargenomen soorten uit tabel 3 beperken zich tot 5 soorten vleermuizen en de vissoort bittervoorn. Uit het onderzoek blijkt dat er vooral vleermuisactiviteit is op te merken ter hoogte van Den Oldenhof. Ter hoogte van Den Oldenhof zullen geen maatregelen plaatsvinden. Tevens zullen langs het gehele tracé door de geplande ingrepen geen bomen worden gekapt waardoor geen negatieve effecten op vleermuizen zullen optreden.

Voor de PEHS streeft de provincie naar het verminderen van de verstoring en versnippering van natuurgebieden. Dat kan onder andere door de barrièrewerking van bestaande infrastructuur te verminderen door bijvoorbeeld de aanleg van faunavoorzieningen. In het kader van de Landinrichting Noordwest Overijssel wordt een faunapassage voor otters aangelegd bij het Barsbeker gemaal.

2.4 **Aardkundige waarden**

Aardkundige waarden hebben betrekking op reliëf en bodem.

De keileemopduiking van Vollenhove is in het Streekplan 2000 + aangeduid als te beschermen aardkundig waardevol gebied van internationaal – en nationaal belang. Het gaat om waarden waarbij het zeldzame combinaties van aardvormen betreft die zich kenmerkend hebben ontwikkeld. Het beleid richt zich op versterken en voorkomen van doorsnijding en versnippering. Bij planvorming en uitvoering zal zoveel mogelijk rekening gehouden moeten worden met deze aardkundige waarden. Welke activiteiten geweerd worden is sterk afhankelijk van het in geding zijnde aardkundige waarden. Het kan gaan om het voorkomen van ingrepen als het graven of dempen van sloten, het egaliseren van gronden of het aanbrengen van oppervlakte verharding.

Ter hoogte van het deel Barsbeek-Vollenhove vinden in het kader van dit voorgenomen project geen graafwerkzaamheden langs het tracé plaats. Hierdoor zullen geen negatieve effecten optreden op aanwezige aardkundige waarden.

2.5 Archeologische waarden

Het ARCHEologisch Informatie Systeem II (Archis II) is het landelijke digitale databestand voor archeologie van de Rijksdienst voor Archeologie Cultuurlandschap en Monumenten. Hierin zijn ondermeer de IKAW, de AMK, archeologische waarnemingen en vondst- en onderzoeksmeldingen opgenomen.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geeft voor heel Nederland de kans aan op het aantreffen van archeologische waarden. Die trefkans is aangegeven in vier categorieën: een hoge, matige, lage en zeer lage trefkans.

De kaart kan al in een vroeg stadium van planvorming globaal inzicht geven (de kans) in de mate waarin archeologische waarden in een gebied aangetroffen kunnen worden.

Daardoor kan de kaart, naast de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) die de bekende en geautoriseerde archeologische terreinen weergeeft, een hulp zijn bij het sturen van de planvorming.

In Archis II zijn geen AMK terreinen, waarnemingen, vondstmeldingen of onderzoeksmeldingen opgenomen in of nabij het plangebied.

De keileemopduiking rond Vollenhove is in het streekplan grotendeels aangeduid als gebied met middelhoge indicatieve archeologische waarde met op enkele plekken een hoge indicatieve waarde. Het overige gebied waar de N331 doorheen gaat is voornamelijk aangeduid als gebied met een lage indicatieve verwachtingswaarde. Echter, een aanzienlijk deel van het tracé is niet gekarteerd en er is geen waarde toegekend.

Vanaf de geomorfologische kaart van het gebied valt af te leiden dat de N331 grotendeels op een riviermondgetij-rug (code 3K27) ligt. Dergelijke locaties kunnen vanwege hun ligging aantrekkelijke nederzittingslocaties zijn. Hierdoor is wenselijk om een bureau onderzoek uit te voeren. (p.m. Suzanne Wentink)

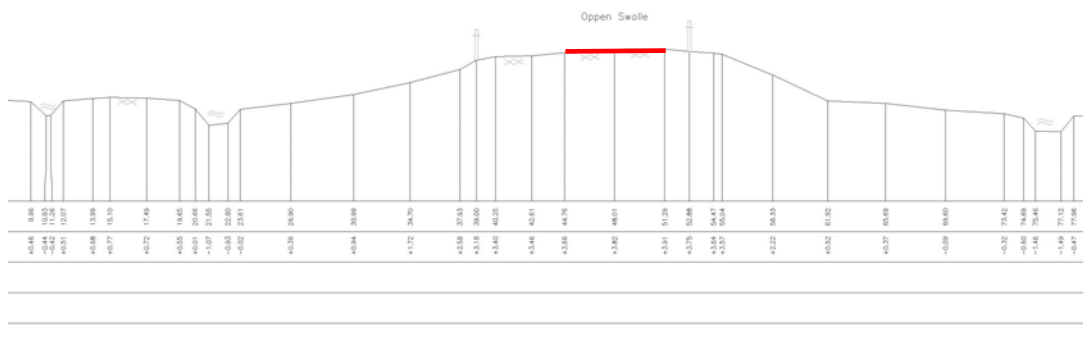
2.6 Verkeersaspecten en inrichting weg

Het traject Zwartsluis-Vollenhove is gezien de verschillen in inrichting op te delen in 2 delen:

gedeelte kruispunt Westeinde – kruispunt de Krieger;

gedeelte kruispunt de Krieger – kruispunt Schaarweg.

Het gedeelte tussen Westeinde en de Krieger kenmerkt zich door de gedeeltelijk verhoogde ligging van de provinciale weg op de dijk. Deze dijk is de hoogwaterkering voor het achterliggende gebied en beschermt tegen het hoge water van het Zwarte Meer en het Zwolsche Diep. De dijk en dus ook de provinciale weg meandert door het landschap langs de uiterwaarden van het Zwarte Meer. In een principeprofiel in figuur 2-2 is te zien hoe de provinciale weg is gesitueerd op de dijk.



Figuur 2-2 situering rijbaan

De rijbaan ligt niet gecentreerd op de dijk door de aanwezigheid van een in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde. De huidige bermbreedtes naast de rijbaan zijn smal en variëren van xx tot xx meter. De rijbaan heeft een breedte variërend van 6,45 tot 6,80 meter. Naast de rijbaan op de dijk liggen er aan weerszijden van de dijk deels parallelwegen. Deze parallelwegen zijn smal en hebben een gemiddelde breedte van gemiddeld 2,65 meter. Parallelwegen bevinden zich op de volgende gedeelten:

Westeinde – Veerweg, noord en zuid
Veerweg – de Krieger, deels zuid
De Krieger – Schaarweg, zuid

Op het gedeelte Westeinde – Veerweg maken zowel fietsers als aanwonenden nu gebruik van deze parallelwegen. Op dit gedeelte bevinden zich twee woningen die door de parallelweg worden ontsloten. De parallelwegen op dit gedeelte zijn aangesloten op de in 2005 aangelegde rotonde Westeinde. De huidige parallelwegen op dit gedeelte hebben een breedte van ca. 2,65 meter. Ter plaatse van kruispunt Veerweg sluit de noordelijke parallelweg op de hoofdrijbaan aan, waar een fietsoversteek is gemaakt om de fietsers naar de zuidelijke parallelweg te leiden. De Veerweg is in eigendom en beheer bij de gemeente Zwartewaterland en heeft de functie van toegangsweg van en naar de pont richting Genemuiden.

Op het gedeelte van de Veerweg naar de de Krieger ligt er deels een parallelweg aan de zuidzijde met een huidige breedte van ca. 2,65 meter. Deze parallelweg loopt tot de woning gelegen aan de Oppen Swolle nr. 62. (km. 19.700) Ter plaatse van deze woning gaat de parallelweg over in het naast de rijbaan gelegen fietspad. Vanaf de aansluiting Veerweg ligt er een in twee richtingen bereden fietspad naast de rijbaan boven op de dijk. Op dit gedeelte van de hoofdrijbaan sluiten verschillende inritten aan die toegang geven tot woningen of landbouwgronden. Door het hoogteverschil tussen de dijk en de aanliggende percelen hebben deze toegangen de vormgeving van een helling gekregen. Verder bevindt zich op dit weggedeelte ter hoogte van km. 18.600 het gemaal Barsbeek, welke zorgt voor de bemaling van het achtergelegen gebied. Vanaf km. 18.800 volgt de hoofdrijbaan de dijk niet meer, maar gaat naar het niveau van het achtergelegen gebied (polderniveau).

