



N 342 ***Oldenzaal-Denekamp***

Toelichting verkeersbesluit, inclusief reactienota

WK

10 januari 2013

*N 342 Oldenzaal – Denekamp,
duurzaam veilige inrichting*

Toelichting verkeersbesluit, inclusief reactienota

WK

Kenmerk: Edo 2067713, registratienummer 2012/0296702

10 januari 2013

Colofon

Uitgave

Provincie Overijssel

Datum

10 januari 2013

Auteur

G. Kuiper

Project / kenmerk

P12009

Inlichtingen bij

G. Kuiper

WK

g.kuiper@overijssel.nl

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Probleembeschrijving	6
1.3	Doelstelling	6
1.4	Communicatie	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Beschrijving huidige situatie	7
2.1	Inrichting en vormgeving N 342	7
2.2	Verkeersintensiteiten	9
2.3	Verkeersveiligheid	10
2.4	Natuur en landschap	15
3	Relevante ontwikkelingen	17
3.1	Beheer en onderhoud	17
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	17
3.3	Uitwerkingsplan Landinrichting Losser	17
3.4	Omgevingsvisie	17
3.5	Landschapsvisie provinciale infrastructuur	18
3.6	Kosteneffectieve Maatregelen	18
4	Plan bij <u>concept</u> verkeersbesluit	19
4.1	Beschrijving plan in hoofdlijnen	19
4.2	Beschrijving principes per locatie en maatregel	21
4.3	Beschrijving maatregelen	26
5	Reactienota	29
5.1	Ter visie legging	29
5.2	Zienswijzen	29
5.3	Conclusies	37
6	Plan bij <u>definitief</u> verkeersbesluit	39
6.1	Inleiding	39
6.2	Beschrijving principes per locatie en maatregel definitief verkeersbesluit	39
6.3	Beschrijving maatregelen	45
6.4	Kosten	46
7	Effecten van het plan	47
7.1	Inleiding	47
7.2	Verkeer en verkeersveiligheid	47
7.2.1	Wijzigingen in verkeersstromen	47
7.2.2	Verkeersafwikkeling kruispunten en oversteekbaarheid	48
7.2.3	Effecten op verkeersveiligheid	48
7.2.4	Effecten op bereikbaarheid	50
7.2.5	Draagvlak/Verkeersleefbaarheid	50
7.3	Milieu	51
7.3.1	Akoestisch onderzoek	51
7.3.2	Luchtkwaliteit	51
7.4	Natuur en landschap	52
7.4.1	Natuur	52
7.4.2	Landschap	53

7.4.3	Archeologie	55
7.5	Planologische gevolgen	55
8	Vervolgprocedure en planning	57
8.1	Verkeersbesluiten	57
8.2	Herziening bestemmingsplannen	57
8.3	Opheffing bushalte Paasbergweg	58
8.4	Aankoop gronden	58
8.5	Compensatie EHS	59
8.6	Omgevingsvergunning kappen van bomen	59
8.7	Uitvoering en risico's	59

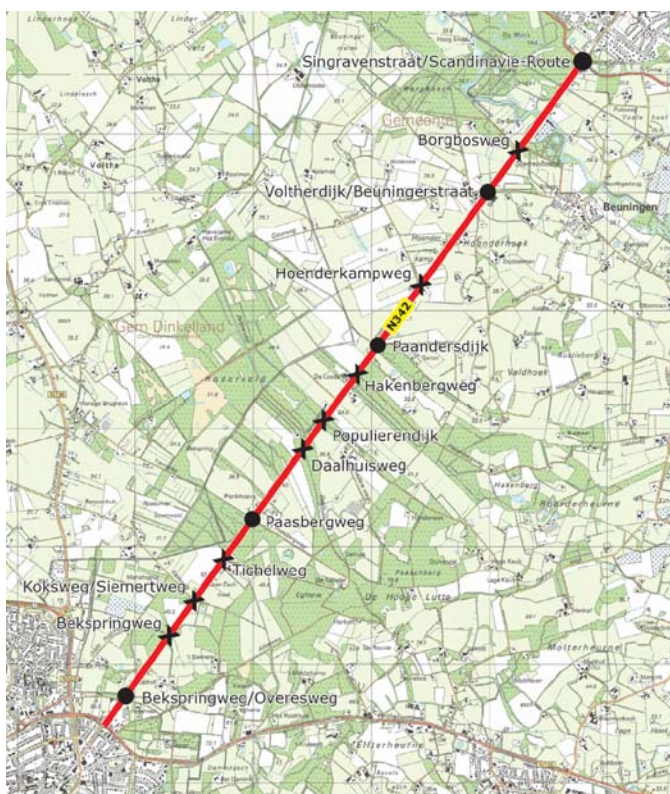
Bijlagen:

1. Overzichtskaart

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de N 342 provinciale weg Hengelo – grens Duitsland, gedeelte Oldenzaal - Denekamp gebeuren verhoudingsgewijs veel ongevallen. Om de verkeersveiligheid te verbeteren heeft de provincie op 14 december 2010 een eerste concept verkeersbesluit ter visie gelegd. In het concept verkeersbesluit blijven de erftoegangen en de meeste zijwegen alleen nog verbonden met de parallelweg (door middel van het recht oversteken van de hoofdrijbaan) en wordt de uitwisseling tussen parallelweg en hoofdrijbaan beperkt tot enkele locaties (zie bijgaand kaartje, in bijlage 1 is een grotere kaart opgenomen).



Kaart 1.1. Kaart bij concept verkeersbesluit 2010 met te vervallen en te handhaven aansluitingen op hoofdrijbaan

Dit voorstel had weinig draagvlak omdat men zich ernstig zorgen maakte over onder andere de verkeersveiligheid bij het verplichte oversteken van de hoofdrijbaan en voor de vele fietsers op de parallelweg. Er werden 33 zienswijzen ingediend, waaronder twee handtekeningenacties met in totaal 112 handtekeningen. Tijdens een bestuurlijk overleg tussen de provincie en de gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland op 17 februari 2011 is afgesproken het concept verkeersbesluit in te trekken, nader onderzoek te doen, uitvoeringsvarianten op te stellen en deze te vergelijken en af te wegen en tot een nieuw verkeersbesluit te komen. Deze notitie is het verslag hiervan, met het nieuwe definitieve verkeersbesluit met kenmerk 2012/0293974 als uitkomst. Deze notitie dient tevens als toelichting op dit verkeersbesluit, waarbij ook tekeningen zijn opgenomen.

Het verkeersbesluit wordt na de vergadering van GS op 22 januari 2013, als GS ze heeft vastgesteld, ter inzage gelegd. Naast dit verkeersbesluit leggen ook de gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland verkeersbesluiten ter inzage voor aanvullende maatregelen op enkele bij deze gemeenten in beheer zijnde op de N 342 aansluitende wegen.

1.2 Probleembeschrijving

Op de N 342, wegvak Oldenzaal – Denekamp, zijn in 2005 t/m 2009 in totaal 92 ongevallen geregistreerd. Hierbij vielen 28 slachtoffers, waaronder één verkeersdode. Per kilometer weglengte vonden er 1,75 keer meer ongevallen plaats dan het gemiddelde op provinciale wegen. Het grootste aandeel van de ongevallen zijn kop-/staartbotsingen op de wegvakken. Het kruispunt Koksweg – Parallelweg N 342 is een Verkeersongevallenconcentratie (VOC).

1.3 Doelstelling

Het projectdoel is het verbeteren van de totale verkeersveiligheid van de N 342 (hoofddrijbaan, parallelweg en aansluitingen) door, daar waar mogelijk, een Duurzaam Veilige inrichting. De concrete doelen van de te nemen maatregelen zijn:

- Het verminderen van het aantal kop-staartongevallen op de hoofddrijbaan;
- De verkeersveiligheid op de parallelweg niet laten verslechteren;
- De VOC Koksweg - Parallelweg N 342 aanpakken.

1.4 Communicatie

Deze toelichting op het concept verkeersbesluit is opgesteld door een projectteam, waarin naast medewerkers van de provincie Overijssel ook medewerkers van de gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland en Politie Twente hebben deelgenomen. Op 28 oktober 2011 was een bijeenkomst met een klankbordgroep waarvoor uitgenodigd waren de dorpsraden Beuningen en Denekamp, het Carmel college, verkeersouders en de initiatiefnemers van de handtekeningenacties tegen de invoering van het concept verkeersbesluit van 2010. Tijdens deze avond zijn onderzoeksresultaten besproken en is een voorkeursalternatief aangegeven met extra gewenste aanvullende maatregelen. Deze zijn in het concept verkeersbesluit opgenomen.

Op 3 november 2011 was een bestuurlijk overleg tussen de provincie en de drie betrokken gemeenten waarin groen licht is gegeven tot de verdere uitwerking van voorliggend plan.

Voorafgaand aan het uiteindelijke verkeersbesluit heeft van 6 september tot en met 4 oktober 2012 een concept-verkeersbesluit ter visie gelegen. Tijdens deze periode zijn 14 zienswijzen ingediend. Op 19 september 2012 is een inloopavond gehouden waar circa 30 belangstellenden aanwezig waren.

1.5 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt een beschrijving van de huidige situatie gegeven met vervolgens in hoofdstuk 3 de relevante ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 wordt het plan beschreven bij het concept verkeersbesluit dat tot 4 oktober 2012 ter visie heeft gelegen. In hoofdstuk 5 komt vervolgens de reactienota naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, en in hoofdstuk 6 het hierop op enkele onderdelen aangepaste plan bij het definitieve verkeersbesluit. In hoofdstuk 7 worden de effecten van het plan worden behandeld. Deze toelichting eindigt met hoofdstuk 8 waarin het vervolgproces is beschreven.

2 Beschrijving huidige situatie

2.1 Inrichting en vormgeving N 342

Hoofddrijbaan

Het betreffende wegvak begint bij km 60,5 (rotonde N 342 - N 735) en eindigt bij km 67,2 (rotonde N 342 - Scandinaviëroute) en ligt buiten de bebouwde kom. De hoofddrijbaan van de N 342 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (GOW) en gesloten verklaard voor al het langzaam verkeer (RVV-bord C09¹). De maximum snelheid op de hoofddrijbaan is 80 km/u en het is verboden om in te halen. De hoofddrijbaan is over de volledige lengte ongeveer 7,0 m breed.



Parallelweg

Langs de hoofddrijbaan ligt aan de westelijke zijde een parallelweg die circa 4,65 m breed is. Alleen op de brug bij km 66,8 is de parallelweg 6,0 m breed. De parallelweg ligt over de volledige lengte gescheiden van de hoofddrijbaan door middel van een tussenberm. De breedte van de berm varieert van 1,0 m tot 10,0 m. Ook varieert het hoogteverschil tussen de hoofddrijbaan en de parallelweg van gelijke hoogte tot een verschil van meer dan 1,0 m. De parallelweg ligt nooit hoger dan de hoofddrijbaan. Ter hoogte van aansluitende percelen, zowel oostelijk als westelijk, is er een verharde doorsteek in de tussenberm gemaakt. Vaak is deze breed genoeg voor personenauto's. In enkele gevallen is de doorsteek zo smal dat deze alleen door langzaam verkeer gebruikt kan worden. Soms is de doorsteek zo smal dat deze alleen door langzaam verkeer gebruikt kan worden. De parallelweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/u. Op diverse locaties zijn snelheidsremmende maatregelen als drempels en kruispuntplateau's aanwezig.

Openbaar Vervoer

Over de N 342 rijdt buslijn 62 tussen Oldenzaal en Denekamp. Langs de hoofddrijbaan zijn aanliggende bushaltes gelegen ter hoogte van de kruispunten Overesweg, Koksweg/Siemertweg, Paasbergweg, en Paandersdijk, de rotonde Beuningerstraat, hotel/restaurant Dinkeloord en ter hoogte van de komgrens Denekamp.

Openbare verlichting

De N 342 is grotendeels onverlicht. Alleen de eerste 100 m vanaf Oldenzaal, ter hoogte van de rotonde Beuningerstraat en de laatste 100 m voor Denekamp zijn voorzien van openbare verlichting. Alleen bij de zijwegen Paandersdijk en Hoenderkampweg staat op de zijweg nabij de aansluiting een enkele straatlantaarn.

¹ Bord C09; Gesloten voor ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h en brommobielen, alsmede fietsers, bromfietsers en gehandicaptenvoertuigen.

Zijwegen

Op de hoofdrijbaan van N 342 sluiten enkele zijwegen aan, zowel benoemde wegen als naamloze. Ook op de parallelweg sluiten deze wegen aan. Alle zijwegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom en vallen binnen een 60 km/u-zone. Enkele wegen aan de westelijke zijde zijn smalle naamloze bospaden, die over het algemeen niet op de hoofdrijbaan worden ontsloten. In tabel 2.1 zijn de belangrijkste zijwegen weergegeven. Aan de westelijke zijde liggen 8 zijwegen, waarvan alleen de Everloweg op de parallelweg aansluit en niet rechtstreeks op de hoofdrijbaan. Aan de oostelijke zijde liggen 10 zijwegen. In afbeelding 2.2 zijn de locaties van de zijwegen (in zwart) weergegeven.

Ontsluiting aanliggende erven

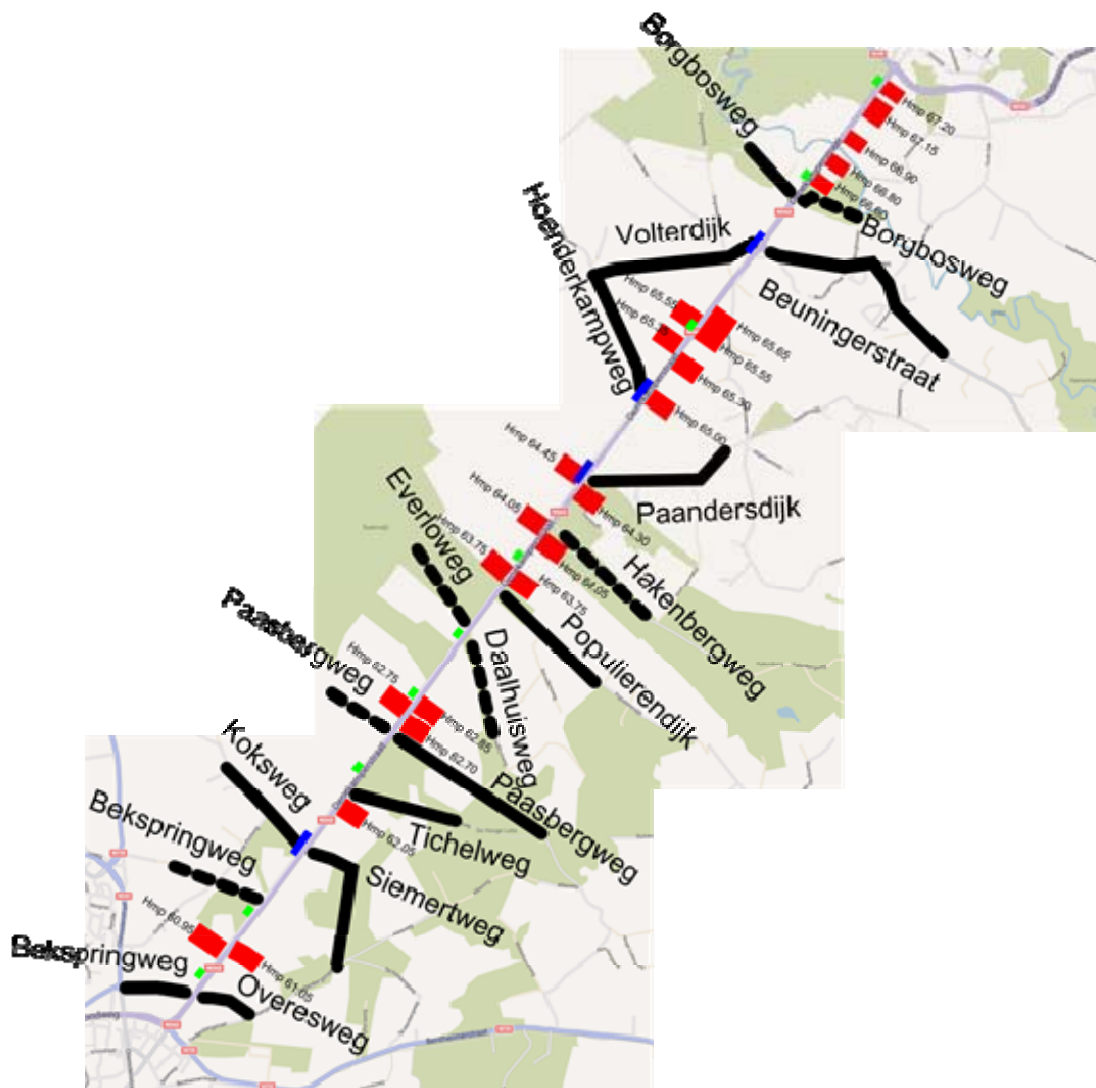
Langs de N 342 staan zowel langs de westelijke- als oostelijke zijde woonhuizen, (agrarische) bedrijfspanden en een enkele horecagelegenheid. In tabel 2.2 is weergegeven waar en aan welke zijde van de N 342 de desbetreffende erfontsluitingen zijn gelegen. Alle erven aan de oostelijke zijde (15 ontsluitingen) van de N 342 worden direct op de hoofdrijbaan ontsloten. De erfontsluitingen aan de westelijke zijde (7 ontsluitingen) gelegen zijn ook zo goed als allemaal op de hoofdrijbaan ontsloten of liggen op minder dan 100 m afstand van een ontsluiting op de hoofdrijbaan. Vanaf km 65,8 tot de rotonde Beuningen worden alle erven via een parallelstructuur ontsloten op de rotonde met de Beuningestraat – Volterdijk. In afbeelding 2.2 zijn de locaties van de perceelontsluitingen op de hoofdrijbaan (in rood) weergegeven.

Tabel 2.1: Zijwegen van de N 342.

Km	Naam	Aansluitzijde
60,70	Bekspringweg	west
	Overesweg	oost
61,40	Bekspringweg (onverhard)	west
61,75	Koksweg	west
	Siemertweg	oost
62,20	Tichelweg	oost
62,60	Paasbergweg (onverhard)	west
	Paasbergweg	oost
63,35	Daalhuisweg (onverhard)	oost
63,40	Everloweg (onverhard)	west
63,65	Populierendijk	oost
64,10	Hakenbergweg (onverhard)	oost
64,45	Paandersdijk	oost
65,00	Hoenderkampweg	west
66,10	Volterdijk	west
	Beuningestraat	oost
66,45	Borgbosweg	west
	Borgbosweg (onverhard)	oost

Tabel 2.2: Locatie rechtstreekse erfontsluitingen op de N 342.

Km	Aansluitzijde
60,95	west
61,05	oost
62,05	oost
62,70	oost
62,85	oost
63,75	west
	oost
64,05	west
64,30	west
	oost
64,45	west
65,00	oost
65,30	oost
65,35	west
65,55	west
	oost
65,65	oost
66,60	oost
66,80	oost
66,90	oost
67,15	oost
67,20	oost



Kaart 2.1: Overzicht zijwegen (zwart), onverharde wegen gestippeld, erven ontsloten op hoofdrijbaan (rood), drempels (groen) en plateaus (blauw) op parallelweg

2.2 Verkeersintensiteiten

Op de hoofdrijbaan reden in 2010 circa 12.500 motorvoertuigen per werkdagemaal (mvt/etm), het aandeel vrachtverkeer was 11%. Op de parallelweg varieert de intensiteit tussen de circa 150 en 200 mvt/etm, op de aansluitende zijwegen tussen de circa 50 en 600 mvt/etm. De Koksweeg is in vergelijking met de andere zijwegen veruit de drukste zijweg met circa 580 mvt/etm, terwijl het aantal woningen dat via de Koksweeg wordt ontsloten gering is. Via de Koksweeg gaat dus relatief veel sluipverkeer dat geen bestemming heeft in het gebied tussen de N 342 en de N 736 (Oldenzaal – Ootmarsum) en N 343 (Oldenzaal – Weerselo). Dit verkeer behoort via de Rondweg Oldenzaal te rijden.

Tabel 2.3: Mechanische wegvaktellingen per etmaal op N 342 en aansluitende wegen; april 2011, hoofdrijbaan vast telpunt gemiddelde 2010

Locatie (met km)		Aansluit-zijde	Motorvoertuigen	(Brom)fietzers
	Hoofdrijbaan (63,30)	n.v.t.	12.418	-
A	Parallelweg (61,05)	n.v.t.	147	1.021
D	Siemertweg (61,75)	oost	62	117
E	Koksweg (61,75)	west	579	169
F	Paasbergweg (62,60)	oost	115	70
G	Populierendijk (63,75)	oost	138	34
B	Parallelweg (64,10)	n.v.t.	184	1.017
H	Paandersdijk (64,75)	oost	243	57
I	Hoenderkampweg (65,00)	west	138	44
C	Parallelweg (66,90)	n.v.t.	147	904

Langzaam verkeer

De parallelweg is over de volledige lengte onderdeel van het hoofdrouthenetwerk fiets en wordt dagelijks door scholieren als schoolroute gebruikt en voor het woon-werk verkeer. Op werkdagen rijden circa 1.000 (brom)fietzers per etmaal over de parallelweg. Daarnaast zijn er ook een aantal toeristische fiets-, wandelroutes en ruiterspaden die deels gebruik maken van de parallelweg of de hoofdrijbaan oversteken. Op de volgende locaties wordt de hoofdrijbaan overgestoken door langzaam verkeer:

- Overesweg/Bekspringweg (fietzers);
- Koksweg/Siemertweg (ruiters);
- Daalhuisweg (wandelaars);
- Hakenbergweg (fietzers);
- Paandersdijk (toekomstige wandelaars & ruiters);
- rotonde Beuningerstraat (ruiters);
- Borgbosweg (fietzers & wandelaars).

Oversteekbaarheid hoofdrijbaan

Voor de kruispunten Overesweg/Bekspringweg, Siemertweg/Koksweg, Paasbergweg, Populierendijk en de Paandersdijk zijn de capaciteit en wachttijden/oversteekbaarheid van het kruispunt berekend voor gemotoriseerd verkeer tijdens het spitsuur. Voor alle kruispunten zijn de wachttijden voor motorvoertuigen acceptabel, maar de restcapaciteit van het kruispunt voor de zijwegen nadert haar grenzen. Dit houdt in dat bij een geringe verkeerstoename op de hoofdrijbaan de verwachting is dat de wachttijden op de zijwegen heel erg lang kunnen worden. Ook voor langzaam verkeer zijn berekeningen gedaan. Hieruit blijkt dat voor zowel fietsers als voetgangers de oversteekbaarheid van de hoofdrijbaan tijdens het spitsuur slecht tot zeer slecht is.

2.3 Verkeersveiligheid

In deze paragraaf wordt een samenvatting beschreven van de ongevalanalyse die in de rapportage Duurzaam Veilige Inrichting N 342, wegvak Oldenzaal – Denekamp van 5 juni 2012 is opgenomen. Bij de verkeersongevallen in het plangebied N 342 Oldenzaal - Denekamp is voor de analyse gebruik gemaakt van de BRON-gegevens over de periode 2005 t/m 2009 (Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart). In de analyse zijn de wegvakken en kruispunten op de hoofdrijbaan en de parallelweg betrokken.

Alle ongevallen

In de beschouwde periode van vijf jaar (2005 t/m 2009) zijn in totaal 92 verkeersongevallen geregistreerd op het wegvak tussen Oldenzaal en Denekamp.

