

N348 Landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen

11 augustus 2015

Verantwoording

Titel	N348 Landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen
Opdrachtgever	Ir. M. Schaap – Provincie Overijssel
Projectleider	Marcel Kolkman
Auteur(s)	Eveline de Kock, Martijn Gerritsen en Yannick Angkotta
Projectnummer	1221856
Aantal pagina's	62 (exclusief bijlagen)
Datum	11 augustus 2015
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale versie. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Water & Ruimtelijke Kwaliteit
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4
Fax +31 30 28 89 48 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

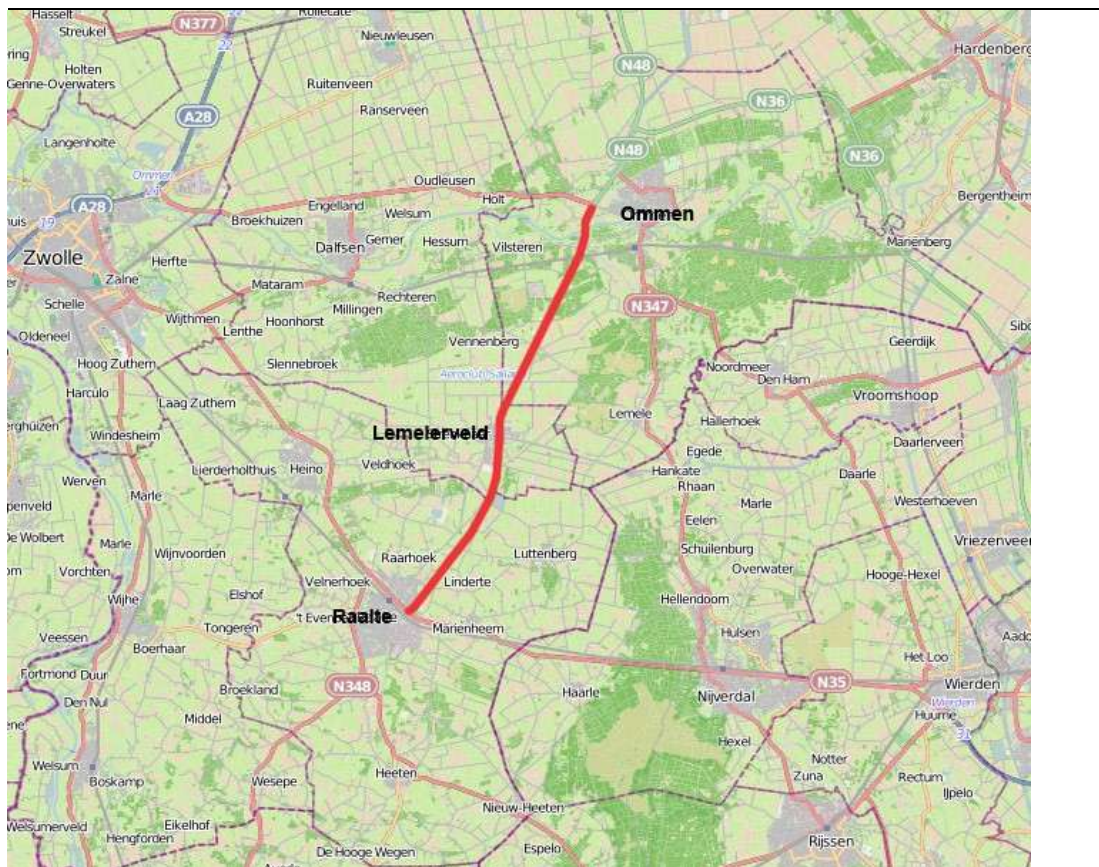
Verantwoording en colofon	3
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding en doel van de opwaardering van de N348.....	7
1.2 Doel van het landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen.....	8
1.2.1 Leeswijzer	8
2 Het project nader bekeken	9
2.1 Genomen besluiten en uitgevoerde studies	12
2.2 Samenvatting Plan op Hoofdlijnen Herinrichting N348 Raalte Ommen	13
3 Landschapsplan	21
3.1 Voormalig spoortracé	21
3.2 Van Raalte tot Lemelerveld	26
3.3 Lemelerveld	26
3.4 Van Lemelerveld tot Ommen.....	31
4 De 7 Bouwstenen	34
4.1 Zuid – bouwstenen 4 en 5	35
4.1.1 Bouwsteen 4: Afsluiting oversteek Lemelerveldseweg	35
4.1.2 Bouwsteen 5: Tunnel Oude Twentseweg en voetgangersbrug Posthoornweg.....	37
4.2 Midden – bouwstenen 6, 7 en 8	46
4.2.1 Bouwsteen 6: Aansluiting Lemelerveld – Zuid	46
4.2.2 Bouwsteen 7: Centrumaansluiting Lemelerveld	49
4.2.3 Bouwstenen 8: Aansluiting Lemelerveld Noord.....	53
4.3 Noord – bouwstenen 9 en 10	55
4.3.1 Bouwsteen 9: Afsluiting Langsweg en Oude Dijk.....	55
4.3.2 Bouwsteen 10: Tunnel, afsluiten van twee oversteken en parallelweg	58

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van de opwaardering van de N348

De opwaardering van de N348 tussen Raalte en Ommen moet ervoor zorgen dat de weg een meer verkeersveilige verbinding door Overijssel wordt. Het wegdeel is circa 18 km lang en ligt tussen Raalte en Ommen.

Het voornemen bestaat uit het opwaarderen van deze weg naar een regionale stroomweg; een verbrede weg met ongelijkvloerse kruisingen, waar een maximum snelheid van 100 km/uur geldt.



Figuur 1.1 Ligging van de N348 dat wordt opgewaarderd

1.2 Doel van het landschapsplan en Beeldkwaliteitsplan op Hoofdlijnen

Dit plan op hoofdlijnen zorgt voor het borgen van de ruimtelijke kwaliteit van het initiatief. Dit gebeurt op het niveau van de weg, waarbij we onderzoek doen naar het omliggende landschap en hoe de weg daarin ligt. Daarnaast doen we onderzoek naar wat dit betekent voor het opheffen van een aantal gelijkvloerse kruisingen en hoe de ongelijkvloerse kruisingen ingepast kunnen worden. Er worden randvoorwaarden gesteld op het gebied van de inrichting van de weg (profiel) kunstwerken (beeldkwaliteit), materialisatie, ecologische waarden en de waterhuishouding.

Het detailniveau is op hoofdlijnen, en daar waar nodig worden onderbouwd uitspraken gedaan op hoger detailniveau. De aanpassingen van de kruisingen zijn verdeeld in zogenaamde bouwstenen, 7 in totaal.

1.2.1 Leeswijzer

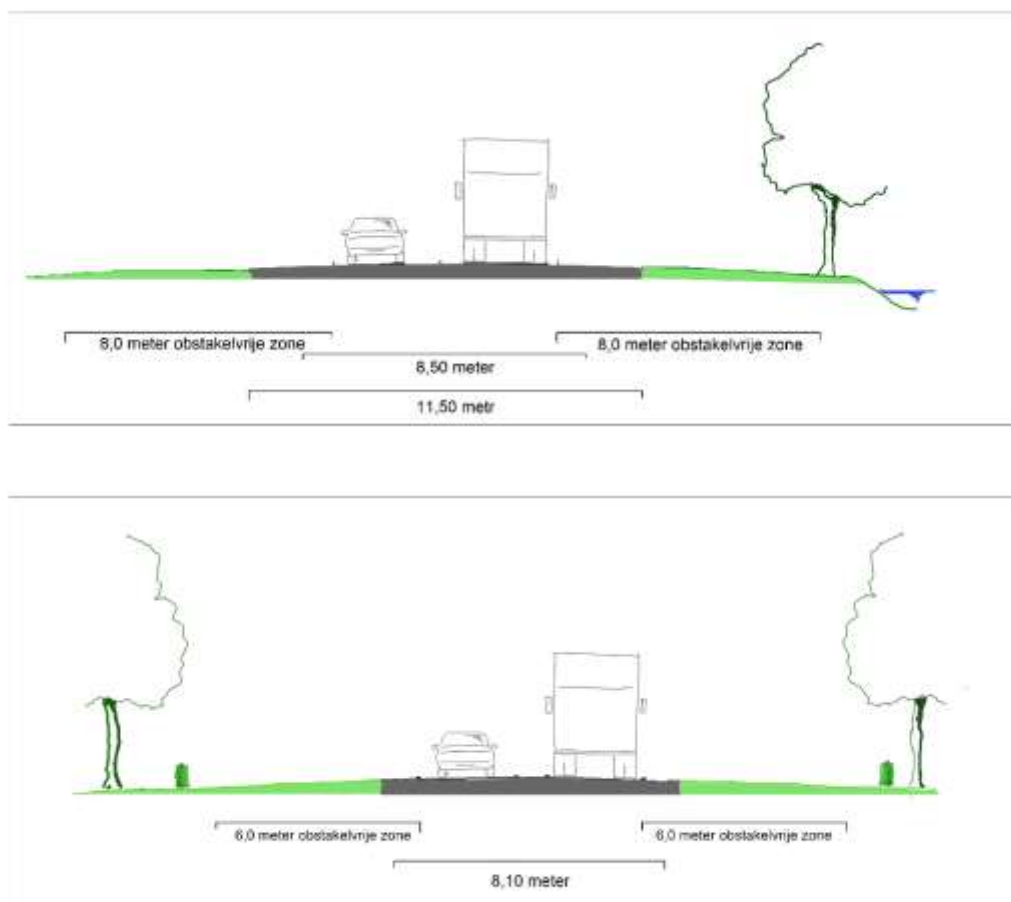
In hoofdstuk twee wordt een toelichting gegeven op het initiatief en welke besluiten voorafgaand aan het opstellen van dit *Landschapsplan in Hoofdlijnen* zijn genomen. Hoofdstuk drie is het onderdeel Landschapsplan, met de ingrepen en de betekenis voor het landschap. Ook wordt een toelichting gegeven op het tracé van de voormalig spoorlijn van Deventer naar Ommen. Hoofdstuk vier staat vervolgens in het teken van de fysieke ingrepen en hoe deze landschappelijke worden ingepast.

2 Het project nader bekeken

Dit landschapsplan en beeldkwaliteitsplan zijn vervolgstappen in een voorbereidend proces op provinciaal niveau. Daarin is een aantal besluiten genomen, die uitgangspunten zijn voor dit plan. Het project als geheel bestaat uit drie fasen.