Ter plaatse van km. 20.400 sluit de gemeentelijke zijweg Barsbeek aan. Deze aansluiting wordt in de volksmond 'de Krieger' genoemd, vernoemt naar een oude bewoner van een naastgelegen pand. De achtergelegen streken Barsbeek en Heetveld maken gebruik van deze aansluiting voor de ontsluiting van hun woningen. Gelijk naast de aansluiting is een woonhuis gesitueerd, Oppen Swolle nr. 60, op ca. 4 meter van de hoofdrijbaan. Deze aansluiting is in 2003 voorzien van middengeleiders om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het gedeelte tussen de aansluiting de Krieger en rotonde Schaarweg ziet er heel anders uit dan het voorgaande gedeelte. Dit gedeelte ligt op het niveau van het achtergelegen gebied en bevindt zich ook in een ander landschap. Waar op het voorgaande wegvak duidelijk de polder aanwezig is, is hier duidelijk het boslandschap te zien. Aan de zuidzijde ligt over het grootste gedeelte een volwaardige parallelweg met een gemiddelde breedte van 5 meter. Vanaf de aansluiting de Krieger tot aan rotonde Schaarweg sluiten de volgende zijwegen op de hoofdrijbaan of parallelweg aan:

RB km. 20.800 aansluiting parallelweg zuidzijde (Provincie Overijssel)
RB km. 21.200 aansluiting Dennenbos noordzijde (gemeente Steenwijkerland)
RB km. 21.900 aansluiting Kadoelen noordzijde (gemeente Steenwijkerland)
RB km. 21.950 aansluiting Kadoelerweg zuidzijde (gemeente Steenwijkerland)
PW km. 22.950 aansluiting Wendelerweg zuidzijde (gemeente Steenwijkerland)
RB km. 23.300 aansluiting Halleweg noordzijde (gemeente Steenwijkerland)
PW km. 23.320 aansluiting Noordwal zuidzijde (gemeente Steenwijkerland)
PW km. 23.600 aansluiting Hareweg zuidzijde (gemeente Steenwijkerland)
RB km. 23.620 aansluiting Zuurbeek noordzijde (gemeente Steenwijkerland)
RB km. 23.900 en 24.100 aansluitingen Drostenbos noordzijde (gemeente Steenwijkerland)

In bijlage 1 is een overzichttekening opgenomen met daarop de verschillende wegvakken en aansluitingen weergegeven. Op dit gedeelte van de hoofdrijbaan geldt een inrijverbod voor langzaam gemotoriseerd verkeer. Het langzaam gemotoriseerd verkeer maakt hier gebruik van de zuidelijk gelegen parallelweg.

2.7 Verkeersintensiteiten

Het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove bestaat uit twee meetvakken. Het eerste meetvak loopt van Zwartsluis tot aansluiting Kadoelerweg en het tweede wegvak van de Kadoelerweg tot aan de Flevoweg in Vollenhove.

In de volgende tabel is een overzicht opgenomen van de gemiddelde etmaalintensiteiten op de beide wegvakken van de afgelopen jaren tot aan 2005.

Wegvak	1986	2000	2001	2002	2003	2004	2005	vracht	mz	zw
Zwartsluis - Kadoelerweg	<u>4000</u>	<u>6400</u>	6300	6300	6100	<u>5800</u>	<u>5200</u>	9 %	4 %	5 %
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	3700	4800	<u>5200</u>	<u>4200</u>	<u>4000</u>	<u>4100</u>	<u>3800</u>	10 %	5 %	5 %

Figuur 2-3: Verkeersintensiteit (gemiddelde werkdagemaalintensiteit) per jaar. Onderstreepte waarden zijn gemeten, overige waarden zijn geschat. Vracht= percentage vrachtverkeer met een percentage middelzwaar (mz) en percentage zwaar (zw) vrachtverkeer.

Er is in de laatste jaren een lichte daling van de verkeersintensiteit op de weg Zwartsluis – Vollenhove. Op basis van het verkeersmodel NRM 3.0 is een prognose opgesteld voor de komende jaren. In tabel 13 zijn de prognosecijfers opgenomen voor de jaren 2010 en 2020.

Wegvak	2005	2010	2020
Zwartsluis - Kadoelerweg	5200	5500	6000
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	3800	4000	4500

Figuur 2-4: Prognose verkeersintensiteiten voor 2010 en 2020.

Voor de periode tot 2020 wordt een lichte groei verwacht, maar de verkeersintensiteiten blijven lager dan in 2001.

Verder zijn er in 2005 visuele tellingen uitgevoerd in opdracht van de provincie Overijssel op de aansluitingen Veerweg, de Krieger en Dennenbos. In deze visuele tellingen zijn de verschillende verkeersdeelnemers in beide spitsperiodes (ochtend/avond) geteld. Deze data is gebruikt voor het ontwikkelen van de voorgenoemde maatregelen.

2.8 Verkeersongevallen

2.8.1 Jaaroverzicht

Het wegvak loopt van hmp 16.0 tot hmp 24.5. In de periode van 2001 tot en met 2005 zijn er in totaal 75 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 17 slachtoffers vielen.

Er viel 1 verkeersdode en er raakten 16 verkeersdeelnemers gewond, waarvan er 7 in het ziekenhuis moesten worden opgenomen, 3 mensen bij de eerste hulp werden behandeld en 6 mensen licht gewond raakten.

Jaar ongeval	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
2001	15	2	1	1	0	0
2002	13	1	0	0	1	0
2003	16	9	5	0	3	1
2004	13	3	0	1	2	0
2005	18	2	0	1	1	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-5: Totaal aantal ongevallen en slachtoffers per jaar.

Gemiddeld vielen er in de afgelopen jaren 2 slachtoffers per jaar. Het hoge aantal van 9 slachtoffers in 2003 werd vooral veroorzaakt omdat er bij enkele ongevallen meerdere slachtoffers tegelijk vielen.

Het dodelijke verkeersongeval vond plaats bij de aansluiting Dennenbos (hmp 21.2) en kostte het leven aan een 87-jarige fietser die bij het oversteken van de provinciale weg in botsing kwam met een vrachtwagen. Dit ongeval vond plaats in 2003.

2.8.2 Locatie ongevallen

Ruim 70 % van alle ongevallen vond plaats op het wegvak en een kleine 30 % op een van de kruispunten/aansluitingen.

Type locatie	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Kruispunt	22	7	1	2	3	1
Wegvak	53	10	5	1	4	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-6: Ongevallen naar type locatie

Om een goed beeld te krijgen waar de ongevallen plaatsvonden is een onderverdeling gemaakt in een aantal logische wegvakken en is onderzocht op welke kruispunten/aansluitingen de meeste ongevallen plaatsvonden. In tabel 3 is hiervan een overzicht opgenomen.

Locatie	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
wegvakken						
Westeinde-Veerweg (900 m)	5	0	0	0	0	0
Veerweg-Barsbeek (3500 m)	29	5	2	0	3	0
Barsbeek-Kadoelerweg (1500 m)	4	3	3	0	0	0
Kadoelerweg-Schaarweg (2600 m)	11	1	0	1	0	0
parallelweg (2600 m)	4	1	0	0	1	0
kruispunten/aansluitingen						
Veerweg	6	2	1	0	1	0
Barsbeek	1	0	0	0	0	0
Dennenbos	6	3	0	0	2	1
Kadoelen	1	0	0	0	0	0
Kadoelerweg	3	0	0	0	0	0

Oldenhof	2	1	0	1	0	0
Halleweg	2	1	0	1	0	0
Hallweg (parallelweg)	1	0	0	0	0	0

Figuur 2-7: Ongevallen naar wegvak- en kruispuntlocaties.

De meeste wegvakongevallen vonden plaats op het weggedeelte tussen de Veerweg en de Barsbeek. Dit is overigens ook het langste wegvak met een lengte van ongeveer drie en een halve kilometer. De meeste slachtoffers vielen op het weggedeelte tussen de Veerweg en Kadoelerweg. Op de parallelweg werden in totaal 4 ongevallen geregistreerd. Daarbij viel 1 slachtoffer (gewond).