Tabel 2.4: Ongevallen en afloop naar jaar

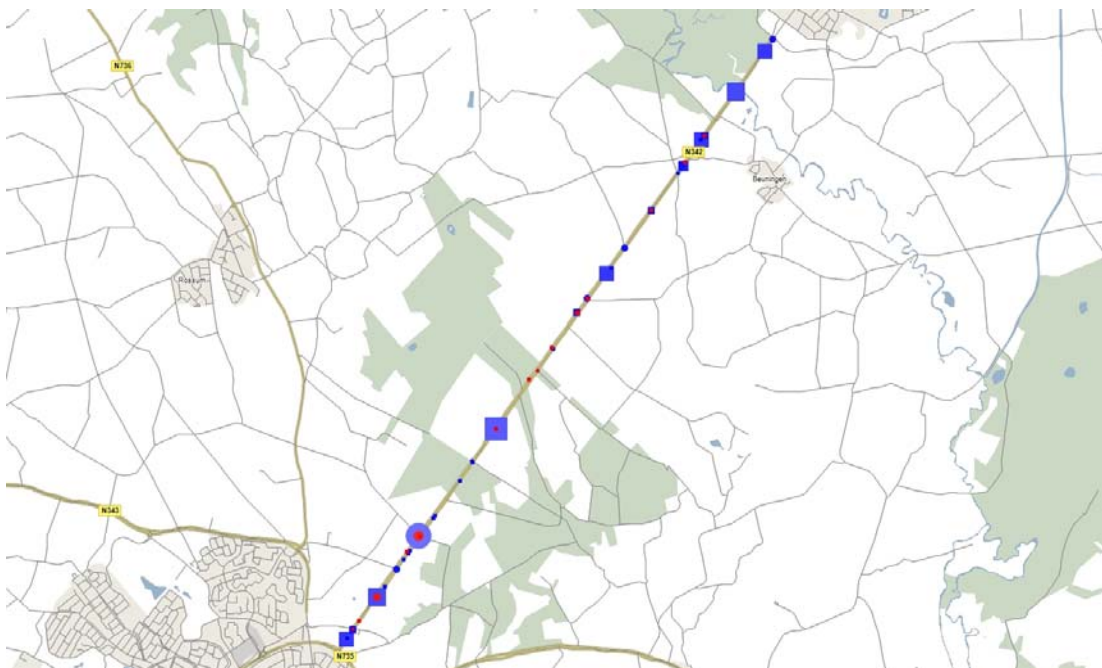
jaar	ongevallen	slachtoffer ongevallen	slachtoffers	doden	ziekenhuis gewonden	licht gewonden
2005	19	3	4	1	0	3
2006	23	5	5	0	2	3
2007	23	4	4	0	3	1
2008	16	6	13	0	5	8
2009	11	2	2	0	1	1
Totaal	92	20	28	1	11	16

Van de 92 ongevallen waren er 20 ongevallen met slachtoffers en 72 met uitsluitend materiële schade. Bij de 20 slachtofferongevallen vielen 28 slachtoffers, waaronder 1 verkeersdode, 11 ziekenhuisgewonden en 16 licht gewonden.

Ter aanvulling van de in deze paragraaf opgenomen verkeersongevallenanalyse zijn inmiddels ook de gegevens over 2010 bekend. Hierbij moet opgemerkt worden dat de data over 2010 minder geschikt is voor analyse vanwege een gewijzigde ongevallenregistratie door de politie. Hierdoor zijn van veel minder ongevallen dan voorheen gegevens opgenomen in de ongevallendatabase BRON. In 2010 zijn op het wegvak 6 verkeersongevallen geregistreerd, waarvan 5 met uitsluitend materiële schade en 1 met letsel. Bij het letselongeval, een ongeval tussen een bromfietser en een voetganger, raakte de voetganger gewond en moest ter behandeling in het ziekenhuis worden opgenomen.

In 2011 heeft er een dodelijk ongeval plaatsgevonden op het wegvak, ter hoogte van km 61,1. Het betrof hier een eenzijdig ongeval met een buitenlandse vrachtwagen. Vermoedelijk is de bestuurder van de vrachtwagen onwel geworden of in slaap gevallen. De vrachtwagen belandde in de bermsloot, de bestuurder overleed ter plaatse aan zijn verwondingen.

In kaart 2.2 zijn de locaties van de verkeersongevallen opgenomen. De vierkante symbolen geven wegvakongevallen aan, de ronde symbolen kruispuntongevallen.



Kaart 2.2: Locatieoverzicht alle verkeersongevallen (Bron: ViaStat)

Belangrijkste hoofdkenmerken:

- De dominante groepen ongevallen naar hoofdtoedracht zijn: 43 kop-staartongevallen, 16 ongevallen met dieren en 12 voorrangs/doorgang ongevallen;
- Bij ongevallen naar botspartner zijn bij veruit de meeste ongevallen gemotoriseerd verkeer onderling betrokken. De meeste slachtoffers vielen bij ongevallen tussen personenauto's onderling (11) en bij ongevallen met (brom)fietzers onderling (9);

- Bij ongevallen naar locatie vonden de meeste ongevallen plaats op een wegvak op de hoofdrijbaan (67). Bij deze ongevallen vielen ook de meeste slachtoffers. In totaal vonden er 25 ongevallen plaats op kruispunten;
- Van de 92 ongevallen vonden er 21 ongevallen plaats op de parallelweg. De meeste parallelwegongevallen waren kruispuntongevallen (12). Het aantal wegvakongevallen op de parallelweg is 9;
- De ongevallen op de kruispunten, zowel op de hoofdrijbaan als de parallelweg vonden verspreid plaats. Op het kruispunt Koksweg/Siemertweg met de parallelweg vonden relatief veel (7) ongevallen plaats;
- De meeste slachtoffers bij kruispuntongevallen vonden plaats op kruispuntlocaties op de parallelweg op het kruispunt Koksweg/Siemertweg (3) en het kruispunt Paandersdijk (4).

Kop-staartongevallen

De ongevallen vonden verspreid plaats op het wegvak Oldenzaal – Denekamp, met enkele aandachtspunten:

- Het wegvak tussen Oldenzaal en kruispunt Koksweg/Siemertweg (12 ongevallen);
- Het wegvak voor de rotonde bij Denekamp (Scandinaviërouten) (9 ongevallen);
- Kruispunt Koksweg/Siemertweg (3 ongevallen parallelweg, 1 hoofdrijbaan).

Kenmerken:

- Van de 43 ongevallen liepen de meeste ongevallen af met uitsluitend materiële schade (UMS). Er waren 4 ongevallen met in totaal op 9 slachtoffers (geen doden, 3 ziekenhuisgewonden en 6 overige);
- De meeste ongevallen vonden plaats op een wegvak van de hoofdrijbaan (29 van de 43 ongevallen). Er vonden 6 kop-staartongevallen plaats op een kruispunt van de hoofdrijbaan;
- Op de parallelweg vonden 8 kop-staartongevallen plaats: 3 op een wegvak en 5 op een kruispunt.

Ongevallen met dieren

Naast kop-staartongevallen is de groep ongevallen met dieren een andere dominante groep verkeersongevallen. Bij deze groep ongevallen is met name de locatie van belang, zodat eventueel met aanvullende maatregelen getracht kan worden het aantal aanrijdingen met overstekend wild te verminderen. Bij deze groep ongevallen zijn bestuurderskenmerken minder van belang.

Kenmerken:

- Alle 16 ongevallen liepen af met uitsluitend materiële schade, er deed zich geen persoonlijk letsel voor;
- Er waren 14 ongevallen op de hoofdrijbaan en 2 op de parallelweg;
- De ongevallen vonden verspreid plaats op het wegvak Oldenzaal - Denekamp, met een kleine concentratie ter hoogte van km 66,2 (4 ongevallen in totaal) ter hoogte van Beuningen;
- Vrijwel alle ongevallen vonden plaats in de avond en nacht.

Voorrangsongevallen

Ook de groep voorrangsongevallen (voorrang en doorgang) is nader geanalyseerd.

Op het kruispunt van de parallelweg met de Koksweg/Siemertweg vonden 3 ongevallen plaats en op het kruispunt van de parallelweg met de Overesweg 2 ongevallen. Op diverse andere kruispunten vond 1 voorrangsongeval plaats in de afgelopen vijf jaar.

Kenmerken:

- In totaal zijn er 12 voorrangsongevallen gebeurd op het wegvak tussen Oldenzaal en Denekamp;
- Van de 12 ongevallen waren er 7 met slachtofferongevallen en 5 met UMS. Hierbij vielen 7 slachtoffers;
- 2008 is een uitschieter met 6 voorrangsongevallen en 3 slachtoffers;
- Er vonden 6 voorrangsongevallen plaats met personenauto's of bestelauto's onderling, 4 ongevallen tussen een motorvoertuig en een (brom)fiets, 1 ongeval met een landbouwvoertuig en 1 ongeval met twee bromfietzers onderling.

VOC-kruispunt Parallelweg N 342 – Koksweg/Siemertweg

Het kruispunt van de Parallelweg N 342 met de Koksweg en de Siemertweg (aan de overzijde van de hoofdrijbaan) is met 3 slachtofferongevallen in de periode 2007 t/m 2009 een verkeersongevallenconcentratie (VOC) en springt er ook qua UMS-ongevallen negatief uit.

Op dit kruispunt vonden in de periode 2005 t/m 2009 7 ongevallen plaats.

Daarnaast vond er nog 1 ongeval plaats op het kruispunt met de hoofdrijbaan. Dit was een kop-staartongeval tussen een personenauto en een bestelauto. Hierbij viel 1 lichtgewonde.

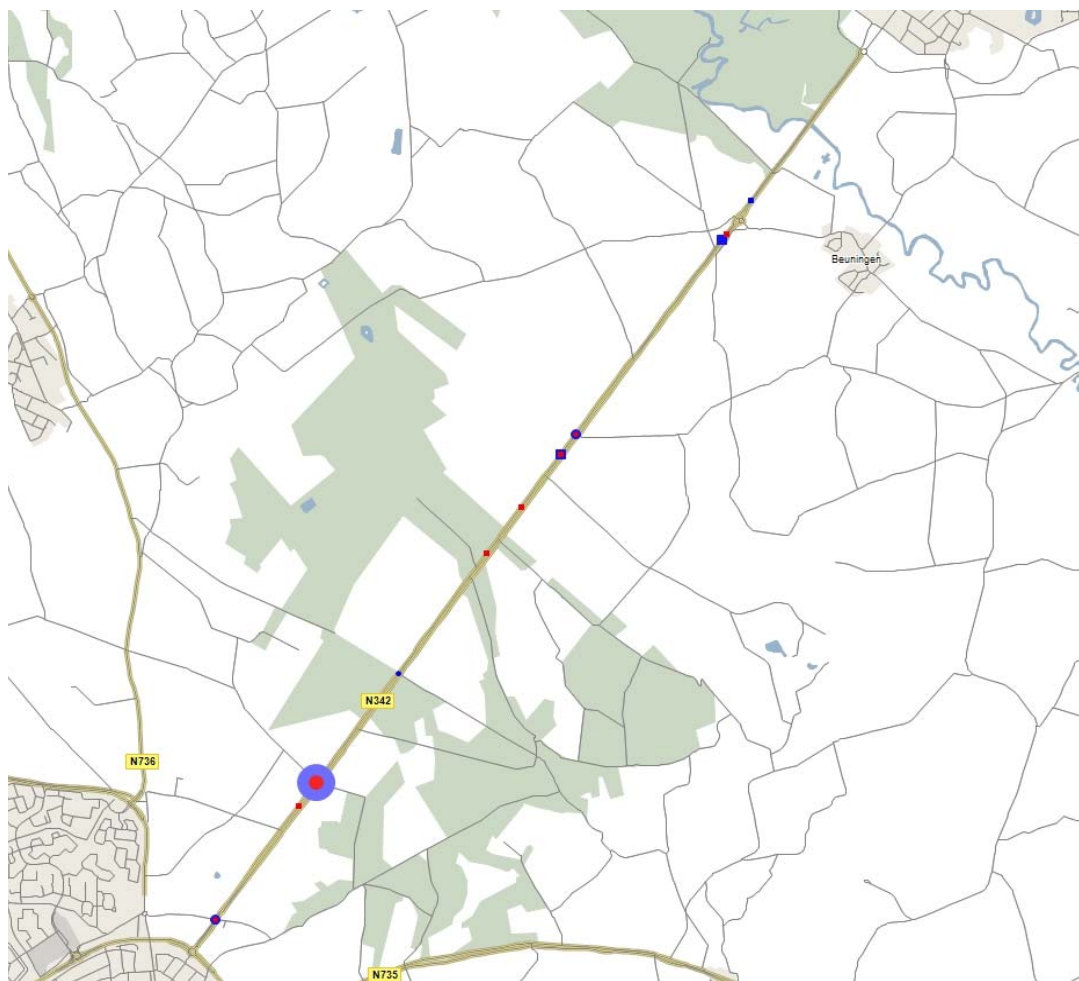
Om inzicht te krijgen waarom er juist op deze locatie op de parallelweg zoveel ongevallen plaatsvonden is het kruispunt apart geanalyseerd.

Kenmerken:

- Er vielen in totaal 3 slachtoffers bij de ongevallen op dit kruispunt, waarvan 2 lichtgewonden en 1 ziekenhuisgewonde (fietser);
- Er waren 3 kop-staartongevallen en 3 voorrangs-/doorgangongevallen. Alle slachtoffers vielen bij de voorrangs-/doorgangongevallen. Bij dit type ongevallen is de botsimpact meestal het grootst, omdat het hier om flankongevallen gaat. Uit de beschikbare ongevalgegevens is niet te achterhalen op welke kruispunttakken de voorrangsongevallen en kop-staartongevallen hebben plaatsgevonden;
- Bij de meeste ongevallen was gemotoriseerd verkeer onderling betrokken. Bij twee ongevallen was een (brom)fietser betrokken.

Ongevallen op de parallelweg

In de afgelopen vijf jaar zijn er in totaal 21 verkeersongevallen op de parallelweg geregistreerd. Om inzicht te krijgen waarom er op de parallelweg zoveel ongevallen plaatsvonden is het kruispunt apart geanalyseerd. In kaart 2.3 zijn de locaties van de ongevallen opgenomen. De vierkante symbolen geven de wegvakongevallen aan, de ronde symbolen de kruispuntongevallen.



Kaart 2.3: Locatieoverzicht ongevallen op parallelweg

Kenmerken:

- Van de 21 ongevallen waren er 10 ongevallen met slachtoffers en 11 met uitsluitend materiële schade;
- Het aandeel slachtofferongevallen ten opzichte van het totaal aantal ongevallen is hoog op de parallelweg. Bij de 10 slachtofferongevallen vielen 1 verkeersdode (eenzijdig fietsongeval in 2005), 4 ziekenhuisgewonden en 10 overige gewonden;
- De meeste ongevallen vonden plaats door onvoldoende afstand bewaren (8) en door het niet verlenen van voorrang of doorgang (5).
- De meeste ongevallen vonden plaats met gemotoriseerd verkeer onderling (9), gevolgd door ongevallen met uitsluitend fietsers en/of bromfietzers (6). Er waren 3 ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsverkeer;
- Er is één locatie waar relatief veel ongevallen plaatsvonden. Dit is het kruispunt van de parallelweg met de Koksweg/Siemertweg. Dit is een verkeersongevallenconcentratie (VOC);
- Van de 21 ongevallen vonden er 9 plaats op het wegvak en 12 op één van de kruispunten.

Vergelijking Parallelweg N 342 met andere parallelwegen in Overijssel

In Overijssel is het uniek dat er zich een VOC op de parallelweg bevindt (kruispunt met Koksweg/Siemertweg). De ongevallen op dit kruispunt gebeuren bijna allemaal op de parallelweg en niet op de hoofdrijbaan. Zonder deze VOC blijven er 14 ongevallen over op de parallelweg. Dit is gemiddeld 2,8 per jaar.

Om het ongevallenbeeld te kunnen vergelijken met andere parallelwegen moet de lengte van het wegvak meegewogen worden.

Er is een vergelijking gemaakt met drie andere vergelijkbare belangrijke parallelwegen, namelijk langs de N 340 Zwolle-Ommen, N 377 Lichtmis-Balkbrug en N 350 Rijssen-Wierden. Voor de N 342 is de vergelijking inclusief en exclusief de VOC uitgevoerd, zie onderstaande tabel.

Tabel 2.5 Vergelijking ongevallen Overijsselse parallelwegen (over 5 jaar)

Weg	Ongevallen / jaar	Ongevallen per km / jaar
N 342 inclusief VOC	4,2	0,64
N 342 exclusief VOC	2,8	0,42
N 340 Zwolle – Ommen	5,0	0,23
N 377 Lichtmis – Balkbrug	5,2	0,21
N 350 Wierden - Rijssen	6,6	1,20

Hieruit blijkt dat de parallelweg van de N 342 duidelijk niet als gevaarlijkste parallelweg naar voren komt, maar dat er ook veiligere parallelwegen zijn.

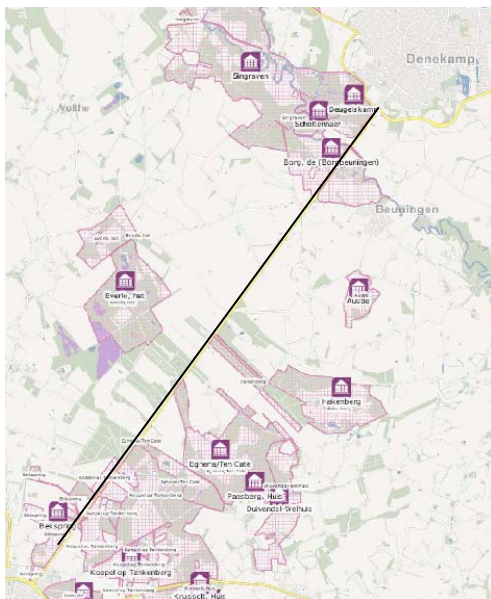
Conclusie verkeersonveiligheid

Samengevat worden de volgende punten ten aanzien van de verkeersonveiligheid geconcludeerd:

- Kop-staartongevallen op de hoofdrijbaan zijn de meest voorkomende ongevallen, waarschijnlijk als gevolg van afslaand verkeer;
- Het wegvak Oldenzaal - kruispunt Koksweg/Siemertweg, het wegvak voor de rotonde bij Denekamp met de Scandinaviërouten en het VOC-kruispunt Parallelweg N 342 - Koksweg/Siemertweg zijn het onveiligst;
- 21 ongevallen vonden plaats op de parallelweg. Op de parallelweg is het letselrisico hoog (10 letselongevallen, 48%). Er gebeuren weinig ongevallen tussen motorvoertuigen en fietsers, maar juist tussen motorvoertuigen onderling en (brom)fietsers onderling. De meeste parallelwegongevallen zijn kruispuntongevallen;
- Er vinden veel ongevallen met dieren plaats, verspreid over het hele wegvak N 342 Oldenzaal – Denekamp;
- Bij voorrangsongevallen vallen in verhouding veruit de meeste slachtoffers;
- Het kruispunt Beuningerstraat-Volterweg was in het verleden een VOC-kruispunt. In 2006 is er op dit kruispunt een rotonde aangelegd. In de analyseperiode hebben zich 2 ongevallen voorgedaan op deze locatie.

2.4 Natuur en landschap

Het plangebied is gelegen in Nationaal Landschap Noordoost-Twente. De ondergrond is een glooiend gebied afwisselend bestaande uit dekzandvlaktes, stuwwallen en beekdalen en natte laagtes. Hierdoor heeft het gebied verscheidene hoogteverschillen. Het landschap bestaat hoofdzakelijk uit oude hoevenlandschappen en jonge heide- en broekontginningslandschappen. Direct Langs de N 342 liggen meerdere landgoederen: Bekspring, Koepel op Tankenberg, Egheria/Ten Cate, Hakenberg, de Borg, Beugelskamp en Singraven (zie kaart 2.4).



Kaart 2.4: Landgoederen

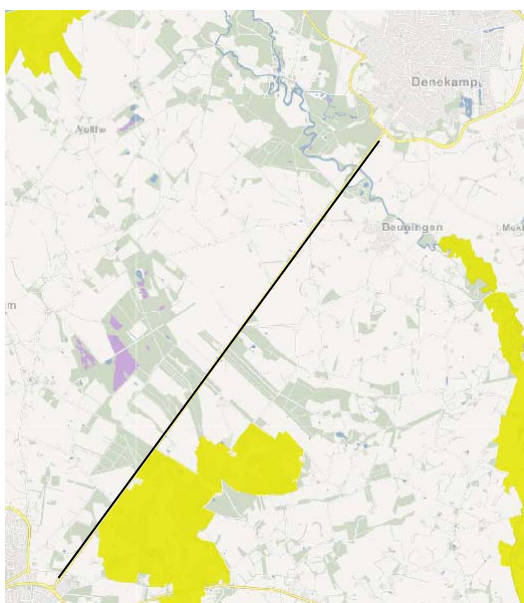


Kaart 2.5: Archeologische verwachtingswaarde

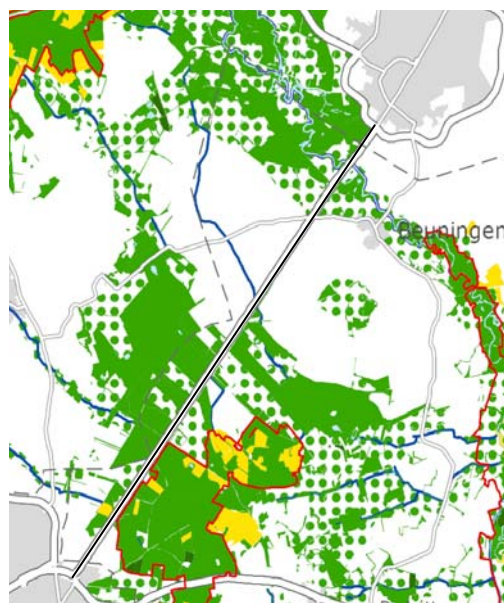
De N 342 is een Napoleonsweg: een rechte verharde weg, gepland om legers snel te verplaatsen. Deze wegen volgen niet de natuurlijke lijnen. Tegenwoordig zijn Napoleonswegen meestal provinciale wegen. Een gedeelte van de N 342 (tussen de rotonde Beuningen en Denekamp) was onderdeel van een tramlijn tussen Oldenzaal en Denekamp: de parallelweg ligt hier op de spoorlijn.

Een groot deel van het wegvak is gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde (zie kaart 2.5)

De N 342 is direct langs het Natura2000 gebied Landgoederen Oldenzaal gelegen, andere Natura2000 gebieden liggen op enige afstand (zie kaart 2.6). De N 342 doorsnijdt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS, zie kaart 2.7, voorlopig standpunt begrenzing oktober 2012).



Kaart 2.6: Natura2000



Kaart 2.7: EHS

3 *Relevante ontwikkelingen*

3.1 *Beheer en onderhoud*

De hoofdrijbaan is in 2010 volledig gereconstrueerd en verkeerd in goede staat van onderhoud. De parallelweg is in slechtere staat: de asfaltverharding is verouderd en is met name aan de westzijde aan het bezwijken. Plaatselijk is schade aanwezig over de hele breedte van de weg. Plaatselijk moet de tussenlaag worden vervangen, en over de gehele lengte is een nieuwe deklaag nodig. Groot onderhoud aan de parallelweg is gepland in het jaar 2012.

3.2 *Ruimtelijke ontwikkelingen*

Langs of aan de N 342 Oldenzaal – Denekamp zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen gepland die een zichtbare invloed op het gebruik van de N 342 zullen hebben.

3.3 *Uitwerkingsplan Landinrichting Losser*

In het Ontwerp Uitwerkingsplan Landinrichting Losser (2006) zijn de volgende maatregelen voorgesteld:

- Ten behoeve van het rustiger en aantrekkelijker maken van gebieden rondom de N 342 voor extensief recreatief gebruik wordt voorgesteld om de Paasbergweg en Siemertweg af te sluiten voor auto's en motoren (met uitzondering van bestemmingsverkeer van het achterliggende gebied). De overige wegen moeten op hun openbare (recreatieve), particuliere en/of economische noodzaak worden beoordeeld, dit kan leiden tot het afsluiten voor gemotoriseerd verkeer of het omvormen tot fiets- of wandelpad;
- Voorgesteld wordt om een tunnel voor ruiters en huifkarren aan te leggen ter hoogte van het kruispunt N 342 - Populierendijk waar ook wandelaars en fietsers en zo nodig landbouwverkeer gebruik van kunnen maken.

