
5 2020_B&W_00105 Informatienota - N351 Kuinre - informeren**Samenstelling:**

Aanwezig:

de heer R. Bats, Burgemeester; de heer B. Harmsma, Wethouder; mevrouw T. Jongman, Wethouder; de heer M. Scheringa, Wethouder; mevrouw T. Bijl; mevrouw J. Groot de, Secretaris

Samenvatting

Bij de presentatie van plannen om de N351 aan te pakken en de inrichting van de weg te laten voldoen aan de inrichtingseisen voor het geldende snelheidsregime van 80 km/uur bleek dat daarvoor onvoldoende draagvlak bestond in Kuinre. Het dorp wenst langs het dorp een herinrichting van de N351 met een snelheidsregime van 50 km/uur, als weg binnen de bebouwde kom.

Op de politieke markt van 27 augustus 2019 heeft uw gemeenteraad unaniem het college opgedragen zich maximaal in te spannen om de maximum snelheid op de N351 terug te brengen naar 50 km/uur waarbij zoveel mogelijk de bestaande bomenrij in tact moet blijven. In de raadsvergadering van 24 september 2019 heeft u het college gevraagd om de gevolgen van een 50 km/uur inrichting inzichtelijk te maken.

In een bestuurlijk overleg van 11 november hebben gedeputeerde Boerman en wethouder Scheringa afgesproken dat provincie en gemeente samen onderzoeken op welke wijze tot een snelheidsverlaging van 50 km/uur op de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre gekomen kan worden. Hiervan wordt in beeld gebracht wat de consequenties hiervan zijn op verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuur en landschap en financiën.

Bijgevoegde informatiebrief is door provincie en gemeente samen opgesteld om uw gemeenteraad en Provinciale Staten gelijktijdig te informeren. Gedeputeerde Staten bespreekt de brief op 24 maart a.s.. Afsproken is om, onder voorbehoud van instemming door het college en Gedeputeerde Staten de informatiebrief op woensdag 25 maart naar de gemeenteraad en Provinciale Staten te verzenden.

Informatienota

Inleiding

Bij de presentatie van plannen om de N351 aan te pakken en de inrichting van de weg te laten voldoen aan de inrichtingseisen voor het geldende snelheidsregime van 80 km/uur bleek dat daarvoor onvoldoende draagvlak bestond in Kuinre. Het dorp wenst langs het dorp een herinrichting van de N351 met een snelheidsregime van 50 km/u, als weg binnen de bebouwde kom.

In de Politieke markt van de gemeente Steenwijkerland van 27 augustus 2019 heeft uw gemeenteraad unaniem het college opgedragen zich maximaal in te spannen om de maximum snelheid op de N351 terug te brengen naar 50 km/uur, waarbij zoveel mogelijk de bestaande bomenrij in tact moet blijven.

In bestuurlijk overleg is besloten dat provincie en gemeente samen gaan onderzoeken op welke wijze tot een snelheidsverlaging tot 50 km/uur op de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre gekomen kan worden.

Kernboodschap

Royal HaskoningDHV heeft in samenwerking met de gemeente Steenwijkerland, politie IJsselland en de provincie Overijssel de uitgangspunten bepaald voor een inrichting van de N351 ter hoogte van Kuinre met een snelheidsverlaging tot 50 km/uur. Het college en Gedeputeerde Staten zijn positief over de uitkomsten van het onderzoek en zien mogelijkheden om de provinciale weg N351 in te richten als een weg binnen de bebouwde kom met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur.

In een bestuurlijke overleg is afgesproken om variant 1 in een volgend proces nader uit te werken. Er zijn afspraken gemaakt over de verdeling van kosten. In de planuitwerking die nu volgt moet verder onderzocht worden op welke wijze de voorrang voor fietsers op de rotonde het best kan worden vormgegeven. Ook vraagt de aansluiting van het Waagplein op de N351 nader onderzoek. Hierbij wordt ook gekeken naar een verbetering van de Sleep voor het totale beeld van de openbare ruimte langs de N351. Samen met Kuinre zal tot een verantwoorde inrichting worden gekomen.

Consequenties voor de gemeente

In het bestuurlijk overleg van 6 februari 2020 is afgesproken dat onze gemeente aanpassingen aan de Sleep en het Waagplein doorvoert. Daarnaast moet in de planuitwerking onderzocht worden hoe een zo efficiënt mogelijke inrichting van de rotonde met fietsers in de voorrang kan worden gemaakt. De kostenverdeling van de aanpak van de rotonde is 50% provincie en 50% gemeente.

De aanpassingen aan de Sleep en het Waagplein worden gefinancierd door het geplande onderhoud een paar jaar naar voren te trekken. Voor het verleggen van de rotonde zal een bedrag opgenomen worden in de Perspectiefnota 2021 - 2024.

In de rapportage die als bijlage bij deze informatienota is gevoegd zijn de financiële consequenties wit gemaakt omdat de bedragen op dit moment onvoldoende status hebben.

Communicatie

- De voorkeursvariant is gepresenteerd aan Plaatselijk belang Kuinre. Zij hebben positief gereageerd op de voorgelegde schetsuitwerking en bijbehorende toelichting.
- Gelijktijdig met het informeren van de gemeenteraad en Provinciale Staten wordt een persbericht uitgedaan.
- Tijdens de algemene ledenvergadering van Plaatselijk belang Kuinre op 23 april as zal de stand van zaken mbt de N351 aan Kuinre gepresenteerd worden.

Vervolg

De provincie Overijssel en de gemeente Steenwijkerland hebben uitgesproken de verdere planuitwerking van de voorgestelde variant integraal op te pakken. Met de intentie om deze dit jaar nog af te ronden. Na, en onder voorbehoud van de vaststelling van de Perspectiefnota 2021-2024 door de gemeenteraad en het investeringsvoorstel ten laste van Goede Bereikbaarheid impuls provinciaal wegennet door Provinciale Staten van Overijssel kan de aanbesteding van het project gestart worden. De verwachting is dat de uitvoering volgend jaar wordt afgerond.

Besluit

Beslispunt 1

Het college besluit de informatienota N351 Kuinre (inclusief bijlagen) vast te stellen.

Bijlagen

1. Onderzoek N351 Kuinre raad en PB.pdf
2. Informatiebrief snelheidsverlaging N351 PS en gemeenteraad.pdf

RAPPORT

Onderzoek N351 Kuinre

Verkenning inrichting met maximale snelheid 50 km/uur

Klant: Provincie Overijssel

Referentie: BG9904TPRP1912131221

Status: Definitief/2.0

Datum: 15 januari 2020



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Koggelaan 21
8017 JN ZWOLLE
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 65 00 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Onderzoek N351 Kuinre

Ondertitel: N351 Kuinre
Referentie: BG9904TPRP1912131221
Status: 2.0/Definitief
Datum: 15 januari 2020
Projectnaam: Onderzoek dwarsprofiel N351 Kuinre
Projectnummer: BF9904-101-100
Auteur(s): Gerard Kuiper, Carien ten Cate, Anne Nijland

Opgesteld door: Gerard Kuiper

Gecontroleerd door: Dirk Bulsink

Datum/paraaf: 15-01-2020

Goedgekeurd door: Thijs de Bruin

Datum/paraaf: 15-01-2020

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Aanleiding en opgave	3
2	Ontwerpuitgangspunten	5
2.1	Weginrichting	5
2.2	Omgeving	7
2.3	Dijk met flora en fauna	7
2.4	Het verhaal van de N351	8
2.5	Ruimtelijke kwaliteit en kernkwaliteiten	12
3	Beschrijving varianten	13
3.1	Profielen	13
3.2	Nadere uitwerking	15
4	Consequenties te onderzoeken aspecten	20
5	Conclusie	23

Bijlagen

Bijlage 1: Schetsontwerpen varianten 1 en 2

1 Aanleiding en opgave

De provinciale weg N351 van Urk (Flevoland) naar Oosterwolde (Friesland) ligt voor een lengte van ca. 2,5 km van het tracé in de provincie Overijssel. De weg is in Overijssel onderdeel van het regionaal hoofdwegennet en gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximaal toegestane rijnsnelheid van 80 km/uur. Ongeveer de helft van dit tracé ligt naast de bebouwde kom van Kuinre. De weg is hier smal (circa 6,0 m breed) met bomen dicht op de rijbaan. Op de weg rijden circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal, waarvan 15% vrachtverkeer, vergeleken met andere provinciale wegen is het een vrij rustige weg.