Op het wegvak tussen Zwartsluis en aansluiting Barsbeek vonden twee keer zo veel ongevallen plaats als op het wegvak tussen Barsbeek en Vollenhove.

De kruispuntongevallen vonden vooral plaats bij de aansluiting Veerweg en de aansluiting Dennenbos. Op beide locaties vonden 6 ongevallen plaats en er vielen 5 van de 7 slachtoffers. Het dodelijke slachtoffer viel op één van deze kruispuntlocaties. De overige kruispuntongevallen vonden verspreid plaats op meerdere locaties. Er bevinden zich meer aansluitingen op de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove dan terug te zien is in de lijst, maar hier zijn geen ongevallen geregistreerd (in de afgelopen 5 jaar).

2.8.3 Type ongevallen

In de volgende tabellen wordt onderscheid gemaakt naar het type ongevallen om inzicht te geven in de oorzaken.

Manoeuvre	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Eenzijdig	35	3	0	1	2	0
Kop-staart ongevallen	11	5	3	2	0	0
Flank ongevallen	15	5	3	0	2	0
Met voetgangers	0	0	0	0	0	0
Parkeerongevallen	1	0	0	0	0	0
Met Dieren	6	0	0	0	0	0
Frontaal	4	4	0	0	3	1
Overige ongevallen	3	0	0	0	0	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-8: Ongevallen en slachtoffers naar manoeuvre.

Veel van de ongevallen waren eenzijdige ongevallen (47 %), gevolgd door flankongevallen en kop-staartongevallen. Deze drie ongevalstypen zorgen samen voor 81 % van alle ongevallen.

De groep van eenzijdige ongevallen valt op door zijn hoeveelheid. Eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij één rijdend voertuig betrokken is. Het gaat hierbij vaak om slipongevallen of macht over het stuur kwijtraken. In de volgende tabel is nader ingegaan op de toedracht van de bestuurder die heeft geleid tot het ongeval.

Toedrachten	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Geen voorrang verlenen	6	5	1	0	3	1
Geen doorgang verlenen	2	0	0	0	0	0
Onvoldoende afstand	10	5	3	2	0	0
Fout door bocht	8	1	0	0	1	0
Te veel rechts rijden	3	0	0	0	0	0

Onvoldoende rechts rijden	2	1	0	0	1	0
Fout inhalen/snijden	5	2	2	0	0	0
Slippen	11	1	0	1	0	0
Macht over stuur verliezen	11	2	0	0	2	0
Verlies lading	3	0	0	0	0	0
Anders	5	0	0	0	0	0
Onbekend	9	0	0	0	0	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-9: Ongevallen en slachtoffers naar toedracht.

De meest voorkomende toedrachten waren slippen en macht over het stuur verliezen. Daarna volgt onvoldoende afstand houden, dat leidt tot kop-staartbotsingen. De meeste gewonden vielen bij voorrangsongevallen op kruisingen en bij kop-staartbotsingen.

Bijna 30 % van alle ongevallen werd veroorzaakt door slippen en macht over het stuur verliezen. Wanneer ook de andere toedrachten meegenomen worden die te maken hebben met de positie op de rijbaan (fout bocht, teveel of onvoldoende rechtsrijden, inhalen) dan beslaat deze groep ongevallen zelfs 53 % van het totaal aantal ongevallen. De groep ongevallen die te maken hebben met voorrang/doorgang en afstand houden komt vooral voor bij kruisingen en aansluitingen. Deze groep bestaat uit bijna 11 % van het totaal aantal ongevallen.

De problematiek op de provinciale weg tussen Zwartsluis en Vollenhove is het grootst op de wegvakken waarbij rij-ongevallen een groot aandeel van het aantal ongevallen op zich neemt.

2.8.4 Betrokken verkeersdeelnemers

In tabel 6 is het overzicht opgenomen met de primaire botspartijen. De groep ongevallen waarbij een rijdend voertuig niet in aanraking komt met een ander rijdend voertuig is aanzienlijk groter dan de groep ongevallen met voertuigen onderling. Bij 55 % van alle ongevallen is er sprake van een eenzijdig ongeval, ongeval met vast voorwerp of ongeval met een dier.

Bij 4 ongevallen is een (brom)fietser betrokken en bij 2 ongevallen een landbouwvoertuig.

Primaire botsers	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Auto-Auto	22	9	3	2	4	0
Auto-Bus	2	0	0	0	0	0
Auto-eenzijdig	16	0	0	0	0	0
Auto-landbouwvoertuig	2	1	0	0	1	0
Auto-vast voorwerp	14	2	0	0	2	0
Auto-dier	6	0	0	0	0	0
Vr.auto-auto	2	0	0	0	0	0
Vr.auto-vr.auto	1	0	0	0	0	0
Vr.auto-eenzijdig	1	0	0	0	0	0
Vr.auto-vast voorwerp	1	0	0	0	0	0
Motor-vrtg+eenzijdig	2	2	2	0	0	0
(Br)fiets-auto	2	1	1	0	0	0
(Br)fiets-vr.auto	1	1	0	0	0	1
(Br)fiets-overig + eenzijdig	1	1	0	1	0	0
Anders	2	0	0	0	0	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-10: Botsende partijen

Er waren relatief veel jongere verkeersdeelnemers betrokken bij de verkeersongevallen. In tabel 7 is een overzicht opgenomen met de leeftijdsklassen van de bestuurders die veroorzaker waren van de hoofdtoedracht van het ongeval. Een derde van alle bestuurders bevindt zich in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar.

Leeftijdsklasse bestuurder	aantal bestuurders
00 t/m 03 jaar	0
04 t/m 11 jaar	0
12 t/m 15 jaar	1
16 t/m 17 jaar	0
18 t/m 24 jaar	25
25 t/m 34 jaar	17
35 t/m 49 jaar	11
50 t/m 64 jaar	12
65+	4
Niet van toepassing	3
Onbekend	2
Aantallen	75

Figuur 2-11: Leeftijdsverdeling van de veroorzaker van de hoofdtoedracht

Uit een analyse naar alcoholgebruik onder de betrokken verkeersdeelnemers, bleek dat bij 4 ongevallen een van de bestuurders onder invloed van alcohol was en in overtreding van artikel 8 WvW. Bij alle 4 de ongevallen was één rijdend voertuig betrokken. Het betrof een eenzijdig ongeval met een bromfiets, een eenzijdig ongeval met een personenauto op de parallelweg en twee eenzijdige ongevallen met een personenauto op de hoofdrijbaan.

2.8.5 Algemene kenmerken

Tot slot zijn in deze analyse nog enkele algemene omstandigheden op een rij gezet. Bij de onderverdeling van de ongevallen naar tijdstip blijkt dat relatief veel ongevallen gebeurd zijn tussen 12 uur en 4 uur 's middags en in de avond/nacht tussen tien uur 's avonds en 7 uur 's ochtends. Een aanzienlijk deel van de ongevallen in de periode tussen 22 en 7 uur gebeurt nog voor middernacht (10 van de 21).

Dagdeel	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
07-09 uur	8	1	0	1	0	0
09-12 uur	6	2	2	0	0	0
12-16 uur	20	7	1	0	5	1
16-18 uur	13	4	3	1	0	0
18-22 uur	7	1	0	0	1	0
22-07 uur	21	2	0	1	1	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-12: Verdeling van de ongevallen naar tijdstip

De meeste ongevallen vonden plaats bij daglicht (71 %). Bij 23 % van de ongevallen was het donker en bij 6 % schemer.

De meeste ongevallen vonden plaats onder normale weersomstandigheden (77 %).

Weersgesteldheid	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Droog	58	12	3	2	6	1
Regen	9	3	3	0	0	0
Mist	1	0	0	0	0	0
Sneeuw/hagel	4	2	0	1	1	0
Harde windstoten	1	0	0	0	0	0
Onbekend	1	0	0	0	0	0
Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-13: Verdeling van de ongevallen naar weersgesteldheid

Waren de weersomstandigheden bij het ongeval over het algemeen droog, het wegdek was bij 36 % van alle ongevallen nat (28 %) of besneeuwd/beijzeld (8 %).