Op dit moment wordt geen actief uitvoeringsbeleid gevoerd voor bovenstaande plannen. Ook heeft de betrokken wegbeheerder geen voornemens om de benodigde procedures hiervoor op te starten.

3.4 *Omgevingsvisie*

De Omgevingsvisie is het beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. In de Omgevingsvisie zijn het streekplan, verkeer- en vervoersplan, waterhuishoudingsplan en het milieubeleidsplan samengevoegd. De belangrijkste uitgangspunten van de omgevingsvisie zijn Ruimtelijke Kwaliteit en Duurzaamheid. Bij de voor te stellen maatregelen op de N 342 wordt zo veel mogelijk invulling gegeven aan Ruimtelijke Kwaliteit.

Voor ieder project kan ruimtelijke kwaliteit anders worden ingevuld. Zo wordt bij de aanpak van de aansluitingen gekeken naar de lange historische route: de verbinding Oldenzaal – Denekamp als een rechte lijn handhaven (de as van de weg laten liggen) en de directe omgeving minimaal aan te tasten door het ruimtebeslag zo beperkt als mogelijk te houden.

3.5 *Landschapsvisie provinciale infrastructuur*

Om de landschappelijke verscheidenheid in Overijssel extra kracht bij te zetten zijn in de Landschapsvisie provinciale infrastructuur (2010) 15 basisprofielen opgesteld. Deze geven per landschapstype of per belangrijke landschappelijke karakteristiek de gewenste situatie aan. Een belangrijk uitgangspunt voor het groen langs provinciale infrastructuur is de 4,5 m brede obstakelvrije zone die wordt gehanteerd voor 80 km/u wegen.

Voor de N 342 is een landschapsvisie opgenomen. Bij het oude hoevenlandschap is veel zicht op kleinschalige elementen zoals de dwars op de weg aanwezige houtwallen. Door maatwerk toe te passen in dit landschapstype (toepassing van solitaire, pluksgewijze bomenrijen, boomgroepen en vrije zichten) waardoor karakteristieke elementen worden benadrukt, ontstaat een afwisselend beeld. Het jonge heideontginningslandschap tussen Oldenzaal en km 64 (Hakenbergweg) is rationeler van aard en wordt voorzien van een bomenrij aan twee zijden van de weg. Een tweetal landgoederen (tussen Oldenzaal en Denekamp) direct aan de weg worden voorzien van een bomenrij. In de landschapsvisie is concreet aangegeven waar bomenrijen moeten worden aangebracht.

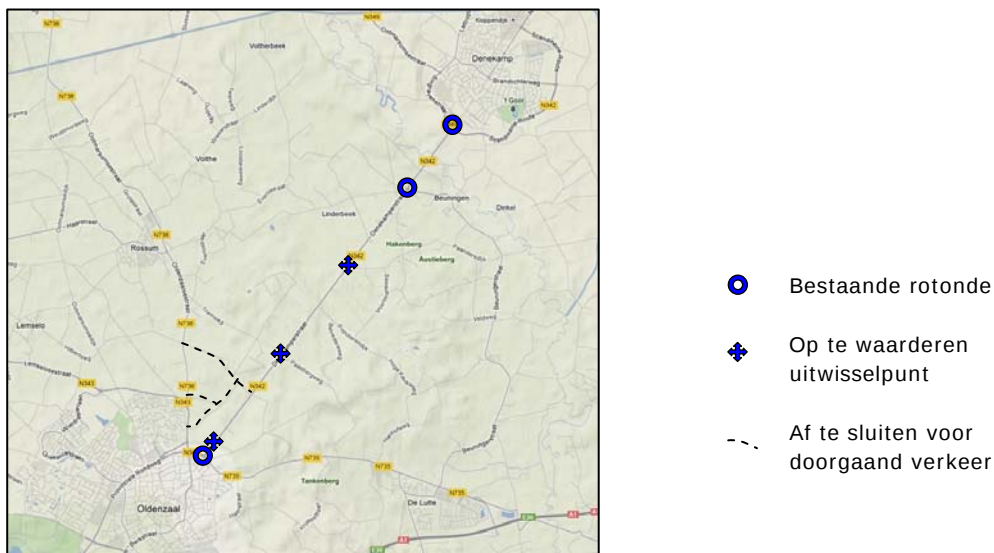
3.6 *Kosteneffectieve Maatregelen*

De provincie werkt op verschillende plaatsen aan de weg. Het doel hiervan is wegen veilig, herkenbaar en beter bereikbaar te maken. Daarvoor is een kosteneffectieve aanpak ontwikkeld met een aantal speerpunten. Deze aanpak pakt veel voorkomende ongevallen op provinciale wegen aan met snel uitvoerbare en effectieve maatregelen, zoals bermverharding en herkenbare wegmarkering. Op basis van een ongevallenanalyse is bekeken waar de maatregelen het meest kansrijk zijn. Ook de verbetering van de verkeersveiligheid van de N 342 tussen Oldenzaal en Denekamp hoort onder de KEM maatregelen. Dit houdt dus in dat grootschalige oplossingen als extra rotondes of nieuwe parallelwegen niet aan de orde zijn en alleen kleinschalige maatregelen worden uitgevoerd.

4 Plan bij concept verkeersbesluit

4.1 Beschrijving plan in hoofdlijnen

Om aan de in hoofdstuk één gestelde doelen te voldoen zijn maatregelen bedacht. Hieronder de maatregelen in hoofdlijnen als opgenomen in het concept verkeersbesluit van 6 september 2012. In de volgende paragraaf volgt een nadere uitwerking van de maatregelen.



Kaart 4.1: locaties overblijvende uitwisselpunten hoofddrijbaan – onderliggend wegennet en de voor doorgaand verkeer af te sluiten wegen

Doel 1: Het verminderen van het aantal kop-staartongevallen op de hoofddrijbaan

De kop-staartbotsingen ontstaan voor een groot deel als gevolg van afslaand verkeer op de hoofddrijbaan. Doordat snelheid wordt geminderd (en eventueel stil wordt gestaan op de rijbaan) moet het achteropkomende verkeer ook tijdig afremmen. Doordat het achteropkomende verkeer onvoldoende afstand houdt en niet bedacht is op een (bijna) stilstaand voertuig op de hoofddrijbaan ontstaat een kop- staartbotsing. De maatregelen om deze ongelukken te verminderen zijn er op gericht de weggebruiker op de hoofddrijbaan geen onverwachte verkeerssituaties te geven. Dus geen stilstaand of afslaand verkeer waar dit niet verwacht wordt, maar wel op locaties waar dit door de inrichting van de weg/het kruispunt wél verwacht kan worden. Hiervoor zijn in grote lijnen twee maatregelen nodig:

- Op enkele logische locaties de kruispunten veilig en herkenbaar inrichten met middengeleiders en verlichting zodat van afstand zichtbaar is dat hier uitwisseling van verkeer tussen hoofddrijbaan en zijweg/parallelweg mogelijk is. De weggebruiker weet wat hij/zij kan verwachten. Dit worden de locaties Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk. Deze locaties liggen op regelmatige afstand van elkaar zodat (samen met de rotonde Beuningen) wegvakken van ongeveer gelijke lengte ontstaan.;
- Op de overige locaties, de zijwegen en de erven alleen nog aansluiten op de parallelweg: er is hier geen uitwisseling van verkeer tussen de hoofddrijbaan en de zijweg en de erven. Uitzondering hierop vormen de Populierendijk en de erven aan de oostzijde. Hier mag nog wel rechts worden afgeslagen, de hoofddrijbaan op.

Wij verbeteren de situatie door het aantal afslaande bewegingen tot een minimum te beperken. Dit is volgens de richtlijnen van het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, die worden gehanteerd voor de Duurzaam Veilige inrichting van wegen (Handboek wegontwerp, 2002): gebiedsontsluitingwegen (wat het hier betreft) hebben geen erfaansluitingen. Wij geven als provincie gevolg aan deze richtlijn door de uitwegen niet meer op de hoofdrijbaan te ontsluiten maar op de parallelweg. Afslaan blijft alleen toegestaan op duidelijk herkenbare kruispunten zodat de weggebruiker weet waar hij hier kan verwachten: uitwisselpunten met middengeleiders, opstelruimte, verlichting, voor achteropkomend verkeer duidelijk herkenbaar en zichtbaar als een locatie waar wordt afgeslagen. De totale verkeersveiligheid verbetert omdat het aantal uitwisselpunten wordt geconcentreerd op een aantal plekken en wij op deze locaties zorgen voor een verkeersveiliger vormgeving. Op deze wijze wordt de functie van de N 342 duidelijker voor de weggebruiker: een sterke verkeersfunctie, gericht op doorstroming van het verkeer en niet bedoeld voor het ontsluiten van erven of ondergeschikte wegen. Hierdoor ontstaat een veiliger weginrichting.



Foto 4.1: voorbeeld van vergelijkbare middengeleider om toe te passen op de N 342

Doel 2: De verkeersveiligheid op de parallelweg niet laten verslechteren

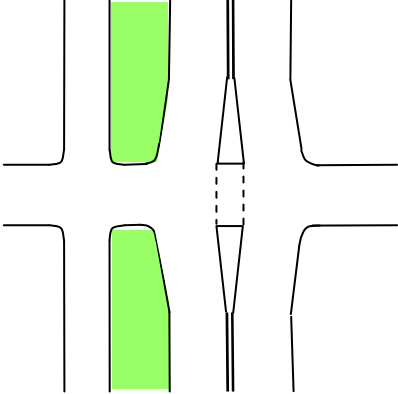
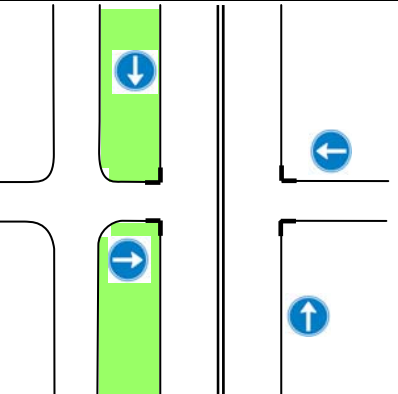
Door de hiervoor genoemde maatregelen krijgt de parallelweg meer verkeer. Om de verkeersveiligheid hier niet te laten verslechteren wordt als aanvullende maatregel langs de gehele rijbaan van de parallelweg een strook bermverharding aangelegd. Hierdoor wordt de weg visueel niet verbreed, maar wordt het verkeer wel gelegenheid geboden uit te wijken om elkaar te kunnen passeren. Met name fietsers krijgen hierdoor meer ruimte waardoor de verkeersveiligheid op peil blijft. Een andere maatregel die er voor zorgt dat de verkeersveiligheid op de parallelweg niet slechter wordt, komt aan bod bij het volgende punt, de Koksweg.

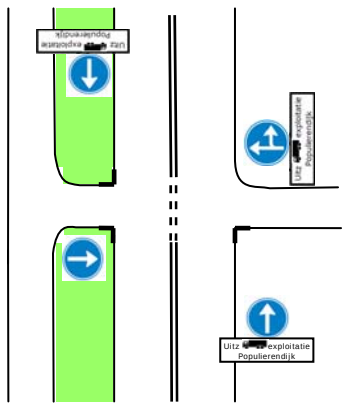
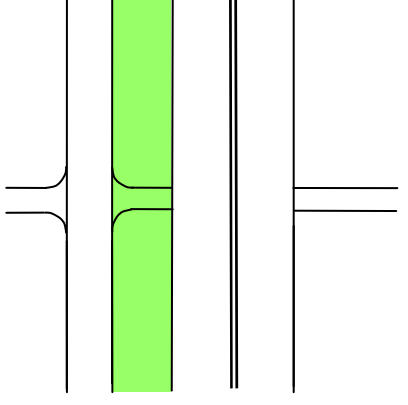
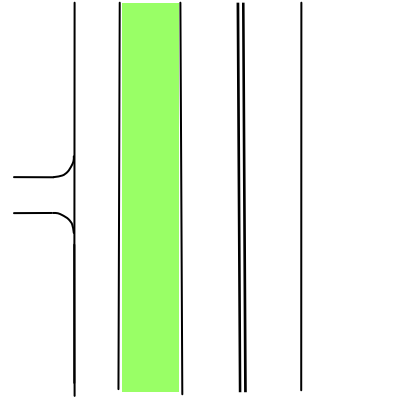
Doel 3: De VOC Koksweg – Parallelweg N 342 aanpakken

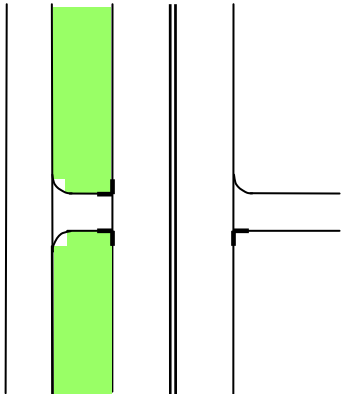
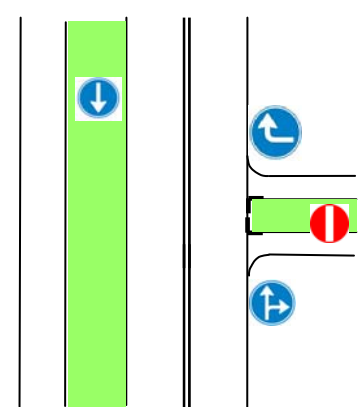
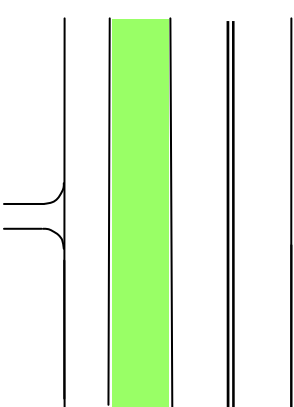
Door de bij doel 1 omschreven maatregelen is de Koksweg niet meer aangesloten op de hoofdrijbaan. Over de Koksweg rijdt relatief veel verkeer dat geen bestemming in het gebied heeft tussen de N 342 en N 736 (Oldenzaal – Ootmarsum) en N 343 (Oldenzaal – Weerselo) maar doorgaand verkeer is en eigenlijk via de Rondweg Oldenzaal hoort te rijden. De Koksweg is niet geschikt voor dit verkeer. Doordat de Koksweg straks alleen nog maar op de parallelweg aansluit geeft dit ook sluipverkeer op de parallelweg. Om de verkeersveiligheid te verbeteren hebben de betrokken wegbeheerders (provincie en gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland) afgesproken de tussen de N 342 en N 736 liggende wegen Koksweg, Roepenbeltweg, Oude Postweg en Loweg af te sluiten voor het doorgaand verkeer. Met deze combinatie van maatregelen wordt de VOC aangepakt.

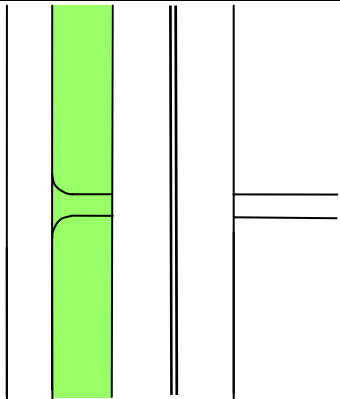
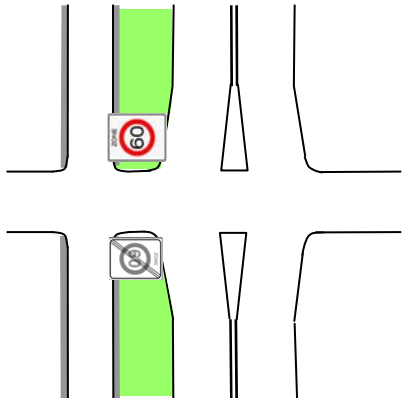
4.2 Beschrijving principes per locatie en maatregel

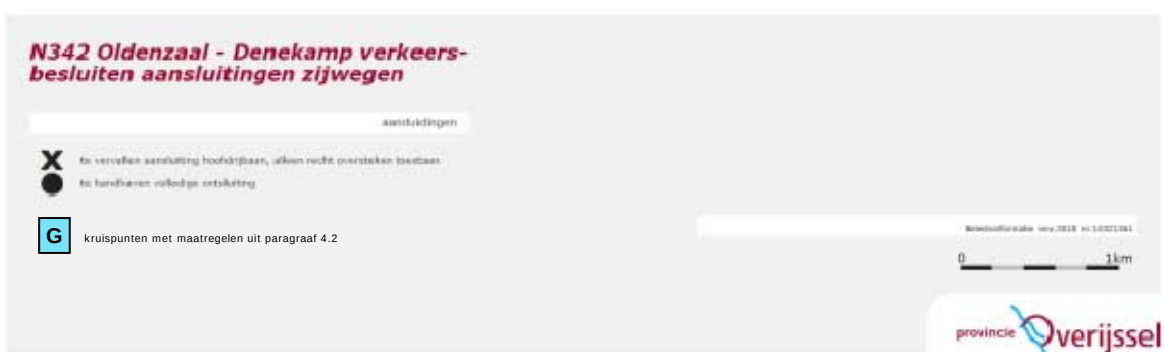
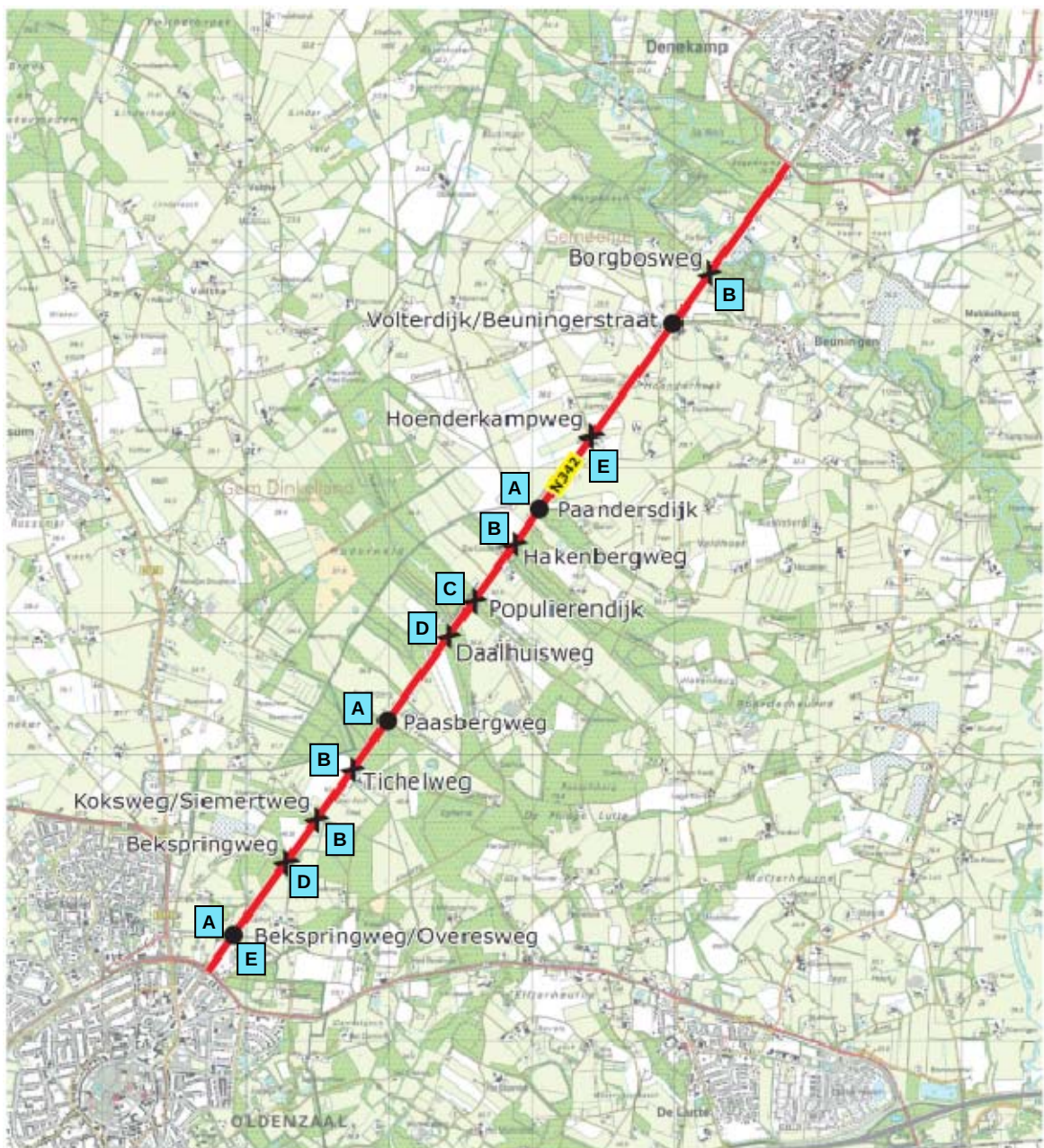
Het plan als opgenomen in het concept verkeersbesluit van 6 september 2012 bestaat uit de maatregelen uit het oude verkeersbesluit van 2010 aangevuld met fysieke maatregelen en het rechts afslaan uit de oostelijke erven en de Populierendijk. Deze laatste maatregelen zijn afkomstig uit de Klankbordgroep van 28 oktober 2011. In het volgende overzicht zijn per locatie de principes van de maatregelen weergegeven.

Locatie, toegestane of verboden verkeersbewegingen en bijbehorende maatregel	Fysieke maatregelen
A: Aansluitingen Overesweg, Paasbergweg, Paandersdijk en de rotonde Beuningerstraat / Volterdijk: Dit blijven aansluitingen waar verkeersbewegingen mogelijk blijven: volledige uitwisseling dus tussen de aangesloten wegen. Verkeersuitwisseling tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg en zijwegen kan alleen op deze vier locaties. Fysieke maatregelen: De drie aansluitingen Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk worden verbreed en vormgegeven met twee middengeleiders en verlichting.	
B: Kruispunten Koksweg / Siemertweg, Tichelweg, Hakenbergweg en Borgbosweg: Hier vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de zijwegen. Hier mag dus niet meer worden afgeslagen van of naar de hoofdrijbaan. Fysieke maatregelen: De aansluitingen met de hoofdrijbaan krijgen rechte hoeken aangevuld met verkeersborden met een verplichte rijrichting waardoor niet mag worden afgeslagen. De asbelijning wordt doorgetrokken (een streep naar links overschrijden mag niet, recht over een streep oversteken mag wel).	

C: Kruispunt Populierendijk: Hier vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de zijwegen, uitgezonderd rechtsaf richting Denekamp. Deze uitzondering op de overige kruispunten is gelegen in de wens van de Klankbordgroep, gezien het relatief grote achtergebied, om zo de verkeersdruk op de parallelweg te beperken en omdat rechts afslaan (met name tijdens de spitsuren) een gemakkelijkere beweging is dan oversteken. De effecten van deze uitzondering op de verkeersveiligheid zijn niet bekend, daarom wordt deze uitzondering in eerste instantie toegepast voor een proefperiode van twee jaar waarin de maatregel gemonitord wordt. Een andere uitzondering betreft hier het vrachtverkeer. Voor zware transporten voor de bosbouw van aanliggende percelen aan de Populierendijk is de parallelweg niet geschikt. Doordat in de Populierendijk een scherpe S-bocht zit op circa 1,5 km afstand van de N 342 is deze niet vanaf de oostzijde te benaderen voor dit vrachtverkeer. Voor het vrachtverkeer voor exploitatie aan de tussenliggende percelen komt daarom een uitzondering: zij mogen wel rechts afslaan van de hoofdrijbaan en links afslaan vanaf de Populierendijk. Fysieke maatregelen: Rechte hoeken geven aan dat hier niet mag worden afgeslagen, aangevuld met verkeersborden met verplichte rijrichting(en). Tevens een onderbord uitgezonderd vrachtverkeer t.b.v. exploitatie aanliggende percelen aan de Populierendijk. De asbelijning wordt doorgetrokken.	
D: Kruispunten Daalhuisweg en Bekspringweg (Losser) De Daalhuisweg (oostelijk van de N 342) en de Bekspringweg (gelegen in de gemeente Losser, westelijk van de N 342) zijn openbare wegen die op de wegenlegger zijn opgenomen. De Bekspringweg heeft een geslotenverklaring voor autoverkeer. Feitelijk zijn de Daalhuisweg en de Bekspringweg aan de oostzijde bospaden. Vanaf de Bekspringweg (westelijk van de N 342) mag niet meer rechtstreeks de hoofdrijbaan worden opgereden. Fysieke maatregelen: Op beide locaties wordt de tussenberm doorgetrokken en voorzien van een fundering die met gras wordt ingezaaid: de bospaden blijven zo wel toegankelijk voor incidenteel landbouwverkeer.	
E: Kruispunt Bekspringweg (Oldenzaal) en Hoenderkampweg Tussen de Bekspringweg, gelegen in de gemeente Oldenzaal en de Hoenderkampweg vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de betreffende wegen. Deze wegen blijven alleen nog op de parallelweg aangesloten. Fysieke maatregelen: Doorsteek in tussenberm wordt opgeheven.	