Kaarten: N351 door Overijssel (links) en de N351 langs Kuinre (rechts)

Vanwege schades aan de provinciale weg is groot onderhoud noodzakelijk waarbij de gelegenheid wordt genomen de weg te laten voldoen aan de landelijke richtlijnen voor dit type weg. De provincie had hertoe het plan de N351 ter hoogte van Kuinre te verbreden aan de westzijde (zo ver mogelijk van de bebouwing af) naar 6,80 m de hier aanwezige bomen te rooien, en nieuwe bomen te planten in de berm tussen de hoofdrijbaan en parallelweg.

Van de gemeente Steenwijkerland (waar Kuinre onder valt) en van de bewoners van Kuinre is het verzoek gekomen de snelheid op de N351 ter hoogte van Kuinre, op het gedeelte vanaf het Noordeinde tot aan de rotonde met de Punterweg, te verlagen naar 50 km/h. Dit verzoek is voorzien van argumenten, waaronder argumenten die te maken hebben met de ruimtelijke kwaliteit (waaronder behoud van de bomen) en leefbaarheid.

Opgave

In een bestuurlijk overleg tussen provincie en gemeente in oktober 2019 is de volgende opgave afgesproken:

Provincie en gemeente onderzoeken samen op welke wijze tot een snelheidsverlaging tot 50 km/uur op de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre gekomen kan worden. In beeld wordt gebracht wat de consequenties hiervan zijn op verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuur en landschap en financiën.

Deze rapportage geeft een korte beschrijving van dit onderzoek met de uitgangspunten voor het ontwerp, een beschrijving van twee ontwerpvarianten en de consequenties van deze varianten op de te onderzoeken aspecten ten opzichte van de huidige situatie.



Foto: de N351 langs Kuinre

Gevolgd proces

De rapportage is opgesteld aan de hand van twee werksessies met afgevaardigden van de gemeente Steenwijkerland, Politie IJsselland en de provincie Overijssel waarin wensen, uitgangspunten, inzichten en ervaringen zijn gedeeld.

2 Ontwerputgangspunten

Om tot een ontwerp van de N351 met een maximale snelheid van 50 km/uur te komen zijn eerst de uitgangspunten voor het ontwerp opgesteld voor de thema's verkeer en ruimtelijke kwaliteit. Om de weg veilig in te richten is volgens CROW een **herkenbaar wegbeeld (= weginrichting + omgeving)** een voorwaarde: de weg moet als een weg binnen de bebouwde kom ervaren worden zodat de weggebruikers een snelheid van 50 km/uur als een geloofwaardige snelheid zien.

2.1 Weginrichting

Herkenbaar wegbeeld

Hiertoe behoren onder andere de volgende verkeerskundige maatregelen die in samenspraak met de wegbeheerders zijn samengesteld:

- heldere komgrenzen met snelheidsremmers;
- rijbaan met aan weerszijden trottoirbanden ter opsluiting van de rijbaan;
- straatverlichting langs de gehele weg;
- voorkomen verkeerstechnische maatregelen die horen bij een weg van hogere orde (als geleiderails);
- voorkomen van lange doorgaande lijnen;
- conflictpunten ook vanuit openbare ruimte zichtbaar maken met herkenbare dwarsrelaties (bijv. door afwijkingen in beplanting, afwijkende verlichting);
- rotonde met fietsers binnen bebouwde kom in de voorrang conform landelijke (en provinciale) richtlijnen: fietsers rijden in cirkel met autoverkeer mee;
- overrijdbare middenstrook/-naald met afwijkende verharding zodat de rijstroken smaller ogen.

Wegprofiel

Ondanks de verlaging van de rijsnelheid van 80 naar 50 km/uur is wel een verbreding van de weg nodig. Op dit moment is naast de rijbaan van 6,0 m een betonnen bermverharding beschikbaar voor met name het vrachtverkeer. Door de aanleg van trottoirbanden is deze bermverharding niet meer beschikbaar. De verbreding wordt nu in de overrijdbare middenstrook gevonden:

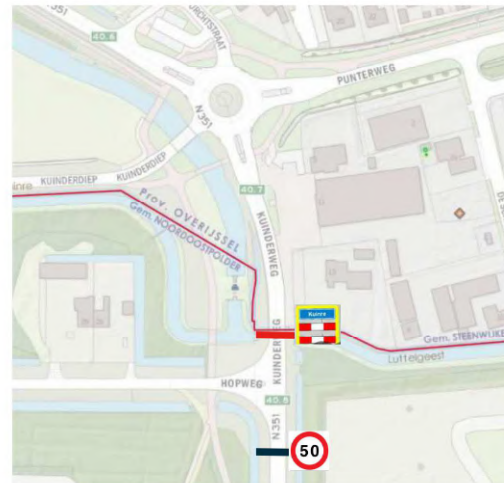
- gewenste rijstrookbreedte: 3,00 m (tussen trottoirband en middenstrook);
- breedte overrijdbare middenstrook: 0,50 m (afwijkende verharding, enigszins verhoogd);
- totale rijbaanbreedte tussen betonbanden: 6,50 m;
- obstakelvrije afstand tussen rijbaan en bomen: 0,50 m (bij toepassing van trottoirbanden). Indien geen betonbanden worden toegepast: obstakelvrije ruimte 1,50 m;
- de rijbaan toegankelijk voor bromfietsers, fietspaden langs de rijbaan niet meer toegankelijk voor bromfietsers (verplicht fietspad);
- voor bereikbaarheid voor fietsers bestemmingen oostzijde tussen Hopweg en Punterweg: aanleg fietsvoorzieningen door fiets(suggestie)stroken op rijbaan (een alternatief met tweerichtingen fietspad aan oostzijde heeft een groter ruimtebeslag).

Locaties komgrenzen

De komgrenzen dienen op logische overgangen te liggen: waar de omgeving zelf al zorgt voor een overgang in het landschap en waar aanleidingen zijn om de overgang te ondersteunen zoals kruispunten:

- Noordelijk: circa 75 m noordelijk van aansluiting 't Noordeinde waarin aan te leggen middengeleiders tevens als snelheidsremmers functioneren.

- Zuidelijk: een logische plek is circa 75 m zuidelijk van de aansluiting Hopweg. Hier begint een ander wegbeeld met bebouwing aan de oostzijde en met een kruispunt waarop middengeleiders als snelheidsremmers kunnen worden toegepast. Deze locatie ligt echter in de gemeente Noordoostpolder (gemeente-/provinciegrens ligt langs watergang Luttelgeest), mogelijk zijn hier grenscorrecties voor nodig. Een praktische oplossing is het 50 km-regime ten zuiden van de Hopweg met bebording aan te geven, en de komgrens op de provincie-/gemeentegrens te leggen.



Kaarten: locaties komgrenzen en 50 km/uur regime noord (links) en zuid (rechts)



Foto: de N351 bij de Hopweg in Flevoland, de provinciegrens ligt na dit kruispunt

Snelheidsremmers

Ter plaatse van conflictpunten (aansluitingen zijwegen):

- aanleg horizontale snelheidsremmers (rijlijnverschuivingen door bijvoorbeeld middengeleiders);
- geen (of beperkt tot maximaal 7 cm) verticale snelheidsremmers in verband met aanwezigheid van vrachtverkeer (geluid- en trillingshinder naar omgeving).

Aansluitingen

Lange rechtstanden moeten worden voorkomen aangezien deze snelheidsverhogend werken. Op het noordelijk deel blijven de aansluitingen op de N351 ter plaatse van de Havendijk, het Waagplein en 't Noordeinde. Een nieuwe aansluiting op de noordelijke doorsteek van de Henric de Cranestraat voorkomt

de lange rechtstand tussen het Waagplein en 't Noordeinde. De aansluitingen worden voorzien van middengeleiders zodat de deze extra opvallen en snelheidsverlagend werken. De middengeleiders worden voorzien van een verkeerszuil met bord D02 (verplicht rechts passeren) conform de CROW-publicaties. Op de aansluiting met de Havendijk is het toepassen van middengeleiders echter op voorhand niet mogelijk: door de ligging dicht op de brug over De Linde is hier geen ruimte voor. Nader onderzoek naar de constructie van de brug is nodig om te onderzoeken of de rijlijnen van het autoverkeer over de brug (en daarmee de belasting van de brug) verlegd kunnen worden.