Wegdek toestand	Ongevallen totaal	Slachtoffers	Licht gewonden	SEH gewonden	Ziekenhuis gewonden	Doden
Droog	45	12	3	2	6	1
Nat	21	3	3	0	0	0
Sneeuw/ijzel	6	2	0	1	1	0
Anders	3	0	0	0	0	0
Aantallen	75	17	6	3	7	1

Figuur 2-14: Verdeling van de ongevallen naar toestand wegdek.

o

2.9 Snelheden

Op het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove bevindt zich geen permanent snelheidsmeetpunt. Wel wordt er periodiek, één keer in de drie jaar, met de snelheidsradar een meting verricht op 1 dag over enkele uren. Deze meting geeft een indicatief beeld van de gereden snelheden. Ofschoon de meting wordt verricht op een normale werkdag en onder normale weersomstandigheden, blijft het wel een momentopname.

In 2005 is voor het laatst een meting uitgevoerd op de N 331 ter hoogte van hmp 22.6. De gemiddelde snelheid van het verkeer lag op 83 km/uur, de V-85% op 89 km/uur en het percentage verkeer dat harder reed dan 80 km/uur op 53 %. Het percentage snelheidsovertreders ligt met 53 % aanzienlijk hoger dan het gemiddelde van 32 % dat op 80 km-wegen met de snelheidsradar is gemeten.

2.10 Huidige beschikbare routes

Het wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove ligt vrij solitair in het gebied. Het is feitelijk de enige oost-west verbinding vanuit Zwartsluis en Hasselt richting de Noordoostpolder. Door deze solitaire ligging wordt het wegvak veel gebruikt door doorgaand interregionaal verkeer. Andere alternatieve routes lopen via Kampen (N50) en Giethoorn (N762) richting de Noordoostpolder.

2.11 Landbouwverkeer

Het aandeel landbouwverkeer in de totale intensiteit van de provinciale hoofdrijbaan is moeilijk in te schatten. Uit de visuele tellingen, gehouden in 2005, blijkt dat het percentage landbouwverkeer maximaal 3% van de totale intensiteit bedraagt. In de oogstperiodes zal dit percentage sterk oplopen, als gevolg van de vele transportbewegingen tussen landbouwgrond en bedrijf en viceversa. Het landbouwverkeer maakt op het wegvak Westeinde – de Krieger gebruik van de hoofdrijbaan, dit is een afstand van ca. 5 kilometer. Doordat het landbouwverkeer gebruik maakt van dit stuk hoofdrijbaan moeten automobilisten vaak lang wachten achter dit langzaam verkeer totdat het landbouwvoertuig de hoofdrijbaan verlaat bij de Krieger of rotonde Westeinde. Onvoorzichtig inhalen kan een gevolg zijn van het op de hoofdrijbaan aanwezig landbouwverkeer.

2.12 Openbaar vervoer

De provinciale weg N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove is een onderdeel van de route van buslijnen 71 en 171.

lijn 71 Zwolle – Emmeloord en v.v.

lijn 171 Spitslijn Zwolle – Emmeloord en v.v.

3 *Relevante ontwikkelingen*

3.1 *Prognose verkeersintensiteiten*

Wegvak	2005	2010	2020
Zwartsluis - Kadoelerweg	5200	5500	6000
Kadoelerweg - Flevoweg (N 762)	3800	4000	4500

3.2 *Natuurbeschermingswet*

De natuurgebieden Wieden en omgeving en het Zwarte Meer/Zwarte Water zijn aangewezen als vogelrichtlijngebied. Binnen het vogelrichtlijngebied Zwarte Meer/Zwarte Water vallen de Grote Buitenlanden, Broekenpolder en Oostelijke Buitenlanden. De Barsbeker Binnepolder behoort tot het vogelrichtlijngebied Wieden en omgeving. Ruimtelijke ingrepen moeten in deze gebieden getoetst worden aan de Vogelrichtlijn.

(Wanneer zijn gedetailleerdere ontwerpplannen beschikbaar voor de toets?)

3.3 *Flora-en faunawet*

Ruimtelijke ingrepen dienen te worden getoetst aan de Flora- en faunawet. Dit betekent (vrij vertaald) dat alle belangrijke natuurwaarden, waaronder alle middelzwaar en zwaar beschermde soorten in beeld gebracht moeten worden. Om deze toets adequaat te kunnen uitvoeren is een flora- en faunaonderzoek (veldonderzoek) uitgevoerd. Het onderzoek is gericht op de volgende soortgroepen: zoogdieren, zoals waterspitsmuis en vleermuizen, amfibieën met speciale aandacht voor de poelkikker, vissen (grote en kleine modderkruiper), flora en vegetatie.

Uit het uitgevoerde onderzoek kan worden afgeleid dat wanneer er werkzaamheden worden uitgevoerd welke mogelijk negatieve gevolgen zouden kunnen hebben voor de kleine modderkruiper en de bittervoorn, bijvoorbeeld het vergraven en/of verleggen van sloten, een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet benodigd is.

Nadat exact bekend is wat de ingreep wordt zal de aanwezig flora- en fauna nader worden geïnventariseerd.

3.4 *Compensatiebeginsel natuur, bos en landschap*

Aantasting van natuur- en landschapswaarden in streekplanzone III en IV, in de PEHS en in

bosgebied is alleen in uitzonderingsgevallen toelaatbaar. In die gevallen moet compensatie van verlies van natuur- en landschapswaarden plaatsvinden.

Het compensatiebeginsel is hierdoor van toepassing op het weggedeelte tussen Zwartsluis en Barsbeek, omdat dit gedeelte binnen de Provinciale ecologische Hoofdstructuur (PEHS) valt. De Grote Buitenlanden, Broekenpolder en Oostelijke buitenlanden tussen Zwartsluis en Barsbeek zijn bovendien in het Streekplan Overijssel 2000+ aangeduid als streekplanzone III, natuur, landschap, cultureel erfgoed, landbouw, evenals de omgeving van Landgoed Oldenhof. Het verlies van waarden aan natuur, bos en landschap dient hier te worden gecompenseerd.

Faunavoorzieningen

Het is wenselijk om bestaande barrièrewerking door infrastructuur, waar mogelijk, op te heffen. Op het tracé Zwartsluis- Vollenhove is het wenselijk om ter hoogte van.... faunavoorziening te realiseren. (pm Roel Hoeve)

Provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS)

Voor de PEHS streeft de provincie naar het verminderen van de verstoring en versnippering van natuurgebieden. Dat kan onder andere door de barrièrewerking van bestaande infrastructuur te verminderen door bijvoorbeeld de aanleg van faunavoorzieningen. In het kader van de Landinrichting Noordwest Overijssel wordt een faunapassage voor otters aangelegd bij het Barsbeker gemaal.

3.5 Boswet en Gemeentelijke kapverordening

Onder de boswet vallen: bossen (>10are), houtsingels en laanbomen (>20 bomen), in gebieden die buiten de bebouwde kom liggen. Bij velling dient een melding van voorgenomen velling te worden ingediend bij LNV Laser. Er geldt een herplantplicht binnen 3 jaar na velling.

Tijdens de voorgenomen werkzaamheden wordt geen beplanting gekapt die onder de boswet valt.

Voor de bomen die onder de Algemene Politie Verordening (APV) van de gemeente Zwarte Waterland vallen, is het noodzakelijk om een gemeentelijke kapvergunning aan te vragen.

3.6 Archeologie

In het kader van de Monumentenwet dienen ruimtelijke ingrepen te worden getoetst op de aanwezigheid van belangrijke archeologische waarden. Een deel van het gebied waar graafwerkzaamheden zijn gepland is niet gekarteerd en bevindt zich op een riviermondgetij-rug. Voor dit deel is het wenselijk om door middel van een quick-scan (bureauonderzoek) vast te stellen of nader onderzoek naar de archeologische waarden al dan niet noodzakelijk is. (p.m. Suzanne Wentink)

In het kader van dit project zullen ter hoogte van Barsbeek-Vollenhove geen graafwerkzaamheden langs het tracé plaatsvinden. Voor dit deel wordt dan ook geen nader archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.

3.7 Belvedere

Het tracé ligt binnen Belvedere gebied De Wieden- Weerribben. Centraal bij belvedere gebieden staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door benutten van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke aanpassingen. Voor het tracé relevante fysieke dragers van dit gebied worden gevormd door de keilembult Vollenhove met archeologische verwachting en Landgoed de Oldenhof. Deze onderdelen vragen mogelijk extra aandacht bij geplande aanpassingen van het tracé.