F: Uitwegen van de oostelijke erven: Hier mag vanaf de hoofdrijbaan niet meer worden afgeslagen naar de erven, vanaf de erven mag de hoofdrijbaan alleen nog worden overgestoken en mag rechtsaf worden geslagen richting Denekamp. Rechtsaf blijft toegestaan op verzoek van de Klankbordgroep omdat dit (met name in de spitsuren) een gemakkelijkere beweging is dan oversteken. De effecten op de verkeersveiligheid van het wel toestaan van rechtsaf richting Denekamp zijn niet bekend, daarom wordt deze uitzondering in eerste instantie toegepast voor een proefperiode van twee jaar waarin de maatregel gemonitord wordt. Aangezien deze beweging alleen wordt uitgevoerd door ter plaatse bekenden en dat zij alleen de weg oprijden als het hiaat in de verkeerstroom op de hoofdrijbaan voldoende groot is, is de verwachting dat deze maatregel niet nadelig is voor de verkeersveiligheid. Fysieke maatregelen: Rechte hoeken met uitzondering rechtsaf naar Denekamp. Hierbij geen bebording: vanuit de inrichting is duidelijk wat van de weggebruiker verwacht wordt. De asbelijning wordt doorgetrokken.	
G: Op erven thv km 66,80 (hotel Dinkeloord), km 66,90 (GF-handel Holterman) en km 67,2 (leegstaand object): Op deze bedrijfsmatige uitwegen wordt door de benodigde ontsluiting door vrachtverkeer en/of de benodigde toegankelijkheid voor bezoekers rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan en rechtsaf vanaf de uitweg toegestaan. Door de zeer smalle tussenberm met hoogteverschil is hier geen andere oplossing. Fysieke maatregelen: Rechtsaf in en rechtsaf uit via gescheiden uitwegen. Daar waar (voor de exploitatie) regelmatig bezoekers komen voorzien van bebording en aanvullende bewegwijzering.	
H: Uitwegen van de westelijke erven: Ontsluiten alleen nog op de parallelweg. Voor een deel van de erven is dit handhaving van de huidige situatie. Fysieke maatregelen: Daar waar ter hoogte van de erven een doorsteek in de tussenberm wordt opgeheven	

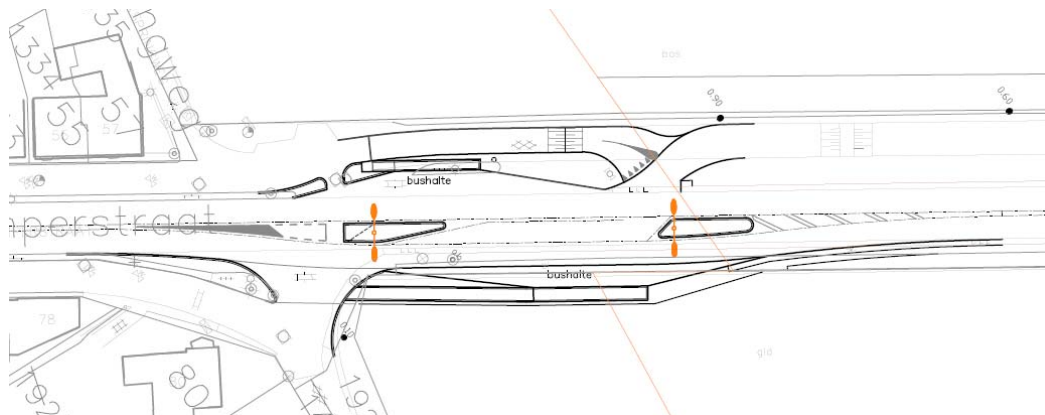
I: Uitwegen van landbouwpercelen: Blijven alleen ontsloten op de parallelweg, vanaf en naar de oostelijke landbouwpercelen moet de hoofdrijbaan worden overgestoken. Omdat de hoofdrijbaan nu al een gesloten verklaring kent voor landbouwverkeer is dit voor dit verkeer feitelijk handhaving van de huidige situatie. Fysieke maatregelen: De verharding wordt uitgevoerd in grasbetonstenen: geschikt voor landbouwvoertuigen. Door het geringe gebruik zal het gras hier doorheen groeien zodat duidelijk is dat deze niet bedoeld zijn als doorsteken voor het overige verkeer. De asbelijning wordt doorgetrokken.	
J: Aanvullende maatregelen parallelweg: Wordt opgenomen in naastgelegen 60 km/h zone zodat de afzonderlijke 60 km/h borden per wegvak vervallen. Fysieke maatregelen: • Verplaatsing zonegrens door aanpassing bebording: 60 km/h zonebord bij toegangen parallelweg vanaf hoofdrijbaan, verwijderen 60 km/h borden op de wegvakken. • Langs weerszijden parallelweg 0,40 m bermverharding zodat verkeer kan uitwijken om elkaar te passeren (met name voor fietsers). Totale breedte parallelweg wordt op de meeste locaties 5,3 à 5,5 m. • Verlegging parallelweg ten noorden van Hoenderkampweg (km 65,0-65,2) om de smalle tussenberm te verbreden. • Wijziging voorrangssituatie toegangen parallelweg vanuit Oldenzaal (ter hoogte van Overesweg) en Denekamp (tegenover 't Wubbenhof): verkeer dat de parallelweg oprijdt of verlaat heeft bij de Overesweg voorrang op de ondergeschikte verkeersstromen via de parallelle route van/naar Oldenzaal en tegenover 't Wubbenhof voorrang op de fietsers van/naar Denekamp.	
K: Afsluiting Koksweg: De gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland bereiden een verkeersbesluit voor om de Koksweg, Roepenbeltweg, Oude Postweg en Loweg af te sluiten voor doorgaand verkeer. Op deze wegen komt een geslotenverklaring voor autoverkeer, uitgezonderd aanwonenden en exploitatie aanliggende van percelen.	



Kaart 4.2: kruispunten met type maatregel

4.3 Beschrijving maatregelen

Overesweg / Bekspringweg, km 60,7



Dit is het eerste kruispunt vanuit Oldenzaal en is gelegen op de gemeentegrens tussen Oldenzaal en Losser. Hier moet het landbouwverkeer van de rijbaan af de parallelweg oprijden, zoals nu ook al het geval is. Ook het overig verkeer met bestemmingen tussen dit kruispunt en de Paasbergweg moeten hier straks naar de parallelweg toe. Op dit kruispunt worden middengeleiders aangelegd voorzien van verlichting. Afslaand verkeer kan zich tussen de middengeleiders opstellen. Voor dit opstellvak is pas na het kruispunt ruimte, zodat de toegang tot de parallel ten opzicht van de huidige situatie met ca 40 meter wordt opgeschoven in de richting van Denekamp. Hierdoor vervalt de huidige bijna rechtstreekse aansluiting van de Bekspringweg op de hoofdrijbaan, dit bestemmingsverkeer moet straks via de nieuwe toegang van/naar de parallelweg. Om de hoofdrijbaan richting Oldenzaal weer te bereiken kan via de parallelweg naar de rotonde in Oldenzaal worden gereden, om de hoofdrijbaan richting Denekamp te bereiken kan via de parallelweg naar het kruispunt Paasbergweg worden gereden.

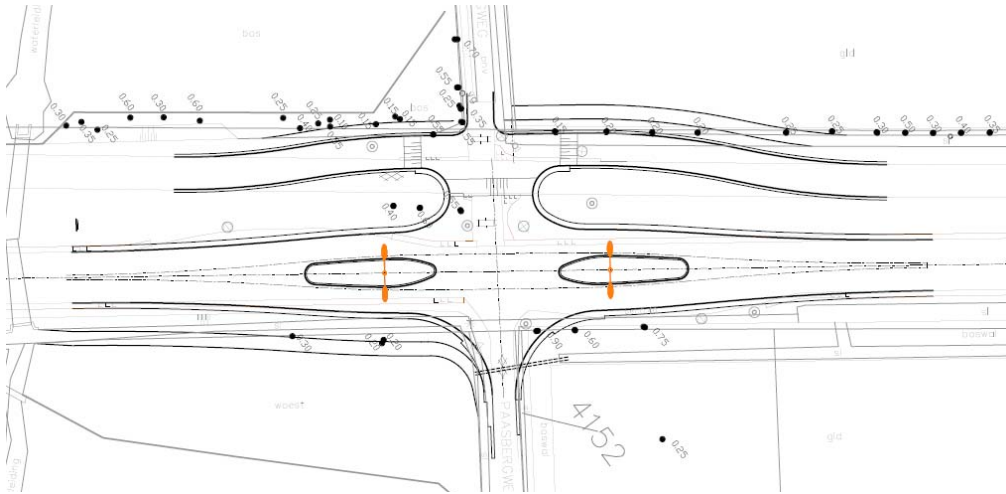
De huidige aansluiting Overesweg kan gehandhaafd blijven. Delen van de middengeleider worden overrijdbaar oom de Overeweg ook voor landbouw- en vrachtverkeer bereikbaar te houden.

Voor fietsers en voetgangers komt een doorsteek. Voor fietsers afkomstig van de richting Oldenzaal komt direct na de rotonde een adviesbord om hier over te steken: bij de rotonde is een middengeleider en zijn de snelheden van het autoverkeer lager zodat het hier veiliger is om over te steken.

Een probleem dat hier nu wordt gesignaleerd is dat verkeer dat de parallelweg richting Denekamp oprijdt (brom)fietsers uit de richting Oldenzaal (die feitelijk van achteren komen) over het hoofd zien. Dit omdat zij alle aandacht bij het verkeer op de hoofdrijbaan hebben en als er ruimte is vlot de parallelweg oprijden en de achteropkomende (brom)fietsers dan niet zien. Om deze situatie te verbeteren wordt een duidelijk onderscheid tussen beide delen van de parallelweg: het deel richting Oldenzaal wordt ondergeschikt aan het deel richting Denekamp. Dit door de vormgeving, de aan te brengen voorrangssituatie en een bromfietsdrempel in het deel vanaf Oldenzaal.

De bushalte richting Denekamp wordt verplaatst tot direct na het kruispunt.

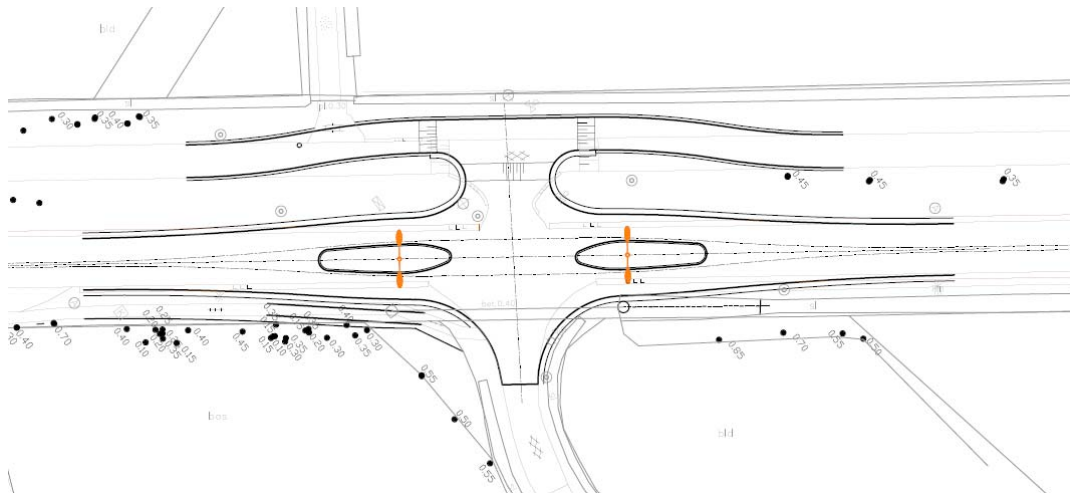
Paasbergweg, km 62,6



Op het kruispunt Paasbergweg worden middengeleiders met verlichting aangelegd. Het afslaand en overstekend verkeer kan zich hierdoor tussen de middengeleiders opstellen. Ook voor fietsers ontstaat zo een veiliger overstek. De parallelweg wordt uitgebogen om voor met name vrachtverkeer manoeuvreerruimte te creëren tussen hoofdrijbaan en parallelweg.

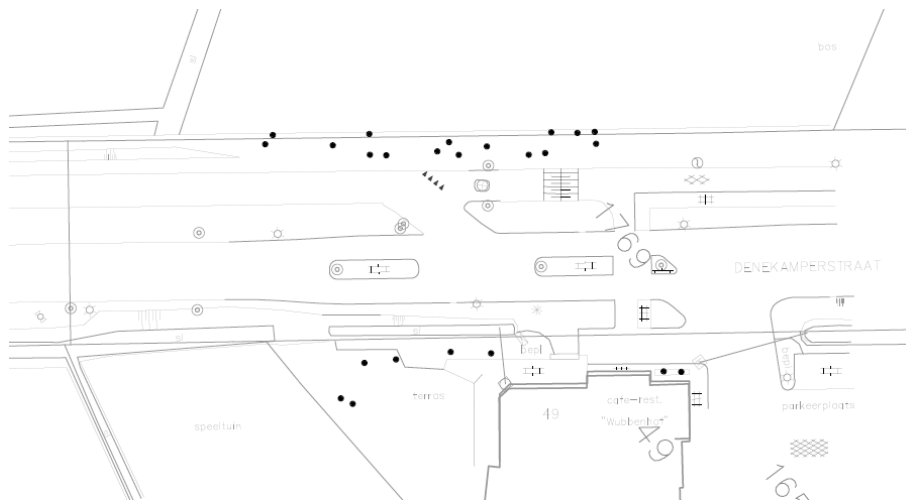
Op dit kruispunt wordt voorgesteld de bestaande bushalte op te heffen. Navraag bij vervoerder Connexxion in april 2012 heeft uitgewezen dat deze halte slechts zeer weinig wordt gebruikt.

Paandersdijk, km 64,4



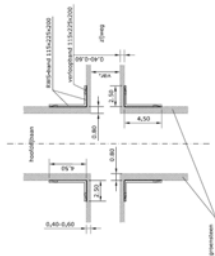
Op het kruispunt Paandersdijk zijn de maatregelen vergelijkbaar met de Paasbergweg: aanleg van middengeleiders met verlichting en uitbuigen van de parallelweg voor manoeuvreerruimte voor met name het vrachtverkeer.

Toegang parallelweg tegenover 't Wubbenhof, km 67,3



In de huidige situatie levert de toegang naar de parallelweg vanaf de rotonde Denekamp problemen op voor met name het vrachtverkeer. Fietzers komen hier uit de tunnel, als de vrachtwagen moet afslaan en kijken of de weg vrij is, zitten deze fietsers in de dode hoek van de spiegels van vrachtwagen. De situatie wordt in het plan zo aangepast dat de fietsers voorrang moet verlenen aan het verkeer dat de parallelweg op rijdt en de aanleg van een bromfietsdrempel ter beperking van de snelheid. Dit stuk parallelweg en hoofdrijbaan is overigens in beheer bij de gemeente Dinkelland.

Overige kruispunten



De overige kruispunten krijgen bovenstaande inrichting met rechte hoeken: alleen kruisende bewegingen zijn mogelijk, afslaan is niet mogelijk. Alleen op het kruispunt Populierendijk mag vanaf de zijweg wel rechtsaf geslagen worden en geldt een uitzondering voor vrachtverkeer voor exploitatie van percelen aan de Populierendijk.

5 *Reactienota*

5.1 *Ter visie legging*

Het concept verkeersbesluit heeft vanaf 6 september 2012 voor een periode van vier weken ter visie gelegen. De inloopbijeenkomst is door ruim 30 belangstellenden bezocht. De meeste vragen richten zich op:

- De kruispunten: de toegestane en straks niet meer toegestane verkeersbewegingen;
- Uitwegen: verschillende vragen over de vormgeving en ligging van de uitwegen, hoe deze er precies uit komen te zien en hoe erven en landbouwpercelen nog bereikbaar blijven;
- Een aantal bewoners van de oostelijk gelegen erven en zijwegen verwachten dat het alleen recht oversteken van de provinciale weg de situatie voor hen onveiliger maakt. Zij houden liever de mogelijkheid om vanaf de hoofdrijbaan rechtsaf naar de erven en zijwegen af te slaan;
- Drukke op de parallelweg: doordat het aantal rechtstreekse aansluitingen op de provinciale weg vermindert, verwachten de bezoekers van de inloopavond dat meer verkeer op de parallelweg gaat rijden, wat weer consequenties heeft voor de veiligheid van de fietsers op de parallelwegen;
- Onder de aanwezigen was over het algemeen instemming met het niet meer toestaan van links afslaan vanaf de hoofdrijbaan (op de locaties zonder middengeleiders): deze beweging wordt door velen als onveilig ervaren. Ook waren veel aanwezigen het eens met de maatregelen als voorgesteld in de concept verkeersbesluiten van de gemeenten Dinkelland, Losser en Oldenzaal om de Koksweg, Siemertsweg, Roepenbeltweg, Oude Postweg en Loweg af te sluiten voor doorgaand verkeer.

5.2 *Zienswijzen*

Het college van Gedeputeerde Staten heeft in totaal 14 zienswijzen ontvangen. Eén zienswijze betrof een concept verkeersbesluit van de gemeente Oldenzaal. De zienswijzen komen hierna aan bod.

1. De heer N. Wolters, Denekamperstraat 49, 7577 PB OLDENZAAL

a. Komt er geluidsisolatie?

Antwoord:

De maatregelen geven voor uw woning geen extra geluidsbelasting. Vanuit dit project worden geen geluidsreducerende maatregelen genomen. Wel is binnen enkele jaren op het betreffende wegvak in Oldenzaal onderhoud van het asfalt gepland waarbij de bestaande deklaag wordt vervangen door een akoestisch stillere deklaag met voor alle motorvoertuigen akoestisch gunstige eigenschappen.

- b. *Aanpassen snelheid tussen kruising Overesweg en rotonde Oldenzaal.*

Antwoord:

De N 342 is onderdeel van het regionaal wegennet. Dit wegennet verbindt de regionaal economische belangrijke gebieden waarbij een goede bereikbaarheid van belang is en een goede doorstroming van het verkeer één van de hoofdfuncties is. De weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (met een bijbehorende snelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom). Deze maximaal toegestane snelheid sluit aan bij de snelheden op de overige wegvakken van de N 342, inclusief Rondweg Oldenzaal. Op grond van deze redenen is het logisch de maximale snelheid 80 km/u te houden.

- c. *Wat wordt gedaan tegen vrachtverkeer op de N 342 dat tol in Duitsland mijdt?*

Antwoord:

De N 342 Oldenzaal – Denekamp heeft een aandeel vrachtverkeer van circa 11%. Op de provinciale wegen ligt dit aandeel tussen de 5 en 20%. Zo hebben de N 343 t.h.v. Weerselo, N 349 t.h.v. Ootmarsum en de N 735 t.h.v. de Lutte ook een aandeel vrachtverkeer van 11%. Aan vrachtverkeer dat op de N 342 rijdt om tol te vermijden kunnen wij als provincie weinig doen, dit is afhankelijk van het rijksbeleid in Duitsland. Daarnaast is de tol niet de enige oorzaak: veel vrachtwagens worden geleased waarbij het aantal gereden kilometers het tarief bepaald. Hierdoor kiezen deze chauffeurs vaak de kortste weg in plaats van de snelste weg.

2. De heer G. Wolberg, Beksprinkweg 5, 7577 PC OLDENZAAL

- a. *Overesweg (VB-1) – Bekspringweg: Hoe moeten vrachtwagens met groot materiaal (bijvoorbeeld bouwmaterialen) komende vanaf Oldenzaal hun vracht afleveren op het adres Bekspringweg. Vanaf de rotonde Thorbeckestraat is het niet mogelijk om de Bekspringweg in te draaien.*

Antwoord:

Vrachtwagens met gestuurde achterassen kunnen de linksaf manoeuvre naar de Bekspringweg maken. Lange opleggers met vaste achterassen zullen uit de richting Denekamp moeten komen om zo de Bekspringweg in Oldenzaal te bereiken. Via de rotonde Thorbeckestraat is de Bekspringweg weer te verlaten. Deze omweg achten wij voor dit incidentele verkeer acceptabel.

3. De heer en mevrouw Tijman op Smeijers, Denekamperstraat 2-4, 7587 NB DE LUTTE

- a. *Het concept verkeersbesluit is niet uitvoerbaar voor de rechts aangrenzende percelen. Door de hoge verkeersintensiteit van dit wegvak, m.n. 's ochtends en 's avonds tijdens de spits, wordt oversteken bijna onmogelijk en zeer risicovol. De verkeersbewegingen van en naar bestemmingen aan de rechterzijde van genoemd wegvak moeten twee extra, niet ongevaarlijke, manoeuvres uitvoeren: bij de aansluiting Overesweg-Bekspringweg eerst linksaf en vervolgens na ± 300 mtr. de twee drukke rijbanen weer over steken. Omgekeerd dienen we, nog ingewikkelder, vier rijbanen te controleren.*

Antwoord:

Wij onderkennen dat de gebruikers van de rechtsgelegen (oostelijke) uitwegen meer oversteekbewegingen moeten maken, met name komend vanuit Oldenzaal en gaand in de richting van Oldenzaal. U moet vaker wachten en rijden via de parallelweg waardoor het u meer tijd zal kosten. Door de hoge verkeersintensiteit op de hoofdrijbaan zult u regelmatig lang moeten wachten voordat u veilig kunt oversteken. Wij verbeteren de situatie door het aantal afslaande bewegingen tot een minimum te beperken. Dit is volgens de richtlijnen van het CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, die worden gehanteerd voor de Duurzaam Veilige inrichting van wegen (Handboek wegontwerp, 2002): gebiedsontsluitingwegen (wat het hier betreft) hebben geen erfaansluitingen. Wij willen als provincie gevolg geven aan deze richtlijn door de uitwegen niet meer op de hoofdrijbaan te ontsluiten maar op de parallelweg.

De totale verkeerveiligheid wordt beter (minder kop-staart ongevallen), maar het is uit ongevallenanalyses niet bekend of de situatie voor u als bewoner die extra verkeersbewegingen moet gaan maken om thuis te komen ook beter wordt. Door deze onzekerheid, en na bestuurlijk overleg met de betrokken wegbeheerders, passen wij het plan aan:

Rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan blijft voor de oostelijke erven en zijwegen (voorlopig) toegestaan. (Vanaf de hoofdrijbaan blijven alle linksafbewegingen en alle rechtsafbewegingen naar de westzijde verboden).

Dit heeft tot gevolg dat het risico op kop-staart botsingen door naar rechts afslaand verkeer blijft bestaan. Wij zullen dit de komende drie jaren gaan monitoren. Als blijkt dat de kop-staart ongevallen zich blijven voordoen, of als uit nadere analyse van de weg blijkt dat de kans hierop groot blijft, gaan wij dit vraagstuk opnieuw overwegen. Uiteindelijk blijft het de wens van de provincie als wegbeheerder om te voldoen aan de richtlijnen van het CROW dat gebiedsontsluitingswegen geen erfaansluitingen hebben en dat het aantal uitwisselingspunten geminimaliseerd wordt.