2.2 Omgeving

De beleving van de omgeving speelt een belangrijke rol voor het verkrijgen van een herkenbaar wegbeeld. Voor een weg met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur moet het voor de automobilist vanuit de omgeving zo veel mogelijk helder zijn dat hij/zij **binnen de bebouwde kom** rijdt. Dit kan door:

- De N351 onderdeel te laten zijn van het dorp: uit de vormgeving met beplanting/bebouwing moet blijken dat de N351 door het dorp gaat, en niet langs het dorp. Dit kan bereikt worden door de weg zo veel mogelijk binnen de beslotenheid van het dorp leggen.
- Ter plaatse van aansluitingen van zijwegen dit ook in de derde dimensie zichtbaar maken; bijvoorbeeld door onderbrekingen van bomenrijen, verlichting passend bij de zijwegen, beplanting van de zijwegen doorzetten tot, of over, het kruispunt.
- Herkenbaarheid in materialisatie en elementen. In de keuze voor nieuwe elementen (zoals verlichting, verharding, evt. relingen) dient gezocht te worden naar een goede combinatie. Deze dienen herkenbaar te zijn voor Kuinre en zoveel mogelijk bij het bestaande meubilair en materiaal aan te sluiten, bijvoorbeeld door de verharding van rijbaanscheiding en middengeleiders in dezelfde kleur en materiaal als op de zijwegen in het dorp. En geen metalen geleiderails maar voertuigkeringen die passen bij het dorp.

2.3 Dijk met flora en fauna

De N351 ligt op een dijk. Op de legger van het waterschap Drents Overijsselse Delta is deze opgenomen als 'primaire kering'. Na afstemming tussen provincie en waterschap is de dijk echter aangemerkt als 'overige kering', waarbij aanplant van bomen op de kering mogelijk is boven het dwarsprofiel uit de legger.

Bomenrij langs N351

Westelijk langs de N351 staan 72 essen en 3 wilgen. Deze bomen hebben een beeldbepalende waarde: de bomenlaan is zeer goed zichtbaar en maakt Kuinre herkenbaar in het landschap. Zowel de bewoners van Kuinre als de gemeente Steenwijkerland hechten aan handhaving van de bomenrij.

De vitaliteit van deze bomen is goed, een enkele boom is licht aangetast door de essentaksterfte, de aantasting is nog in een prematuur stadium. De meeste bomen hebben een levensverwachting van meer dan 10 jaar.

De aanvraag van een kapvergunning voor deze bomen is door de gemeente (dd 25-5-2019) geweigerd: de absolute noodzaak van de kap was onvoldoende aangetoond. Volgens de motivatie van de gemeente heeft de bomenlaan een landschappelijke, natuurlijke en beeldbepalende waarde, en heeft de kap vergaande consequenties voor het beeld en de aanwezige flora en fauna. Ook was onduidelijk wat het

effect op de aanwezige flora en fauna is en welke maatregelen er worden genomen om eventuele negatieve effecten te compenseren.

Vleermuizen

Uit een natuuronderzoek (BTL, 2018) blijkt dat de bomenrij een essentieel onderdeel van het leefgebied van de in Kuinre verblijvende vleermuizen vormt (van de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis, de laatvlieger en mogelijk de meervleermuis). Het vormt daarbij zowel foerageergebied als een vliegroute. De bomenrij (en wilgenstruiken) bieden beschutting tegen de westenwind. Wanneer deze bomenrij verdwijnt bij de voorgenomen werkzaamheden dient hiervoor voorafgaand een ontheffing Wet natuurbescherming te worden verkregen.

Bij herplant is het volgende nodig zodat de bomen direct weer als vliegroute gebruikt kunnen worden:

- bomen minimale hoogte circa 6-8 m;
- onderlinge afstand tussen de kronen maximaal 3 à 4 m (beperkte afstand omdat de vliegroute ook belangrijk is vanwege de luwte voor de westenwind);
- toepassen struiklaag (ook voor luwte westenwind);
- combinatie met straatverlichting eventueel mogelijk met amberkleurige verlichting.

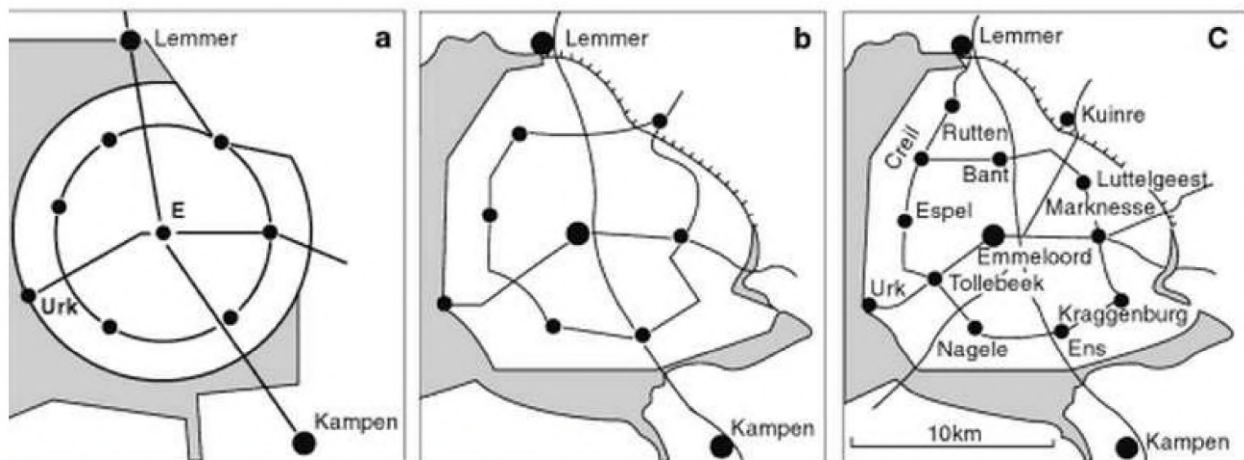
Overige flora en fauna

In het natuuronderzoek van BTL is geen beschermde flora aangetroffen. De vegetatie onder de bomen is ruig en bestaat uit een combinatie van wilgenstruiken, gras en ruigtekruiden waaronder brandnetel en reuzenberenklauw. De berm loopt vrij snel over in de oever van het Nieuwe Kanaal, waar zich een brede rietkraag bevindt. De rietzone vormt geschikt migratie- en jachtgebied voor de ringslang, welke in de regio voorkomt. Ook kunnen hier algemene amfibieën als bastaardkikker en bruine kikker voorkomen. De werkzaamheden kunnen verstoringen geven van algemene broedvogels en een mogelijk nest van de grote bonte specht.

2.4 Het verhaal van de N351

De N351 is een provinciale weg in Flevoland, Overijssel en Friesland. De weg gaat vanaf Urk in noordoostelijke richting via Emmeloord, Kuinre en Wolvega tot aan Oosterwolde. Slechts 2,5 km gaat door Overijssel.

De N351 is een historisch zeer waardevolle weg wanneer we het hebben over het ontwerp en het gedachtegoed van de Noordoostpolder. De Noordoostpolder komt namelijk echt van de tekentafel en kent een zeer unieke landschappelijke hiërarchische opzet. In de Noordoostpolder is namelijk de “centrale plaatsentheorie” toegepast voor het ontwerp van de plaatsen in de Noordoostpolder. Zo ging het uit van één centrale plaats (Emmeloord) met diverse verbindingswegen naar de kleinere dorpen. Kuinre betrof één van deze kleinere dorpen. Dit is goed terug te zien op de volgende afbeelding.



Afbeelding: opzet "centrale plaatsentheorie" Noordoostpolder

De N351 is dus een zeer belangrijke en historisch waardevolle weg als het gaat om het gedachtegoed van de Noordoostpolder.

De weg begint in Urk in de Noordoostpolder en loopt dan langs de Urkervaart naar het noordoosten, richting Emmeloord. Vervolgens vormt de N351 de rondweg van Emmeloord aan de west- en noordkant van het stadje. Op de N351 takken verschillende verbindingswegen aan op de N351. Deze wegen lopen van en naar Emmeloord richting de omliggende kleinere dorpen aan de rand van de polder.

Vervolgens buigt de N351 af naar het noordoosten en kruist bij Kuinre de voormalige zeedijk. De weg komt hierbij kortstondig door de provincie Overijssel. Van de Noordoostpolder doorkruist de N351 het oude Zuiderzeestadje Kuinre, om vervolgens het natte en open veenweidegebied te doorkruisen met haar natte graslanden en petgaten om te eindigen in het coulisselandschap waarin de houtsingels het beeld domineren.

Vervolgens loopt de weg door in de provincie Friesland. Van het nieuwe land in de Noordoostpolder doorkruist de N351 de oude Friese veenpolder. Hier werd vroeger in het natte laagveen turf gewonnen. Het kenmerkende landschap dat men achterliet vormt een mozaïek van water en land, riet en trilvenen, bloeiende graslanden en petgaten.