3.8 ***Landschappelijke inpassing***

Aansluitend bij de karakteristieken van het gebied is het wenselijk om het landschappelijke onderscheid tussen de twee deelgebieden te benadrukken in het wegbeeld. Dit betekent dat het wegbeeld van Zwartsluis tot aan Barsbeek gekenmerkt wordt door openheid, de weg heeft geen/nauwelijks wegbeplanting. Het wegbeeld van Barsbeek tot Vollenhove wordt gekenmerkt door een meer besloten kleinschalige karakter. De weg wordt begeleidt door bestaande en/of nieuwe bomen en het hoogteverschil, van de keileembult, wordt benadrukt.

Natuurvriendelijke oevers

Een natuurvriendelijke oever behoort tot de basisinrichting van watergangen (Streekplan Overijssel blz 81). Bij de herinrichting van de watergangen zal bekeken worden of natuurvriendelijke oevers gecreëerd kunnen worden.

3.9 ***Ruimtelijke ontwikkelingen***

In de structuurvisie van de gemeente Zwartewaterland wordt aangegeven dat de kern Zwartsluis een uitbreiding van woningbouw voorziet van ca. 310 woningen in de periode 2002-2014. De locaties waar deze uitbreiding gerealiseerd gaat worden zijn nog bekend, evenals de eventuele ontsluiting.

4 *Probleembeschrijving*

In december 1997 is een convenant gesloten tussen het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen over het Startprogramma Duurzaam Veilig (SDV). Het Startprogramma bevat maatregelen en afspraken m.b.t. SDV o.a. betreffende de categorisering van het wegennet. Het wegvak Zwartsluis-Vollenhove van de N331 (provinciale weg Zwolle - grens Flevoland) is in het provinciale categoriseringsplan ingedeeld als Gebiedsontsluitingsweg A en behoort tot de projecten met een zodanige urgentie dat daarvoor de planprocedure in 2000 werd opgestart.

Bij het selecteren van het wegvak Zwartsluis-Vollenhove is het verkeersveiligheidsaspect beoordeeld aan de hand van twee criteria:

A – de te verwachten afname van het aantal slachtoffers na gerealiseerde maatregelen;

B – de kosten-batenverhouding van de te treffen maatregelen.

Deze benadering met betrekking tot de reductie van het aantal slachtoffers en de kosten-batenverhouding is uitgevoerd voor alle wegen in de Provincie Overijssel die zijn ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg A.

In het PVVP 2005 is op basis van opgedane ervaringen geconcludeerd dat een volledige reconstructie van het provinciaal wegennet volgens de richtlijnen van het Handboek Wegontwerp, niet uitvoerbaar en betaalbaar is. De problemen in verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid moeten op een andere manier worden opgelost. Door een mix van Duurzaam Veilig-maatregelen en kosteneffectieve maatregelen(KEM) toe te passen wordt toegewerkt naar een effectieve inrichting. Voor dit project heeft deze verandering gevolgen. In december 2004 is een aanvulling op de verkenningnota vastgesteld door GS, waarin deze verandering is vastgelegd. In deze aanvulling wordt weergegeven dat de voorkeur wordt uitgesproken voor een sobere variant, een mix van DV en KEM. Het project is in 2005 opgenomen in de Dynamische BeleidsAgenda(DBA).

4.1 *Probleemanalyse wegvak*

4.1.1 *Probleemanalyse wegvak rotonde Westeinde – de Krieger*

De problematiek op dit wegvak spitst zich op een aantal aspecten toe:

aanwezig landbouwverkeer op de hoofdrijbaan zorgt voor een aantal problemen:

lagere trajectnelheid voor gemotoriseerd snelverkeer;

- o verkeersveiligheid in gevaar door gevaarlijke inhaalmanoeuvres op bochtig tracé;

aanwezige berm is smal en niet conform handboek wegontwerp, waardoor er veel kan is op het van de weg raken van (voornamelijk) gemotoriseerd snelverkeer

landbouwverkeer wat landbouwpercelen aan de noordzijde van de hoofdrijbaan wil bereiken doet dit dmv rechtstreekse (steile) opritten op de hoofdrijbaan. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid voor landbouw- en snelverkeer;

huidige wegbreedte voldoet niet aan de minimumeisen van 6,80 meter waardoor de belijning conform EHK niet kan worden aangebracht en daardoor zorgt voor verkeersonveiligheid;

4.1.2 *Probleemanalyse wegvak de Krieger – Schaarweg*

Doordat het landbouwverkeer hier gebruik maakt van de aanwezige parallelweg gelegen aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan, is hier de problematiek met landbouwverkeer er niet. De problematiek op dit wegvak beperkt zich tot de aanwezige zijwegaansluitingen die rechtstreeks op de hoofdrijbaan aansluiten. Deze zijwegen zijn vaak voorzien van semi-verharding (puin o.i.d.), waardoor de zichtbaarheid vanaf de hoofdrijbaan te wensen overlaat. Verdere problemen met de verkeersveiligheid spelen zich af op de kruispunten die aansluiten op de hoofdrijbaan.

4.2 *Probleemanalyse kruispunten (aansluitende zijwegen)*

Aansluitende zijwegen waar het aspect van verkeersonveiligheid geldt zijn Veerweg, Dennenbos en de Kadoelerweg. Op deze aansluitingen gebeuren relatief veel ongevallen. Deze aansluitingen hebben relatief ook de hoogste intensiteiten te verwerken.

De locaties zijn overigens geen verkeersongevallenconcentraties (VOC's). Hiervoor dienen er minimaal 12 ongevallen in drie jaar geregistreerd te worden.

4.2.1 *Kruispunt Veerweg*

Op dit 3-taks kruispunt vonden 4 voorrangsongevallen, 1 kop-staartongeval en 1 rij-ongeval plaats. Bij de voorrangsongevallen werden er 3 ongevallen geregistreerd tussen personenauto's onderling en 1 ongeval tussen een fietser en een personenauto. De bestuurders van de personenauto waren in 3 gevallen jongeren (18 tot en met 24 jaar) en in 1 geval een oudere bestuurder (> 75 jaar).

Verder vond er 1 kop-staartongeval plaats waarvan niet bekend is of dit op de N 331 plaatsvond of op de Veerweg. En tot slot vond er 1 ongeval plaats waarbij een linksafslaande vrachtauto de macht over het stuur verloor en tegen een in de berm staande voorwerp botste.

De voorrangsongevallen kunnen zijn ontstaan door het bochtige trace voor en na het kruispunt, waardoor er onvoldoende zicht was op naderende voertuigen.

4.2.2 *Kruispunt Dennenbos*

Op dit kruispunt vonden 3 voorrangsongevallen en 3 kop-staartongevallen plaats. Er vielen bij deze ongevallen 1 verkeersdode en 2 ziekenhuisgewonden.

De meeste ongevallen vonden plaats tussen personenauto's onderling. Bij één ongeval verleende een bromfietser van 87 jaar geen voorrang aan de vrachtauto op de N 331. De bromfietser kwam ten gevolge hiervan om het leven. De voorrangsongevallen zijn waarschijnlijk het gevolg van onvoldoende zichtmogelijkheden door de bocht komende vanaf de aansluiting de Krieger. De kop-staartongevallen zijn veroorzaakt doordat deze zijwegaansluiting niet genoeg opvalt. Het doorgaande verkeer heeft niet (op tijd) door dat er zich een zijwegaansluiting op de hoofdrijbaan bevindt waardoor er te laat wordt afgeremd voor afslaand verkeer met als gevolg een ongeval.

4.2.3 *Kruispunt Kadoelerweg*

Op dit kruispunt zijn 3 ongevallen gebeurd, zonder gewonden of ziekenhuisslachtoffers, uitsluitend materiele schade (UMS). Deze zijwegaansluiting wordt van te voren goed aangegeven door middel van ANWB bewegwijzering richting Marknesse. Gezien de relatief grote intensiteit van deze zijwegaansluiting kan dit kruispunt met de huidige vormgeving in de toekomst problemen geven op het gebied van verkeersveiligheid.