Rechts afslaan vanaf de oostelijke erven en oostelijke zijwegen blijft in het plan toegestaan. Dit omdat dit (met name in de spitsuren) een gemakkelijker beweging is dan oversteken. De effecten op de verkeerveiligheid van het wel toestaan van rechtsaf richting Denekamp zijn niet bekend, daarom wordt deze uitzondering in eerste instantie toegepast voor een proefperiode van drie jaar waarin de maatregel gemonitord wordt. Aangezien deze beweging vooral wordt uitgevoerd door ter plaatse bekenden en zij alleen de weg oprijden als het hiaat in de verkeersstroom op de hoofdrijbaan voldoende groot is, verwachten wij geen nadelige gevolgen voor de verkeerveiligheid.

De extra oversteekbewegingen vanaf de erven en zijwegen vanaf de oostzijde naar de parallelweg leiden niet tot een afname van de verkeerveiligheid op deze locaties: om een rijbaan over te steken is minder tijd benodigd dan wanneer linksaf wordt geslagen, in het laatste geval moet namelijk ook tijd worden gerekend voor het optrekken, terwijl dit bij oversteken niet het geval is. Hierin blijft het plan dus ongewijzigd: vanuit de erven (en zijwegen) aan de oostzijde mag alleen rechtsaf worden geslagen en recht worden overgestoken.

- b. *Het gaat op de parallelweg tot levensgevaarlijke situaties leiden met een chaos van fietsers, voetgangers, automobilisten, landbouw- en vrachtverkeer m.n. voor de schoolgaande en recreërende fietsers.*

Antwoord:

Wij begrijpen uw zorg over de verkeerveiligheid op de parallelweg. De parallelweg wordt weliswaar drukker, maar met een totale intensiteit van 350 motorvoertuigen per etmaal blijft de verkeersdruk beperkt. Door aan weerszijden van de parallelweg de bermverharding aan te brengen wordt de mogelijkheid van passeren van fietsers vergroot waardoor de verkeerveiligheid op de parallelweg wordt verbeterd. De totale breedte van de parallelweg wordt 5,3 à 5,5 m. De bermverharding heeft in de praktijk een aantoonbaar gunstig effect op de verkeerveiligheid. Tevens worden hier fietsvriendelijke grasbetonstenen toegepast.

De parallelweg heeft een maximale toegestane snelheid van 60 km/u en is gecategoriseerd als erftoegangsweg. Volgens het CROW is het algemene uitgangspunt voor erftoegangswegen dat er menging van verkeerssoorten plaatsvindt. Bij een lage intensiteit van het autoverkeer en een rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer die overeenkomt met de maximum snelheid is dit geen probleem (CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2006). Bij intensiteiten tot 2.500 motorvoertuigen en 2.000 fietsers per etmaal geeft het CROW menging van het verkeer op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom als juiste voorziening. De verwachte intensiteiten van het autoverkeer (maximaal 350 mvgt/etm) en de getelde fietsers (circa 1.000 fietsers per etmaal) liggen beduidend lager dan de door het CROW genoemde intensiteiten. Met de onderzinswijze 3.a gegeven reactie dat rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan (voorlopig) blijft toegestaan verlaagt de intensiteit op de parallelweg enigszins, zodat deze maatregel hier een bijkomend gunstig effect heeft.

- c. *Berm ter hoogte van inrit extra smal met veel hoge ruige begroeiing en storende aanwijzingsborden.*

Antwoord:

Wanneer de beplanting op provinciale grond het uitzicht voor u belemmert zullen wij samen met u bezien hoe wij door te snoeien het uitzicht kunnen verbeteren. Dit geldt ook voor de eventueel aanwezige bebording. Wij zijn reeds bij u op bezoek geweest om dit probleem op te lossen.

- d. *Veel last van hellende vlakken ter paatse van de uitrit. De tussenberm is absoluut ontoereikend voor het vrachtverkeer welke onze boerderij locatie heeft bezocht.*

Antwoord:

Rechtsaf vanuit de uitrit was in het plan reeds toegestaan. Zoals onder zienswijze 3.a is weergegeven blijft rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan (voorlopig) ook toegestaan. (Vracht)verkeer kan hiermee dus altijd van op- en vanaf de hoofdrijbaan naar uw uitweg. Wij zullen de vormgeving en draagkracht van de doorsteek in de tussenberm aanpassen op zwaarder verkeer.

**4. De heer J. Spitshuis, Denekamperstraat 20a, 7587 NB DE LUTTE
De heer N. Spitshuis, Denekamperstraat 20, 7587 NB DE LUTTE**

- a. *Bezwaar tegen het niet meer mogen afslaan van de hoofdrijbaan naar eigen perceel en andersom, maar moeten oversteken via de tussenberm naar de parallelweg.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 3.a.

- b. *Oponthoud (inclusief irritatie) voor weggebruikers, door langzaam verkeer en landbouwverkeer op de parallelweg en het creëren van een onveilige situatie op de parallelweg.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 3.b.

- c. *Het talud tussen de parallelweg en de N 342 is erg oplopend, waardoor het moeilijk is een vlotte vloeiende oversteek te maken. Zeker wanneer dit moet met auto en paardentrailer/aanhangwagen. Er is dan ook te weinig ruimte. Groot transport kan ons perceel moeilijk aandoen. Er is slecht uitzicht door bomen in de tussenberm. Door vorst en sneeuw wordt het talud glad en is een oversteek zelfs onmogelijk.*

Antwoord:

- De doorsteek in de tussenberm wordt herstraat waarbij rekening wordt gehouden met de door u genoemde/gewenste voertuigen.
- Wij hebben gecontroleerd of bomen in de tussenberm verwijderd moeten worden om voldoende zicht op de hoofdrijbaan en de parallelweg te geven. Hieruit bleek dat langs de parallelweg twee bomen moeten worden gekapt om voldoende zicht op de parallelweg te verkrijgen.
- Zoals onder zienswijze 3.a is weergegeven blijft rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan (voorlopig) ook toegestaan. (Vracht)verkeer kan hiermee dus altijd van op- en vanaf de hoofdrijbaan naar uw uitweg.
- De doorsteek is onderdeel van uw uitweg, bij vorst en sneeuw zult u de doorsteek daarom zelf schoon moeten houden.

5. Groenconsultant, de heer J. Beekhuis, Postbus 95, 6860 AB OOSTERBEEK, namens Landgoed Egheria-ten Cate

- a. *Kruispunt Paasbergweg opwaarderen staat haaks ten opzichte van het genomen besluit door de Landinrichtingscommissie Losser om de Paasbergweg verkeersluw te maken t.g.v. natuur en recreatie. Uw opwaardering van de aansluiting geeft een extra verkeersaanbod op de Paasbergweg, dat voorspelbaar zal uitmonden in een door alle betrokkenen ongewilde en ongecontroleerde sluiproute, hetgeen haaks staat op bovengenoemd beleid. Wij adviseren u dringend uw voornemen voor een herkenbaar kruispunt met middengeleiders en verlichting te verplaatsen naar de aansluiting N 342 met de Populierendijk.*

Antwoord:

Het afsluiten van de Paasbergweg (als onderdeel van een groter gebied tot de N 735) voor doorgaand verkeer is inderdaad in het Ontwerp Uitwerkingsplan opgenomen, maar wordt pas uitgevoerd als hiervoor de procedures voor een verkeersbesluit zijn doorlopen. De gemeente Losser heeft aangegeven dit nu ter hand te gaan nemen en ook de Paasbergweg gesloten te verklaren voor alle motorvoertuigen en dit op te nemen in het definitieve besluit tot afsluiting van wegen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, "uitgezonderd aanwonenden en exploitatie aanliggende percelen", aanvullend op de Siemertweg. Voor onze planvorming vormt dit geen beletsel: de Paasbergweg en de andere wegen in het voor het doorgaand verkeer af te sluiten gebied blijven dan hun functie behouden waar deze voor bedoeld is: het ontsluiten van het achterliggende gebied.

Ons voornemen betreft het opwaarderen van het kruispunt Paasbergweg, niet van de Paasbergweg zelf. De Populierendijk blijft bereikbaar, zij het via de parallelweg. Wij verwachten dan ook niet dat de opwaardering tot meer verkeer op de Paasbergweg zal leiden, zeker niet in combinatie met de hiervoor genoemde afsluiting voor doorgaand verkeer.

De belangrijkste redenen dat de Paasbergweg en Paandersdijk de uitwisselpunten blijven zijn:

- De onderlinge afstand van de uitwisselpunten. Het wegvak tussen de rotonde Beuningen en de Overesweg in Oldenzaal wordt zo in drie wegvakken van bijna gelijke lengte verdeeld zodat de af te leggen weg voor autoverkeer op de parallelweg zo beperkt mogelijk blijft.
- De Populierendijk en Paasbergweg zijn ongeveer even rustig (Paasbergweg 115 mvtg/etmaal, Populierendijk 138 mvtg/etmaal) zodat er vanuit de verkeersbelasting geen reden is voor één van beide wegen te kiezen.
- De Populierendijk heeft een voor vrachtverkeer minder geschikt deel met S-bocht die niet te nemen is voor groter vrachtverkeer.

Vanwege bovenstaande redenen zien wij geen aanleiding het uitwisselpunt te verplaatsen van de Paasbergweg naar de Populierendijk.

- b. *Daalhuisweg: de bestaande en verharde doorsteek in de tegenovergelegen tussenberm van de N 342 wordt in het plan opgeven. Wens: deze doorsteek handhaven of zodanig inrichten dat gebruik door voertuigen van aannemers van bos- en natuurwerk in de toekomst veilig mogelijk blijft.*

Antwoord:

De doorsteek wordt als zodanig opgeheven, maar de doorsteek blijft wel een verharding met grasbetonstenen behouden. Wij zullen deze zodanig vormgeven dat de Daalhuisweg toegankelijk blijft voor de door u genoemde voertuigen.

- c. *Kruising Populierendijk: hiervan mogen ook de zware voertuigen van loonwerkers, melktransport, voertuigen van aannemers voor bos- en natuurbeheer gebruik blijven maken. Maar dit moet rijtechnisch dan wel mogelijk zijn en niet verhinderd worden door allerlei betonnen constructies. Op basis van uw voorstel is het voor genoemde categorie voertuigen onmogelijk om komende vanuit Oldenzaal vanaf de N 342 de Populierendijk op te rijden. Dit is in het kader van landgoedbeheer en voor onze aanwonende een schade veroorzakende beperking en dus niet acceptabel. Er dient een veilige afrit te komen vanaf de N 342 naar de Populierendijk.*

Antwoord:

De toegang vanaf de N 342 door de door u genoemde voertuigen zal niet beperkt worden. Zoals onder zienswijze 3.a in ons antwoord is weergegeven blijft rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan (voorlopig) toegestaan.

6. Natuurmonumenten, de heer J. Braad, Bentheimerstraat 15a, 7587 ND DE LUTTE

- a. *Bezwaar tegen het aanpassen van de kruising Paasbergweg als herkenbaar kruispunt met middengeleiders en verlichting. Natuurmonumenten verwacht door de overige voorgenomen maatregelen juist een verkeerstoename op te Paasbergweg en deze weg wordt voornamelijk recreatief gebruikt. Ook is het in strijd met het landinrichtingsplan van Losser om de Paasbergweg af te sluiten voor het doorgaande verkeer. Voorstel om de Populierdijk als uitwisselpunt te gebruiken.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 5.a.

7. Dienst Landelijk Gebied Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Regio Oost, namens de uitvoeringscommissie Losser.

- a. *Bezwaar tegen het aangesloten blijven van de Paasbergweg op de hoofdrijbaan, omdat dit tegenstrijdig is op het vastgestelde Inrichtingsplan Losser ter verbetering van de verkeersveiligheid en ter bevordering van de extensieve recreatie.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 5.a.

- b. *De aanpak van de kruising N 342 met de Populierendijk is in het concept verkeersbesluit niet overeenkomstig het Inrichtingsplan van de gemeente Losser. In het Inrichtingsplan staat dat ter hoogte van de kruising N 342 met de Populierendijk een veilige oversteekplaats over de Denekamperstraat wordt opgenomen door het aanleggen van een tunnel voor fietsers, wandelaars, ruiters en huifkarren en waar eventueel ook kruisend landbouwverkeer gebruik van kan maken.*

Antwoord:

Ten aanzien van de mogelijke aanleg van een tunnel voor onder andere fietsers, ruiters en landbouwverkeer ter hoogte van de Populierendijk merken wij op dat op dit moment geen budget beschikbaar is voor een dermate kostbare en (om deze tunnel te kunnen aansluiten op de parallelweg) ruimte intensieve maatregel. De voorgestelde maatregelen ter hoogte van de Populierendijk zijn dermate kleinschalig dat deze een eventuele toekomstige tunnel niet in de weg staan.

8. Mevrouw B. Egberin, Paasbergweg 5, 7587 LS DE LUTTE

- a. *Bezwaar tegen het gepland uitwisselpunt ter hoogte van de Paasbergweg. Hierdoor zullen veel mensen gebruik maken van de doorsteek Denekamperstaat-Bentheimerstraat. Door de voorgenomen maatregelen verwacht ze juist een verkeestoename op te Paasbergweg, waardoor haar boerenerv overlast/schade zal ondervinden. Tevens is deze weg opgenomen in het toeristische fiets- en wandelnetwerk, dus wordt de weg voornamelijk recreatief gebruikt.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 5.a.

9. Fam. Grote Beverborg, Belvedereweg 8, 7587 LV DE LUTTE

- a. *Volgens het concept verkeersbesluit moeten wij, komende vanuit Oldenzaal, 2x de weg oversteken om rechts de Populierendijk in te rijden. Dit is levensgevaarlijk, want bij de Paasbergweg sta je voor een heuvel en zie je het tegemoetkomende verkeer pas op het laatst op de heuvel verschijnen. Ook wordt er geen rekening gehouden met de fietsers op de parallelweg en de aanwonenden. Dit plan is bijna niets veranderd dan 2 jaar geleden. Toen was er geen draagvlak en nu ook niet!*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 3.a.

Naar aanleiding van de overige door u genoemde punten in uw zienswijze:

- Over uw gesignaleerd probleem op de aansluiting Paasbergweg van beperkt zicht op aankomend verkeer vanuit Denekamp door het hoogteverschil het volgende. Door de voorgestelde vormgeving met middengeleiders is het voor linksafslaand verkeer mogelijk om zich tussen de rijstroken op te stellen. Op dat punt is het vanuit Denekamp aankomend verkeer op de hoofdrijbaan vanaf een afstand van 200 meter goed zichtbaar. Bij een rijnsnelheid van 80 km/u van het verkeer is hierdoor negen seconden de tijd om de linksafbeweging te maken, dit is ruim voldoende. De richtlijnen van het CROW houden een zichtafstand voor deze manoeuvre aan van 110 meter (Handboek wegontwerp, 2002), deze afstand wordt dus ruimschoots gehaald.
- T.a.v. het drukker worden van de parallelweg: zie onze reactie bij zienswijze nr 3.b.
- Het plan is wel degelijk aangevuld, onder andere bermverharding langs de parallelweg, herkenbaar ingerichte uitwisselpunten met verlichting en middengeleiders.

10. De heer M. Dierselhuis, Duivendalweg 8, 7587 IR DE LUTTE

- a. *De verkeersveiligheid wordt door de nieuwe aanpassingen waarschijnlijk wel gerealiseerd op de hoofdrijbaan, maar niet op de parallelweg. Op de parallelweg wordt het veel gevaarlijker door de toename van fietsers en autoverkeer.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 3.b.

- b. *De oversteek bij de Populierendijk zal in de winterdag gevaarlijk worden door gladheid en door het sneeuwruimen op de hoofdrijbaan, waardoor de oversteek dichtgeschoven wordt door sneeuw.*

Antwoord:

Door de aanleg van een verkeersplateau op de aansluiting van de Populierendijk met de parallelweg komt de parallelweg hier hoger te liggen. De helling van de tussenberm wordt kleiner waardoor de situatie in de winter beter wordt. In het strooibeeld van de provincie heeft het sneeuwruimen van de hoofdrijbaan de eerste prioriteit, vervolgens hebben de doorsteken de tweede prioriteit. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente, de doorsteek maakt onderdeel uit van de zijweg. Als de zijweg gestrooid wordt en sneeuwvrij wordt gemaakt moet ook de doorsteek gedaan worden. Voor wat betreft het op- en afrijden van de Populierendijk wijzigt de situatie niet: ook nu moet in de winter af en toe door de, van de hoofdrijbaan weggeschoven, sneeuw worden gereden.

11. De heer J. Westemeijer, Veldkampsweg 62a, 7591 XN DENEKAMP

- a. *Toename van gemotoriseerd verkeer op de parallelweg, de vele (brom)fietsen komen daardoor danig in het gedrang. Het voorgenomen besluit om de parallelbaan te verbreden met graskeien om de auto en fietsers te laten uitwijken is niet voldoende en tevens gevaarlijk.*

Antwoord:

Zie het antwoord bij zienswijze nr 3.b.

- b. *Door de aanleg van de middengeleiders wordt de ruimte voor een auto plus aanhanger te klein. Als bijvoorbeeld een auto plus aanhanger van de hoofdrijbaan rechts af de parallelbaan op wil en hij moet wachten voor een groep fietsers die recht doorgaan, dan moet het verkeer op de hoofdrijbaan alsnog wachten omdat de aanhanger nog grotendeels op de rijbaan staat. Een goede ruime uitvoegstrook zou beter op zijn plaats zijn en qua aanleg nog makkelijker ook.*

Antwoord:

De afmetingen van de middengeleider zijn beperkt omdat het 'sobere' maatregelen zijn: met zo weinig mogelijk kosten het meeste effect op de verbetering van de verkeersveiligheid zien te halen. Bij het oversteken van de hoofdrijbaan moet een auto met aanhanger dus wachten totdat hij in één keer kan oversteken. De parallelweg wordt ter plaatse van de aansluiting uitgebogen zodat een meer opstelruimte ontstaat tussen hoofdrijbaan en parallelweg. Door deze extra ruimte staat in de door u geschetste situatie van rechtsafslaan vanaf de hoofdrijbaan naar de parallelweg de aanhanger niet meer op de hoofdrijbaan.

12. De heer J.G. Wargers, Oude Dijk 5, 7591 GV DENEKAMP

- a. *Zienswijze t.a.v. de afslag Hotel Dinkeloord. Er gaat veel verkeer van en naar hotel Dinkeloord. De oversteek is moeilijk voor landbouwmachines en auto's met of zonder aanhanger.*

Antwoord:

- Het ontwerp van de aansluiting Dinkeloord passen wij aan zodat behalve fietsers ook landbouwverkeer hier kan oversteken.
- Oversteken voor landbouwverkeer of auto met aanhanger naar de parallelweg tijdens spitsuren is inderdaad moeilijk, hoewel de intensiteit op de parallelweg relatief laag is. De auto met aanhanger kan overigens de hoofdrijbaan op- en af rijden via de aan te passen uitweg van Dinkeloord via rechts af de uitweg in en rechtsaf de uitweg uit met gescheiden in- en uitrit. Voor het landbouwverkeer blijft het probleem bestaan.

Dit probleem kunnen wij in dit project helaas nu niet oplossen. De aanleg van een parallelweg aan de oostzijde is een goede oplossing hiervoor, passend in het categoriseringssysteem van Duurzaam Veilig. De nu voorgestelde maatregelen met de inrichting van enkele herkenbare uitwisselpunten kunnen later (als financiële middelen beschikbaar zijn en de bereidheid er is voor de opoffering van grond en natuur) worden uitgebreid met een parallelweg aan de oostzijde.

- Een linksaf opstelvak (door indiener genoemd tijdens de inloopavond op 19 september 2012) is ook een maatregel waarvoor uitbuiging van de parallelweg noodzakelijk is en waarvoor de ruimte door de smalle tussenberm fysiek niet aanwezig is.

- b. *Gewenst is een rotonde op de aansluiting van hotel Dinkeloord en snelheidsbeperking tot 60 km tussen de rotondes.*

Antwoord:

De N 342 is onderdeel van het regionaal wegennet. Dit wegennet verbindt de regionaal economische belangrijke gebieden waarbij een goede bereikbaarheid van belang is en een goede doorstroming van het verkeer één van de hoofdfuncties is. De weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (met een bijbehorende snelheid van 80 km/u). Op een dergelijke weg is 60 km/u niet aan de orde en passen geen extra rotondes. Tevens is de fysieke ruimte voor rotondes niet aanwezig en past dit niet binnen het beleid van het toepassen van sobere maatregelen.

13. De heer L. Steunebrink, Denekamperstraat 36, 7588 PW BEUNINGEN

- a. *Zienswijze t.a.v. de oversteek dichtbij de rotonde bij Denekamp, ter hoogte van 't Wubbenhof (aansluiting parallelweg op hoofdrijbaan). Wens is deze 100 m te verplaatsen, omdat door te weinig ruimte de hoofdrijbaan voor landbouwverkeer moeilijk op te draaien is.*

Antwoord:

Een verplaatsing van de afslag 100 m richting Oldenzaal betekent dat de aansluiting buiten de bebouwde kom komt te liggen en naar verwachting onveiliger wordt omdat de snelheid daar hoger zal zijn. Op de huidige locatie is een middengeleider waardoor aankomend verkeer afgeremd wordt. Naar aanleiding van uw opmerking hebben wij de gemeente Dinkelland (wegbeheerder hier ter plaatse) een voorstel gedaan om met bermverharding en verkorting van de middengeleider de berijdbaarheid voor landbouw- en vrachtverkeer te verbeteren. Zij heeft het voornemen deze maatregelen bij uitvoering van het totale plan te realiseren.

14. Fam. Vrijkorte, Oude Ootmarsumsestraat 4, 7577 PG OLDENZAAL

Fam. Wanschers, Oude Ootmarsumsestraat 2, 7577 PG OLDENZAAL

Fam. P.J. Leusink, Oude Ootmarsumsestraat 6, 7577 PG OLDENZAAL

- a. *Zienswijze naar aanleiding van een besluit, uit het nieuwsblad Oldenzaal d.d. 4 september 2012. Het betreft een verkeersbesluit van de gemeente Oldenzaal om de Loweg en Bekspringweg in Oldenzaal af te sluiten voor doorgaand verkeer.*

Antwoord:

Het betreft een zienswijze op het voorgenomen verkeersbesluit van de gemeente Oldenzaal, nr INT-12-00273 dat vanaf 5 september 2012 voor een periode van 4 weken ter visie heeft gelegen bij de gemeente Oldenzaal. Het betreft een verkeersbesluit van de gemeente Oldenzaal om de Bekspringweg (gelegen tussen de Loweg en de gemeentegrens van Losser) en de Oude Postweg (gelegen tussen de Oliemolenstraat en de gemeentegrens van Losser) gesloten te verklaren voor alle motorvoertuigen met uitzondering van aanwonenden en exploitatie aanliggende percelen. Wij sturen sturen uw reactie door naar de gemeente Oldenzaal.

- b. *Voor de verkeersveiligheid moet de Oude Ootmarsumsestraat ook verbeterd worden.*

Antwoord:

De overgang Oude Ootmarsumsestraat-fietspad is in beheer bij de gemeente Oldenzaal. Wij sturen sturen uw reactie door naar de gemeente Oldenzaal.

5.3 Conclusies

In deze paragraaf zijn de maatregelen en aanpassingen op het concept-plan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen uit de vorige paragraaf opgesomd.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen 3.a, 4.a en 9.a betreffende het extra oversteken van de rijbaan voor bestemmingen aan de oostzijde wordt het verkeersbesluit op de volgende onderdelen aangepast:

- Vanaf de hoofdrijbaan blijft de rechtsaf beweging, komend vanuit de richting Oldenzaal, naar de oostelijk gelegen erven en zijwegen (voorlopig) toegestaan.
- Vanaf de oostelijk gelegen zijwegen blijft rechtsaf de hoofdrijbaan op (voorlopig) toegestaan.