Vorbij Wolvega loopt de N351 door tot aan Oosterwolde. Het natte veenweidelandschap tussen Kuinre en Wolvega verandert langzaam in het zogenaamde coulisselandschap waarin de houtsingels domineren. Deze verandering in het landschap heeft alles te maken met de aanwezigheid van hogere zandruggen. De dorpsnamen zoals Oldeholtgade, Nijeholtgade, Oldeberkoop en Oosterwolde verwijzen ook naar een droger en meer bosachtig milieu vanwege het toponiem "holt" of "wolde" wat een historische benaming is voor bos of hout.

Onderstaande historische kaarten (1960) laten ook hele mooi het verschil in landschappelijke kenmerken zien. Van het orthogonale polderlandschap, het oude historische Zuiderzeestadje Kuinre, het natte veenweidelandschap tot aan het hogere en drogere coulisselandschap in Oosterwolde.



Afbeelding: Het historische landschap van de N351 van Urk tot Oosterwolde (bron: Topotijdreis).



Afbeelding: beleving diverse landschappen in en rond Kuinre vanaf de N351 (bron: provincie Overijssel)

Rijdend over de N351 wordt het landschap rond Kuinre en het dorp Kuinre zelf op verschillende wijzen beleefd, zie bijgaande afbeelding:

- zuidelijk van Kuinre: na laanbeplanting aan beide zijden (1) aan de linkerkzijde Kuinderbos en rechterzijde eerst open polderlandschap (2), en vervolgens laanbomen (3);
- naderen Kuinre: rommelig beeld met bebouwing en veel verharding aan rechterzijde (4);
- tussen rotonde en brug: besloten in het groen, geen beleving van dorp of polder (5);
- brug tot 't Noordeinde: beslotenheid Kuinre (bebouwing rechterzijde), door aanwezige begroeiing linkerkzijde nauwelijks beleving van de polder en is het rijden op de dijk niet beleefbaar (6);

- ter hoogte van 't Noordeinde: linkerzijde geen bomen, beleving polder en dijk. Rechterzijde kort gedeelte met laanbomen (7), vervolgens weg in open landschap (8).

2.5 Ruimtelijke kwaliteit en kernkwaliteiten



Foto: entree Kuinre vanuit het noorden met bomen en kerk als herkenbare elementen

Ruimtelijke visie

De ruimtelijke visie van de provincie op de provinciale wegen is gericht op heldere trajecten in combinatie met een ingetogen wegontwerp en herkenbare knopen:

- Ingetogen wegontwerp, de weg is ondergeschikt aan het landschap: weg niet breder dan nodig, bij de omgeving passende materialen, vermijden van verkeerstechnische uitstraling met metalen geleiderails, wegmarkering en dergelijke.
- Heldere trajecten, rijgen het landschap aaneen tot grote landschappelijke ensembles: herkenbare eenduidige en groene dorpspassage van Kuinre met duidelijke dorpsgrenzen en zo veel mogelijk eenduidige beleving van het kleinschalige karakter van het dorp en bijvoorbeeld door betere herkenbaarheid Waagplein, als middelpunt van het dorp Kuinre. En als tegenhanger van de beleving van het weidse polderlandschap buiten Kuinre.
- Herkenbare knopen, als herkenbare schakels tussen weg en omgeving: rotonde met de Punterweg is een herkenbare knoop, ook door het nabijgelegen tankstation.

Kernkwaliteiten Kuinre

Van Kuinre en de N351 kunnen de volgende kernkwaliteiten benoemd worden vanaf de N351:

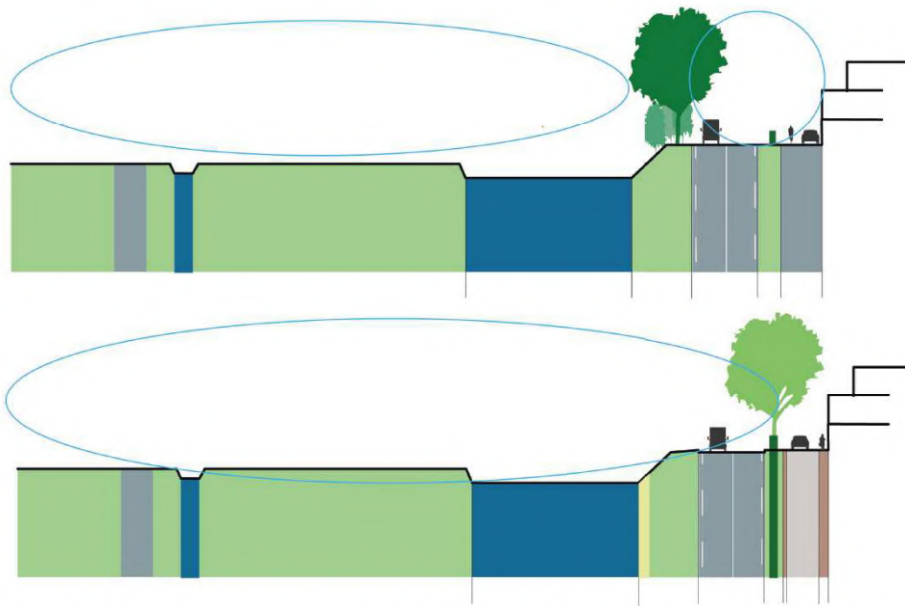
- Dorpspassage: hoger gelegen kleinschalig dorpslint met beleving van kleinschalig dorps karakter met er omheen de weidsheid van de polder.
- Beleving waterstructuur.
- Beleving van de dijk als cultuurhistorisch element.
- Beleving van weids polderlandschap vanaf de dijk.

3 Beschrijving varianten

3.1 Profielen

Voor het noordelijk wegvak zijn twee varianten opgesteld:

1. verbreding weg aan oostzijde naar 6,50 m, behoud huidige bomen westzijde;
2. verbreding weg aan westzijde naar 6,50 m, nieuwe bomen aan oostzijde (bomen van 1^e of 2^e grootte, inheems met ronde of ovale kroon)



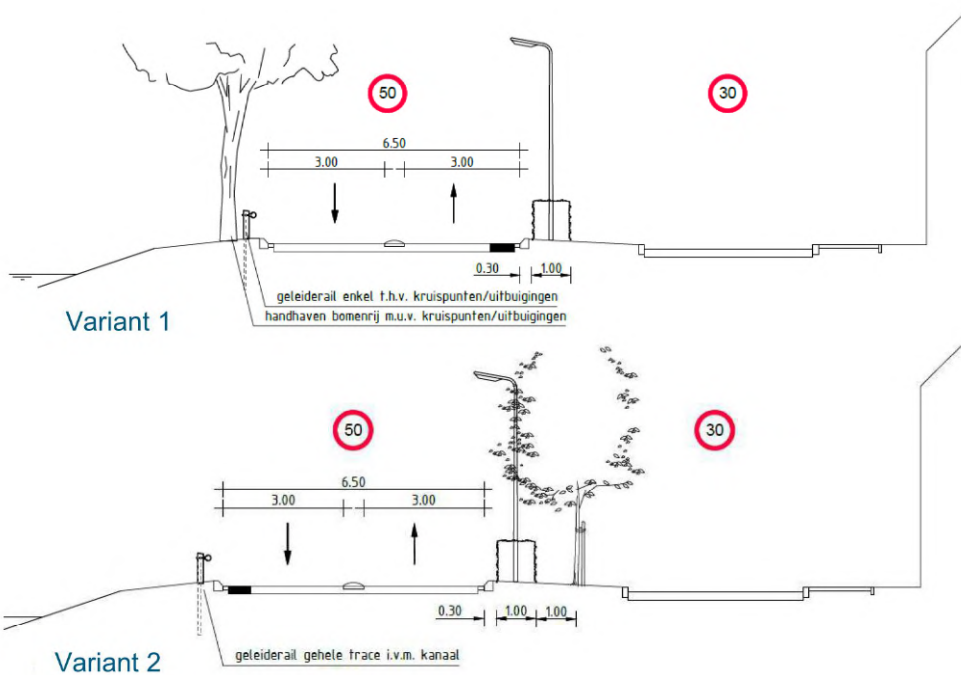
Afbeelding: principe profielen (bron: provincie Overijssel), waarbij variant 1 meer verbondenheid laat zien met het dorp, en variant 2 meer met het weidse polderlandschap

Deze profielen zijn verkeerstechnisch getoond op de volgende pagina en uitgewerkt in twee visualisaties. Enkele kenmerken:

- overrijdbare rijbaanscheiding (visuele versmalling);
- haag in tussenberm dicht op rijbaan (snelheidsremmend);
- straatverlichting (amberkleurige verlichting i.v.m. vleermuizen);
- daar waar geen bomen staan: houten geleiderail aan waterzijde, ter voorkoming auto's te water;
- uitgangspunt is handhaven bestaande bomenrij in variant 1, met uitzondering ter plaatse van de zijwegen waar middengeleiders worden aangelegd en de weg uitbuigt. De onderbegroeiing wordt verwijderd om het weidse polderlandschap beleefbaar te maken. In variant 2 aanplant nieuwe bomen in tussenberm met aanvangshoogte 6 à 8 m.