Resumerende probleemanalyse:

- verkeersveiligheid, er gebeuren veel ongevallen op het wegvak en de aansluitende (gemeentelijke) zijwegen;
- doorstroming i.r.t. verkeersveiligheid, door het vele landbouwverkeer is de trajectsnelheid laag en de kans op ongevallen door inhalen op het bochtige tracé gevaarlijk.

4.3 Doelstelling, uitgangspunten en randvoorwaarden

4.3.1 Doelstelling

De te realiseren maatregelen moeten invulling geven aan de doelstelling, te weten:

het terugdringen van het aantal ongevallen op het wegvak en kruispunten tussen Zwartsluis en Vollenhove;

het bevorderen van de doorstroming van verkeer op de hoofdrijbaan op het gehele traject.

4.3.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Maatregelen die invulling geven aan deze doelstelling moeten voldoen aan bepaalde uitgangspunten, te weten:

maatregelen moeten invulling geven aan de doelstelling van het project;

geen langzaam gemotoriseerd verkeer op een GebiedsOntsluitingsWeg (GOW);

het beperken van het aantal opritten wat rechtstreeks op de hoofdrijbaan aansluit;

basisprincipes Duurzaam Veilig staan voorop;

KostenEffectieveMaatregelen moeten worden toegepast;

Zoveel mogelijk ontzien van de natuur- en landschapswaarden, inclusief cultuurhistorische, archeologische en aardkundige waarden, en waardevolle gebieden;

Bestaande landschappelijke structuren dienen behouden of versterkt te worden

Waterkering (dijk) moet worden gehandhaafd en zo min mogelijk worden beïnvloed;

De tijdshorizon met betrekking tot de ontwikkeling van het verkeer wordt gesteld op 2020. De te ontwikkelen oplossing(en) moeten tot aan die tijdshorizon het verkeer probleemloos kunnen verwerken;

- Verbetering van de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers (bromfietzers).

5 *Oplossingsrichtingen*

Om invulling te geven aan de doelstellingen van dit project zijn er verschillende oplossingsrichtingen bedacht. In samenwerking met de gemeente Zwartewaterland, gemeente Steenwijkerland en politie IJsselland zijn twee varianten ontwikkeld. In dit hoofdstuk worden deze twee varianten beschreven die de beste invulling geven aan de doelstelling van dit project, binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden.

5.1 *Variant 1, parallelweg variant*

De te nemen maatregelen zijn op te splitsen in 2 pijlers:
inrichting weg conform Duurzaam Veilig;
maatregelen volgens de kosteneffectieve aanpak

5.2 *Wegvakken*

In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven op de wegvakken van de N 331 tussen Zwartsluis en Vollenhove.

Een gebiedsontsluitingsweg kenmerkt zich door een duidelijke scheiding tussen langzaam en snelverkeer. Als maatregel wordt dan ook voorgesteld het langzaam gemotoriseerd verkeer van de hoofdrijbaan te weren en hiervoor alternatieve faciliteiten te bieden. Dit betekent in praktische zin dat er een gesloten verklaring op het weggedeelte tussen Zwartsluis en Vollenhove voor landbouwverkeer, bromfietzers en fietsers wordt ingesteld. Ter plaatse van de uitwisselpunten Veerweg en Barsbeek zal deze gesloten verklaring niet gelden om hier uitwisseling met het achterliggende gebied en het wisselen van de noord- naar de zuidzijde mogelijk te maken.

Op het gehele traject zullen op de wegvakken de volgende maatregelen worden toegepast vanuit het kosteneffectieve programma 'Overijssel doet meer voor verkeer' :

bermverharding (kunststof mat met grasbetonstenen)
markering conform richtlijnen EHK, dubbele ononderbroken asmarkering (inhalen niet toegestaan)
reflectoren aanbrengen h.o.h. 50 meter en in bochten h.o.h. 25 meter voor het verbeteren van de zichtbaarheid van het wegtrace.

5.2.1 *Wegvak rotonde Westeinde-Veerweg*

De hoofdrijbaan ligt hier bovenop de dijk met een naastgelegen in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde. De voorgestelde maatregel betreft het verwijderen van het fietspad wat bovenop de dijk ligt en het centreren en verbreden van de hoofdrijbaan. In het handboek wegontwerp wat ten grondslag ligt aan Duurzaam Veilig wordt een minimale breedte voor een gebiedsontsluitingsweg gevraagd van 7,20 meter. Uit onderzoeken van andere provinciale wegen blijkt dat bij een breedte van 6,80 meter de markering volgens de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK) kan worden aangebracht en dat dit een duidelijke verbetering geeft van de verkeersveiligheid.

Er wordt dan ook voorgesteld om de huidige wegbreedte te vergroten naar 6,80 meter. Naast de wegbreedte speelt op dit gedeelte de problematiek van (te weinig) bermbreedte. Na het centreren

van de nieuwe hoofdrijbaan op de dijk zal er aan weerszijden en bermbreedte van ca. xxx meter mogelijk zijn. Het handboek wegontwerp geeft een minimale bermbreedte aan voor een gebiedsontsluitingsweg van 4,5 meter. Het feit dat de hoofdrijbaan zich bovenop een dijk bevindt geeft het belang van bredere bermen aan. De mogelijkheid voor het van de weg raken en van het talud naar beneden gaan moet worden beperkt. Gezien het bochtige tracé is dit risico meer dan normaal aanwezig. Naast het verbreden van de hoofdrijbaan en de berm wordt als maatregel het aanbrengen van bermverharding voorgesteld. Door deze grasbetonstenen heeft een automobilist die naast de weg terecht komt nog een mogelijkheid om zijn fout te herstellen door een corrigerende stuurbeweging maken.

De aanwezige parallelwegen op dit weggedeelte aan de noord- en zuidzijde moeten na het nemen van de genoemde maatregelen dienst doen als ontsluitingsweg voor het langzaam gemotoriseerd verkeer. De aanwezige parallelwegen zullen worden verbreed tot 3,5 meter en zullen worden voorzien van nieuw een nieuwe funderings- en asfaltconstructie.

5.2.2 *Wegvak Veerweg-De Krieger*

Op dit gedeelte heeft de hoofdrijbaan een zelfde beeld als op het gedeelte van Westeinde naar de Veerweg. De voorgestelde maatregelen voor het verwijderen van het fietspad op de dijk en het verbreden van de hoofdrijbaan en de berm wordt hier ook voorgesteld. Eveneens wordt hier de voorgestelde bermverharding ook aangebracht.

Op dit gedeelte bevindt zich alleen aan de zuidzijde (deels) een parallelweg. De voorgestelde maatregel is om de parallelweg aan de zuidzijde door te trekken naar de aansluiting van de reeds bestaande parallelweg voorbij het kruispunt de Krieger. Door deze parallelweg hierop aan te sluiten wordt er een directe ontsluitingsmogelijkheid gecreëerd voor het gemotoriseerd langzaam verkeer. Door deze verlenging hoeft doorgaand langzaam verkeer geen gebruik meer te maken van de hoofdrijbaan. Aan de noordzijde van de provinciale weg bevinden zich landbouwpercelen die moeten worden ontsloten. Deze landbouwpercelen ontsluiten nu rechtstreeks op de hoofdrijbaan. Door de aanleg van een semi-verharde parallelweg tussen de aansluiting Veerweg en het gemaal (km. 18.600) wordt de toegankelijkheid van deze percelen verbeterd. Deze parallelweg zal worden gedimensioneerd op eenrichtingsverkeer, omdat alleen landbouwverkeer van en naar de percelen er gebruik van maakt. Deze parallelweg wordt geen doorgaande route voor doorgaand langzaam gemotoriseerd verkeer, hij stopt bij het gemaal. Voor de percelen tussen het gemaal en de aansluiting de Krieger zal in overleg met de gemeente Steenwijkerland de Lageweg worden verlengd om toegang te krijgen tot deze percelen.

De woningen nabij het gemaal Oppen Swolle xx en xx zullen door middel van een smalle parallelweg worden verbonden en op een punt op de hoofdrijbaan ontsluiten.

De nieuw aan te leggen parallelweg op de dijk tussen Oppen Swolle nr. 69 en de aansluiting de Krieger zal een breedte krijgen van 3,5 meter, de minimum maat voor een erftoegangsweg. De huidige parallelweg zal ook worden verbreed naar 3,5 meter.