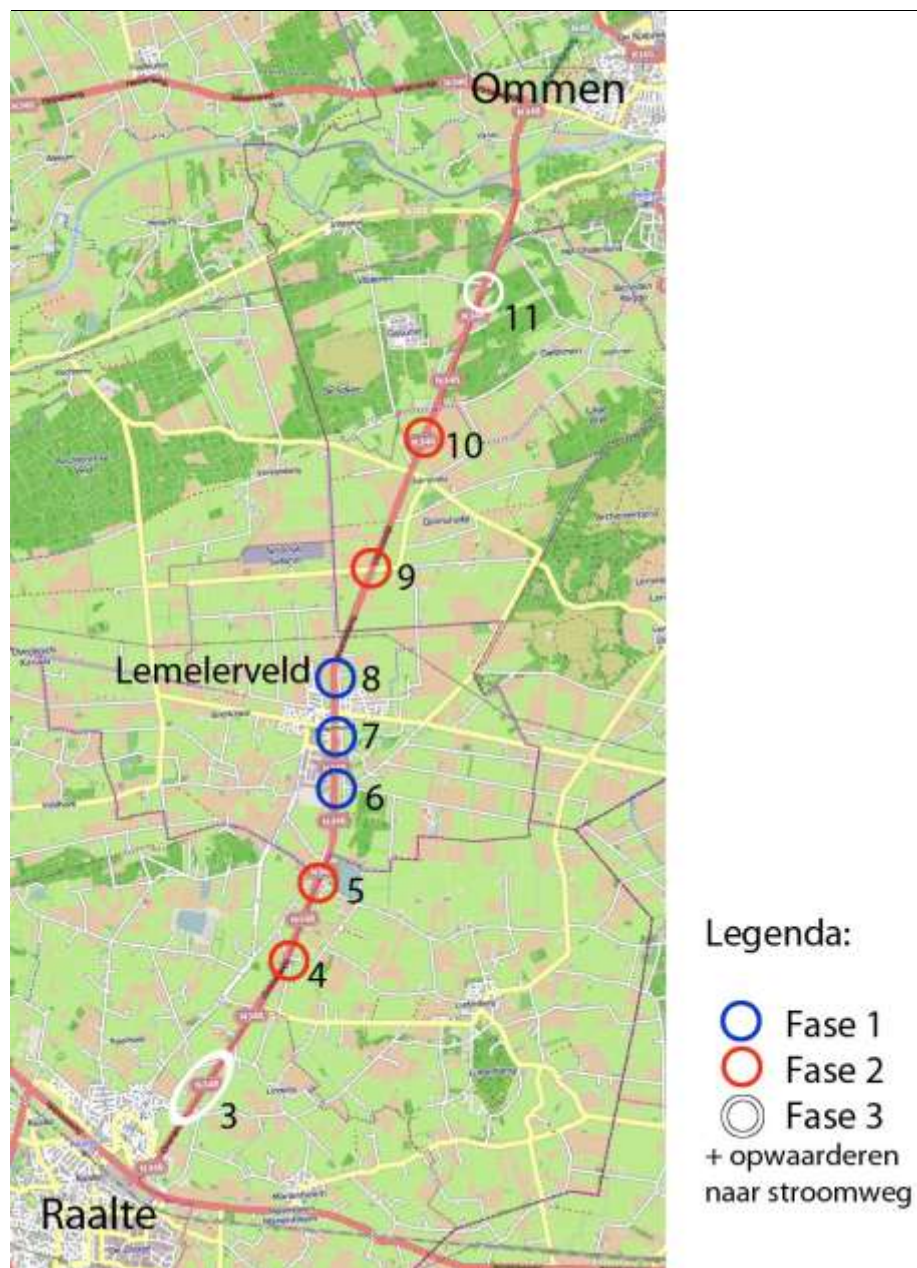
- Fase 1: gericht op de aanpassing van de aansluitingen binnen de kern Lemelerveld.
 - Ten zuiden van Lemelerveld komt een nieuwe aansluiting naar de bestaande en verder te ontwikkelen bedrijventerrein *'t Febriek*. Dit terrein ligt ten westen van de N348
 - In Lemelerveld centrum blijft enkel de afslag aan de oostzijde gehandhaafd. Hier heeft men de optie Lemelerveld in te rijden
 - Ten noorden van Lemelerveld komt een nieuwe aansluiting de kern in.
Fase 1 betreft de realisatie van de bouwstenen 6, 7 en 8
 - Binnen de kern Lemelerveld wordt de weg verbreed van 8.00m naar 8.10m
 - De Maximumsnelheid is 70km/u
- Fase 2: gericht op de aanpassing van de gelijkvloerse aansluitingen ten noorden en zuiden van Lemelerveld. Het betreft hier vier afsluitingen waar twee tunnels voor terug komen.
Fase 2 betreft de realisatie van de bouwstenen 4, 5, 9 en 10
- Fase 3: het aanpassen van de overige gelijkvloerse aansluitingen tot aan de kruisende wegen N340 en N35, en de weg dusdanig inrichten en voorzien van wegmarkering conform die van de stroomweg 100 km/u. Tevens het opheffen van de tijdelijke snelheid (80 km/u) naar de oorspronkelijke snelheid (100km/u) inclusief het waar nodig aanpassen van het profiel van de weg. Fase 3 betreft ook de realisatie van de bouwstenen 3 en 11.
Binnen het plangebied wordt het wegprofiel buiten de kern Lemelerveld verbreed van 8.00m naar 8,50m

In onderstaande afbeelding worden de profielen van beide wegvakken weergegeven.



Figuur 2.1 Boven: nieuw profiel voor de N348 m.u.v. Lemelerveld. Beneden: nieuw profiel voor de N348 ter hoogte van Lemeleveld.

De onderstaande afbeelding geeft de locaties weer van deze maatregelen in de verschillende fasen.



Figuur 2.2 De 9 bouwstenen opgedeeld in fasen

Uitstel van fase 3

Het inrichten van de N348 naar een 100 km/u stroomweg en het realiseren van de twee bouwstenen, is voor onbepaalde tijd uitgesteld.

De behoefte én noodzaak bestaan wel voor een aantal verkeerskundige maatregelen op kortere termijn. Het betreffen maatregelen bij de gelijkvloerse kruisingen uit fase 1 en 2. Het gaat hierbij om het afsluiten van een aantal oversteken en de bouw van een (kleiner) aantal kunstwerken die de ontsluitingsmogelijkheden op peil houdt.

Wel wordt de benodigde ruimte voor een opwaardering naar stroomweg op termijn gereserveerd. Zo is een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de bouwstenen, dat de obstakelvrije zone minimaal 6 m is. Daar waar de ruimte beschikbaar is, is een obstakelvrije zone van 8 m wenselijk. Een uitzondering hierop is wanneer Lemelerveld wordt gepasseerd. Daar is een minimale obstakelvrije zone van 4,5 m vastgesteld. Wanneer ruimte beschikbaar is, wordt 6 m aangehouden.

2.1 Genomen besluiten en uitgevoerde studies

In het Plan op Hoofdlijnen Herinrichting N348 Raalte – Ommen van oktober 2013 is de Landschapsvisie voor dit project opgenomen. Hierin is op provinciaal niveau onderzoek gedaan naar de cultuurhistorie van het landschap, de wijze waarop het landschap zich in afgelopen eeuwen en decennia heeft ontwikkeld en welke kenmerken nog herkenbaar zijn in het landschap vandaag de dag. Het plan dat voor u ligt is een uitwerking van deze Ruimtelijke Visie, waarin wordt ingezet op het verbinden van bestaande gebiedskwaliteiten. Bestaande kwaliteiten dienen te worden beschermd en versterkt. Bovendien worden nieuwe kwaliteiten in samenhang met het bestaande landschap toegevoegd.

De drie gemeenten, waar dit deel van de N348 doorheen gaat, hebben allen een Landschapsontwikkelingsplan. De doelstellingen die hierin zijn verwoord, komen allen terug in het Plan op Hoofdlijnen. Het gaat hierbij om de Landschapsontwikkelingsplannen van de gemeente Dalfsen, de gemeente Ommen en de streek Salland, waarbinnen de gemeente Raalte valt.

Er zijn een aantal unieke landschappen in dit gebied aanwezig die karakteristiek zijn voor de streek. De kern van alledrie deze LOP's gaat vooral over het versterken en meer beleefbaar maken van die karakteristieke elementen. Er worden een aantal verbindingszones beschreven in de Ecologische Hoofdstructuur, met landschappelijke kenmerken die geaccentueerd moeten worden, zoals de hoogteverschillen rondom de Luttenberg en de wijdse, open ruimte die tussen de Lemelerberg en Lemelerveld ligt. Daarbij ligt de kwaliteit in de grote afwisseling tussen open en besloten delen van het landschap. Daarnaast worden de verschillende typen landschappen uitvoerig beschreven, met manieren waarop de beleving van die landschappen versterkt kan worden. Het gaat hierbij om de beleving van de waterstructuren, het hoeven- en oude essenlandschap, het jonge heide ontginningen landschap en het maten- en flierenlandschap. De doelstellingen van alledrie deze LOP's komen terug in het Plan op Hoofdlijnen.

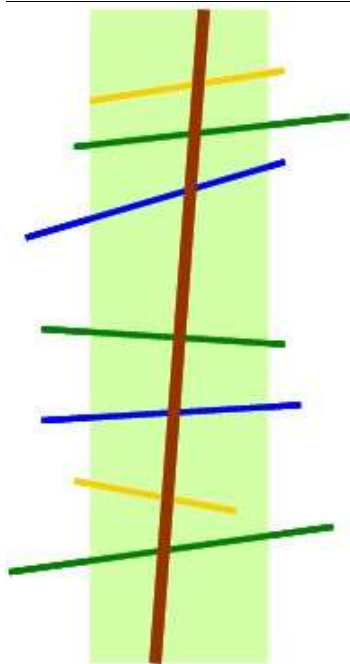
Voor Lemelerveld is door Het Oversticht een visie opgesteld: *De blik op het kanaal van Lemelerveld*. Het biedt handvatten voor het behouden en vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van Lemelerveld in relatie tot het kanaal en met in achtneming van de historie van de kern. De belangrijkste doelstelling is het vergroten van de zichtbaarheid van het kanaal als ruimtelijke drager van het dorp.

In de volgende paragraaf wordt het Plan op Hoofdlijnen, waarin de belangrijkste ambities en doelstellingen zijn verwoord, samengevat.

2.2 Samenvatting Plan op Hoofdlijnen Herinrichting N348 Raalte Ommen

De N348 ligt op een tracé van een voormalige spoorlijn en ligt relatief autonoom in het landschap. Dat wil zeggen, het tracé is niet een oude, vanzelfsprekende route, die door de eeuwen is ontstaan als gevolg van gebiedseigen kenmerken. Het rechte tracé had voornamelijk een functionele aanleiding: transport van goederen van en naar Lemelerveld en van passagiers tussen Deventer en Ommen, via Raalte en Lemelerveld.

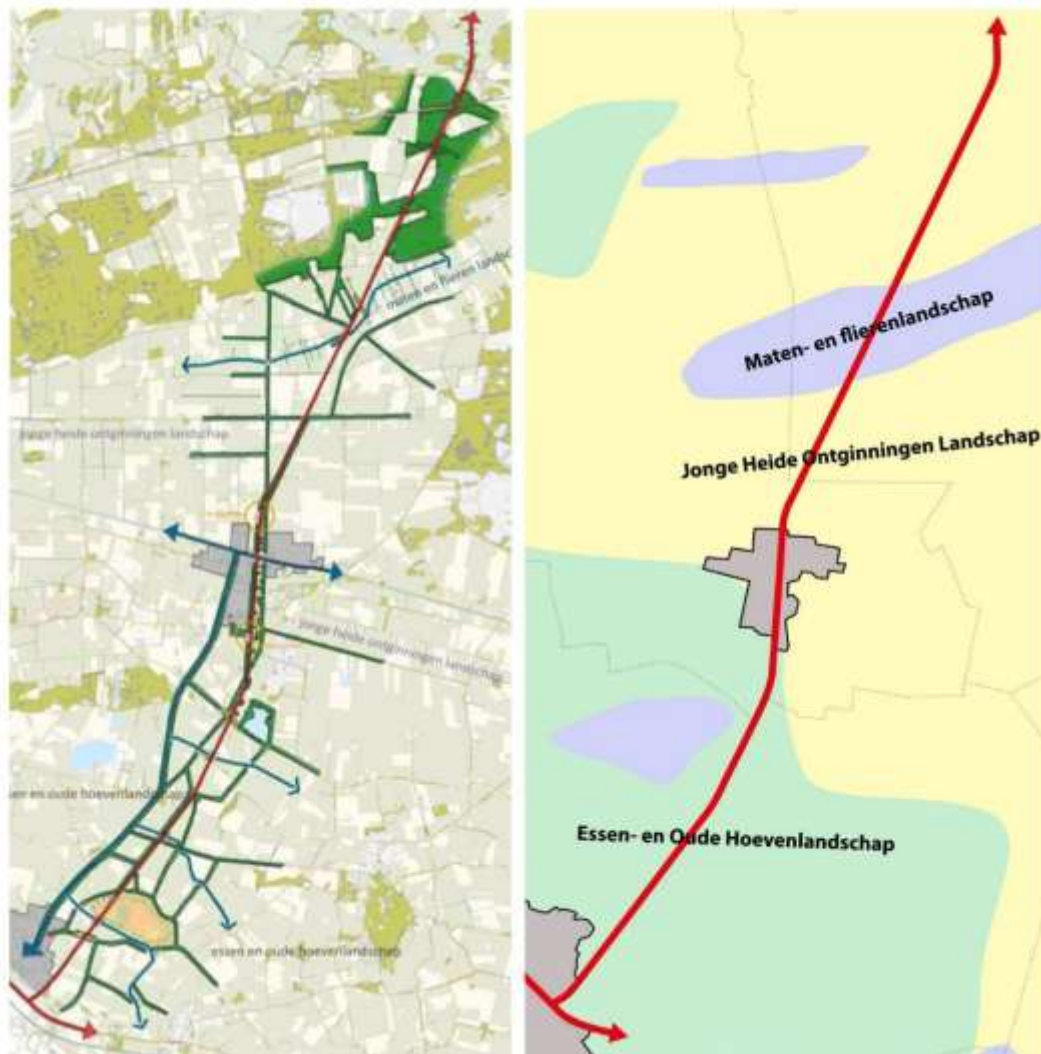
Nu, met de komende ontwikkelingen, is de ambitie om de weg ingetogen vorm te geven, waardoor de weggebruiker optimaal de gelegenheid krijgt de omgeving van de weg te beleven. De weg faciliteert de waarneming van het landschap en vraagt zo min mogelijk aandacht. Onderstaande afbeelding is hier een schematische weergave van.



Figuur 2.3 Conceptuele weergave van de weg als autonome lijn. De weg is zo ingericht dat het de zichtbaarheid en beleefbaarheid van het omliggende landschap faciliteert.

De kunstwerken, afsluitingen en knooppunten moeten aansluiten bij het karakter van de omgeving. Daarnaast kunnen deze verwijzen naar de spoorgeschiedenis om zo de N348 een onderscheidend karakter ten opzichte van overige provinciale wegen te geven.