Bovenstaande maatregelen worden voorlopig toegestaan omdat de effecten op de verkeersveiligheid niet bekend zijn. Dit heeft tot gevolg dat het risico op kop-staart botsingen door naar rechts afslaand verkeer blijft bestaan. Wij zullen dit de komende drie jaren gaan monitoren. Als blijkt dat de kop-staart ongevallen zich blijven voordoen, of als uit nadere analyse van de weg blijkt dat de kans hierop groot blijft, gaan wij dit vraagstuk opnieuw overwegen. Uiteindelijk blijft het de wens van de provincie als wegbeheer om te voldoen aan de richtlijnen van het CROW dat gebiedsontsluitingswegen geen erfaansluitingen hebben en dat het aantal uitwisselingspunten geminimaliseerd wordt.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen 5.a, 6.a, 7.a en 8.a betreffende extra verkeer op de Paasbergweg gaat de gemeente Losser als wegbeheerder haar verkeersbesluit aanpassen:

- De gemeente Losser zal de Paasbergweg gesloten verklaren voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd aanwonenden en exploitatie aanliggende percelen.

Naar aanleiding van reactie 4.c betreffende het zicht op de parallelweg vanuit de doorsteek in de tussenberm:

- Langs de parallelweg gaan twee bomen gekapt worden om voldoende zicht op de parallelweg te verkrijgen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze 5.b wordt het ontwerp van de aansluiting Daalhuisweg aangepast:

- De doorsteek in de tussenberm naar de Daalhuisweg blijft toegankelijk voor de voertuigen van aannemers van bos- en natuurwerk.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze 12.a wordt het ontwerp van de aansluiting voor Hotel Dinkeloord aangepast:

- De aansluiting van Hotel Dinkeloord wordt zodanig aangepast dat landbouwverkeer vanaf de parallelweg naar Hotel Dinkeloord kan rijden en vice versa.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze 13.a gaat de gemeente Dinkelland als wegbeheerder de situatie ter hoogte van 't Wubbenhof verbeteren:

- De gemeente Dinkelland gaat door het aanbrengen van bermverharding en verkorting van de middengeleider de berijdbaarheid voor landbouw- en vrachtverkeer verbeteren.

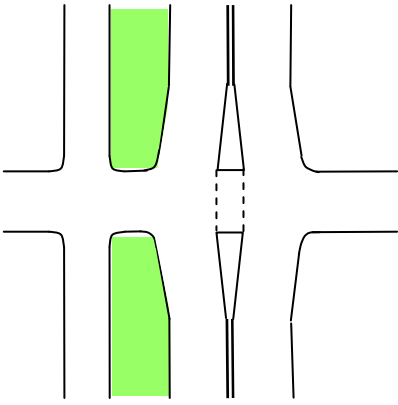
6 Plan bij definitief verkeersbesluit

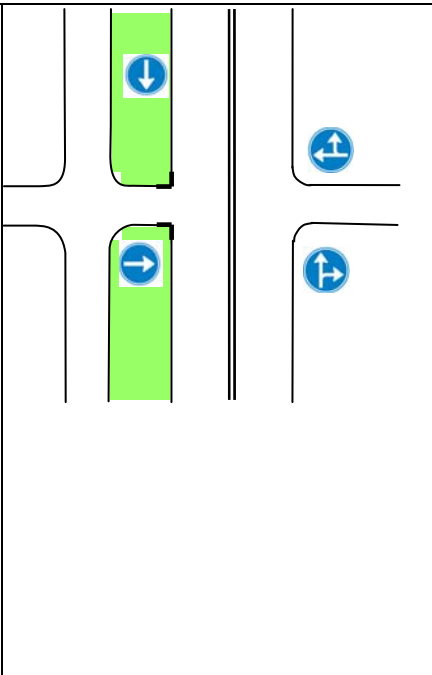
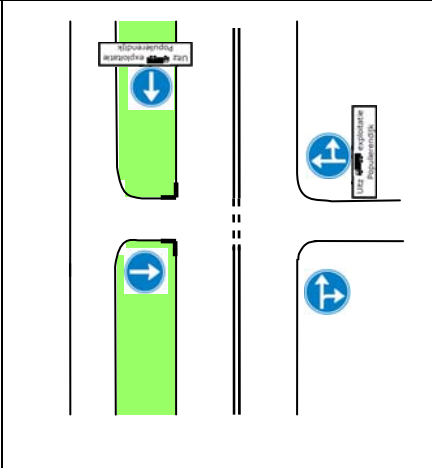
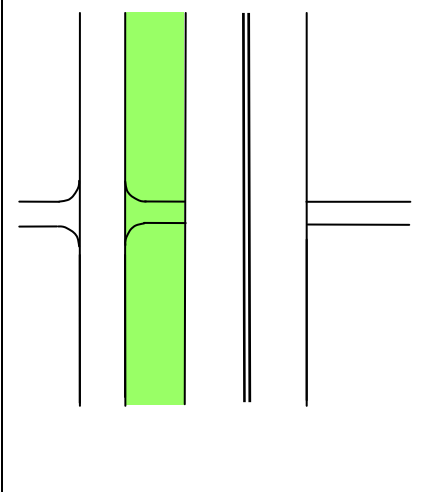
6.1 Inleiding

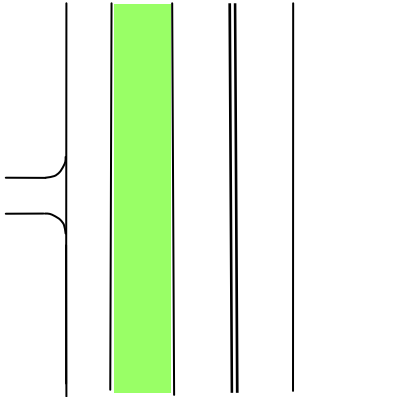
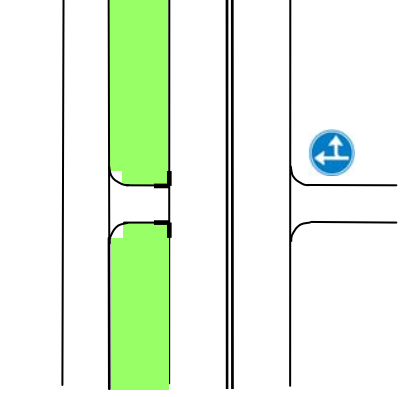
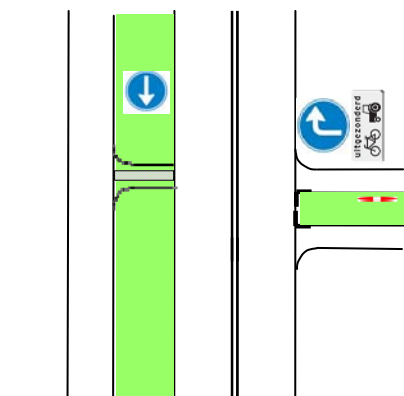
In dit hoofdstuk wordt het plan beschreven ná de ter visie legging van het concept verkeersbesluit. De conclusies uit de reactienota uit paragraaf 5.3 zijn hierin verwerkt.

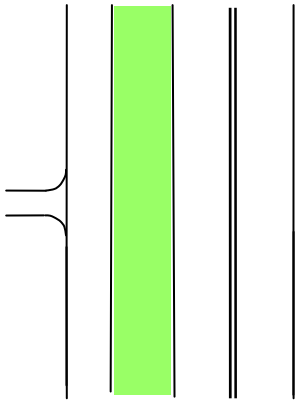
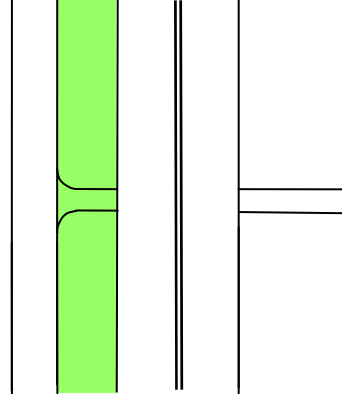
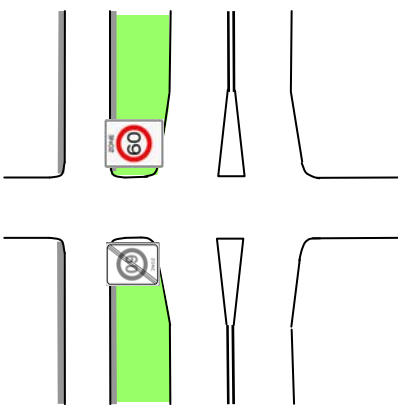
6.2 Beschrijving principes per locatie en maatregel definitief verkeersbesluit

Het plan als opgenomen in het definitieve verkeersbesluit van 22 januari 2013 bestaat uit de maatregelen uit het concept verkeersbesluit van 17 juli 2012, met de wijzigingen op basis van de ingediende zienswijzen (paragraaf 5.3). Deze laatste wijzigingen zijn in *de tekst cursief gedrukt*. In het volgende overzicht zijn per locatie de principes van de uiteindelijke maatregelen weergegeven.

Locatie, toegestane of verboden verkeersbewegingen en bijbehorende maatregel	Fysieke maatregelen
A: Aansluitingen Overesweg, Paasbergweg, Paandersdijk en de rotonde Beuningerstraat / Volterdijk: Dit blijven aansluitingen waar verkeersbewegingen mogelijk blijven: volledige uitwisseling dus tussen de aangesloten wegen. Verkeersuitwisseling tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg en zijwegen kan alleen op deze vier locaties. Fysieke maatregelen: De drie aansluitingen Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk worden verbreed en vormgegeven met twee middengeleiders en verlichting.	

B: Kruispunten Koksweg / Siemertweg, Tichelweg, Hakenbergweg en Borgbosweg: Hier vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de zijwegen aan de westzijde (waar een parallelweg is). Hier mag dus niet meer worden afgeslagen van of naar de hoofdrijbaan. <i>Tussen de hoofdrijbaan en de zijwegen aan de oostzijde mag alleen rechtaf worden geslagen of recht door gereden worden. De effecten van deze laatste maatregel op de verkeersveiligheid zijn niet bekend, daarom wordt dit in eerste instantie toegepast voor een proefperiode van drie jaren waarin de maatregel gemonitord wordt.</i> Linksafbewegingen zijn in het geheel niet toegestaan. Fysieke maatregelen: De aansluitingen met de hoofdrijbaan aan de westzijde rechte hoeken aangevuld met verkeersborden met een verplichte rijrichting waardoor niet mag worden afgeslagen. <i>De aansluitingen aan de oostzijde blijven ongewijzigd,</i> verkeersborden geven de verplichte rijrichting aan. De asbelijning wordt doorgetrokken (een streep naar links overschrijden mag niet, recht over een streep oversteken mag wel).	
C: Kruispunt Populierendijk: Als kruispunttype B. Een uitzondering betreft hier het vrachtverkeer. Voor zware transporten voor de bosbouw van aanliggende percelen aan de Populierendijk is de parallelweg niet geschikt. Doordat in de Populierendijk een scherpe S-bocht zit op circa 1,5 km afstand van de N 342 is deze niet vanaf de oostzijde te benaderen voor dit vrachtverkeer. Voor het vrachtverkeer voor exploitatie aan de tussenliggende percelen komt daarom een uitzondering: zij mogen ook links afslaan vanaf de hoofdrijbaan en links afslaan vanaf de Populierendijk. Fysieke maatregelen: Als kruispunttype B. Aangevuld met onderborden met tekst uitgezonderd vrachtverkeer t.b.v. exploitatie aanliggende percelen aan de Populierendijk.	
D: Kruispunten Daalhuisweg en Bekspringweg (Losser) De Daalhuisweg (oostelijk van de N 342) en de Bekspringweg (gelegen in de gemeente Losser, westelijk van de N 342) zijn openbare wegen die op de wegenlegger zijn opgenomen. De Bekspringweg heeft een geslotenverklaring voor autoverkeer. Feitelijk zijn de Daalhuisweg en de Bekspringweg aan de oostzijde bospaden. Vanaf de Bekspringweg (westelijk van de N 342) mag niet meer rechtstreeks de hoofdrijbaan worden opgereden. Fysieke maatregelen: Op beide locaties wordt de tussenberm doorgetrokken en voorzien van een fundering van <i>grasbetonstenen</i> die met gras wordt ingezaaid: de bospaden blijven zo wel toegankelijk voor incidenteel bos- en landbouwverkeer.	

E: Kruispunt Bekspringweg (Oldenzaal) en Hoenderkampweg Tussen de Bekspringweg, gelegen in de gemeente Oldenzaal en de Hoenderkampweg vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de betreffende wegen. Deze wegen blijven alleen nog op de parallelweg aangesloten. Fysieke maatregelen: Doorsteek in tussenberm wordt opgeheven.	
F: Uitwegen van de oostelijke erven: Hier vindt geen uitwisseling meer plaats tussen de hoofdrijbaan en de doorsteek in de tussenberm aan de westzijde (waar een parallelweg is). Hier mag dus niet meer worden afgeslagen van of naar de hoofdrijbaan. <i>Tussen de hoofdrijbaan en de erven aan de oostzijde mag alleen rechtsaf worden geslagen of recht door gereden worden. De effecten van deze laatste maatregel op de verkeersveiligheid zijn niet bekend, daarom wordt dit in eerste instantie toegepast voor een proefperiode van drie jaren waarin de maatregel gemonitord wordt.</i> Linksafbewegingen zijn in het geheel niet toegestaan. Fysieke maatregelen: Rechte hoeken aan de westzijde. De asbelijning wordt doorgetrokken. <i>Vanuit de erven aan de oostzijde bebording om de verplichte rijrichting aan te geven.</i> Voor de overige richtingen geen bebording: vanuit de inrichting is duidelijk wat van de weggebruiker verwacht wordt.	
G: Op erven thv km 66,80 (hotel Dinkeloord), km 66,90 (GF-handel Holterman) en km 67,2 (leegstaand object): Op deze bedrijfsmatige uitwegen wordt door de benodigde ontsluiting door vrachtverkeer en/of de benodigde toegankelijkheid voor bezoekers rechtsaf vanaf de hoofdrijbaan en rechtsaf vanaf de uitweg toegestaan. Door de zeer smalle tussenberm met hoogteverschil is hier geen andere oplossing. <i>Voor landbouwverkeer en fietsers blijft een doorsteek in de tussenberm.</i> Fysieke maatregelen: Rechtsaf in en rechtsaf uit via gescheiden uitwegen. Daar waar (voor de exploitatie) regelmatig bezoekers komen voorzien van bebording en aanvullende bewegwijzering.	

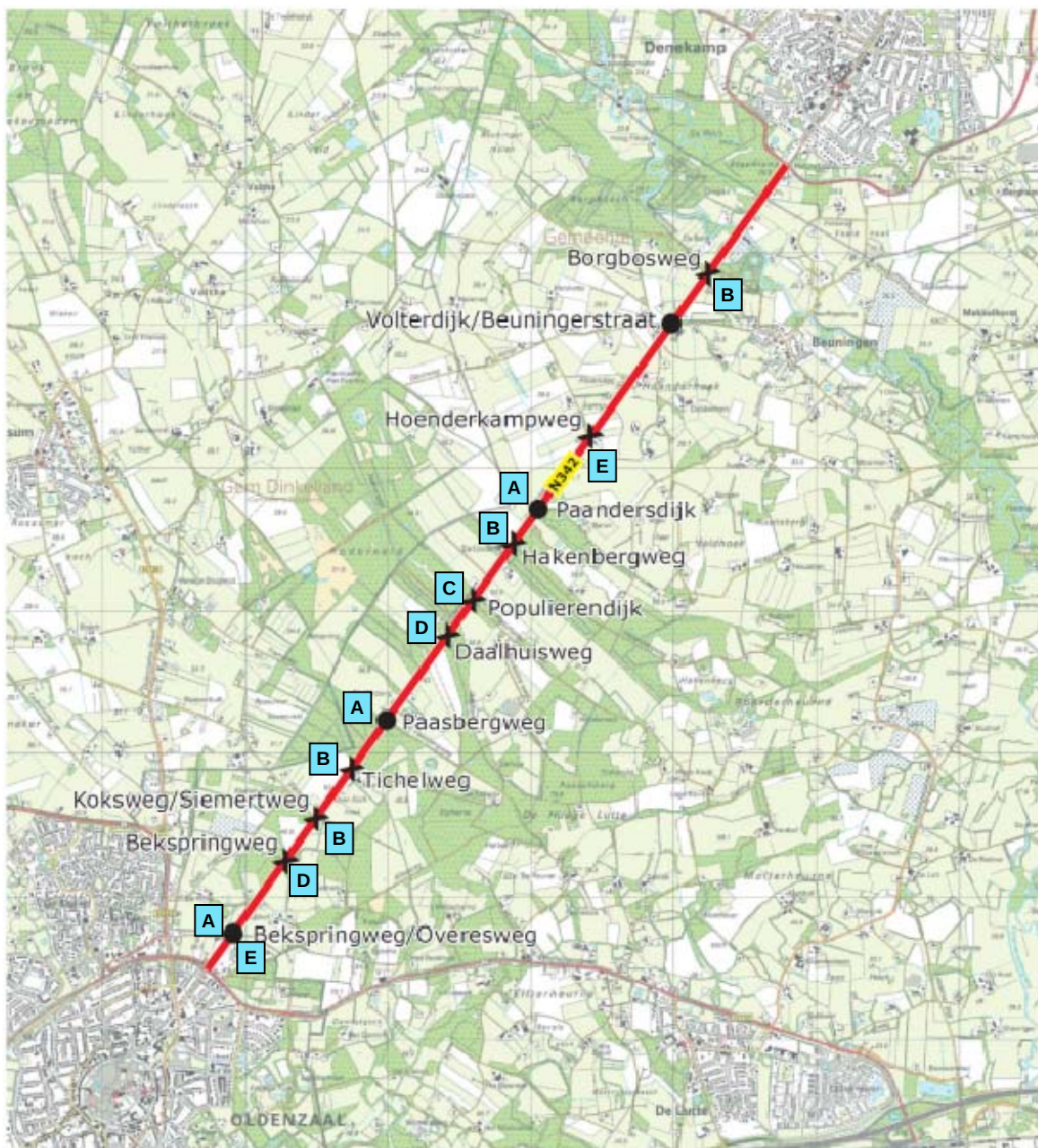
H: Uitwegen van de westelijke erven: Ontsluiten alleen nog op de parallelweg. Voor een deel van de erven is dit handhaving van de huidige situatie. Fysieke maatregelen: Daar waar ter hoogte van de erven nog doorsteken in de tussenberm zijn worden deze opgeheven.	
I: Uitwegen van landbouwpercelen: Blijven alleen ontsloten op de parallelweg, vanaf en naar de oostelijke landbouwpercelen moet de hoofdrijbaan worden overgestoken. Omdat de hoofdrijbaan nu al een gesloten verklaring kent voor landbouwverkeer is dit voor dit verkeer feitelijk handhaving van de huidige situatie. Fysieke maatregelen: De verharding wordt uitgevoerd in grasbetonstenen: geschikt voor landbouwvoertuigen. Door het geringe gebruik zal het gras hier doorheen groeien zodat duidelijk is dat deze niet bedoeld zijn als doorsteken voor het overige verkeer. De asbelijning wordt doorgetrokken.	
J: Aanvullende maatregelen parallelweg: Wordt opgenomen in naastgelegen 60 km/h zone zodat de afzonderlijke 60 km/h borden per wegvak vervallen. Fysieke maatregelen: • Verplaatsing zonegrens door aanpassing bebording: 60 km/h zonebord bij toegangen parallelweg vanaf hoofdrijbaan, verwijderen 60 km/h borden op de wegvakken. • Langs weerszijden parallelweg 0,40 m bermverharding zodat verkeer kan uitwijken om elkaar te passeren (met name voor fietsers). Totale breedte parallelweg wordt op de meeste locaties 5,3 à 5,5 m. • Verlegging parallelweg ten noorden van Hoenderkampweg (km 65,0-65,2) om de smalle tussenberm te verbreden. • Wijziging voorrangssituatie toegangen parallelweg vanuit Oldenzaal (ter hoogte van Overesweg) en Denekamp (tegenover 't Wubbenhof): verkeer dat de parallelweg oprijdt of verlaat heeft bij de Overesweg voorrang op de ondergeschikte verkeersstromen via de parallelle route van/naar Oldenzaal en tegenover 't Wubbenhof voorrang op de fietsers van/naar Denekamp. (Op de laatste locatie is de gemeente Dinkelland wegbeheerder.) • Aanbrengen bermverharding oostelijk langs hoofdrijbaan en verkorting middengeleider ter hoogte van aansluiting parallelweg op hoofdrijbaan tegenover 't Wubbenhof.	

K: Afsluiting Koksweg, Siemertweg en Paasbergweg:

De gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland nemen een verkeersbesluit om de Koksweg, Siemertweg, *Paasbergweg*, Roepenbeltweg, Oude Postweg en Loweg af te sluiten voor doorgaand verkeer. Op deze wegen komt een geslotenverklaring voor autoverkeer, uitgezonderd aanwonenden en exploitatie aanliggende van percelen.



Uitz. aanwonenden en
exploitatie
aanliggende percelen



N342 Oldenzaal - Denekamp verkeers- besluiten aansluitingen zijwegen

- aansluitingen
- X** te vervallen aansluiting hoofdrijbaan, alleen rechts oversteken toegestaan
 - te handhaven volledige aansluiting
 - G** kruispunten met maatregelen uit paragraaf 4.2

Bereikbaarheidsplan versie 2019 nr. 1.0031381

0 1 km

provincie Overijssel

Kaart 6.1: kruispunten met type maatregel

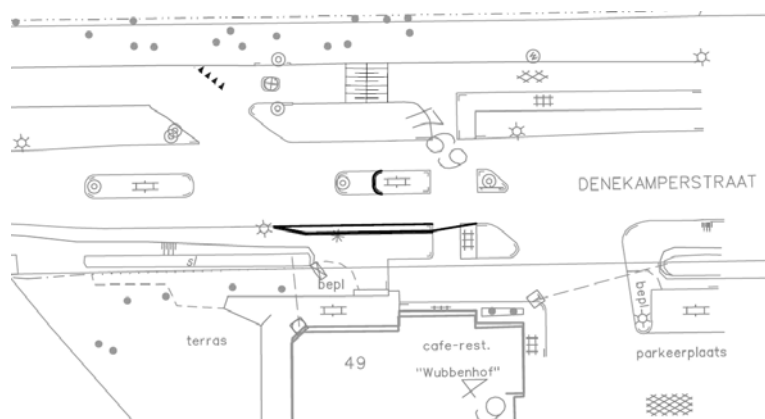
6.3 Beschrijving maatregelen

Bij het definitieve verkeersbesluit (kenmerk 2012/0293974) is per locatie op tekeningen het voorlopig ontwerp weergegeven met de bijbehorende verkeersborden.

De maatregelen op de aansluitingen Overesweg/Bekspringweg, Paasbergweg en Paandersdijk zijn ongewijzigd en blijven zoals beschreven in paragraaf 4.3.

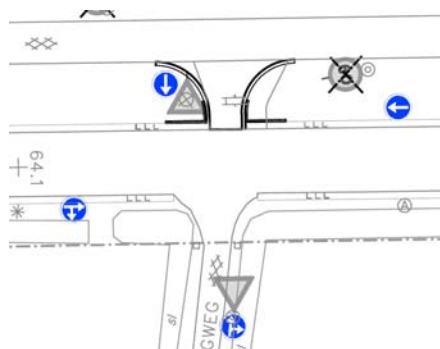
Toegang parallelweg tegenover 't Wubbenhof, km 67,3

In de huidige situatie levert de toegang naar de parallelweg vanaf de rotonde Denekamp problemen op voor met name het vrachtverkeer. Fietsters komen hier uit de tunnel, als de vrachtwagen moet afslaan en kijken of de weg vrij is, zitten deze fietsers in de dode hoek van de spiegels van vrachtwagen. De situatie wordt in het plan zo aangepast dat de fietsers voorrang moet verlenen aan het verkeer dat de parallelweg op rijdt en de aanleg van een bromfietsdrempel ter beperking van de snelheid. Dit stuk parallelweg en hoofdrijbaan is overigens in beheer bij de gemeente Dinkelland.