Afhankelijk van de technische uitwerking zullen niet alle bomen zondermeer gehandhaafd kunnen blijven (wel het uitgangspunt maar technisch nog nader te beoordelen). Daar waar handhaving van de bestaande boom niet mogelijk is zal deze vervangen worden door een boom met min. hoogte van 8,00 m.

In bijlage 1 zijn de schetsontwerpen opgenomen van beide varianten.



Afbeeldingen: verkeerstechnisch profiel varianten



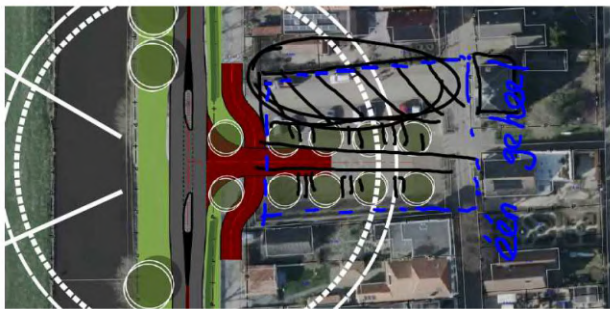
Afbeeldingen: visualisatie varianten

3.2 Nadere uitwerking

Waagplein

In beide varianten is de aanpassing van de aansluiting van het Waagplein op de N351 meegenomen. Het ontwerp houdt in dat de zijweg zelf iets opschuift naar het zuiden om ruimte te maken voor de uitbuiging van de parallelweg voor een verkeersveilige en berijdbare aansluiting (benodigde boogstralen voor afslaande U-bewegingen tussen N351 en parallelweg).

Hiernaast ligt er vanuit ruimtelijke kwaliteit een kans om een plein te creëren recht voor het markante waaggebouw zodat deze meer wordt betrokken bij de N351 die onderdeel gaat uitmaken van de bebouwde kom. Ook kan de totale ruimte als één geheel worden ingericht. De rijbaan met parkeerplaatsen blijft dan niet meer voor het markante waaggebouw liggen: de zijweg en parkeerplaatsen worden omgedraaid met het plein. Uiteraard in de volgende fase nader uit te werken met bewoners (afgevaardigden) vanuit het dorp, ook om de gewenste functionaliteiten van het plein in te brengen. Omdat het plein niet in beheer is bij de provincie maar bij de gemeente is dit nu geen onderdeel van de varianten.



Afbeelding: schets met kans op Waagplein waarbij de waag aan open plein komt te liggen en de gehele ruimte als één geheel wordt ingericht

Aansluiting zijwegen, middengeleiders en rijbaanscheiding in klinkers

Zijwegen worden (ter plaatse van de aansluiting op de N351) allen voorzien van klinkerverharding. Deze materialisatie wordt doorgezet in de overrijdbare rijbaanscheiding van de N351 en de middengeleiders om de inrichting van de N351 ook aan te laten sluiten bij de bebouwde kom.



Afbeelding: aansluiting zijweg met kruisingsvlak parallelweg, verharding middengeleiders en rijbaanscheiding in dezelfde kleur klinkerverharding

Aanpak parallelweg

Vanuit ruimtelijke kwaliteit ligt er een kans om de parallelweg (Sleep) ook in dezelfde klinker uit te voeren voor nog meer eenheid in het ontwerp. Deze weg is in beheer bij de gemeente en daarom geen onderdeel van het plan. Gedacht is om de Sleep als fietsvoorziening in te richten, maar gezien de lage fietsintensiteiten en het gebruik van de parallelweg wordt voorkeur gegeven aan een kwaliteitsimpuls. Mogelijk kan deze gecombineerd worden met het groot onderhoud aan deze gemeentelijke weg.

Aansluiting Havendijk

Ook ter plaatse van de aansluiting van de Havendijk op de N351 is een middengeleider wenselijk, maar vanwege de bestaande brug niet inpasbaar. De intensiteiten van het afslaand verkeer is ook dermate laag dat dit niet noodzakelijk wordt geacht.

Vanuit de bebouwde kom redenerend zou het wenselijk zijn hier een gelijkvloerse oversteek te maken voor voetgangers/fietsers om vanuit het dorp richting de polder (Havendijk) te lopen.

Dit is vanuit verkeersveiligheid echter zeer onwenselijk, ook al wordt het 50 km/h. Het blijft een conflictpunt tussen voetgangers en fietsers en gemotoriseerd verkeer (o.a. beperkt zicht vanuit binnenbocht). Er is immers een veilig alternatief beschikbaar onder de brug door.

Ter hoogte van de Havendijk zijn metalen geleiderails aanwezig om oversteken door fietsers/voetganger te voorkomen. Om de herkenbaarheid van de N351 als weg binnen de bebouwde kom te ondersteunen wordt deze vervangen een haag voorzien van degelijk hekwerk. Op de brug zelf wordt een voertuigerende leuning toegepast.



Foto: aansluiting Havendijk met metalen geleiderails

Verbinding dorp met polder

Vanuit ruimtelijke kwaliteit ligt er ook een kans om een dorpsommetje via de polder te realiseren vanaf de Sleep, via de ongelijkvloerse kruising bij de Havendijk en via Wyberbuurseweg in de polder met een nieuw te realiseren voetgangersbrug over het Nieuwe Kanaal ter hoogte van 't Noordeinde ten noorden van Kuinre. Echter zal er dan een nieuw conflictpunt tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer worden geïntroduceerd op de N351. Deze kans kan nader uitgewerkt worden in een volgende fase.

Afwatering nader uit te werken

Voor een herkenbaar wegprofiel binnen de bebouwde kom wordt de zijkant van de weg voorzien van trottoirbanden. Dit betekent dat er een oplossing moet worden gezocht voor de afwatering waarvoor enkele mogelijkheden zijn:

- Afwatering door onderbrekingen in de bandenlijn. Vanuit beheer is dit niet optimaal: de openingen moeten regelmatig schoongemaakt worden.



Foto: voorbeeld onderbrekingen in bandlijn voor afwatering (N348 Gorssel)

- Afwatering door aanleg van een hemelwaterriool (of IT-riool) met kolken en bodempassage naar het Nieuwe Kanaal. Hiervoor moet gegraven worden in de dijk, waarvoor afstemming met het waterschap nodig is om de haalbaarheid te bezien. Daarnaast gaat het graven ten koste van het wortelpakket van de huidige bomen in variant 1, dit zal effect hebben op de houdbaarheid van deze bomen. Door niet één riool in lengterichting langs de gehele N351 toe te passen, maar de bij elke kolk een afzonderlijk riool in dwarsrichting te graven met een bodempassage naar het Nieuwe Kanaal, en de kolken en riool op strategische plaatsen midden tussen twee bomen te plaatsen, kunnen veel bomen behouden blijven.
- Achterwege laten van trottoirbanden: toepassen van bermverharding en kantmarkering. Dit geeft echter minder de indruk van een weg binnen de bebouwde kom is zal minder snelheidsverlagend werken. Daarnaast neemt letselrisico als gevolg van de aanwezigheid van de bomen toe door het ontbreken van de trottoirband (mogelijkheid van houten geleiderails bezien). Overwogen kan dan worden geen kantmarkering toe te passen aangezien de weg ook al straatverlichting krijgt.

Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant dient de wijze van afwatering in overleg met het waterschap in de volgende fase nader uitgewerkt te worden. Hierbij dient in variant 1 het uitgangspunt te zijn het zo veel mogelijk behouden van de bestaande bomen (dus minimale aantasting van het wortelpakket als gevolg van graafwerk). In variant 1 is voor de aanleg van de trottoirbanden zelf geen graafwerk aan de bomenzijde nodig, deze kunnen worden geplaatst op de fundatie van de huidige bermverharding.

Zuidelijke komgrens

In het ontwerp is de komgrens op de provinciegrens gelegd. De voorkeur heeft het echter om de komgrens voor het kruispunt met de Hopweg te leggen in de provincie Flevoland en het kruispunt Hopweg een vergelijkbare vormgeving als de noordelijke kruispunten met middengeleiders te geven. In het ontwerp is voornamelijk alleen uitgegaan van het plaatsen van een 50 km/uur bord voor de Hopweg komende vanuit de Noordoostpolder. Nadere afstemming met de gemeente Noordoostpolder en de provincie Flevoland over onder andere de mogelijkheden en uitvoering dient nog plaats te vinden.