De weg doorkruist verschillen typen landschappen (zie figuur 2.2)



Figuur 2.4 Visiekaart uit 'Plan in hoofdlijnen N348 Raalte-Ommen met de verschillen type landschap

Ieder landschapstype geeft aanleidingen voor passende ontwerpuitgangspunten:

Essen en oude hoevenlandschap (figuur 2.4):

- Versterken/behoud openheid es, verdichten mozaïek op de flanken
- Ontwikkelen van beplanting langs lokale wegen
- Inpassen van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen binnen de karakteristieke wegen- en beplantingsstructuren
- Behoud en ontwikkeling van erfbeplanting

Maten- en flierenlandschap (figuur 2.5):

- Beleefbaar maken van het watersysteem: Vernatten laagtes, ontwikkelen markante kruisingen N348/waterlopen, ontwikkelen natuurlijke waterlopen

Landschap van jonge heideontginningen (figuur 2.6):

- Versterken van het landschappelijk raamwerk van lanen, bosstroken en waterlopen die de rechtlijnige ontginningsstructuren versterken
- Ontwikkelen van beplanting langs lokale wegen
- Behoud en versterking van de open ruimten binnen het raamwerk
- Inpassen van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen binnen de karakteristieke wegen- en beplantingsstructuren
- Behoud en ontwikkelen van erfbeplanting
- Ontwikkelen faunapassage
- Ontwikkelen van een fraaie boszoom dicht op de weg, waar de N348 door of langs het bos voert

Ter hoogte van Lemelerveld, als 'jonge' industriële nederzetting aan het kanaal, zijn ook specifieke ontwerpprincipes benoemd (figuur 2.7):

- Ontwikkelen van zichten op dorpsstructuren
- Markante passage van het kanaal
- Passende dorpsentrees
 - Situering VRI's op logische plek die samen valt met de dorpsrand
 - Duidelijk onderscheid tussen de dorp- en landschapszijde van de entree. Dorpszijde is besloten en de landschapszijde open en weids.

Er dient, meer dan in de huidige situatie, aan de weggebruiker duidelijk gemaakt te worden dat hij of zij een dorp passeert en daarom de maximum snelheid 70 km/h bereikt. Dit vraagt om een goed ontwerp, waarbij de inrichting van de weg het gewenste gedrag al zoveel mogelijk in de hand werkt.

De volgende onderzoeken en bronnen zijn gebruikt voor dit landschapsplan en beeldkwaliteitsplan:

- Plan in Hoofdlijnen N348 Raalte Ommen (provinciaal plan)
- Landschapontwikkelingsplannen van de drie gemeenten
- Visie De blik op het kanaal Lemelerveld

Verder is gedurende het proces een aantal keren afstemming geweest met de drie gemeenten Raalte, Dalfsen en Ommen, het waterschap Groot Salland het Oversticht.



Figuur 2.5 Sfeerimpressies van het essen en oude hoevenlandschap



Figuur 2.6 Sfeerimpressies van het maten- en flierenlandschap



Figuur 2.7 Sfeerimpressies van het landschap van jonge heideontginningen



Figuur 2.8 Sfeerimpressies van Lemelerveld

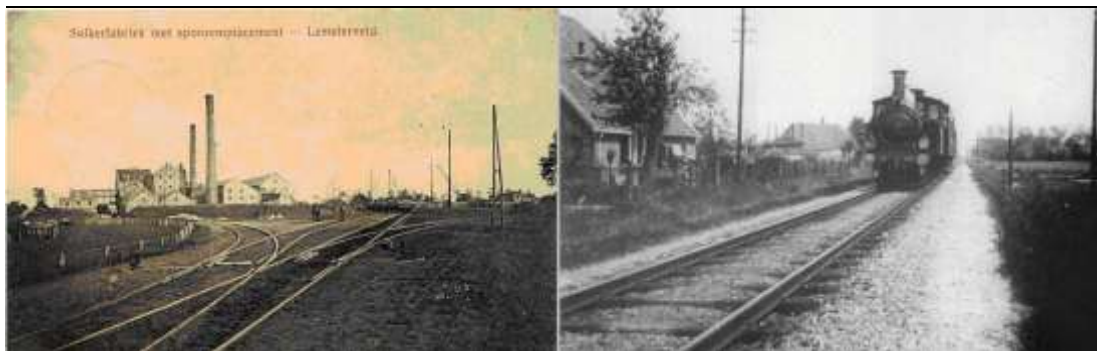
3 Landschapsplan

Het Landschapsplan is een uitwerking van het Plan op Hoofdlijnen. Het gaat specifiek in op de gestelde doelstellingen en er worden functionele eisen benoemd waar de weg aan moet voldoen (fase 3). Vervolgens geeft deze visie richting aan het ontwerp van de bouwstenen van de verkeerskundige maatregelen. Deze worden in het volgende hoofdstuk verbeeld en toegelicht.

3.1 Voormalig spoortracé

De weg ligt op het voormalige spoortracé dat van Deventer naar Ommen liep (de OLDO, Overijsselse Locaalspoorlijn Deventer Ommen). Vanwege het afgenomen gebruik door de opkomst van de autobus en de sluiting van de Lemelerveldse suikrefabriek in 1917, is de spoorbaan na 25 jaar, in 1935, weer opgeheven en opgeruimd. Daarvoor in de plaats werd de N348 aangelegd.

Het tracé is dus niet een historisch gegroeide lijn, die zich als vanzelf naar het landschap voegt. Het is een lijn die relatief autonoom in het landschap ligt.



Figuur 3.1 Historische beelden van het voormalig Tracé

De weg loopt van Raalte naar Ommen door een landschap dat door de eeuwen heen relatief veel aanpassingen heeft gekend. De karakteristieke kenmerken, die de type landschappen van oorsprong kennen, zijn voor een deel verloren gegaan als gevolg van de schaalvergrotingen. In dit landschapsplan is een ontwikkelrichting opgesteld, waarbij de weg en het omliggende landschap elkaar versterken.

Zo is er aan de ene kant de ambitie om de weg eenduidig in te richten, als zelfstandige lijn in het landschap, zonder dat onnodige details of vormgeving de aandacht trekt van de weggebruiker. De weg reageert niet op een veranderende omgeving.

Aan de andere kant bestaat ook het verlangen naar het zichtbaar versterken van bestaande karakteristieken in de directe omgeving van de weg. Daardoor worden de verschillen tussen de typen landschappen worden vergroot en benadrukt.

Door dit in de directe nabijheid van de weg te doen, wordt de beleefbaarheid van deze verschillende landschapstypen vanaf de weg vergroot.

De volgende ambities zijn in het Plan op Hooflijnen geformuleerd:

- Weg als autonome lijn, eenduidig en eenvormig ingericht
- Omgang met doorsnijdingen en afsluitingen passend bij karakteristiek van de directe omgeving (water, ecologie en verkeerskundig)
- Opgaande laanbeplanting alleen langs de parallelwegen
- Eenduidige inrichting en beheer van bermen
- Er dient binnen de reeks kunstwerken een herkenbare samenhang te zijn
- Eenheid in wegmeubilair, verlichting, relingen en wegbarriër
- Aandacht voor (herstel van) recreatieve routes als gevolg van opheffen oversteken

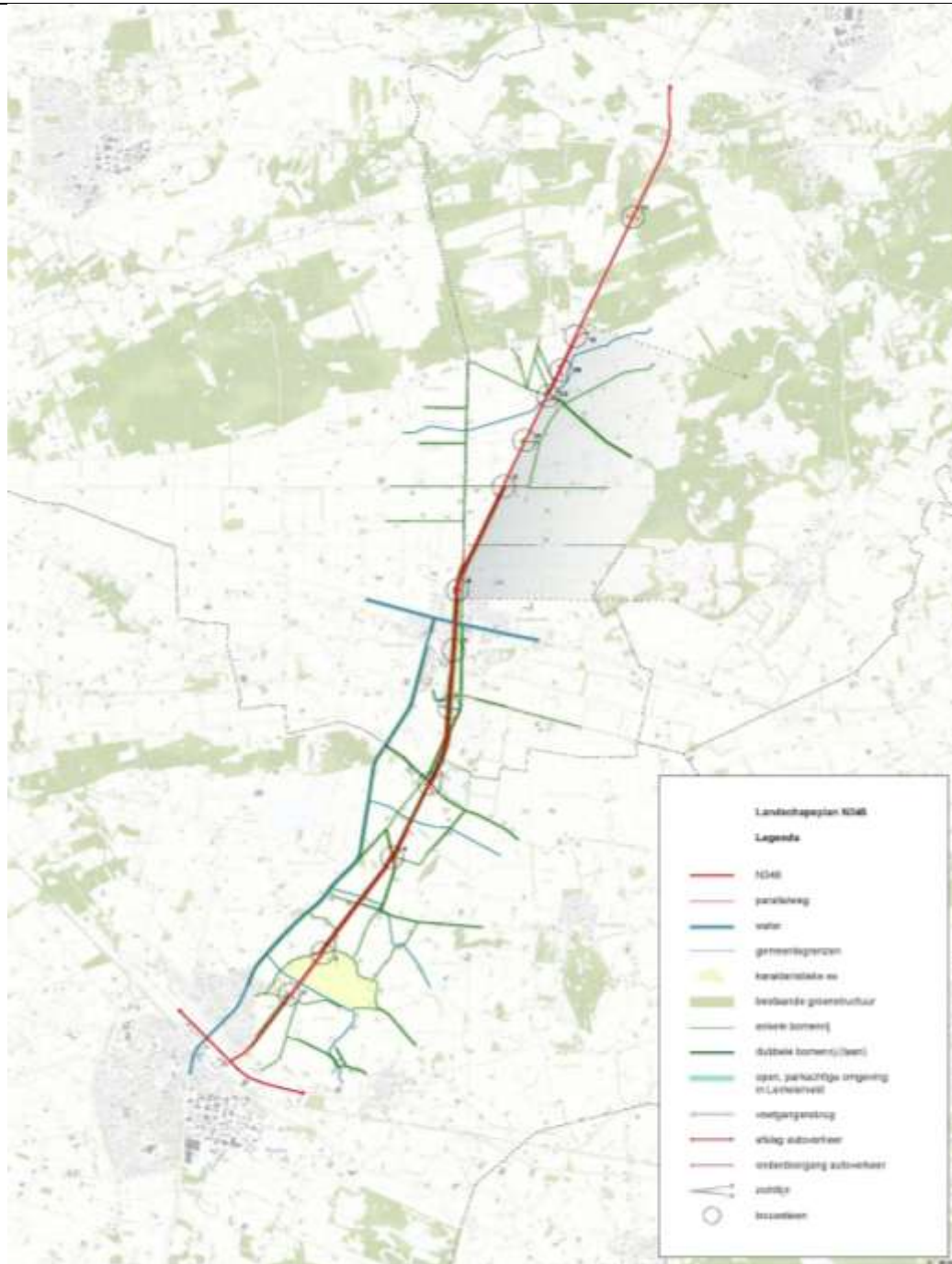
In figuur 3.2 is de landschapsplan afgebeeld.

In figuur 3.3 staan de bestaande recreatieve routes aangegeven. Voor de ontwikkelingen van de N348 zien we twee relevante oversteken:

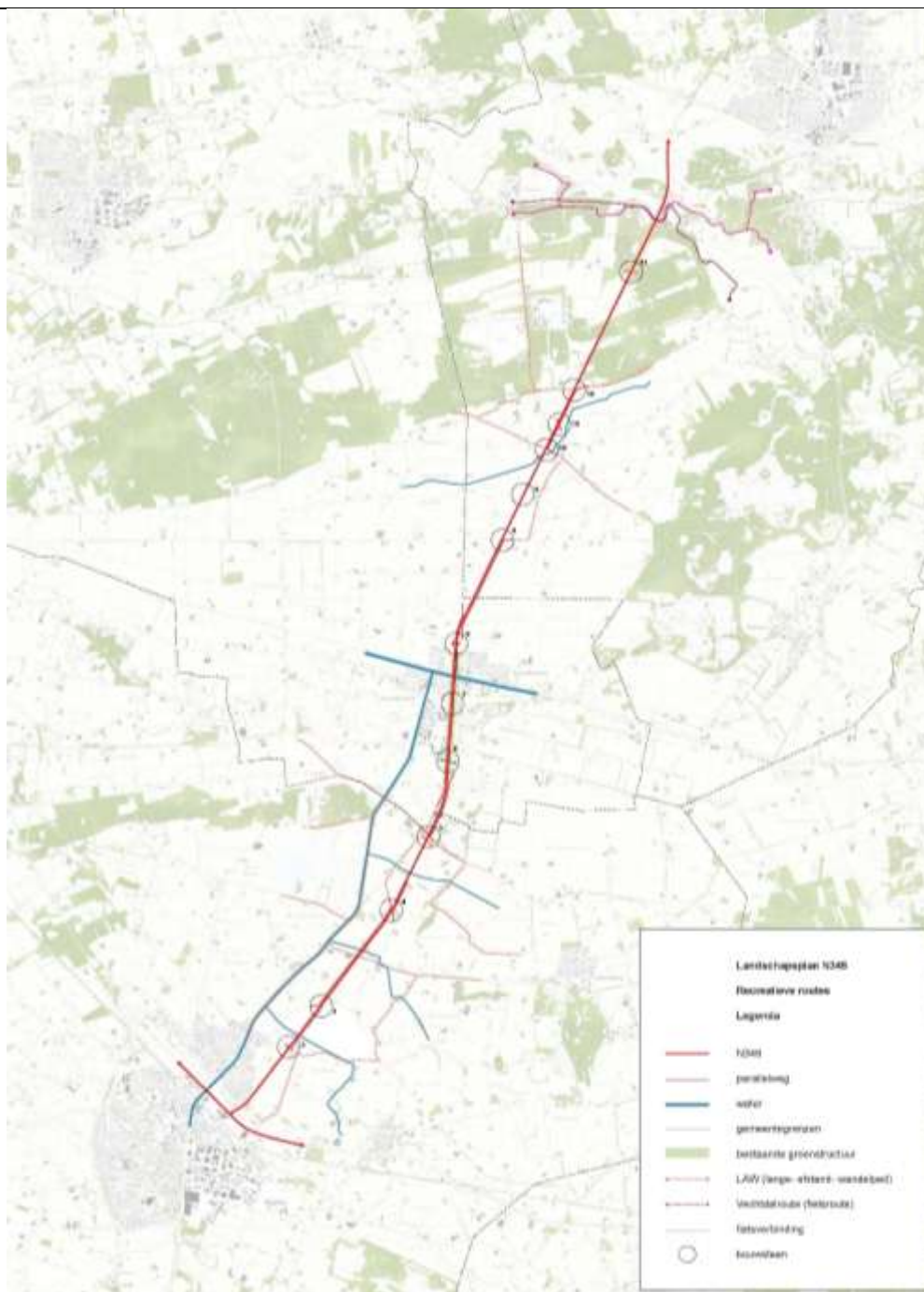
- Bouwsteen 5: de fietsverbinding wordt door de tunnel geleid. Het is niet meer mogelijk de N348 over te steken
- Bouwsteen 10; ten zuiden van de tunnel wordt de fietsroute over de Dalmsholterdijk omgeleid naar de tunnel. Het is ook niet meer mogelijk de N348 over te steken