5.2.3 *Wegvak de Krieger-Schaarweg*

Dit gedeelte van het traject ligt niet verhoogt, zoals de voorgaande gedeelten, op een dijk maar ligt op gelijk niveau met het omliggende maaiveld. Door de kortsluiting van de zuidelijk gelegen parallelweg achter de woning nabij de Krieger langs ontstaat er een doorgaande parallelweg. Om langzaam gemotoriseerd verkeer vanuit de streken Barsbeek en Heetveld te kunnen faciliteren zonder dat deze voertuigen gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan, moet er een oversteekmogelijkheid worden gecreëerd. In onderstaand figuur x.x wordt dit weergegeven. Het landbouwverkeer wat resp. van en naar de streken Barsbeek en Heetveld komt en gaat moet gebruik maken een nieuw stuk parallelweg om ter hoogte van km. 20.560 de oversteek naar de resp. zuidelijke en noordelijke parallelweg te maken.

Op dit wegvak worden evenals op de voorgaande gedeelten bermverharding toegepast.

5.3 Kruispunten

5.3.1 Kruispunt Veerweg

Het kruispunt Veerweg wordt gebruikt om het verkeer van en naar de veerpont naar Genemuiden te faciliteren. Veel gebruikers van deze veerpont zijn fietsers die naar school of het werk gaan of een recreatief motief hebben. Om de oversteek voor fietsers zo veilig mogelijk te maken wordt het kruispunt Veerweg vormgegeven als een rotonde. Daarnaast vraagt de vrij grote intensiteit van de Veerweg een degelijke kruispuntoplossing om de verkeersonveiligheid verder terug te dringen. De rotonde wordt gedimensioneerd volgens de geldende richtlijnen. Daarnaast zal met de vormgeving van de rotonde rekening gehouden worden met het aanwezige openbaar vervoer. Op dit kruispunt is langzaam gemotoriseerd verkeer toegestaan om te wisselen tussen de parallelwegen aan de noord- en zuidzijde.

5.3.2 Kruispunt de Krieger

Op dit kruispunt zullen de bestaande middengeleiders blijven bestaan. Deze middengeleiders zijn in 2003 aangebracht en zorgen voor een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid. Er heeft zich hier maar een ongeval voorgedaan in de afgelopen 5 jaar. De markering zal van de hoofdrijbaan zal worden vormgegeven als een herkenbaar kruispunt conform het maatregelenpakket 'Overijssel doet meer voor verkeer', zie figuur x.x. hieronder.

Fig x.x Herkenbaar kruispunt

5.3.3 Kruispunt Dennenbos

Het kruispunt Dennenbos zal worden heringericht als een herkenbaar kruispunt uit het maatregelenpakket 'Overijssel doet meer voor verkeer'. Dit houdt in dat naast het aanbrengen van middengeleiders om de oversteekbaarheid te verbeteren er speciale markering en reflectoren zullen worden toegepast. De huidige aansluiting Dennenbos op de hoofdrijbaan is niet haaks, waardoor oversteken nu lastig is. Deze aansluiting zal worden gewijzigd in een haakse aansluiting wat de verkeersveiligheid duidelijk verbeterd.

5.3.4 Kruispunt Kadoelerweg

Dit kruispunt zal worden voorzien van middengeleiders en wordt vormgegeven als herkenbaar kruispunt. In overleg met de gemeente Noord-Oostpolder kijken naar maatregelen om oneigenlijk gebruik van deze erftoegangsweg tegen te gaan.

5.3.5 Resterende kruispunten

De resterende kruispunten op het wegvak die aansluiten op de hoofdrijbaan zullen worden vormgegeven als een herkenbaar kruispunt conform het maatregelenpakket 'Overijssel doet meer voor verkeer'.

5.4 Diversen

Natuur en landschap

De karakteristieken van de verschillende landschappen zal terugkomen in de nieuw aan te brengen groenstructuren in dit project. Dit betekent dat het weidse uiterwaardenlandschap op het gedeelte tussen Zwartsluis en aansluiting de Krieger behouden zal worden en indien nodig worden er groenstructuren verwijderd. Op het gedeelte de Krieger – Vollenhove zal het boslandschap worden behouden of verder worden uitgebreid. Een verdere detaillering zal in de volgende projectfase (realisatie-planuitwerking) plaatsvinden. Ter hoogte van het gemaal (km. 17.0) en ter hoogte van de parkeerplaats bij de Oldenhof (km. 22.5) zullen tunnels en een afschermingsraster worden aangelegd om egels en materachtigen beter over te laten steken.

Openbaar vervoer

De huidige routing van de buslijnen blijft bestaan. Gezien de maatregelen is het niet nodig dat hier een aanpassing in wordt aangebracht. De rotonde bij de aansluiting Veerweg zal worden gedimensioneerd op het gebruik van gelede bussen. De haltes van het busvervoer zullen worden aangepast aan de nieuwe ligging van de hoofdrijbaan op de verschillende wegvakken. Daarnaast zullen er nieuwe Abri's worden geplaatst volgens de standaard van de Provincie Overijssel.

Parkeerplaatsen

Op het traject Zwartsluis-Vollenhove bevinden zich diverse parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan. Er bevinden zich zowel aanliggende als vrijliggende parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan. De vrijliggende parkeerplaatsen zullen gehandhaafd worden en indien nodig worden voorzien van een nieuwe asfaltconstructie of onderhoudsmaatregel. De aanliggende parkeerplaatsen zullen worden gewijzigd in zgn. pechplaatsen. Deze pechplaatsen bieden een veilige opstelruimte voor voertuigen met pech om veilig buiten de hoofdrijbaan op hulp te wachten.

5.5 Variant 2, alternatieve route

In deze paragraaf en volgende sub-paragrafen wordt variant 2 nader toegelicht.

In veel maatregelen is deze variant gelijk aan variant 1, parallelweg variant. De meest essentiële wijziging ten opzichte van variant 1 is de verandering van route van het langzaam gemotoriseerd verkeer.

De wijzigingen ten opzichte van variant 1 zijn hier onder vermeld.

Alternatieve route

Het langzaam gemotoriseerd verkeer wordt in deze variant via een alternatieve route geleid. Deze route is deels al aanwezig en moet deels worden aangelegd. De alternatieve route is weergegeven in afbeelding 5-1.

Afbeelding 5-1, variant 2



6 *Effecten van de maatregelen*

6.1.1 *Het voldoen aan de opgave*

Het doel van dit project is het reduceren van het aantal verkeersongevallen en het bevorderen van de doorstroming op de hoofdrijbaan, zoals is beschreven in hoofdstuk 4. De verkeersveiligheid moet dus toenemen met het uitvoeren van de in hoofdstuk 5 beschreven maatregelen. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de effecten van deze maatregelen. De voorgestelde maatregelen in hoofdstuk 5 hebben bepaalde neven-effecten op zowel de directe als de indirecte omgeving. Deze worden ook in de volgende paragraaf beschreven.

6.1.2 *Effecten*

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op de het wegvak tussen de rotonde Westeinde en de Krieger wordt sterk verbeterd doordat het langzaam gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer maakt van de hoofdrijbaan. Hierdoor zullen inhaalmanoeuvres op het bochtige trace tot het verleden behoren. Dominante ongevallen zoals slippen en de macht over het stuur verliezen worden hierdoor sterk gereduceerd. Het moveren van het fietspad naar de onderliggende parallelweg en het centreren van de hoofdrijbaan op de dijk in combinatie met het verbreden van de berm zorgt voor een veilige weg en bijbehorend gebruik. Door het verbreden van de berm wordt de kans op het van de dijk geraken behoorlijk verkleind. Het aanbrengen van meer flauwe taluds vanaf de dijk zorgt ervoor dat wanneer een voertuig van de weg raakt deze niet over de kop slaat, maar veilig tot stilstand kan komen. Daarnaast zorgt de aan te leggen bermverharding van 80 cm breed, voor meer verkeersveiligheid omdat corrigeren nog mogelijk is bij het in de berm belanden van een voertuig.