Rotonde

De rotonde krijgt een vormgeving die hoort bij een ligging binnen de bebouwde kom: de fietsers hebben voorrang en om dat in de vormgeving te benadrukken rijden de fietsers in een cirkel om de rotonde. De rotonde ligt momenteel dicht op de brug over het Nieuwe Kanaal waardoor er weinig ruimte is, daarom zijn er twee varianten:

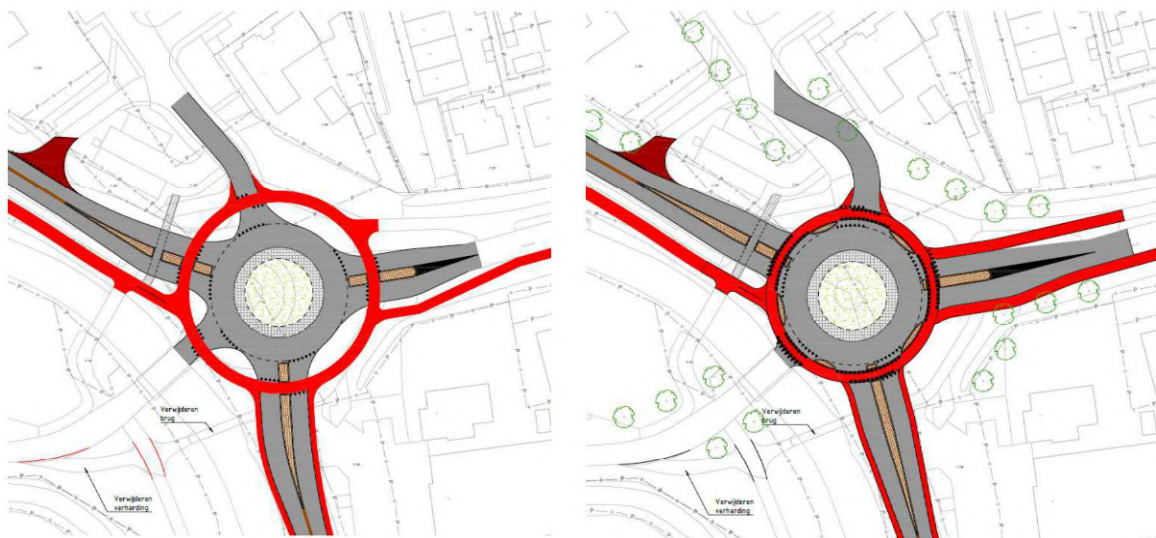
- A. Ronde verplaatsen, vrijliggend fietspad (5 m tussen rijbaan en fietspad);
- B. Handhaven rotonde op huidige plek, aanliggend fietspad (1,5 m tussen rijbaan en fietspad).



Foto: ligging rotonde dicht op brug over Nieuwe Kanaal

In de huidige situatie wordt de rotonde over de N351 van noord naar zuid in te hoge snelheden gepasseerd. In beide varianten zal worden meegenomen de aanpassing van het middeneiland voor een minder makkelijk overrijdbare oplossing vanwege de snelheid op de rotonde zelf.

In beide varianten vervalt de zuidelijke fietsbrug over het Nieuwe Kanaal. De noordelijke fietsbrug blijft gehandhaafd voor fietsers die van zuid naar noord langs de N351 fietsen.



Afbeelding: varianten rotonde A (vrijliggend fietspad) en B (aanliggend fietspad)

In variant A zal de gehele rotonde in noordoostelijke richting moeten opschuiven om het vrijliggende fietspad ingepast te krijgen tussen de brug en de rijbaan voor het autoverkeer. Dit is een kostbare variant, maar wel de meest wenselijke inrichting qua wegbeeld en verkeersveiligheid: beter zicht op de fietsers en minder vloeiende rechtdoorgaande route van noord naar zuid over de rotonde waardoor een lagere rijsnelheid wordt afgedwongen op de rotonde. Aandachtspunt is de inpassing van de aansluiting Burchtstraat. De boogstralen met de aansluiting van het noordelijk deel van de N351 worden dermate krap dat deze voor vrachtverkeer niet haalbaar zijn. Vrachtverkeer vanuit het dorp zal een ronde moeten maken over de rotonde om in de richting van Wolvega te gaan. Bewust wordt er voor gekozen het verkeer niet via het busstation te laten rijden omdat dit een extra conflictpunt op de N351 introduceert.

In variant B is minder ruimte tussen de Burchtstraat en de N351 door de benodigde fysieke scheiding tussen fietspad en rijbaan. Hierdoor buigt de Burchtstraat verder uit richting de woningen.

Aangezien variant A de meest veilige oplossing biedt is deze opgenomen in het eindvoorstel. Hierbij is ook voor voetgangers een oversteekvoorziening over de noordelijke tak van de N351 van de rotonde opgenomen.

4 Consequenties te onderzoeken aspecten

De opgave was te onderzoeken op welke wijze tot een snelheidsverlaging tot 50 km/uur op de N351 ter hoogte van Kuinre kan worden gekomen en wat de consequenties hiervan zijn op de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke kwaliteit en landschap, leefbaarheid, natuur en financiën.

Twee varianten zijn uitgewerkt waarin de verschillen alleen op het noordelijk wegvak liggen. Van deze twee varianten zijn in dit hoofdstuk de consequenties in beeld gebracht. De varianten zijn hiertoe vergeleken met de huidige situatie.

Verkeersveiligheid

Aspect	Variant 1, bomen waterzijde	Variant 2, bomen dorpszijde
Herkenbaar wegbeeld (weginrichting + omgeving)	+	-
	Inrichting wordt aangepast naar 50 km/u met diverse dorps kenmerken. Weg blijft liggen in beslotenheid dorp.	Inrichting weg wordt aangepast naar 50 km/u met diverse dorps kenmerken. Weg komt echter buiten beslotenheid dorp te liggen, meer focus op weids polderlandschap. Hierdoor geen herkenbaar wegbeeld.
Snelheidsverschillen en conflicten	+	0
	Door lagere snelheid nemen snelheidsverschillen af en nemen kans op conflicten en impact ongevallen af.	Door lagere rijsnelheid minder kans op ongevallen, maar door ontbreken van herkenbaar wegbeeld ontstaat hogere snelheid dan verwacht waardoor meer kans op conflicten/ongevallen.
Kans op eenzijdige ongevallen	+	+
	Daar waar bomen staan blijft kans op botsing met bomen. Aan waterzijde houten geleiderails waar geen bomen staan, afname risico op verdrinking. Door snelheidsafname en trottoirband wordt impact en risico eenzijdige ongevallen verbeterd.	Idem.
Totaal Verkeer	+	0

Conclusie: variant 1 voldoet beter aan een herkenbaar wegbeeld door de aangepaste weginrichting en de meer bij de bebouwde kom passende omgeving (ligging in beslotenheid van dorp) waardoor de verwachting is dat de rijsnelheid lager ligt dan bij variant 2 en een meer voorspelbaar weggedrag ontstaat.

Doorstroming

Aspect	Variant 1, bomen waterzijde	Variant 2, bomen dorpszijde
Afwikkeling Verkeer	0	0
	Inrichting naar 50 km/u heeft een minimale impact op de afwikkeling van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Weg blijft geschikt voor afwikkeling regionaal (vracht)verkeer.	Idem

Conclusie: de weg houdt in beide varianten voldoende capaciteit om het (vracht)verkeer goed te kunnen verwerken.

Ruimtelijke kwaliteit en landschap

Aspect	Variante 1, bomen waterzijde	Variante 2, bomen dorpszijde
Kernkwaliteit dorpspassage voor automobilist: beleving hoger gelegen kleinschalig lint in weids polderlandschap	+	0
	Beleving dorpspassage (kleinschalig karakter blijft beleefbaar, weliswaar met achterkanten naar de N351 toe) en weidsheid polder wordt beleefbaarder door weghalen onderbeplanting.	Automobilist gaat langs het dorp, weg geen onderdeel dorpspassage (karakteristieke bebouwing als kerk verdwijnt achter bomen, maar achterkanten meer afgeschermd en meer focus op panorama van weids landschap).
Kernkwaliteit beleving weids polderlandschap vanaf dijk	+	++
	Geeft lichte verbetering door weghalen onderbeplanting.	Geeft structurele verbetering door weghalen bomen en onderbeplanting.
Beleving N351 vanuit Kuinre	0	+
	Geen grote wijzigingen in zichtbaarheid vanuit het dorp (haag houdt zichtafschermende werking).	Rijbaan wordt minder zichtbaar vanuit dorp: de haag en bomenrij relativeert en verzacht de infrastructuur vanuit het dorp bezien.
Totaal Ruimtelijke kwaliteit	+	+

Conclusie: vanuit ruimtelijke kwaliteit geven de varianten een gelijkwaardig effect. In variante 1 wordt de weg onderdeel van kleinschalig Kuinre en de dorpspassage meer beleefd, terwijl in variante 2 de weidsheid van het polderlandschap meer wordt beleefd en de rijbaan vanuit het dorp minder zichtbaar wordt.