In figuur 3.4 zijn de maatregelen opgenomen voor het in stand houden en versterken van de ecologische verbindingen. De faunapassages vallen binnen het Provinciale beleid 'Ondernemen met natuur en water'. De afmetingen van de faunapassages zijn afhankelijk van de hoeveelheid af te voeren water. Naast de waterdoorvoer zal een loopstrook voor fauna aanwezig moeten zijn. In fase 2 worden maatregelen uitgewerkt, die betrekking hebben op de bouwstenen 6 en 10.

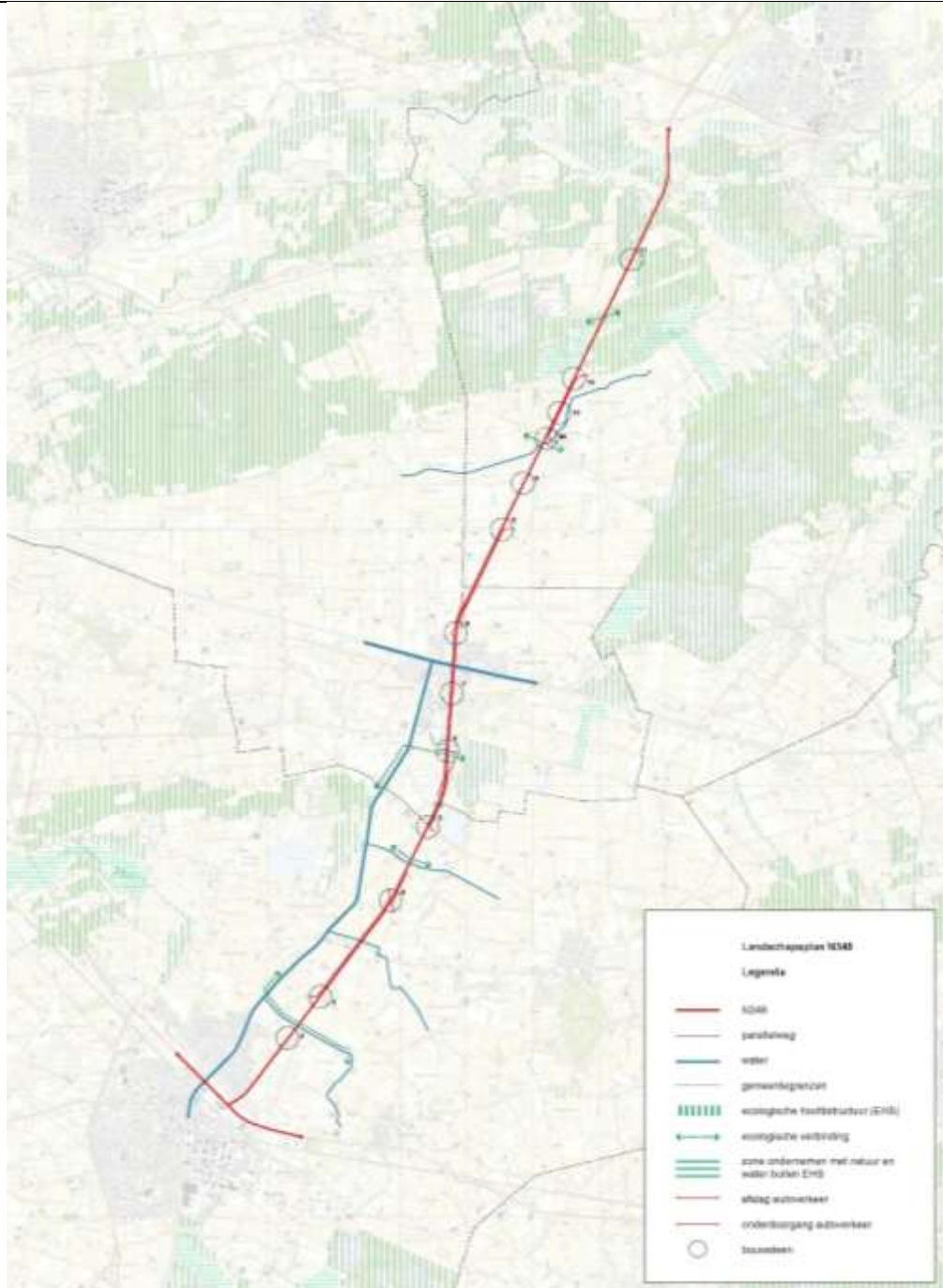
In de daarop volgende alinea worden delen van het tracé verder toegelicht.



Figuur 3.2 Landschapsplankaart

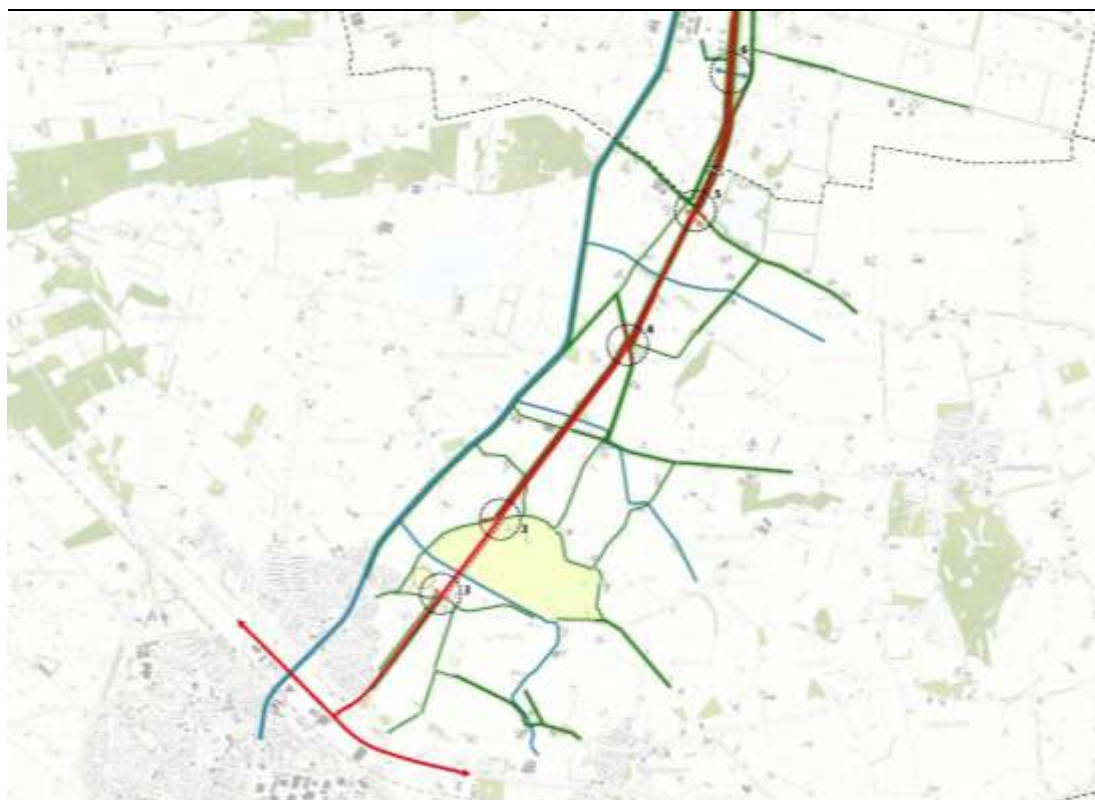


Figuur 3.3 Recreatieve routes in de directe omgeving van de N348



Figuur 3.4 Ecologische verbindingen in de directe omgeving van de N348

3.2 Van Raalte tot Lemelerveld



Figuur 3.5 Zuidelijk deel van de landschapsplankaart

De N348 doorsnijdt hier het essen- en oude hoevenlandschap, met net ten noorden van Raalte een oude es.

In dit deel doorkruist de weggebruiker een aantal opeenvolgende landschapskamers.

Binnen deze kamers kruisen belangrijke watergangen en faunapassages de weg.

Op de plek waar de huidige oversteken worden opgeheven, wordt de landschapsstructuur langs de weg hersteld. De kunstwerken krijgen een eenvoudige een eenduidige uitstraling. De uitwerking hiervan wordt in hoofdstuk 4 nader toegelicht.

3.3 Lemelerveld

Het dorp Lemelerveld werd na de eerdere bouw van een molen en een paar woningen, in 1854 verder ontwikkeld door een fabrikant die er de Overijsselse Beetwortelsuiker Fabriek opzette.

De aanleiding voor het opzetten van deze fabriek was het net gegraven Overijssels kanaal en de pas ontgonnen landbouwgronden in de regio.

Lemelerveld heeft nog steeds als symbool de suikerbiet.

In het dorp kunnen we de afdruk van het zijspoor richting de fabriek nog terugvinden in de ruimte naast de provinciale weg (bouwsteen 7). Daar werd in 1940 het stationsgebouw afgebroken dat langs de Stationsweg stond. De afdruk van dit gebouw is niet meer zichtbaar.



Figuur 3.6 Het voormalig station in Lemelerveld en de historische kaart waarop het zijspoor zichtbaar is

De aanpassingen van de N348 ter plaatse van deze kern staan in dienst van drie doelstellingen:

- Beleefbaar maken van de kern Lemelerveld
- Goed profielontwerp dat de gewenste snelheid in de hand werkt (70 km/uur)
- Ontwikkelen van herkenbare entrees voor Lemelerveld
 - zie hoofdstuk 4; bouwstenen 6 en 8



Figuur 3.6 Lemelerveld met de nieuwe aansluiting aan noord- en zuidkant, met duidelijke zichtlijnen

De ontsluiting van de kern wordt opgelost, door de aanleg van twee nieuwe knooppunten aan de noord- en zuidzijde. Halverwege het dorp, ten zuiden van het kanaal, blijft de afrit naar de oostelijke kant gehandhaafd. De overige op- en afritten op deze locatie komen te vervallen. Voor de verkeersveiligheid wordt een keerlus gemaakt. Voor de detailuitwerking wordt verwezen naar bouwsteen 7 in paragraaf 4.2.2.

Om als weggebruiker meer bewust te worden van het doorkruisen van Lemelerveld wordt de dichte bosschage aan weerszijden van de weg meer transparant gemaakt. Hierdoor wordt een beter zicht op het zeer karakteristieke Overijssels Kanaal en het dorp Lemelerveld gecreëerd.

In bovenstaande afbeelding zijn een aantal zichtlijnen weergegeven. Ter plaatse van de zichtlijnen worden de bomen gekapt. Direct daaromheen worden de bomen uitgedund om een meer transparante wand naar het dorp te maken.

Het deel van de weg wat het dorp Lemelerveld doorsnijdt wordt begeleid door een haag met een maximale hoogte van 80 cm. Deze haag draagt bij aan een beter leefklimaat aan weerszijden van de weg. Door de haag worden de verkeerslichten aan het zicht ontnomen. Bovendien draagt de haag bij aan de herkenbaarheid van Lemelerveld; wanneer men langs de haag rijdt, rijdt men door het dorp.