Naar aanleiding van de ingediende zienswijze 13a uit paragraaf 5.2 gaat de gemeente Dinkelland (als wegbeheerder) de berijdbaarheid voor landbouw- en vrachtverkeer verbeteren. Dit door het aanbrengen van bermverharding en verkorting van de middengeleider.

Overige kruispunten



De overige kruispunten krijgen aan de zijde van de parallelweg (westzijde) bovenstaande inrichting met rechte hoeken: alleen kruisende bewegingen zijn mogelijk, afslaan is niet mogelijk. Aan de oostelijke zijde blijven alle rechtsaf- en rechtdoorgaande bewegingen toegestaan. Alleen op het kruispunt Populierendijk geldt een uitzondering voor vrachtverkeer voor exploitatie van percelen aan de Populierendijk.

Chevronstekens

De verkeersveiligheids-campagne 'Afstand houden' van het Regionaal Orgaan voor Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO) stimuleert automobilisten om afstand te houden in het verkeer. Bij wijze van proef zijn sinds september 2012 op de N 342 tussen Oldenzaal en Denekamp zogenaamde chevrontekens (^) op het wegdek aangebracht met een onderlinge afstand van 44

meter (de afstand die een bestuurder in 2 seconden aflegt bij een snelheid van 80 km/u). Veel ongevallen gebeuren doordat voertuigen te dicht op elkaar rijden. In Overijssel werken de verkeersveiligheidspartners samen om het aantal kop-staart botsingen sterk te verminderen. De campagne duurt een jaar en richt zich niet alleen op communicatie, maar juist ook op educatie, handhaving en infrastructuur.

6.4 Kosten

De kosten zijn geraamd op basis van de SSK-ramingssystematiek. De totale bouwkosten (inclusief engineering, besteksvoorbereiding en verwerving gronden) voor de maatregelen zijn geraamd op € 1,0 miljoen exclusief BTW en prijspeil 2012. Gezien het uitwerkingsniveau van een planstudie geldt een marge van +/- 20%.

7 *Effecten van het plan*

7.1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven voor het planjaar 2020. Het plan wordt telkens vergeleken met de autonome situatie in 2020: als geen wezenlijke maatregelen worden genomen op de N 342.

7.2 *Verkeer en verkeersveiligheid*

7.2.1 *Wijzigingen in verkeersstromen*

De verkeersintensiteiten en de snelheid op de hoofdrijbaan zijn als gevolg van de maatregelen vergelijkbaar met de autonome situatie.

Door het afsluiten van de Koksweg zal de verkeersintensiteit hier afnemen. Een voorzichtig afname gaat uit van 50% minder verkeer op de Koksweg (waarmee de Koksweg een met de Paandersdijk vergelijkbare verkeersintensiteit heeft).

Op de parallelweg neemt het verkeer bij uitvoering van het plan toe (zie tabel 7.1). Dit komt door het afsluiten van aansluitingen op de hoofdrijbaan op de Bekspringweg, Koksweg, Siemertweg, Tichelweg, Daalhuisweg, Populierendijk, Hakenbergweg, Hoenderkampweg en de Borgbosweg. Het verkeer moet bij uitvoering van het plan via de parallelweg naar één van de uitwisselpunten rijden. Op het drukste punt op de parallelweg zal het verkeer op de doorsnede ongeveer tweemaal zo hoog zijn als in de autonome situatie. In tabel 7.1 zijn de verhogingen ten opzichte van de autonome situatie in rood aangegeven en de verlaging in groen. De verkeerstoename in procenten is tussen haakjes weergegeven. Hierbij is geen rekening gehouden met het (voorlopig) rechtsaf toestaan van en naar de oostelijke erven en zijwegen wat een verlaging van de belasting van de parallelweg tot gevolg zal hebben.

Tabel 7.1: Verkeersintensiteiten parallel- en zijwegen in motorvoertuigen per etmaal, plan 2020 met de verkeersstename in procenten t.o.v. de autonome situatie

Locatie (km)		Aansluit-zijde	Mvt (met toename in %)			(Brom)fiets		
			r 1: Den-HRB	r 2: Old-HRB af	Totaal drsn	r 1: Den-HRB	r 2: Old-HRB af	Totaal drsn
A	Parallelweg (61,05)	Nvt	196 (181 %)	160 (296 %)	356 (219 %)	693	436	1.128
D	Siemertweg (61,75)	Oost	32	36	68	39	91	129
E	Koksweg (61,75)	West	144 (-50 %)	176 (-50 %)	320 (-50 %)	129	59	187
F	Paasbergweg (62,60)	Oost	65	62	127	45	32	77
G	Populierendijk (63,75)	Oost	77	75	152	22	15	38
B	Parallelweg (64,10)	Nvt	124 (119 %)	137 (138 %)	264 (130 %)	616	506	1.123
H	Paandersdijk (64,75)	Oost	129	139	268	33	30	63
I	Hoenderkampweg (65,00)	West	73	80	152	28	21	49
C	Parallelweg (66,90)	Nvt	130 (155 %)	130 (166 %)	260 (160 %)	604	394	999

7.2.2 Verkeersafwikkeling kruispunten en oversteekbaarheid

Door de aanleg van de middengeleiders op de drukste kruispunten wordt de verkeersafwikkeling op deze kruispunten beter. Ook de oversteekbaarheid voor het langzame verkeer wordt hier beter doordat in twee fasen kan worden overgestoken. Op de overige kruispunten blijft de oversteekbaarheid vergelijkbaar met de autonome situatie.

7.2.3 Effecten op verkeersveiligheid

Hoofddrijbaan

De meeste kop-staart ongevallen worden veroorzaakt door verkeer dat op de hoofddrijbaan wil afslaan naar zijwegen en erven. Afslaande bewegingen worden zo veel mogelijk geconcentreerd op enkele locaties die duidelijk herkenbaar worden ingericht met middengeleiders en verlichting. De kruispunten worden herkenbaarder en het verkeer wordt zo eerder attent op stilstaande voertuigen. Links afslaand verkeer kan zich tussen de middengeleiders opstellen. Op de overige locaties is links afslaan niet meer toegestaan. Hiermee wordt een grote winst in de verkeersveiligheid behaald. Juist de links afslaande bewegingen zijn het gevaarlijkst doordat auto's dan langer op de hoofddrijbaan stil staan om te wachten op tegemoet komend verkeer.

Voor het verkeer richting Oldenzaal zijn (buiten de uitwisselpunten) ook geen rechtsaf slaande bewegingen meer toegestaan. Hier is immers een parallelweg aanwezig waar gebruik van kan worden gemaakt. Met deze maatregel zal de verkeersveiligheid verbeteren.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen blijft voor het verkeer richting Denekamp rechtsaf slaan toegestaan naar erven en zijwegen aan de oostzijde (waar geen parallelweg is). Hierdoor blijft dus de situatie dat het verkeer op de hoofddrijbaan moet afremmen voor afslaand verkeer. Op dit punt wordt de verkeersveiligheid hiermee niet beter. Bij uitvoering van het oorspronkelijke plan zou het voor de bewoners echter mogelijk onveiliger worden. De totale effecten op de verkeersveiligheid zijn onbekend. In het plan is dit verzoek gehonoreerd voor een proefperiode van drie jaren waarin de effecten op de verkeersveiligheid worden gemonitord.

Vanaf de ondergeschikte zijwegen en erven mag niet meer linksaf worden geslagen de hoofddrijbaan op. Dit zijn de gevaarlijkste bewegingen vanaf de zijwegen en erven: met verkeer uit beide richtingen moet rekening gehouden worden en er moet vlot geaccelereerd worden om geen hinder te geven aan het achteropkomend verkeer. Het niet meer toestaan van het linksaf oprijden van de hoofddrijbaan is hierdoor gunstig voor de verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen (en ook vanuit de Klankbordgroep t.a.v. de erven en de Populierendijk) wordt vanaf alle erven en zijwegen aan de oostzijde rechts afslaan de hoofdrijbaan op toegestaan. Dit om het omrijden via de parallelweg en extra verkeersdruk op de parallelweg te voorkomen en omdat rechts afslaan minder gevaarlijk is dan links afslaan. De effecten hiervan op de verkeersveiligheid zijn onbekend. Na uitvoering van het plan wordt ook dit onderdeel voor een periode van drie jaren gemonitord voor de effecten op de verkeersveiligheid.

Oversteken hoofdrijbaan

Door de aanleg van de middengeleiders op de kruispunten Paasbergweg en Paandersdijk wordt op de hoofdrijbaan ruimte gecreëerd voor een voertuig om tijdelijk veilig stil te staan. Verkeer (auto's, fietsers) dat de zijwegen linksaf wil verlaten of wil oversteken hoeft de hoofdrijbaan niet meer in één keer over te steken, maar kan tussen de middengeleiders stoppen. Voor het kruispunt Overesweg geldt dit alleen voor langzaam verkeer. Voor groter verkeer is de ruimte tussen de middengeleiders onvoldoende, zodat hiervoor de oversteeklengte groter wordt, wat weer nadelig is voor de verkeersveiligheid.

Op de tussenliggende wegvakken mag geen verkeer rechtstreeks de hoofdrijbaan oprijden, uitgezonderd verkeer dat vanuit de oostelijke erven rechts afslaat. Hierdoor zullen meer oversteekbewegingen plaatsvinden vanuit de oostelijke erfaansluitingen van het verkeer dat eigenlijk links afslaat. Verkeer vanuit de oostelijk gelegen percelen en zijwegen dat linksaf wil moet eerst de hoofdrijbaan oversteken om vervolgens via de parallelweg naar één van de uitwisselpunten te rijden, of rechtsaf gaan en vervolgens keren op de rotonde Beuningen of Denekamp. De extra oversteekbewegingen leiden niet per definitie tot een afname van de verkeersveiligheid op deze locaties: om een rijbaan over te steken is minder tijd benodigd dan wanneer linksaf wordt geslagen, in het laatste geval moet namelijk ook tijd worden gerekend voor het optrekken, terwijl dit bij oversteken niet het geval is. Voor zwaar verkeer is het oversteken van de hoofdrijbaan problematischer, zij kunnen zich niet opstellen op de doorsteek tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan, zij moeten dus meer in één keer overzien.

Per saldo is het effect voor de verkeersveiligheid (licht) positief: op de drukste locaties komen middengeleiders zodat hier veiliger kan worden overgestoken en de intensiteit van het grotere verkeer is beduidend lager dan de intensiteit van het kleinere verkeer.

Parallelweg

Als gevolg van het verminderde aantal uitwisselpunten met de hoofdrijbaan zal meer gemotoriseerd verkeer op de parallelweg gaan rijden. Door het instellen van een verbod voor doorgaand verkeer op de Koksweg blijft de hoeveelheid extra verkeer beperkt tot echt lokaal verkeer. Het afsluiten van bedrijfsperven van de hoofdrijbaan aan de westzijde heeft tot gevolg dat meer vrachtverkeer over de parallelweg gaat rijden. Echter door het toestaan van rechtsaf in- en rechtsaf uit de erven en zijwegen aan de oostzijde zal de hoeveelheid extra vrachtverkeer op de parallelweg beperkt blijven. Het verschil in massa en formaat tussen vrachtverkeer en fietsers heeft tot gevolg dat bij ongevallen meer kans op (zwaar) letsel is. De subjectieve onveiligheid neemt toe, echter het aantal ongevallen met vracht- en landbouwverkeer op parallelwegen in Overijssel is laag.

De toename van het gemotoriseerde verkeer is niet dusdanig dat er problemen verwacht worden. De te verwachten intensiteit van circa 350 motorvoertuigen per etmaal is beperkt te noemen. Volgens het Handboek Wegontwerp biedt de parallelweg met een breedte tussen de 5,30 en 5,50 meter (inclusief bermverharding) voldoende ruimte voor een vrachtwagen of landbouwvoertuig om twee naast elkaar rijdende fietsers in te halen of tegemoetkomend te passeren. Bij intensiteiten tot 2.500 motorvoertuigen en 2.000 fietsers per etmaal geeft het CROW (Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2006) menging van het verkeer op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom als juiste voorziening. De verwachte intensiteiten van het autoverkeer (maximaal 350 mvgt/etm) en de getelde fietsers (circa 1.000 fietsers per etmaal) liggen beduidend lager dan de door het CROW genoemde intensiteiten.

Op de parallelweg gebeuren weinig ongevallen tussen motorvoertuigen en fietsers. Het feit dat fietsers in grote groepen rijden, maakt de situatie veelal veiliger, doordat ze als groep meer 'massa' hebben en niet snel over het hoofd worden gezien.

De verwachting is dat de verkeersveiligheid op de parallelweg beter wordt.

7.2.4 *Effecten op bereikbaarheid*

Ontsluiting erven

Voor de westelijke erven is de wijziging beperkt. Enkele erven zijn nu ook rechtstreeks toegankelijk vanaf de hoofdrijbaan, straks alleen vanaf de parallelweg. Het aantal kilometers dat gereden moet worden en het aantal oversteekbewegingen wijzigt hierdoor niet wezenlijk. Alleen moet het stukje parallelweg dat straks bereden moet worden (gemiddeld 1 km, maximale lengte 2 km) op een lagere snelheid gereden worden (60 km/h in plaats van 80 km/h op de hoofdrijbaan).

Voor de oostelijke erven zijn de verschillen groter. Komend vanaf Oldenzaal wijzigt niets: rechtsaf naar de erven blijft (voorlopig) toegestaan. Bij het verlaten van de erven linksaf naar Oldenzaal komt wel een wijziging: eerst de hoofdrijbaan oversteken en vervolgens vanaf de parallelweg rechts afslaan óf eerst rechts afslaan de hoofdrijbaan op en keren bij een rotonde. Dit zal meer tijd kosten.

Voor vier oostelijke erven tussen de rotondes Beuningen en Denekamp ontstaat een andere situatie: hier mag alleen rechtsaf in en rechtsaf uit worden gereden. Op de beide rotondes kan gekeerd worden. Voor verkeer uit de richting Oldenzaal en naar de richting Denekamp geeft dit geen wijzigingen. Verkeer uit de richting Denekamp moet echter eerst doorrijden naar de rotonde Beuningen en daar keren, verkeer naar de richting Oldenzaal moet eerst rechtsaf naar Denekamp en daar op de rotonde keren. De omrijdafstand is circa 1,3 km.

Bereikbaarheid zijwegen

Op de kruispunten Oversesweg, Paasbergweg en Paandersdijk wijzigt de situatie ten aanzien van de bereikbaarheid niet wezenlijk. Op de tussenliggende kruispunten mag nog wel rechtsaf worden geslagen naar de oostelijke zijwegen en rechtsaf worden geslagen vanaf de oostelijke zijwegen. Voor de overige bewegingen moet via de parallelweg gereden worden om de zijwegen te bereiken of te verlaten. Dit zal meer tijd kosten dan in de huidige situatie.

7.2.5 *Draagvlak/Verkeersleefbaarheid*

Over het algemeen is veel draagvlak voor het niet toestaan van linksaf bewegingen vanaf de hoofdrijbaan op locaties zonder middengeleiders of rotonde. Verscheidene ongevallen betrof de afgelopen jaren dit links afslaand verkeer. Ook is er draagvlak over het niet toestaan van afslaande bewegingen aan westzijde. Hier is immers een parallelweg aanwezig.

Door het naar aanleiding van de Klankbordgroep en de ingediende zienswijzen blijven toestaan van rechtsaf in- en rechtsaf uit de oostelijke erven en zijwegen is het draagvlak aan de oostzijde vergroot ten aanzien van verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor de bewoners. Deze maatregelen dragen ook bij aan minder verkeer op de parallelweg, wat het draagvlak verder vergroot.

Het verbreden van de parallelweg en het aanbrengen van middengeleiders op de kruispunten Paandersdijk, Oversesweg/Bekspringweg en Paasbergweg zal positief bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en doorstroming op de parallelweg en hoofdrijbaan. Ook hier is draagvlak voor.

7.3 Milieu

7.3.1 Akoestisch onderzoek

De meeste wijzigingen zijn van dien aard dat er geen nadelige akoestische effecten te verwachten zijn, omdat woningen te ver vanaf de wijziging liggen en/of omdat de hoofdrijbaan, doordat deze veel drukker is dan de parallelweg, de maatgevende geluidbelasting geeft. Door de nabijheid van woningen bij het te reconstrueren kruispunt Overesweg liggen wel woningen dichtbij de te verleggen hoofdrijbaan, zodat wel een akoestisch onderzoek is uitgevoerd.

Op basis van het Voorlopig Ontwerp van het kruispunt N 342 – Overesweg is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bron: Reconstructie N 342 te Oldenzaal/De Lutte, aansluiting Overesweg, akoestisch onderzoek 26 juni 2012). Het doel van het akoestisch onderzoek was het berekenen van de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai voor de bestaande woningen in het onderzoeksgebied. Voor de bestaande woningen is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege de aanleg van de middengeleiders. De berekeningen voor de huidige situatie zijn uitgevoerd voor het jaar 2012 (1 jaar voorafgaand aan de reconstructie) en voor de toekomstige situatie zijn de berekeningen uitgevoerd voor het jaar 2024. Deze berekeningen zijn gebaseerd op de verkeersgegevens uit de tellingen en op een prognose van een autonome groei met 1% per jaar.

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidbelasting ten gevolge van de wijziging toeneemt met 2 dB of meer. Uit het onderzoek blijkt dat de maximale toename 1 dB bedraagt: een verslechtering van circa 1 dB treedt op voor enkele woninggevels aan de Overesweg door de verschuiving van de rijlijnen van het verkeer in de richting de Overesweg. Er is hiermee geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De maximale geluidbelasting bedraagt 65 dB. De maximale ontheffingsgrens van 68 dB wordt niet overschreden. Het afwegen van maatregelen en het doorlopen van een hogere grenswaarde procedure is daarom niet aan de orde. De middengeleider kan dan ook zonder verdere bezwaren vanuit de Wet geluidhinder worden gerealiseerd.

7.3.2 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is onderzocht of er door de aanleg van de middengeleiders en wijzigingen in toegestane afslagbewegingen overschrijdingen plaats gaan vinden van de wettelijke luchtkwaliteitseisen. Voor de luchtkwaliteitsberekeningen (bron: memo Beoordeling luchtkwaliteit N 342, wegvak Oldenzaal - Denekamp, 1 mei 2012) is gebruik gemaakt van het model CARII versie 9.0. De berekeningen laten zien dat ter hoogte van de toetsingsafstand van 10 meter van de wegrand wordt voldaan aan de jaar- en uurgemiddelde grenswaarden voor NO₂. Ook worden de jaar- en etmaalgemiddelde grenswaarden voor PM₁₀ niet overschreden. Voor de overige stoffen geldt dat de wettelijke luchtkwaliteitseisen ook niet worden overschreden. Op basis van de berekeningen is er wat betreft luchtkwaliteit geen bezwaar om op de N 342, ter hoogte van de kruisingen Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk middengeleiders te realiseren. De wettelijke grenswaarden uit de Wet milieubeheer worden niet overschreden.

7.4 Natuur en landschap

7.4.1 Natuur

Om de gevolgen voor de natuur te onderzoeken is een Ecoscan uitgevoerd. De hier beschreven informatie is afkomstig uit deze Ecoscan (bron: Ecoscan N 342, Oldenzaal – Denekamp, 21 december 2011).

Zwaar beschermde plantensoorten zijn niet aanwezig en worden ook niet verwacht. Voor zwaar beschermde vaatplanten, reptielen, amfibieën, dagvlinders, libellen en overige ongewervelden is het gebied niet geschikt, of deze soorten komen niet in de omgeving voor of zijn niet aangetroffen. Deze zwaar beschermde soorten worden dan ook niet in het plangebied verwacht. In het plangebied komen wel enkele zwaarder beschermde soorten broedvogels, vleermuizen en mogelijk veldspitsmuis voor.

Vleermuizen

De te kappen bomen tasten het functionele leefgebied van de soort niet aan. Voor de vleermuizen blijken ruim voldoende uitwijkmogelijkheden en alternatieven aanwezig te zijn. Vleermuizen zijn wel gevoelig voor verlichting. De te plaatsen lichtmasten liggen echter niet pal langs mogelijke vliegroutes. Tevens wordt een amberkleurige ledlamp toegepast die zich als meest vleermuisvriendelijke lamp heeft bewezen.

Veldspitsmuis

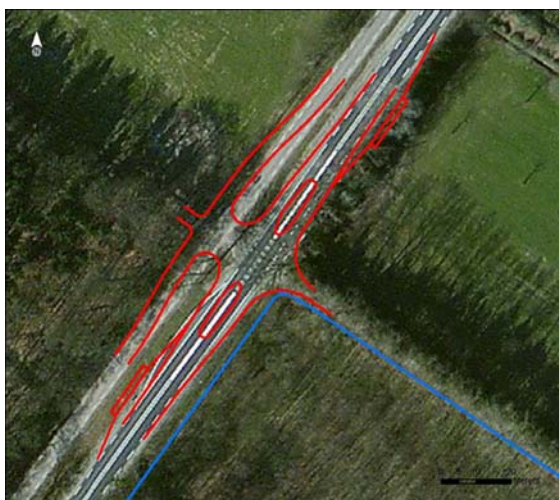
In de omgeving van de plangebieden blijkt de veldspitsmuis voor te komen. Enkele bermen in het plangebied zijn mogelijk geschikt voor deze soort. Gezien de zeer smalle wegbermen, het intensieve beheer van de bermen en het feit dat er nagenoeg geen berm verdwijnt, komt de instandhouding van een vaste rust- of verblijfplaats van de soort op populatieniveau zeker niet in gevaar.

Vogels

In de te kappen bomen zijn geen verblijfplaatsen (nesten, hollen en spleten in de bomen) van categorie 1 t/m 5 soorten aangetroffen waarvoor een speciale beschermingsstatus geldt binnen de Flora- en faunawet. Een ontheffing van de Flora- en faunawet is niet vereist.

Natura 2000

De aanleg van de middengeleider op het kruispunt Paasbergweg heeft tot gevolg dat de weg enigszins wordt uitgebogen. De grens van het Natura2000 gebied Landgoederen Oldenzaal ligt achter de huidige sloot. In het plan verschuift de weg naar tot boven de huidige sloot, de sloot wordt opgeschoven tot in het Natura2000 gebied.



Kaart 7.1: ligging ontwerp weg (rood) en grens Natura2000 gebied (blauw)

Uit de uitgevoerde Ecoscan blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden als gevolg van het voorgenomen plan zijn uit te sluiten. De belangrijkste punten zijn hieronder benoemd:

Oppervlakteverlies

Het betreft hier het oppervlakteverlies van (potentieel) leefgebied voor soorten en habitattypen. Het stuk habitatype "Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)" is nabij het plangebied gelegen. Hier zal echter niet in gewerkt worden. Andere habitattypen liggen niet in de buurt. Daarnaast wordt niet verwacht dat de kamsalamander gebruik maakt van dit deel van het gebied. Van oppervlakteverlies als gevolg van het voorgenomen project is daarom geen sprake.

Stikstof

In de Natura2000 gebieden zijn stikstofgevoelige habitattypen aanwezig waarbij een verdere toename van de stikstofdepositie zeker ongewenst is. De plannen zorgen echter niet voor een toename van stikstofdepositie: geen extra verkeer naar de Natura 2000 gebieden, betere doorstroming op de hoofdrijbaan en enige verplaatsing van verkeer van de hoofdrijbaan naar de parallelweg waar het verkeer door de lagere snelheid een geringere stikstofemissie heeft. Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000 gebieden Dinkelland en Landgoederen Oldenzaal zijn hiermee uit te sluiten.

Geluid en trillingen

Dit gebied is aangewezen voor meerdere habitattypen en de kamsalamander. Habitattypen zijn niet gevoelig voor geluidsverstoring en trillingen. Voor de kamsalamander is dit onbekend. Van deze soort wordt echter niet verwacht dat deze soort in of aan de rand van de plangebieden voorkomt. Gezien dit feit en de geringe toename zijn effecten op deze soort uit te sluiten.