De problematiek van verkeersveiligheid op de kruispunten wordt sterk verbeterd door het toepassen van herkenbare kruispunten en een aantal infrastructurele aanpassingen. In onderstaand overzicht zijn de problemen en de voorgestelde maatregelen weergegeven en wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Problematiek	Langzaam verkeer van hoofdrijba an	Centreren hoofdrijbaan	Verbreden bermen	Aanleg bermverharding	Verwijderen opritten	Herkenbare kruispunten	Aanleg rotonde Veerweg
lagere traject snelheid voor gemotoriseerd snelverkeer	+				+		
verkeersveiligheid in gevaar door gevaarlijke inhaalmanoeuvres op bochtig trace	+			+			
aanwezige berm is smal en niet conform handboek wegontwerp, waardoor er veel kan is op het van de weg raken van (voornamelijk) gemotoriseerd snelverkeer		+	+				
landbouwverkeer wat landbouwpercelen aan de noordzijde van de hoofdrijbaan wil bereiken doet dit dmv rechtstreekse (steile) opritten op de hoofdrijbaan. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid voor landbouw- en snelverkeer	+				+		

Problematiek	Langzaam verkeer van hoofdrijba an	Centreren hoofdrijbaan	Verbreden bermen	Aanleg bermverharding	Verwijderen opritten	Herkenbare kruispunten	Aanleg rotonde Veerweg
<p>huidige wegbreedte voldoet niet aan de minimumeisen van 6,80 meter waardoor de belijning conform EHK niet kan worden aangebracht en daardoor zorgt voor verkeersonveiligheid</p>		+	+	+			
<p>Verkeersonveiligheid kruispunten Dennenbos, Kadoelerweg en Veerweg</p>	+					+	+

Uit een verkeersveiligheidsberekening voor de te nemen maatregelen volgt dat er een daling van het aantal verkeersongevallen is van ca. 36%, wat in absolute zin neerkomt op een reductie van 23 verkeersongevallen in 5 jaar tijd.

Doorstroming

De doorstroming op het wegvak tussen rotonde Westeinde en de aansluiting de Krieger wordt sterk verbeterd doordat het langzaam gemotoriseerd verkeer van de hoofdrijbaan wordt gehaald. Hierdoor kan het snelverkeer zich volledig aanpassen aan de maximum snelheid van 80 km per uur. Deze verbetering van de doorstroming kan zorgen voor een verkeersaantrekkende werking van deze provinciale weg als snelle verbinding met de Noordoost polder.

Logica langzaamverkeer route

De twee varianten voor de langzaamverkeer routes, variant 1 en 2 hebben een bepaald effect op de directe omgeving. De doorgaande landbouwvoertuigen zullen voor hun gevoel bij variant 2 (de Veenen) een stuk moeten omrijden en dit gaan zien als een verslechtering van de route. Bij variant 1 ligt de nieuwe parallelweg naast de hoofdrijbaan en zal dit gevoel niet aanwezig zijn. Variant 2 zorgt ervoor dat het doorgaande landbouwverkeer door de woonkern Barsbeek zal moeten rijden, wat als onplezierig door zowel de bestuurder van het voertuig als de aanwonenden kan worden ervaren.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wat gebruik maakt van de hoofdrijbaan zal de voorgestelde maatregelen ervaren als positief. Doordat het langzaam gemotoriseerd verkeer van de hoofdrijbaan wordt gehaald zal de trajectsnelheid op het traject Westeinde-de Krieger worden verhoogd. De aanleg van een rotonde op de aansluiting N 331/Veerweg zorgt voor meer discomfort in de bussen die hierover heen rijden. Door de rotonde zo te ontwerpen dat er voldoende rekening wordt gehouden met gelede bussen, zal dit negatieve effect worden geminimaliseerd. De aanwezige bushaltes zullen worden vervangen door nieuwe conform de vigerende richtlijnen, waardoor de kwaliteit van het busvervoer op deze weg omhoog gaat. Er zal geen wijziging in de busroutes noodzakelijk zijn.

Natuur en landschap

.....

Luchtkwaliteit/geluid

Voor alle voorgenomen maatregelen in beide varianten zijn berekeningen gemaakt naar de effecten voor de luchtkwaliteit en geluid. Uit dit onderzoek blijkt.....

Planologie

Voor de voorgestelde maatregelen zullen in beide varianten aanpassingen gedaan moeten worden aan de vigerende bestemmingsplannen in de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland. De betreffende gemeenten hebben hun medewerking toegezegd om deze wijzigingen te realiseren.

Grondverwerving

Financiën

Op basis van een globale kostenraming is een inschatting gemaakt van de uitvoeringskosten van de maatregelen van beide varianten.

De uitvoeringskosten van de maatregelen van variant 1 geraamd op € XXXX

De maatregelen van variant 1 omvatten de volgende werkzaamheden.

- Moveren fietspad wegvak Westeinde – de Krieger
-
-

Voor deze raming gelden de volgende uitgangspunten.

De kosten voor

Er is geen rekening gehouden met de kosten van:

- nadere inrichting van het gebied
- eventueel vrijkomen van verontreinigde grond of funderingsmateriaal
- verleggen kabels en leidingen
- proces- en administratiekosten
- grondverwerving.

In de raming is wel rekening gehouden met het aanbrengen van een stille dunne deklaag.
Verder is aangenomen dat er een totale wegafzetting mogelijk is en dat er geen aanvullende rioleringswerkzaamheden nodig zijn.

6.1.3 *Het beleid inzake de wegcategorisering*

6.2 ***Conclusies en keuze langzaamverkeer route***

Planning en financiële aspecten

6.3 Planning

6.3.1 Inspraak en hoorzitting

Het Ontwerpplan in Hoofdlijnen zal gedurende de periode van xx november 2007 tot en met xx januari 2008 ter inzage gelegen. In deze periode konden schriftelijke reacties en bezwaren worden ingediend bij het college van gedeputeerde staten van Overijssel. Tijdens de inspraakperiode is er op xx januari 2008 een openbare inspraakbijeenkomst gehouden. Tijdens deze inspraakbijeenkomst kunnen burgers een zienswijze geven op dit voorgestelde ontwerpplan. Van deze zienswijzen zal een reactienota worden gemaakt. Deze reactienota kan aanleiding geven om het ontwerpplan in hoofdlijnen eventueel aan te passen. Na (eventuele) aanpassing heeft het document Plan in Hoofdlijnen en zal door gedeputeerde staten van Overijssel worden vastgesteld.

6.3.2 Verdere planning

Na de vaststelling van het Plan in Hoofdlijnen zal worden gestart met de realiseringsfase van het vastgestelde plan. In deze fase zal het plan verder worden uitgewerkt en zal worden gestart met de aankoop van de benodigde gronden.

Tevens zal, indien nodig, aanvraag tot ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet worden aangevraagd.

De start van de uitvoering van de werkzaamheden is in 2009 voorzien.

6.3.3 Planologische procedures

Na de vaststelling van het Plan in Hoofdlijnen zal worden gezien in hoeverre aanpassing van de vigerende bestemmingsplannen, dan wel een procedure voor ontheffing op grond van art. 19 van de Wet Ruimtelijke Ordening van toepassing is.

Aan de gemeenten Zwartewaterland en Steenwijkerland zal worden verzocht hieraan medewerking te verlenen.

6.4 Financiële aspecten

Op basis van een globale raming is een inschatting gemaakt van de uitvoeringskosten van de beschreven maatregelen.

Voor het totale wegvak tussen Zwartsluis en Vollenhove zijn de kosten geraamd op € xxxxxxxx

De maatregelen omvatten op hoofdlijnen de volgende werkzaamheden:

verwijderen fietspad bovenop de dijk tussen Zwartsluis – de Krieger;

verplaatsen en verbreden hoofdrijbaan op de dijk tussen Zwartsluis – de Krieger;

het verbreden van de bestaande berm langs de hoofdrijbaan tussen Zwartsluis – de Krieger

het verbeteren van de asfaltconstructie op de bestaande parallelwegen tussen Zwartsluis – Veerweg;
het aanleggen van een ontsluitingsparallelweg aan de noordzijde tussen de Veerweg en het gemaal;
het verlengen van de parallelweg aan de zuidzijde tussen de Veerweg en de Krieger en het verbeteren van de bestaande parallelweg;
Het realiseren van een rotonde op de aansluiting de Krieger;
Het uitvoeren van maatregelen uit het maatregelenpakket 'Overijssel doet meer voor verkeer' (bermverharding, herkenbare kruispunten, markering)

7 *Bijlagen, figuren en tabellen.*

7.1 *Bijlagen*

7.2 *Figuren*

7.3 *Tabellen*