De haag slingert op speelse wijze langs de weg. Een parkachtige omgeving is het beeld dat wordt nagestreefd. De bomen staan afwisselend aan de 'binnenkant' en de 'buitenkant' van deze haag. In onderstaande afbeelding staan voorbeelden van de soorten die hierin verwerkt kunnen worden; krentenboompje, meidoorn en gele kornoelje. In een volgend stadium moet dit nader worden uitgewerkt. Hierbij is het wenselijk dat een deel van de haag wintergroen is. Daardoor blijft de haag het hele jaar door zijn functie behouden.



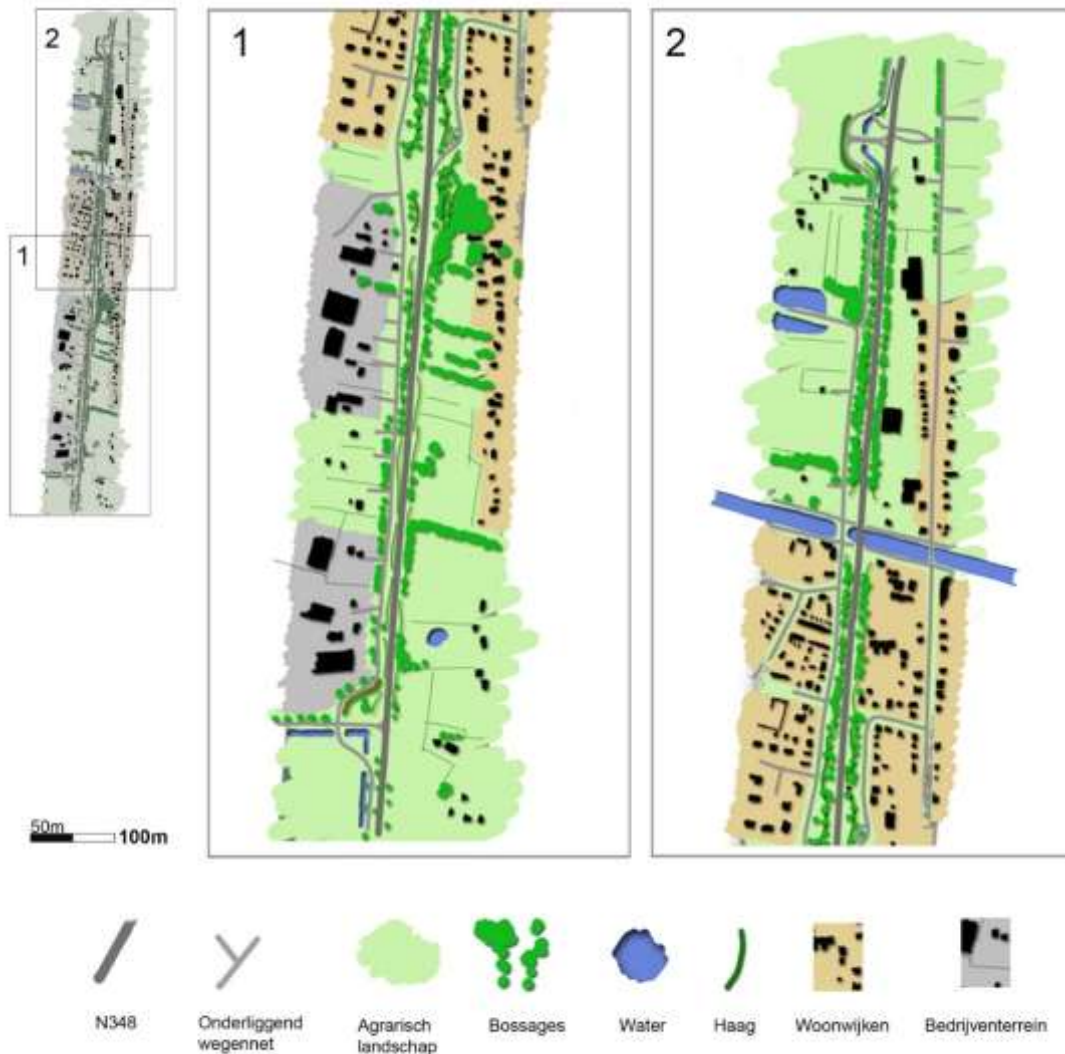
Figuur 3.7 Een landschappelijke haag met gemengde soorten

De haag loopt vanaf bouwsteen 6 tot en met bouwsteen 8 en wordt geïntegreerd in de herkenbare entrees van het dorp. Specifiek bij de afrit Lemelerveld (bouwsteen 7) is een verwijzing naar het voormalig spoortracé opgenomen.

Daar waar de provinciale weg over het kanaal gaat, worden de bomen uitgedund. Er is hier voldoende ruimte om de haag mee omhoog te laten lopen. Hiermee blijft de continuïteit behouden.

Onderstaande afbeelding geeft dit principe weer. In het zuiden ligt bouwsteen 6 en in het noorden zien we bouwsteen 8.

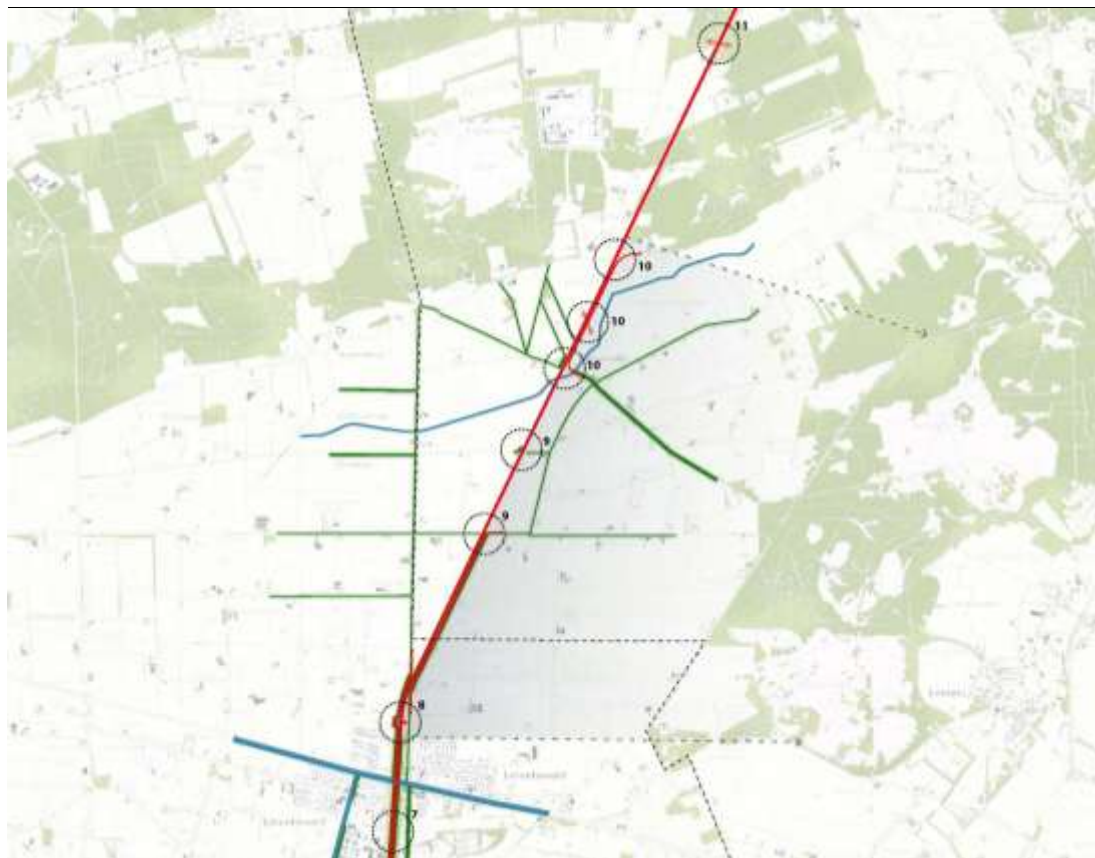
In hoofdstuk 4, waar bouwsteen 7 wordt toegelicht, wordt in meer detail verbeeld hoe de landschapshaag langs de weg wordt geplaatst.



Figuur 3.8 Landschapsplan ter plaatse van Lemelerveld

3.4 Van Lemelerveld tot Ommen

Tussen Lemelerveld en Ommen doorkruisen we meerdere landschapstypen. Net ten noorden van Lemelerveld ligt het jonge heide ontginningenlandschap met haar geometrisch gevormde kavels en laanbeplantingen langs de wegen. Net voordat de weg het bos doorsnijdt, kruisen we het maten- en flierenlandschap dat zich onder invloed van de Vlierwaterleiding heeft gevormd. Het is van oorsprong een natuurlijk laagte. Het deel ten zuiden van Ommen kenmerkt zich door bossen met afwisselend open akkers.



Figuur 3.7 Uitsnede landschapsplankaart Lemelerveld - Ommen

Om het contrast, en dus ook de beleefbaarheid, tussen de openheid van het agrarisch landschap en het relatief dichte bos te vergroten, worden gedurende fase 3 de bomen langs de parallelweg tussen de Dalmshoterdijk en de bosrand verwijderd. We doorkruisen hier het van oorsprong nattere deel van het flierenlandschap, waar openheid gepast is en de oorspronkelijke karakteristieken beter tot zijn recht kunnen komen.

Een bijkomend voordeel is het vergroten van de zichtbaarheid op de Archemerberg ten oosten van de N348. Deze is nu, voor de oplettende kijker, goed waar te nemen. Met deze maatregel wordt deze kenmerkende hoogte nog beter beleefbaar.

Langs het onderliggende wegennet worden in fase 3 de bomenrijen verdicht. Hiermee wordt de herkenbaarheid van het omliggende landschap en het contrast met de N348 versterkt. Het geblokte karakter van de omliggende kavels wordt hierdoor beter zichtbaar en beleefbaar.

Ook hier wordt het aantal oversteken teruggebracht en vervangen door een minder aantal ongelijkvloerse overgangen. De bouwsteen 9 bestaat uit twee overgangen, die komen te vervallen. Bouwsteen 10 wordt een tunnel voor agrarisch, gemotoriseerd en langzaam verkeer. Deze wordt in het verlengde van de omliggende verkaveling gepositioneerd. In hoofdstuk 4 wordt dit nader toegelicht. Ter plaatse van bouwsteen 11 wordt een tunnel gerealiseerd. Deze wordt in fase drie uitgevoerd. Net ten zuiden van deze tunnel komt de oversteek bij de Deventerweg te vervallen.

In het volgende hoofdstuk worden de bouwstenen toegelicht, die in fase 1 en 2 worden uitgevoerd. De bouwstenen 3 en 11 vallen hierbuiten, net als het opwaarderen van de weg.

4 De 7 Bouwstenen

De 7 bouwstenen zijn onderdeel van de fasen 1 en 2. Ze worden vanaf het zuiden richting het noorden in dit plan behandeld. In totaal maken drie kunstwerken onderdeel uit van de bouwstenen; twee tunnels en een voetgangersbrug.

In onderstaande afbeeldingen zijn de locaties van de bouwstenen nogmaals weergegeven. Het heeft betrekking op de blauwe en rode cirkels.



Figuur 4.1 De bouwstenen langs de N348

Aansluitend op de principes, die gelden voor het hele wegvak, gelden de volgende uitgangspunten voor de bouwstenen. Deze dragen bij aan het totaal van de kwaliteit van de weg in zijn omgeving op langere termijn:

- Creëren van zichtlijnen en het vergroten van contrasten in het landschap
- Kunstwerken zijn aanleiding voor de symbolische verwijzing naar de weg als voormalig tracé van de spoorlijn
- Obstakelvrije zone van minimaal 6 m

4.1 Zuid – bouwstenen 4 en 5

4.1.1 Bouwsteen 4: Afsluiting oversteek Lemelerveldseweg

Omschrijving van de opgave

De oversteek bij de Lemelerveldseweg wordt afgesloten. Het verkeer dat de N348 wil oversteken, kan gebruik maken van de oversteekmogelijkheid van het kruispunt Luttenbergerweg en van de nieuwe tunnel van de Oude Twentseweg (bouwsteen 5).