Leefbaarheid

Aspect	Variante 1, bomen waterzijde	Variante 2, bomen dorpszijde
Afname hinder geluid	+	+
	Door instellen van 50 km/u neemt geluidshinder af.	Idem
Afname hinder trillingen	+	+
	Plateaus op de kruispunten worden zodanig vormgegeven (geleidelijk hoogteverschil / visueel) dat deze, gecombineerd met lagere rijsnelheid, minimale extra trillingen veroorzaken.	Idem
Totaal Leefbaarheid	+	+

Conclusie: beide varianten geven een verbetering van de leefbaarheid door de lagere rijsnelheid.

5 Conclusie

In het bestuurlijk overleg tussen provincie Overijssel en gemeente Steenwijkerland in oktober 2019 is de volgende opgave afgesproken:

Provincie en gemeente onderzoeken samen op welke wijze tot een snelheidsverlaging tot 50 km/uur op de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre gekomen kan worden. In beeld wordt gebracht wat de consequenties hiervan zijn op verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuur en landschap en financiën.

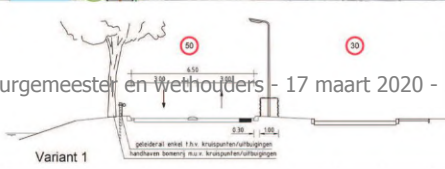
De opgave is met de gemeente Steenwijkerland, politie IJsselland en adviseurs van de provincie Overijssel onderzocht in voorliggende rapportage. De conclusie uit dit onderzoek is dat het instellen van 50 km/h voor de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre mogelijk is waarbij:

- De wens is om de bomen aan de waterzijde (westzijde) zoveel mogelijk te handhaven haalbaar is.
- De aanpassing van de rotonde uitgewerkt moet worden op basis van de varianten in deze rapportage.
- Een helder traject in combinatie met een ingetogen wegontwerp en herkenbare knopen past binnen de ruimtelijke visie van de provincie.
- Op gemeentelijk grondgebied ook aanpassingen nodig zijn om de bebouwde kom traverse (inclusief komgrens) herkenbaar te maken.

Bijlage 1: Schetsontwerpen varianten 1 en 2

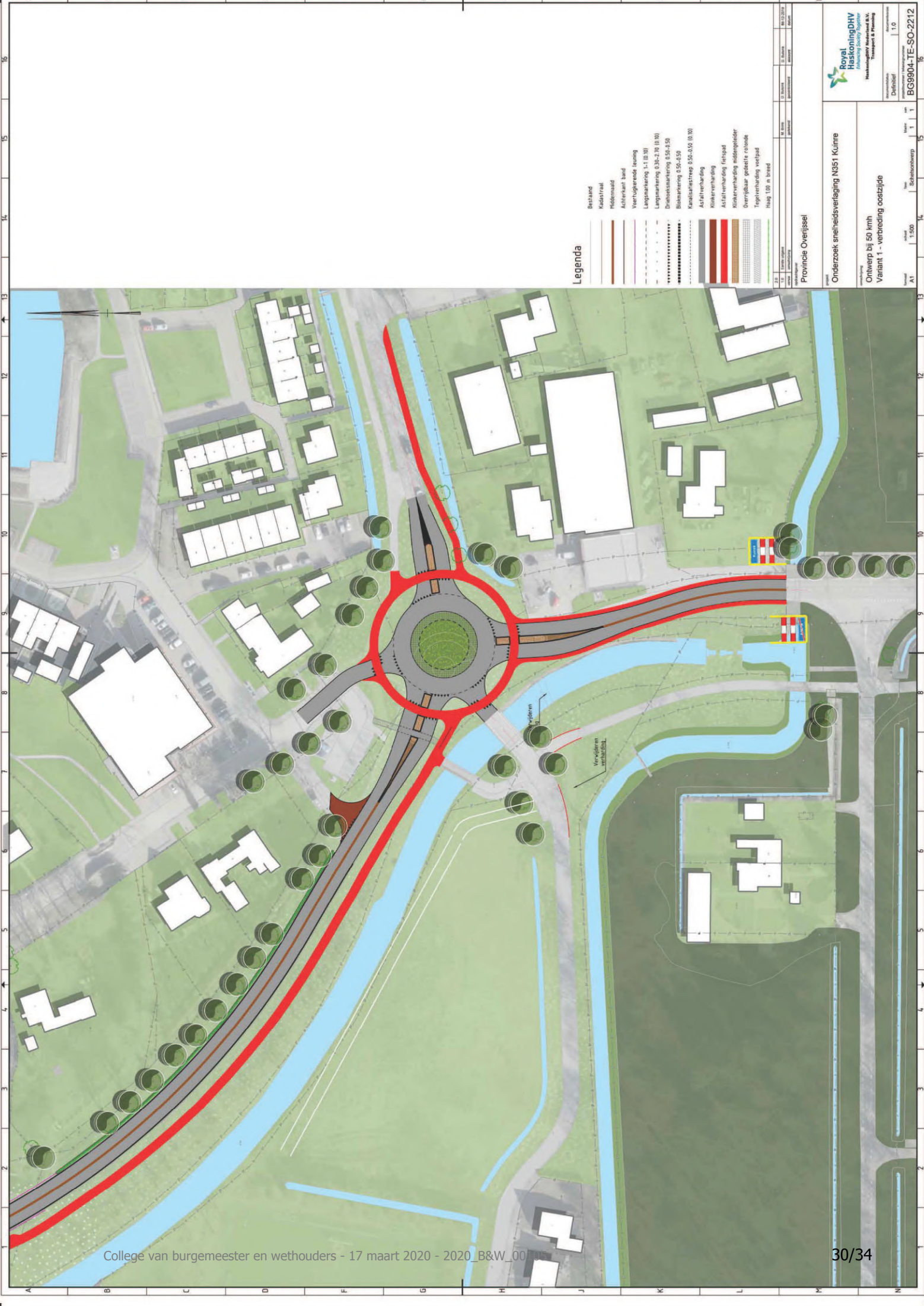


College van burgemeester en wethouders - 17 maart 2020 - 2020_B&W_00105



- Legenda**
- Bestand
 - Kadestraal
 - Rijdenaand
 - Actieruim baan
 - Overstapingsruimte
 - Lempaantering 1-1 (0-10)
 - Lempaantering 0.35-2.75 (0-10)
 - Driehoeksmarkering 0.55-2.55
 - Asfaltverharding
 - Klinkerkerfverharding
 - Klinkerkerfverharding felpad
 - Klinkerkerfverharding middenrijstrook
 - Hoog 100 m breed
 - Bestaande bomen
 - Nieuwe bomen

Provincie Overijssel		29/34	
Onderzoek snelheidsverlaging N351 Kluine		Royal HaskoningDHV	
Ontwerp bij 50 km/h		Ontwerp bij 50 km/h	
Variant 1 - verbreding oostzijde		1:0	
Schalen: Afs 1:500, Schaalontwerp 1:1		BG9904-TE-SO-2211	



Legenda

- Bestand
- Kadastraal
- Middenveld
- Achterveld land
- Verrijpingsdeiling
- Langzaamering 1:1 (0,30)
- Langzaamering 0,30-2,70 (0,30)
- Droekzaamering 0,50-1,50
- Bloekzaamering 0,50-1,50
- Kanaliseringsstrep 0,50-0,50 (0,30)
- Afvalverharding
- Klinkerharding
- Afvalverharding (ritspad)
- Klinkerharding middelenrijder
- Overschijdeer gietstee riolering
- Tegelverharding voetpad
- Haag 1,00 m breed

1:1	1:250	1:500	1:1000	1:2000	1:5000	1:10000	1:25000	1:50000	1:100000	1:250000	1:500000	1:1000000
1:1	1:250	1:500	1:1000	1:2000	1:5000	1:10000	1:25000	1:50000	1:100000	1:250000	1:500000	1:1000000

Provincie Overijssel

Orderzoek snelheidsverleging N351 Kuimre

Ontwerp bij 50 kmh
Variant 1 - verbreding oostzijde

Project: Provincie Overijssel

Definitief

BG9904-TE-SO-2212

1:1

Aanleiding

Bij de presentatie van plannen om de N351 aan te pakken en de inrichting van de weg te laten voldoen aan de inrichtingseisen voor het geldende snelheidsregime van 80 km/uur bleek dat daarvoor onvoldoende draagvlak bestond in het dorp. Het dorp wenst langs het dorp een herinrichting van de N351 met een snelheidsregime van 50 km/u, als weg binnen de bebouwde kom.