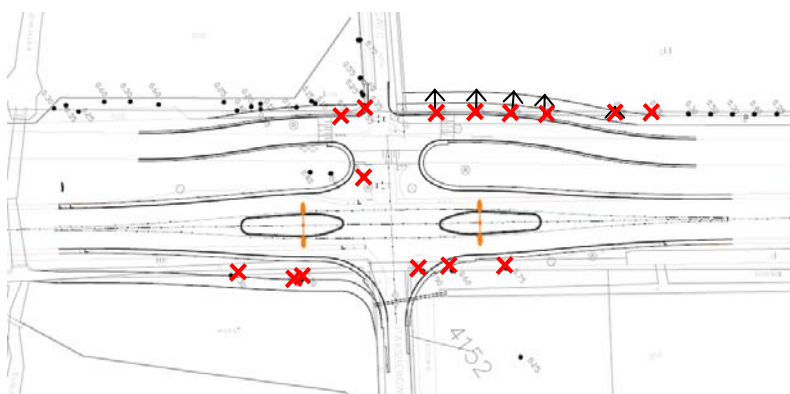
Ecologische Hoofdstructuur

De kruispunten Paasbergweg en Paandersdijk zijn direct aan de EHS gelegen en de op- en afritten bij Dinkeloord en Holterman en Borghuis zijn voor een klein deel in de EHS gelegen. De voorgenomen initiatieven zullen voor een zeer kleine netto afname van de EHS zorgen. De benodigde fysieke ruimte van de EHS betreft in totaal ongeveer 0,03 hectare. Significante negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS worden niet verwacht. Door afname van de EHS zal in deze delen de huidige functie achteruitgaan door de kap van bomen en aanleg van asfalt. Daarnaast kunnen de werkzaamheden (in de aanlegfase) en de nieuwe situatie na de werkzaamheden (gebruiksfase) voor een geringe toename van geluid en aanwezigheid van machines (alleen bij de aanlegfase) zorgen. Deze toename is echter zeer gering en zal zeker niet voor significante effecten zorgen. Significante negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS (welke niet verdwijnt) worden niet verwacht. Wanneer significante effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden niet worden verwacht, is compensatie niet verplicht. Echter wordt fysiek ruimtebeslag op de EHS door de provincie wel gecompenseerd. In een op te stellen beplantings- en compensatieplan wordt de locatie hiervan bepaald.

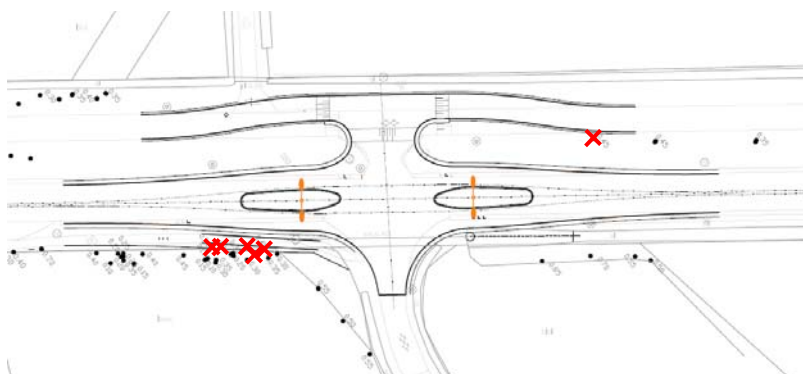
7.4.2 *Landschap*

Het plan heeft alleen mogelijke gevolgen voor het landschap op de drie aan te passen kruispunten Overseweg, Paasbergweg en Paandersdijk.

De N 342 loopt tussen Oldenzaal en Denekamp als een rechte lijn tussen de kerktorens. Om deze kenmerkende lijn zo veel mogelijk te behouden, worden de toe te passen middengeleiders op de kruispunten Paasbergweg en Paandersdijk in het midden van de weg aangelegd zodat de symmetrie van de hoofdrijbaan blijft bestaan. Alleen op het kruispunt Overseweg wordt de oostelijke rijloper in oostelijke richting opgeschoven; hier was niet de ruimte aanwezig om deze symmetrie overeind te houden. Door de ligging aan de rand van de bebouwing van Oldenzaal is dit op deze locatie echter minder storend en acceptabel.



Tekening 7.1: te kappen bomen kruispunt Paasbergweg



Tekening 7.2: te kappen bomen kruispunt Paandersdijk

Op het kruispunt Paasbergweg is er nadrukkelijk voor gekozen om de rechte landschappelijke lijn van de Paasbergweg te handhaven. Doordat de tussenberm relatief smal is, moet om ruimte tussen parallelweg en hoofdrijbaan te creëren, de parallelweg enigszins worden opgeschoven. De hier aanwezige bomen op het landgoed Bekspring noordelijk van de aansluiting, hebben een scheefgegroeid wortelstelsel doordat ze op de insteek van de sloot staan, zodat vervanging door nieuwe bomen een grotere kans heeft om aan te slaan dan het verplanten van de bestaande bomen. Circa 15 bomen bij dit kruispunt moeten gekapt worden. Ter compensatie worden nieuwe bomen geplant, de locaties hiervan worden bepaald in overleg met de gemeente Losser. Zo wordt de herplantplicht gekoppeld aan de landschappelijke versterking van de N 342.

Op het kruispunt Paandersdijk is de ingreep in het landschap geringer. In de tussenberm moet één boom gekapt worden en in de zuidoostelijke hoek wordt vooralsnog uitgegaan van vijf exemplaren. Ook hier wordt in overleg met de gemeente Losser bepaald waar deze bomen gecompenseerd kunnen worden, zodat ze bijdragen aan de landschappelijke versterking van de N 342.

Om de uitwegen aan te passen van groente- en fruithandel Holterman (km 66,9) en Borghuis (km 67,0) worden ook enkele bomen gekapt. In de tussenberm worden ter hoogte van km 62,85 twee bomen gekapt om vanaf de nabijgelegen doorsteek in de tussenberm voldoende zicht op de parallelweg te krijgen. Ook hier wordt in overleg met de gemeente Losser gezien hoe en waar deze bomen het best kunnen gecompenseerd worden om het landschap te versterken.

7.4.3 Archeologie

De maatregelen die invloed kunnen hebben op het archeologisch bodemarchief zijn de aanleg van de middengeleiders op de Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk. Deze locaties zijn getoetst op archeologische verwachting door het Oversticht. Voor geen enkele locatie is aanvullend archeologisch onderzoek nodig (bron: Advies archeologisch onderzoek N 342, Hengelo-Duitse grens, deel Oldenzaal-Denekamp, 18 april 2012).

Overesweg

Dit gebied ligt in het stuwwallandschap in een gebied met (dagzomende) oude kleien. Op de provinciale archeologische verwachtingskaart heeft het gebied een hoge archeologische verwachting. Op de gemeentelijke verwachtingskaart van de gemeente Oldenzaal heeft het gebied eveneens een hoge archeologische verwachting. Het beleid van de gemeente Oldenzaal is dat in deze gebieden archeologisch onderzoek verplicht is, als de bodemingrepen groter zijn dan 250 m². Dit is hier niet het geval, zodat geen verder archeologisch onderzoek nodig is.

Paasbergweg

Dit gebied ligt in het stuwwallandschap in een gebied met zandige bodems. Op de provinciale archeologische verwachtingskaart heeft het gebied een hoge archeologische verwachting. De gemeente Losser heeft geen eigen archeologische verwachtingskaart, maar in 1997 is in het kader van de herinrichting Losser Noord een gedetailleerde archeologische advieskaart opgesteld. Op deze kaart heeft het gebied een hoge tot middelhoge archeologische verwachting. Het provinciaal beleid in deze gebieden is dat archeologisch onderzoek verplicht is als de bodemingrepen groter zijn dan 2.500 m². Dit is hier niet het geval zodat geen verder archeologisch onderzoek nodig is.

Paandersdijk

Dit gebied ligt in het stuwwallandschap in een gebied met (dagzomende) oude kleien. Op de provinciale archeologische verwachtingskaart heeft het gebied een lage en deels hoge archeologische verwachting. De gemeente Losser heeft geen eigen archeologische verwachtingskaart, maar in 1997 is in het kader van de herinrichting Losser Noord wel een gedetailleerde archeologische advieskaart opgesteld. Op deze kaart heeft het gebied een lage archeologische verwachting. Archeologisch onderzoek is in deze gebieden niet verplicht, verder archeologisch onderzoek is dan ook niet nodig.

7.5 Planologische gevolgen

Voor de aanleg van de middengeleiders op de kruispunten Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk is onvoldoende ruimte binnen de geldende bestemming verkeer in de bestemmingsplannen. Voor deze locaties is een partiële herziening van de bestemmingsplannen nodig:

- in Oldenzaal van het Bestemmingsplan Buitengebied 2007;
- in Losser van het in herziening zijnde Bestemmingsplan Buitengebied.

De te wijzigen bestemmingen betreffen relatief kleine oppervlaktes:

- Kruispunt Overesweg: circa 270 m² van agrarisch naar verkeer;
- Kruispunt Paasbergweg: circa 20 m² van agrarisch naar verkeer en circa 285 m² van natuur naar verkeer;
- Kruispunt Paandersdijk: circa 40 m² van natuur naar verkeer.

8 *Vervolgprocedure en planning*

8.1 *Verkeersbesluiten*

Een verkeersbesluit is een besluit van de wegbeheerder om een bepaald verkeersteken te plaatsen, te wijzigen of in te trekken of een bepaalde fysieke maatregel te treffen. Dit als deze maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het gebruik van de weg. Hiervoor gelden regels die zijn vastgelegd in de wegenverkeerswetgeving, namelijk in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer BABW. Dit houdt in: overleg met de politie (verplicht), publicatie in lokale kranten en in de Staatscourant, inspraakmogelijkheden en dergelijke. Een verkeersbord is dus niet zomaar geplaatst. Verkeersbesluiten worden in twee fasen genomen:

1. eerst als concept besluit, belanghebbenden kunnen in een periode van vier weken hun zienswijze op het voorgenomen besluit schriftelijk kenbaar maken bij de wegbeheerder (deze fase is in september 2012 reeds geweest);
2. Vervolgens wordt het, eventueel naar aanleiding van de zienswijzen aangepaste, definitieve verkeersbesluit ter inzage gelegd waarbij gedurende een periode van zes weken voor belanghebbenden de mogelijkheid bestaat om bezwaar tegen het besluit in te dienen.

Bij verschillende wegbeheerders zijn voor de maatregelen verkeersbesluiten nodig:

- Provincie Overijssel voor de maatregelen op de kruispunten en parallelweg van de N 342: in het verkeersbesluit dat ter inzage wordt gelegd vanaf 31 januari 2013 zijn deze opgenomen. Eventuele bezwaarschriften zijn in te dienen bij het college van Gedeputeerde Staten.
- Gemeente Dinkeland voor de maatregelen op de parallelweg tegenover 't Wubbenhof: wijziging voorrangssituatie voor fietsers vanaf het fietspad uit de tunnel. Dit verkeersbesluit wordt naar verwachting vanaf 31 januari 2013 ter visie gelegd. Eventuele bezwaarschriften zijn in te dienen bij het college van B&W van de gemeente Dinkelland.
- Gemeenten Oldenzaal, Losser en Dinkelland voor de afsluiting van de Koksweg, Siemertweg, Paasbergweg, Roepenbeltweg, Oude Postweg en Loweg in het gebied tussen de N 342, de N 343 en de N 736. Deze verkeersbesluiten worden naar verwachting door de gemeente Losser en Oldenzaal en Dinkelland omstreeks 31 januari 2013 ter inzage gelegd. Eventuele bezwaarschriften zijn in te dienen bij de colleges van B&W van de betrokken gemeenten.

8.2 *Herziening bestemmingsplannen*

Voor de aanleg van de middengeleiders op de kruispunten Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk is een wijziging van twee bestemmingsplannen nodig:

- In de gemeente Oldenzaal wordt de wijziging bij de Overesweg opgenomen in de 2^e herziening van het Bestemmingsplan Buitengebied 2007, waarvan het ontwerp ter inzage heeft gelegen van 27 november 2012 tot en met 8 januari 2013. De vaststelling door de gemeenteraad is voorzien op 28 januari 2013 waarna de inwerkingtreding naar verwachting in eind maart 2013 zal zijn, uitgaande van de benodigde tijd zonder beroepsprocedures.

- In de gemeente Losser zijn de wijzigingen van de Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk opgenomen in het in herziening zijnde Bestemmingsplan Buitengebied. Het Onwerp is op 27 juni 2012 gepubliceerd, waarna de terinzageligging heeft plaatsgevonden. Het definitieve bestemmingsplan wordt naar verwachting 19 maart 2013 vastgesteld door de gemeenteraad waarna de inwerkingtreding naar verwachting in eind mei 2013 zal zijn, uitgaande van de benodigde tijd zonder beroepsprocedures.

8.3 Opheffing bushalte Paasbergweg

Middengeleider kruispunt Paasbergweg

Om de middengeleider op het kruispunt Paasbergweg aan te leggen, moet de weg worden verbreed ter hoogte van het kruispunt. Aan weerszijden van de Paasbergweg ligt nu een bushalte. De verbreding komt deels op deze bushaltes te liggen. Bij handhaving van de bushaltes moeten deze circa 30 meter worden opgeschoven in de richting van Denekamp en Oldenzaal. Hiervoor moeten extra bomen worden gekapt, is meer grond nodig en zijn uiteraard investeringen nodig om nieuwe bushaltes aan te leggen.

Gebruik halte Paasbergweg

De halte Paasbergweg wordt beperkt gebruikt. In de periode januari tot en met september 2012 zijn per richting volgens de OV-chipkaart registratie per dag gemiddeld circa 1,5 reizigers in- of uitgestapt, in totaal dus 3 in- of uitstappers gemiddeld per dag. Per week waren dit 22 OV-chipkaart registraties voor in- of uitstappers. Volgens Connexxion is het OV-chipkaart aandeel in de totale verkopen in Twente circa 80% zodat het aantal met een factor 1,25 moeten worden verhoogd om het aantal werkelijke reizigers te krijgen: circa 2 in- of uitstappers per richting, in totaal dus circa 4 in- of uitstapper per dag.

Opheffen bushalte Paasbergweg

De provincie heeft op 2 oktober 2012 een eerste besluit gepubliceerd om de bushaltes gelegen aan de N 342 Oldenzaal – Denekamp ter hoogte van de Paasbergweg (zowel in de richting Oldenzaal als in de richting Denekamp) op te heffen. De investering in kosten voor de aanleg van nieuwe haltes, de extra benodigde grond en de te kappen bomen, wegen niet op tegen het beperkte gebruik van deze haltes. De halte Koksweg blijft de meest dichtbij gelegen bushalte op circa 900 meter afstand. Twee bezwaren zijn op dit besluit ingediend. Volgens de indieners maken veel pubers in het achterliggende gebied gebruik van deze halte om naar de scholen in Enschede en Hengelo te reizen en naar het station in Oldenzaal om verder de trein te nemen. Ook wordt de halte gebruikt om in het weekend veilig uit te gaan zodat ze niet alleen in het donker terug hoeven te fietsen. Dit geldt ook voor de kinderen van de indieners.

Procedure opheffen bushalte

Het opheffen van bushaltes kent een route die eindigt met een besluit door de wegbeheerder. Alvorens een besluit te nemen, is overleg gevoerd met de vervoerder (Connexxion) en advies gevraagd van het ROCOV Twente, het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer. Deze organisatie behartigt de belangen van de OV-reiziger in de regio. Het ROCOV heeft op 12 december 2012 hierop een positief advies gegeven. Verder ondersteunt zij ons voornemen om bij de dichtstbijzijnde halte(s) een goede voorziening aan te leggen voor fietsen en een adequate verlichting om aan bezwaarmakers tegemoet te komen. De provincie heeft overeenkomstig dit advies Connexxion gevraagd een gewijzigde dienstregeling vast te stellen. Op dit besluit is geen bezwaar mogelijk. Vervolgens neemt de provincie het uiteindelijke verkeersbesluit tot verwijdering van de betreffende halteborden.

8.4 Aankoop gronden

Voor de aanleg van de middengeleiders op de aansluitingen Overesweg, Paasbergweg en Paandersdijk is in totaal circa 620 m² grond in particulier bezit. In de zomer van 2012 is gestart met de minnelijke verwerving van deze gronden.

8.5 *Compensatie EHS*

In het kader van de Flora en faunawet is een ontheffing niet nodig.

Significante effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS worden niet verwacht, compensatie is in dat geval niet verplicht. De provincie compenseert echter dit fysiek ruimtebeslag wel. Het betreft in dit geval circa 350 m². De benodigde procedure hiertoe wordt opgestart door de provincie in overleg met het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Landelijk Gebied.

8.6 *Omgevingsvergunning kappen van bomen*

In de gemeente Losser is onder andere voor bomen, staande buiten de bebouwde kom met een doorsnede van ten minste 15 cm, gemeten met schors op 1.30 meter hoogte boven de grond, een omgevingsvergunning vereist. In een nog op te stellen beplantingsplan wordt opgenomen waar deze bomen vanuit een visie op het landschap gecompenseerd kunnen worden. De landschapsvisie provinciale wegen is daarbij een belangrijk uitgangspunt. De provinciale voorkeur is de compensatie langs de N 342 weg en in dezelfde gemeente (Losser) te realiseren. Een omgevingsvergunning kap treedt in de meeste gevallen in werking zes weken na de bekendmaking van de vergunning.

8.7 *Uitvoering en risico's*

Na het voltooien van de benodigde procedures kunnen (zonder bezwaren en bij minnelijke verwerving van de gronden) in het voorjaar van 2013 de werkzaamheden worden aanbesteed en uitgevoerd, gelijk met onderhoud aan de gehele parallelweg. Uitzondering is het stukje parallelweg op de Tolbult: in het najaar van 2012 zijn de kabels en leidingen verlegd, direct na de winter wordt hier de parallelweg verlegd.

Tijdens de realisatie zal hinder optreden voor de directe omgeving, de natuur en het verkeer.

Hinder voor verkeer

Uitgangspunt is dat de hoofdrijbaan open blijft voor het verkeer, waarbij halve afzettingen met tijdelijke verkeerslichten worden toegepast bij de aanleg van de middengeleiders. Gezien de verkeersintensiteiten zal dit tijdens de spitsuren redelijk lange cyclustijden geven om het verkeer te kunnen verwerken. De voorkeur is dan ook om de werkzaamheden op de hoofdrijbaan uit te voeren in de rustiger periodes (in of rond vakantieweken). Voorkomen moet worden dat tijdens de werkzaamheden aan de hoofdrijbaan, de parallelweg gebruikt gaat worden als alternatieve route voor het doorgaand verkeer.

Bij de werkzaamheden aan de parallelweg is het van belang dat vooral de schoolgaande fietsers veilig van deze route gebruik kunnen maken. Op enkele wegvakken zijn omleidingsroutes beschikbaar, maar voor het grootste deel niet. Voor zover mogelijk worden fietsers tijdens werkzaamheden toegelaten tot de werkvakken en/of worden de werkzaamheden tijdens de schoolvakanties uitgevoerd. Voor de maatregelen aan het stukje parallelweg op de Tolbult kan het fietsverkeer gebruik maken van een alternatieve route via de Volterdijk en de Hoenderkampweg.

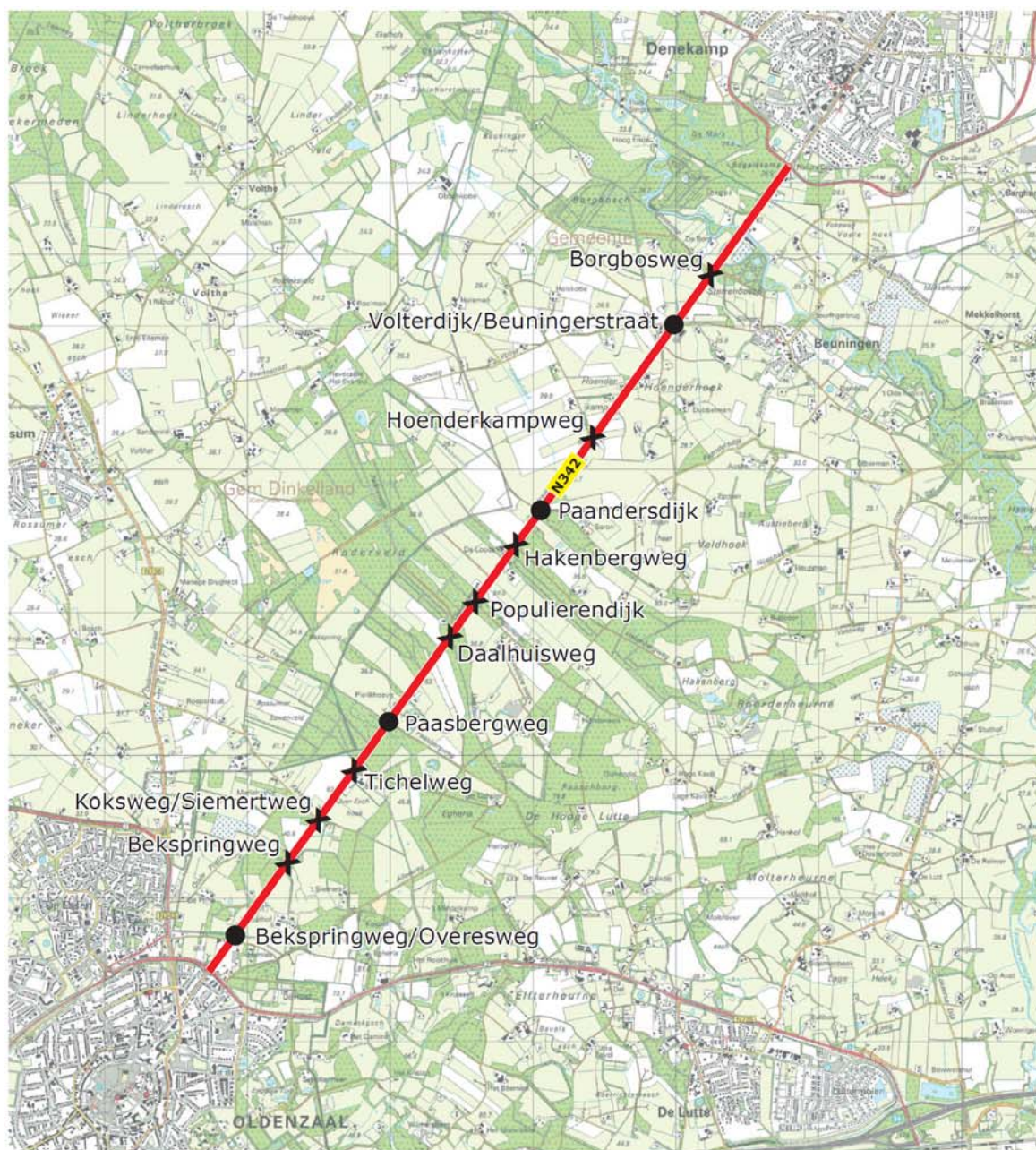
Hinder voor de natuur

In de Ecoscan N 342 Oldenzaal - Denekamp van 21 december 2011 zijn mitigerende maatregelen opgenomen tijdens de aanlegfase voor de vleermuizen, vogels, veldspitsmuis, vissen, amfibieën en planten. Voor alle soorten geldt dat wordt gewerkt volgens de gedragscode provinciale infrastructuur. Daarnaast dient in het kader van de zorgplicht de periode met overlast zo veel mogelijk te worden beperkt. Het concentreren van werkzaamheden in ruimte en tijd, beperkt de schade aan flora en fauna. Voor de fauna is de meest geschikte periode voor uitvoering van de werkzaamheden van augustus tot en met november.

BIJLAGEN

1. Overzichtskaart

Bijlage 1: overzichtkaart



N342 Oldenzaal - Denekamp verkeers- besluiten aansluitingen zijwegen

aanduidingen



- X te vervallen aansluiting hoofdrijbaan, alleen recht oversteken toestaan
- te handhaven volledige ontsluiting

Beleidsinformatie nov.2010 nr.10321361

0 1km