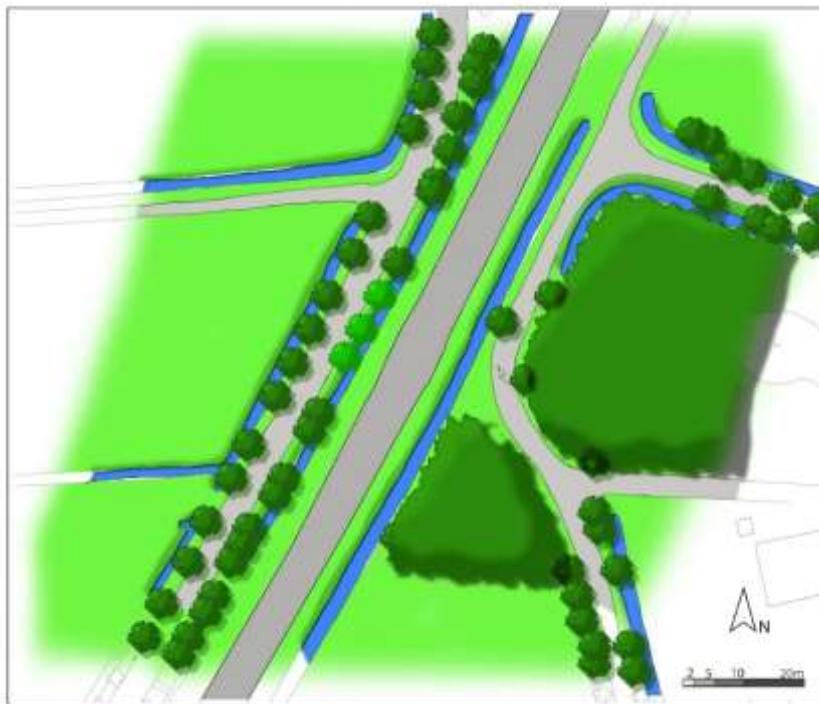


Figuur 4.2 Bestaande situatie – kijkrichting naar het noorden

Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

De N348 is op deze locatie aan weerszijden voorzien van laanbeplanting. In fase 3, wanneer de weg als stroomweg wordt ingericht, wordt de laanbeplanting verwijderd. De weg zelf komt vrij te liggen in verband met de obstakelvrije zone. Op deze locatie liggen lokale wegen relatief dicht tegen de weg aan, die zich richting het noorden, van we weg af bewegen. Hier kan het landschap zich als het ware presenteren aan de weggebruiker. Aan beiden zijden wordt het zicht vergroot.

Ontwerp nieuwe situatie



Figuur 4.3 De lichtgekleurde bomen worden nieuw aangeplant

Tekstuele toelichting op ontwerp

Het asfalt wordt verwijderd en de bermsloot doorgetrokken. Daarnaast wordt er voorgesorteerd op de toekomstige situatie, door de beplanting naast de parallelwegen 'sluitend' te maken. In de situatie waarin de weg is verbreed (fase 3), wordt de beplanting aan weerszijden van de N348, die niet bij de parallelstructuur behoort, verwijderd.

Maatregelen voor het ontwerp

- Verwijderen van het asfalt
- Aanplant van aantal bomen (zie licht groene bomen in figuur 4.3)
- Verbinden van sloten langs de N348

4.1.2 Bouwsteen 5: Tunnel Oude Twentseweg en voetgangersbrug Posthoornweg

Omschrijving van de opgave

Ter plaatse van de Oude Twentseweg wordt een tunnel gerealiseerd voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Deze takt aan op de Achterkampweg aan de westzijde en op de Veenweg aan de oostzijde van de N348.

Gemotoriseerd verkeer kan niet passeren in de tunnel, omdat een deel van de breedte wordt ingericht voor fietsers. Voor de veiligheid wordt aan beide kanten een verkeerslicht geplaatst.



Figuur 4.4 Locatie van de nieuwe tunnel. De kijkrichting is naar het noorden gericht

Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

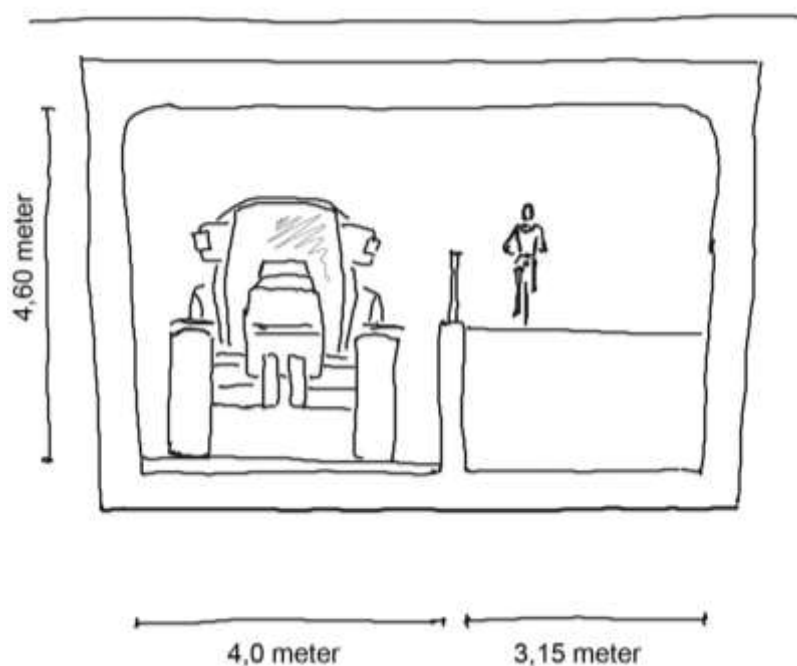
Ter plaatse van de tunnel is de N348 voorzien van bomen aan weerszijden. Op termijn worden deze verwijderd (fase 2) om de zichtbaarheid van het omliggende landschap te vergroten.

Ontwerp nieuwe situatie



Figuur 4.5 Nieuwe situatie voor Bouwsteen 5

In de tunnel daalt de fietser minder ver dan het gemotoriseerd verkeer. Het principeprofiel voor de tunnel is in onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 4.6 principeprofiel voor de tunnel

Tekstuele toelichting op ontwerp

Om zoveel mogelijk openheid te houden bij het onderdoor gaan van de N348, wordt er gewerkt met groene taluds.

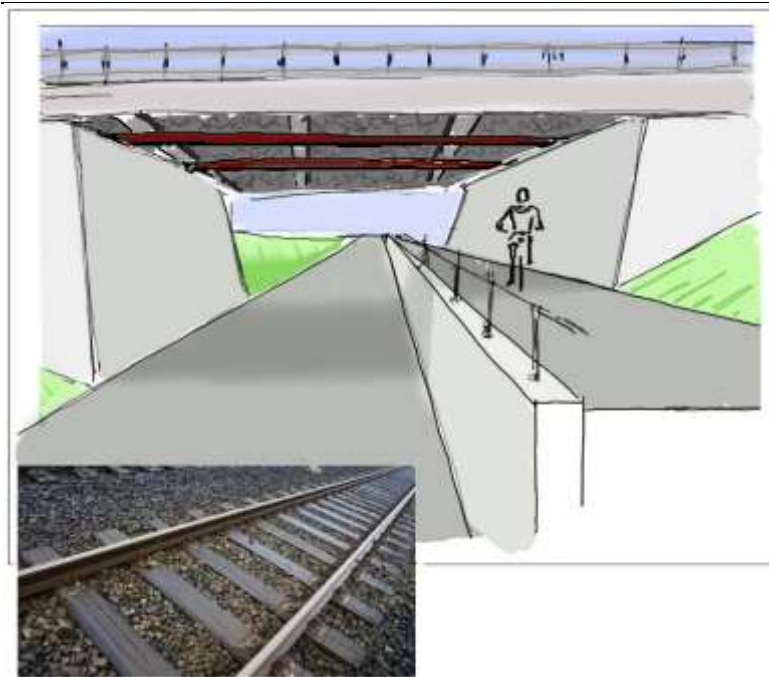
Een belangrijke ambitie is het versterken van de omliggende landschappelijke structuur. Ter plaatse van bouwsteen 5 is het daarom van waarde om de bomenrij langs Oude Twentseweg te verdichten. De soort dient overeen te komen met de boomsoorten al aanwezig (zomereik). Zo komt deze landschappelijke lijn, die haaks op de rijrichting van de provinciale weg ligt, beter tot zijn recht en beter zichtbaar. In verband met de obstakelvrije zone van minimaal 6 meter, wordt ook een aantal bomen gekapt. Deze staan in figuur 4.5 als transparante bomen weergegeven.

Beeldkwaliteit van de tunnel

De onderdoorgang is in wezen een insnijding in het landschap; men bevindt zich, hoewel voor korte tijd, even onder maaiveld. Daar zien we aan het plafond een symbolische verbeelding van het voormalige tracé. Zodra men onder de N348 doorgaat, zien we de 'onderkant' van de N348, waar het spoor nog te vinden is. Alsof overal het spoor nog te vinden is, zodra men gaat graven.

Zo wordt er op een paar plekken langs de N348, op subtiele en speelse wijze, verwezen naar het verdwenen verhaal van deze lijn in het landschap, in het bijzonder voor de passant in de omgeving van de provinciale weg. In onderstaande afbeelding is dit schetsmatig verbeeld.

Men kan denken aan een symbolisch reliëf, een letterlijke uitvoering van een deel van een spoor, een verlichtingsplan wat hiernaar verwijst of een vormtaal en materiaal wat als stempel/patroon in de kunstwerken terugkomt. Ook de relingen langs de weg kunnen meedoen in deze verwijzing. In onderstaande afbeelding is dit beeld gevisualiseerd.



Figuur 4.7 Schematische visualisatie van de spoorlijn in het plafond.

De beeldkwaliteit en architectonische vormgeving van de brug worden nader uitgewerkt in een volgend ontwerpstadium.

Maatregelen voor het ontwerp

- Tunnelontwerp
- Plafondontwerp met verwijzing voormalige spoorlijn
- Beplantingsplan voor aanplant van bomen langs de Oude Twentseweg
- Wegaansluitingen aan noord- en zuidzijde
- Ligging sloten aanlaten sluiten

Beeldkwaliteit van de loopbrug

Ten noorden van bouwsteen 5 wordt een voetgangersbrug gerealiseerd. Deze verbindt het restaurant met de parkeerplaats aan de oostkant. Ook moet er in verband met de veiligheid een barrière bij de weg gemaakt worden, om gelijkvloers over te steken onmogelijk te maken. Dit kan in de middenberm of aan weerszijden van de weg.

De locatie van deze voetgangersbrug ligt bij de voormalige treinstation Posthoorn, zie onderstaande afbeelding.



Figuur 4.8 Locatie voetgangersbrug bij de voormalige treinstation Posthoorn



Figuur 4.9 Het voormalig stationshuisje Posthoorn

Voor de beeldkwaliteit streven we naar een open, transparante en zichtbare constructie, die op symbolische wijze verwijst naar het voormalige spoor en station.

Bij het ontwerp en de vormgeving van de voetgangersbrug en de barrière moet rekening worden gehouden met een aantal functionele en ruimtelijke aspecten waarbij een onderscheid kan worden gemaakt tussen harde randvoorwaarden of eisen en zachte randvoorwaarden of wensen. Hieronder volgt een opsomming van deze eisen en wensen.

Functionele eisen:

- Zowel de voetgangersbrug als de barrière moeten voldoen aan de verkeerskundige randvoorwaarden en eisen die worden gesteld aan doorrijhoogte, obstakelvrije ruimte etc.
- De voetgangersbrug moet voldoen aan alle veiligheidseisen die horen bij de functie van deze openbare voorziening
- De voetgangersbrug vormt een zo direct en comfortabel mogelijke verbinding tussen café restaurant de Posthoorn en de parkeerplaats en bushalte aan de overzijde van de N348
- Verlichting van de brug mag niet hinderlijk zijn voor het verkeer op de N348
- Het gelijkvloers oversteken van de weg moet worden voorkomen door een fysieke barrière

Functionele wensen:

- De voetgangersbrug biedt uitzicht op het omringende landschap en de N348

Ruimtelijke eisen:

- Aandacht voor de richting van de brug als verbinding van de parkeerplaats en de bushalte aan de oostzijde van de N348 met het restaurant aan de westzijde
- Aandacht voor de aanlandingen van de brug, de brug moet op een 'logische' manier aansluiten op het maaiveld. Hierbij kunnen ook suggesties worden gedaan voor de maaiveldinrichting rondom de voetgangersbrug
- Bij of op de voetgangersbrug is enige vorm van reclame-uiting of verwijzing naar het restaurant niet toegestaan
- De barrière, die moet voorkomen dat voetgangers de weg oversteken, wordt zo onopvallend mogelijk vormgegeven en vormt geen visueel obstakel

Ruimtelijke wensen:

- De vormgeving van de voetgangersbrug verwijst op symbolische wijze naar het voormalige spoor en station. Een letterlijke spoorbrug heeft niet de voorkeur

Onderstaande sfeerbeelden geven een indruk van de beeldtaal voor deze brug.

Kernbegrippen hierbij zijn Industrieel, transparant, visueel lichte constructie, staal en bijvoorbeeld hout (landelijke invloed).



Figuur 4.10 Beeldimpressies voor de voetgangersbrug

4.2 Midden – bouwstenen 6, 7 en 8

De bouwstenen 6, 7 en 8 worden in grote samenhang met de rest van de dorpszone langs de N348 vormgegeven. De bouwstenen 6 en 8 vormen duidelijke dorpsentrees van de kern Lemelerveld en gelden als visitekaartjes voor het dorp. Ze worden om deze reden met gelijke ontwerpprincipes vormgegeven.