Op de politieke markt (Raadscommissie) van de gemeente Steenwijkerland van 27 augustus 2019 heeft de gemeenteraad unaniem het College opgedragen zich maximaal in te spannen om de maximum snelheid op de N351 terug te brengen naar 50 km/uur waarbij zoveel mogelijk de bestaande bomenrij in tact moet blijven. In bestuurlijk overleg met de gemeente Steenwijkerland is besloten dat Provincie en gemeente samen gaan onderzoeken op welke wijze tot een snelheidsverlaging tot 50 km/uur op de N351 ter hoogte van de bebouwing langs Kuinre gekomen kan worden.

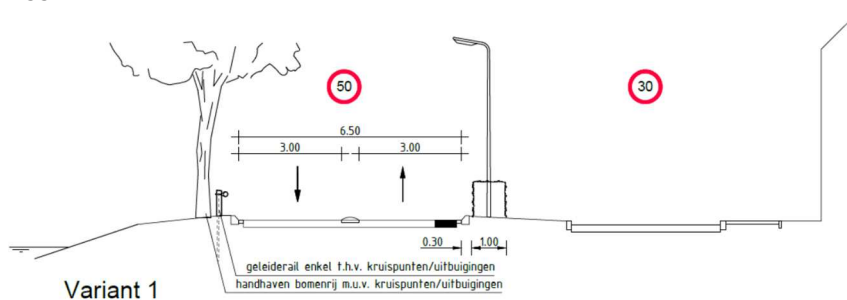
Onderzoek

In het kader van deze afspraak heeft Royal HaskoningDHV in samenwerking met de gemeente Steenwijkerland, Politie IJsselland en de provincie Overijssel de uitgangspunten bepaald voor een inrichting van de N351 ter hoogte van Kuinre met een snelheidsverlaging tot 50 km/uur.

In beeld is gebracht wat de consequenties hiervan zijn op verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, natuur en landschap en financiën.

Uit de uitgevoerde verkenning door Royal HaskoningDHV blijkt dat variant 1 qua veiligheid en financiën beter scoort dan variant 2. Voor de overige aspecten zijn de varianten gelijkwaardig.

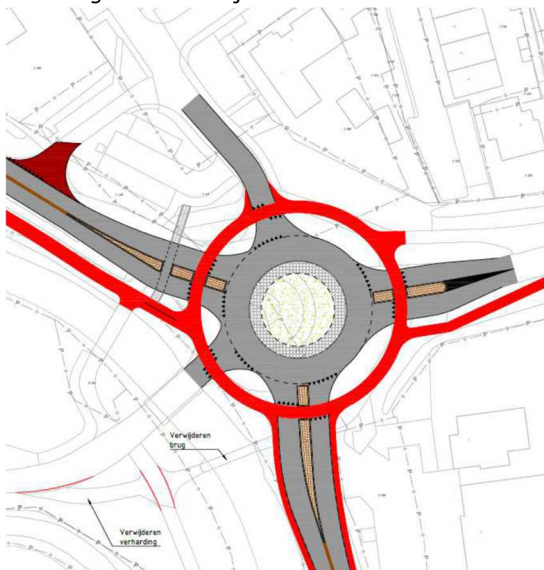
In variant 1 blijft de bestaande bomenrij grotendeels in tact conform de wens van bestuur en bevolking. In variant 2 moet de bomenrij aan de westkant worden gekapt en vindt er herplant plaats aan de oostkant van de N351.



De uitstraling van de N351 langs Kuinre met een herkenbaar wegbeeld binnen de bebouwde kom (50 km/uur) eist ook aanpassingen in de directe omgeving.

De huidige parallelweg (Sleep) en aansluiting Waagplein moeten ruimtelijk worden aangepast om tot een herkenbaar en eenduidig wegbeeld te komen.

De rotonde dient een vormgeving te krijgen die hoort bij een ligging in de bebouwde kom met fietsers in de voorrang. Hiervoor zijn in het onderzoek 2 varianten bekeken.



Aanpassing rotonde



Aanpassing Waagplein en Sleep

Voorkeursvariant en nadere uitwerking

Na afronding van het onderzoek N351, verkenning inrichting met maximale snelheid 50km/uur, is het resultaat in het bestuurlijk overleg van 6 februari 2020 besproken. Alle aanwezigen hebben een positief gevoel bij het rapport en zien mogelijkheden om de provinciale weg N351 in te richten als een weg binnen de bebouwde kom met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur

In het overleg zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. Variant 1 als voorkeursvariant om in een vervolg proces nader uit te gaan werken.
In deze variant wordt het uiterste gedaan om de bestaande bomenrij (aan waterzijde) en de begroeiing daaronder waar mogelijk te handhaven. Dit is belangrijk voor de biodiversiteit en een speerpunt in het gemeentelijk beleid.
Hiermee wordt de dorpspassage een helder traject dat zich landschappelijk goed onderscheidt van de overige trajecten van de N351.
2. De Sleep maakt integraal onderdeel uit van de gehele aanpak. De voorgestelde aanpak is ingrijpend en kostbaar. In de nadere uitwerking wordt onderzocht of er alternatieven zijn, waarbij wel invulling wordt gegeven aan het doel om de Sleep een meer 'dorpser karakter' te geven.
3. Bij de aansluiting en inrichting (verkeerrouting) van het Waagplein staat verkeersveiligheid voorop, maar de daadwerkelijke inrichting moet wel worden afgestemd met de bewoners van Kuinre. Dit wordt een onderdeel van de verdere uitwerking.
4. De gemeente Steenwijkerland zal de aanpassingen aan de Sleep en het Waagplein financieren uit haar groot onderhoudsbudget. Dit moet wel geprogrammeerd worden. Uitgangspunt is dat alle werkzaamheden zoveel mogelijk gecombineerd worden zodat de totale inrichting van de N351 aansluit bij de beleving van een 50 km/uur inrichting.
5. In de uitwerking wordt onderzocht hoe een zo efficiënt mogelijke inrichting van de rotonde met fietsers in de voorrang (uitgangspunt) kan worden gemaakt.
De kostenverdeling van de aanpak van de rotonde is 50% provincie en 50% gemeente.

Deze variant is onlangs door de provincie Overijssel en de gemeente Steenwijkerland gepresenteerd aan Plaatselijk Belang Kuinre. Zij hebben positief gereageerd op de voorgelegde schetsuitwerking en bijbehorende toelichting.

Vervolg

De keuze voor een inrichting met een snelheidsregime van 50 km/u vraagt om een veel hogere investering van de provincie Overijssel dan voorzien bij de plannen uit 2019.

Dit geldt tevens voor de gemeente Steenwijkerland als het gaat om de noodzakelijke aanpassingen aan de rotonde en een andere inrichting van de aansluitingen van gemeentelijke wegen op de N351. Kosten die voor rekening van de gemeente komen worden meegenomen in de behandeling van de perspectiefnota 2021-2024.

In de planuitwerking die nu volgt moet verder onderzocht worden op welke wijze de voorrang voor fietsers op de rotonde het best kan worden vormgegeven. Ook vraagt de aansluiting van het Waagplein op de N351 nader onderzoek. Hierbij wordt ook gekeken naar een verbetering van de Sleep voor het totale beeld van de openbare ruimte langs de N351. Samen met Kuinre zal tot een verantwoorde inrichting worden gekomen.

Planning

Provincie Overijssel en gemeente Steenwijkerland hebben uitgesproken de verdere planuitwerking van de voorgestelde variant integraal op te pakken. Met de intentie om deze dit jaar nog af te ronden. Na, en onder voorbehoud van de vaststellingen van de perspectiefnota 2021-2024 door de gemeenteraad en het investeringsvoorstel ten laste van Goede Bereikbaarheid impuls provinciaal wegennet door Provinciale Staten van Overijssel kan de aanbesteding van het project gestart worden. Verwachting is dat de uitvoering in 2021 kan worden afgerond.

Nadere inlichtingen bij:

Gemeente Steenwijkerland

dhr. G. Ekkelenkamp
telefoon 14 0521
Gert.Ekkelenkamp@steenwijkerland.nl

Provincie Overijssel

dhr. I Mollink
telefoon 06 11 60 4231
I.Mollink@overijssel.nl