Dit geldt in mindere mate ook voor bouwsteen 7, die de afrit blijft vormen voor verkeer vanuit Raalte. Lemelerveld was in de tijd dat op het tracé een spoorlijn was (OLDO spoorlijn) een belangrijk overstappunt voor mensen en goederen. De ligging van de haag verwijst naar deze intensief gebruikte plek door in een aantal lijnen uiteen te lopen. Dit ondersteunt en verbijzondert tegelijkertijd de plek en de richting van het verkeer Lemelerveld in.

Onder de N348 brug, genaamd 'Sukerbietenbrug', over het Overijssels Kanaal wordt in het kader van het Centrumplan Lemelerveld een kade aangelegd. Op dit punt, waar het Kanaal en het voormalige spoortracé elkaar kruisen, kan eveneens verwezen worden naar de historie.

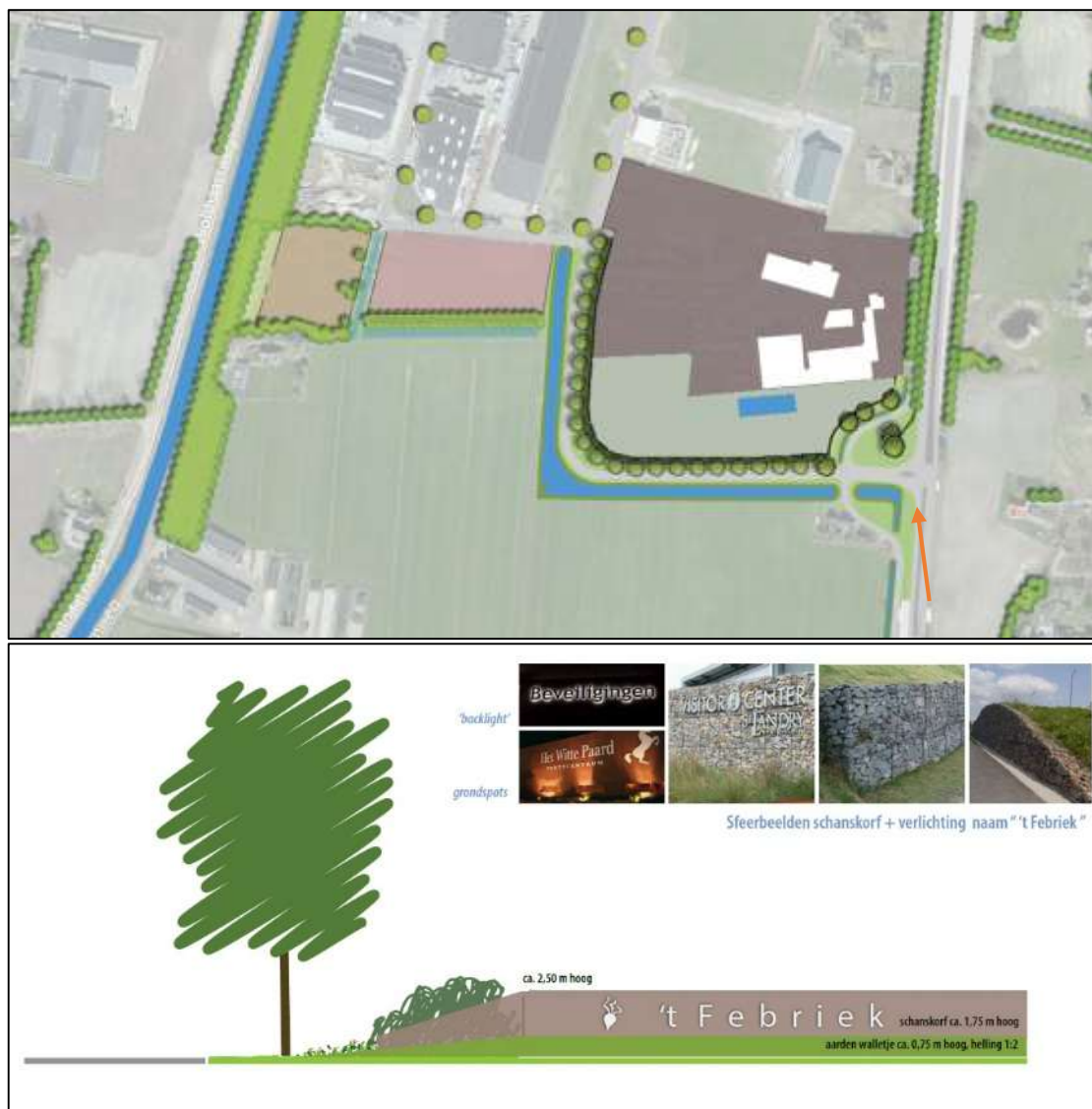
Bijvoorbeeld door het plaatsen van spoorstaven in de bestrating, welke na realisatie van de kade door de gemeente wellicht ingepast kunnen worden vanuit het project N348. Verwijzingen op het brugplafond, zoals bij de tunnels van bouwsteen 5 en 10, zijn op deze plek minder gewenst en minder goed inpasbaar.

4.2.1 Bouwsteen 6: Aansluiting Lemelerveld – Zuid

Deze bouwsteen valt samen met het gemeentelijke plan 't Febriek deelgebied Stappenbelt. Naast de nieuwe aansluiting in de N348 wordt een weg aangelegd naar het bestaande bedrijventerrein 't Febriek, dat daarnaast verder ontwikkeld wordt. Formeel gezien wordt dit onderdeel zowel gekoppeld aan het bestemmingsplan N348 als het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan 't Febriek deelgebied Stappenbelt'.



Figuur 4.11 Luchtoto van de huidige situatie



Figuur 4.12 Plattegrond en doorsnede van de aansluiting. De oranje pijl geeft de locatie van het aanzicht weer.

De zuidelijke entree van het dorp, wordt geflankeerd door een aarden wal met daarop een schanskorf (afbeelding 4.9 onder). De aarden wal en schanskorf herhalen zich bij bouwsteen 8, aan dezelfde kant van de N348, wat de noordelijke entree van het dorp markeert. De haag, zoals voorgesteld in paragraaf 3.3 is in dit ontwerp geïntegreerd.

4.2.2 Bouwsteen 7: Centrumaansluiting Lemelerveld

Omschrijving van de opgave

Deze bouwsteen wordt uitgevoerd, na realisatie van de aansluiting in bouwsteen 6 en 8.

Het gaat hierbij om het gedeeltelijk afsluiten van de weg naar Lemelerveld. Op deze locatie kan men na realisatie alleen nog afslaan aan de oostzijde van de weg, het dorp in.



Figuur 4.83 De af te sluiten aansluiting. Kijkrichting is naar het noorden gericht.

Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

In de huidige situatie loopt de weg autonoom door het dorp. Het heeft alle kenmerken van een provinciale weg en ligt in een brede groene zoom van voornamelijk eiken. Hierdoor wordt Lemelerveld en het Overijssels Kanaal aan het zicht onttrokken. Tegelijkertijd zorgen deze bosschages voor het deels afschermen van licht en enigszins het geluid naar de woonomgeving toe.

Ontwerp nieuwe situatie



Figuur 4.14 Boven: hagen met duidelijke entree en keerlus. Beneden: zichtlijn naar het westen en de hoogte van de hagen weergegeven.

Tekstuele toelichting op ontwerp

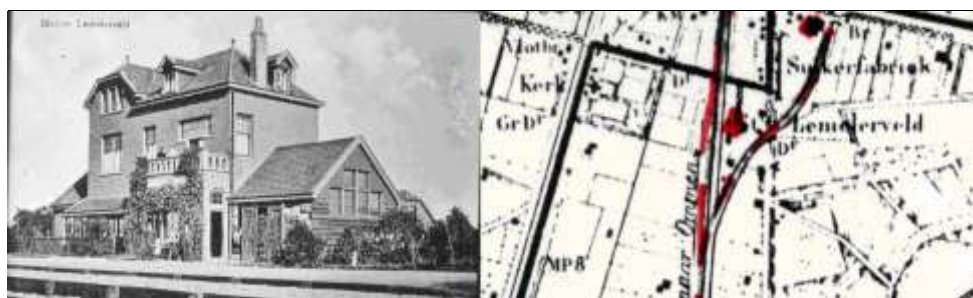
Er wordt een fundamentele keuze gemaakt over de relatie tussen de weg en Lemelerveld; Heeft de weg een eigen identiteit, en staat deze los, autonoom in de omgeving? Of is de automobilist bezoeker in Lemelerveld en wordt de weg als zodanig vormgegeven?

De vooraf opgestelde ambitie streeft naar een verbetering van de relatie tussen weg en dorp en vice versa. Vanwege de herkenbaarheid van het dorp in het historisch landschap, gelegen aan het Overijssels Kanaal, wordt om deze reden ingezet op het meer open maken van dit deel van de N348. Lemelerveld kan op deze manier een oriëntatiepunt worden op een route. Tegelijkertijd is rust in de kern ook van grote waarde. In de toekomstige situatie geldt hier een maximum snelheid van 70 km/uur.

Door op specifieke plekken bomen te kappen, wordt een zichtlijn gecreëerd. De haag schermt de autolampen af, maar onttrekt niet het zicht op het dorp. Voorwaarde hierbij is dat de heggen een maximale hoogte van ongeveer 80 cm hebben en (deels) wintergroen zijn. Zo ontstaat een meer parkachtige omgeving met een semi-dichte wand van bomen.

Ter plaatse van de afrit is aanleiding voor een verbijzondering. Dit is bij benadering de plek waar het spoor afboog richting het oosten. De hagen verwijzen op speelse wijze naar deze historische betekenis. En ondersteunen in de nieuwe situatie het afslaan op de N348 Lemelerveld in.

Onderstaande afbeelding laat het voormalige station zien en de locatie van het spoor. De stationsstraat is in de huidige situatie nog in tact. Als we de oude spoorlijn op de huidige situatie projecteren, zien we nog beperkte restanten van de ligging ervan in het groen naast de N348.



Figuur 4.95 Voormalig station in Lemelerveld en de historische kaart, met duidelijk zichtbaar het voormalige spoor dat richting de fabriek afbuigt naar het oosten (de Stationsstraat).

Maatregelen voor het ontwerp

- Verwijderen van drie aansluitingen
- Aanplant van enkele bomen, ter plaatse van de huidige op-/afritten
- Kappen van bomen
- Aanplant van de landschapshaag

4.2.3 Bouwstenen 8: Aansluiting Lemelerveld Noord

Omschrijving van de opgave

Ten noorden van Lemelerveld komt een nieuwe aansluiting van de parallelweg met de N348.



Figuur 4.16 Locatie van de nieuwe aansluiting, aantakkend vanuit de oostkant. Kijkrichting is naar het noorden gericht.

Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

De locatie van deze bouwsteen ligt in een overgangsgebied van de kern van het dorp naar het landelijk gebied. Hiermee wordt een duidelijke entree van Lemelerveld beoogd. Bij de entrees van het dorp, wordt de keuze gemaakt op de doorgaande weg te blijven, of af te slaan richting Lemelerveld.

De parallelstructuur aan de westzijde ligt naast de provinciale weg en is aan beide zijden voorzien van laanbeplanting met eiken. Aan de oostzijde ligt op een afstand van ongeveer 50 m een weg, waar op onregelmatige afstand eiken staan. Om de structuur te versterken wordt deze verdicht.

Tekstuele toelichting op ontwerp

Deze bouwsteen bevat het kruispunt dat het onderliggende wegennet verbindt met de N348. De kruising is in samenhang met bouwsteen 6 vormgegeven en wordt mede daardoor een herkenningspunt voor Lemelerveld. De heg is vanaf het noorden gezien een constant element in het wegprofiel.

Aan de westzijde (op tekening bovenin) is een aarden wal gesitueerd. Dit, om te voorkomen dat koplampen in de naastgelegen woningen schijnen. Deze wordt gecombineerd, gelijkvormig als bouwsteen 6, met een schanskorf. De eenheid in vormgeving van beide bouwstenen is leidend. Een aantal bomen moet vanwege de aanleg van het kruispunt gekapt worden (transparant weergegeven). Aan de oostkant wordt het bomenbestand langs de Vilsterstraat verdicht met linden (lichtgroen weergegeven).



Figuur 4.17 Nieuwe situatie voor bouwsteen 8 – entree van Lemelerveld

Maatregelen voor het ontwerp

- Wegontwerp
- Ontwerp van de aarden wal met schanskorf en belettering
- Verwijderen van bomen
- Beplantingsplan voor aanplant van bomen
- Sloten aanleggen
- Afstemming met ontwerp van bouwsteen 6

4.3 Noord – bouwstenen 9 en 10**4.3.1 Bouwsteen 9: Afsluiting Langsweg en Oude Dijk***Omschrijving van de opgave*

De oversteek bij de Langsweg en de Oude Dijk worden opgeheven, vanwege de verkeersonveilige situatie. Daarnaast wordt de Oude Dijk verhard, daar waar dat nodig is. De bereikbaarheid van de woningen blijft gegarandeerd.



Figuur 4.108 Af te sluiten oversteken. Kijkrichting is naar het noorden gericht

Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

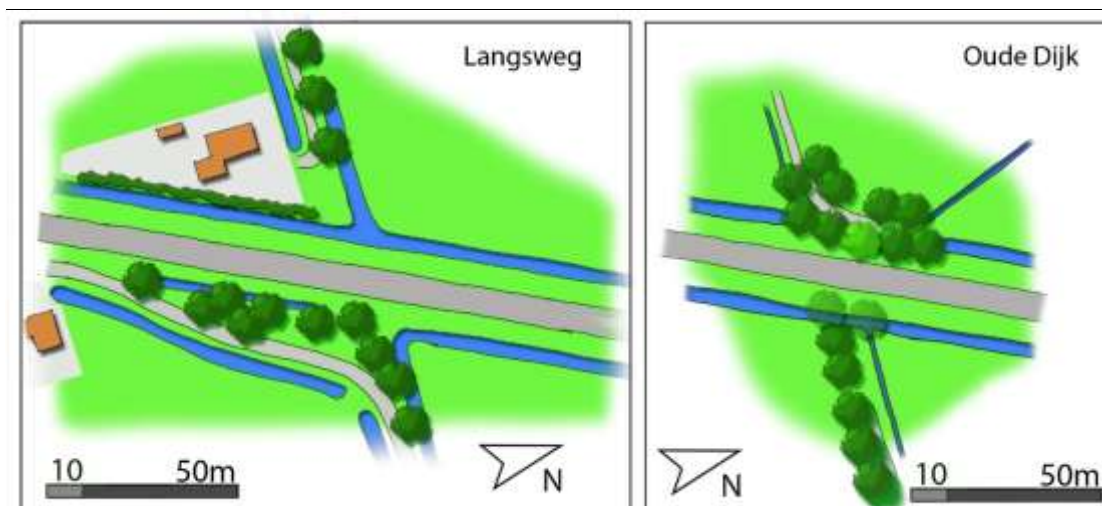
Deze locatie ligt op de grens van de jonge heide ontginningen landschap en het landschap van de flieren en de maten. De N348 wordt hier niet met bomen begeleid. De parallelwegen daarentegen wel.

Tekstuele toelichting op ontwerp

Deze twee locaties vragen om een nette afronding van beide zijden, rekening houdend met de wensen van direct aanwonenden die de weg nog in gebruik hebben.

Maatregelen voor het ontwerp

- Asfalt verwijderen
- Bomen aanplanten
- Sloten laten aansluiten

Schets van de nieuwe situatie

Figuur 4.19 Nieuwe situatie voor bouwsteen 9; twee oversteken worden afgesloten

4.3.2 Bouwsteen 10: Tunnel, afsluiten van twee oversteken en parallelweg

Omschrijving van de opgave

De gelijkvloerse oversteken bij de Dalmsholterdijk en de Achterveldsweg worden opgeheven. Er wordt een tunnel gerealiseerd, die de parallelwegen ontsluit. Aan de westzijde wordt een deel nieuwe parallelweg aangelegd.



Figuur 4.20 Locatie van het nieuwe knooppunt met tunnel. Kijkrichting is naar het noorden gericht.

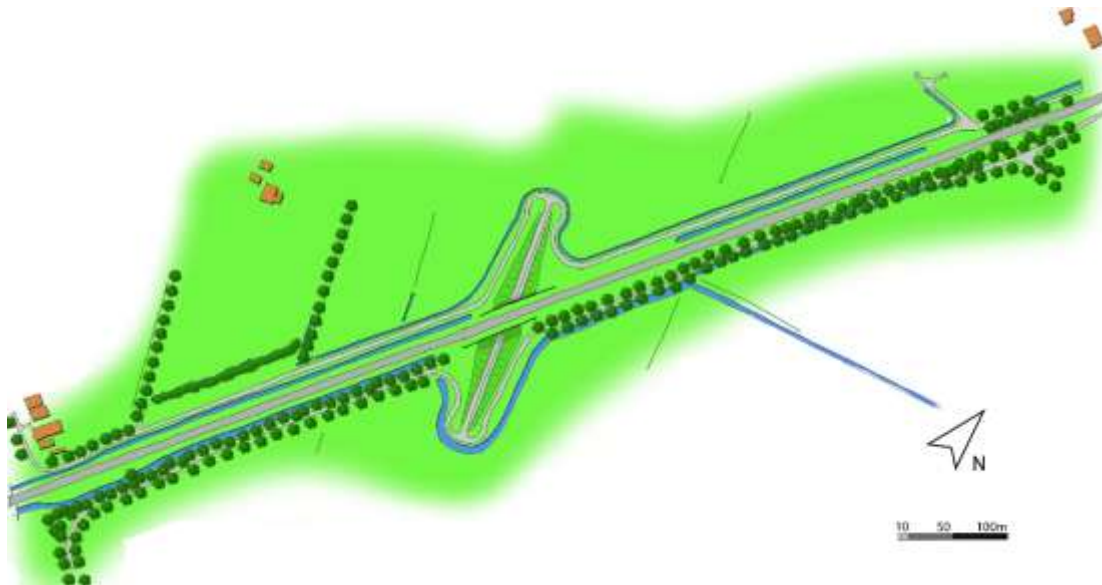
Omschrijving en landschappelijke en ecologische kwaliteiten

De N348 doorkruist hier het flierenlandschap. De openheid en vergezichten zijn hier karakteristiek. De parallelweg aan de oostzijde wordt in de huidige situatie aan twee zijden begeleid door rijen bomen. Ten oosten van de weg liggen op een aantal kilometer afstand, het stuwwalcomplex van de Archemerberg.

Bouwsteen 10 ligt in de ecologische hoofdstructuur (EHS). Bij het verder uitwerken van deze locatie, zullen maatregelen getroffen moeten worden om migratie van fauna mogelijk te maken.

Dit gebeurt in afstemming met het te ontwikkelen ecoduct ten noorden van bouwsteen 10 (zie landschapsplankaart, figuur 3.2).

Schets van de nieuwe situatie



Figuur 4.21_Nieuwe situatie in bouwsteen 10

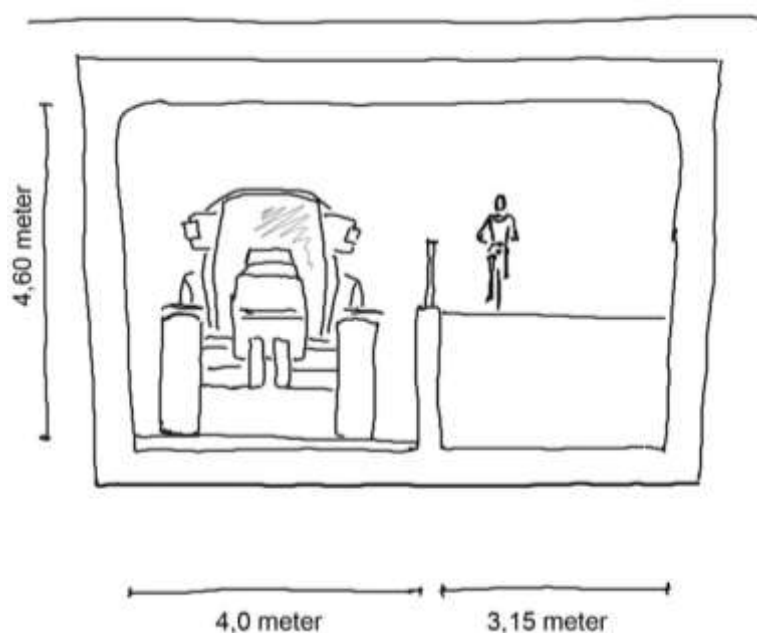
Gelijk aan de tunnel van bouwsteen 5, daalt de fietser minder ver dan het gemotoriseerd verkeer. Het principeprofiel voor de tunnel is in onderstaande afbeelding weergegeven.

Tekstuele toelichting op ontwerp

Beginnend in het zuiden; de parallelwegen Dalmsholterdijk worden aan weerszijden netjes afgerond. Daar waar nu asfalt ligt, wordt de sloot doorgetrokken.

De parallelweg aan de westzijde wordt nieuw aangelegd om de ontsluiting naar de onderdoorgang mogelijk te maken. Aan de noordzijde sluit deze aan op de Deventerweg.

De onderdoorgang is in de richting van de verkaveling gesitueerd. Aan beide zijden steekt de tunnel ongeveer 120 meter het veld in. Net als bij bouwsteen 5 wordt ook dit kunstwerk eenvoudig in beeld vormgegeven. Aan de noordzijde van dit kunstwerk wordt de oversteek Achterveldseweg - Hogeveldeweg afgesloten.



Figuur 4.22 Principeprofiel van de tunnel

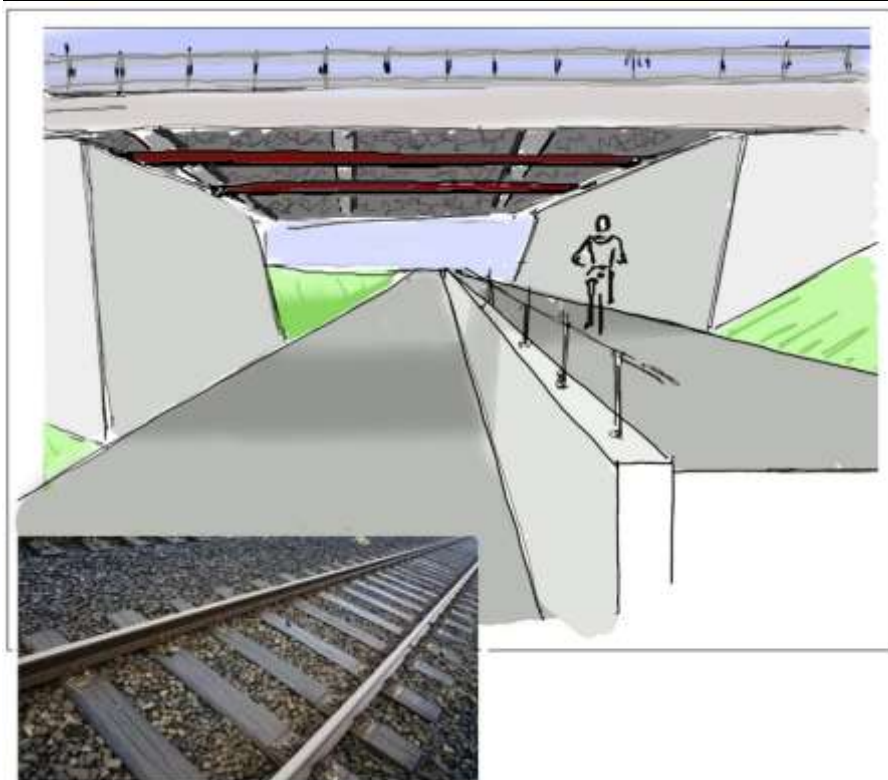
Het landschap tussen beide afsluitingen leent zich voor het vergroten van het contrast tussen enerzijds de openheid van het jonge heideontginningslandschap en anderzijds het besloten bos richting Ommen. Dit pleit voor het gefaseerd uitdunnen van het bomenbestand aan de oostzijde van de N348. In fase 2 zal de aanwezige onderbeplanting worden verwijderd. Daar waar de parallelweg is voorzien van enkelzijdige bomenlaan, worden deze verwijderd. In de loop van de jaren zullen bomen afsterven en niet vervangen worden. In de loop van de jaren wordt het beeld geleidelijk aan meer open, totdat er geen bomen meer staan op dit deel langs de N348. Een gevolg hiervan is bovendien dat het zicht op de Archemerberg wordt vergroot; een betekenisvol landschapselement in dit gebied.

Ten zuiden van bouwsteen 10 kruist de Vlierwaterleiding de N348. Op deze locatie wordt een faunapassage gerealiseerd. Afhankelijk van de hoeveelheid af te voeren water worden de afmetingen bepaald. Naast de waterdoorvoer zal ook een loopstrook voor fauna aanwezig moeten zijn.

Beeldkwaliteit van de tunnel

De onderdoorgang is in wezen een insnijding in het landschap; men bevindt zich, hoewel voor korte tijd, even onder maaiveld. Daar zien we aan het plafond een symbolische verbeelding van het voormalige tracé. Zodra men onder de N348 doorgaat, zien we de 'onderkant' van de N348, waar het spoor nog te vinden is. Alsof overal het spoor nog te vinden is, zodra men gaat graven.

Zo wordt er op een paar locaties langs de N348, zij het op subtiële wijze, verwezen naar het verdwenen verhaal van deze lijn in het landschap, in het bijzonder voor de passant in de omgeving van de provinciale weg. Men kan denken aan een symbolisch reliëf, een letterlijke uitvoering van een deel van een spoor, een verlichtingsplan wat hiernaar verwijst of een vormtaal en materiaal wat als stempel/patroon in de kunstwerken terugkomt. Ook de relingen langs de weg kunnen meedoen in deze verwijzing. In onderstaande afbeelding is dit beeld gevisualiseerd.



Figuur 4.113 Schematische weergave van het verwerken van de rails in het plafonds van de tunnel

De beeldkwaliteit en architectonische vormgeving van de brug worden nader uitgewerkt in een volgend ontwerpstadium.

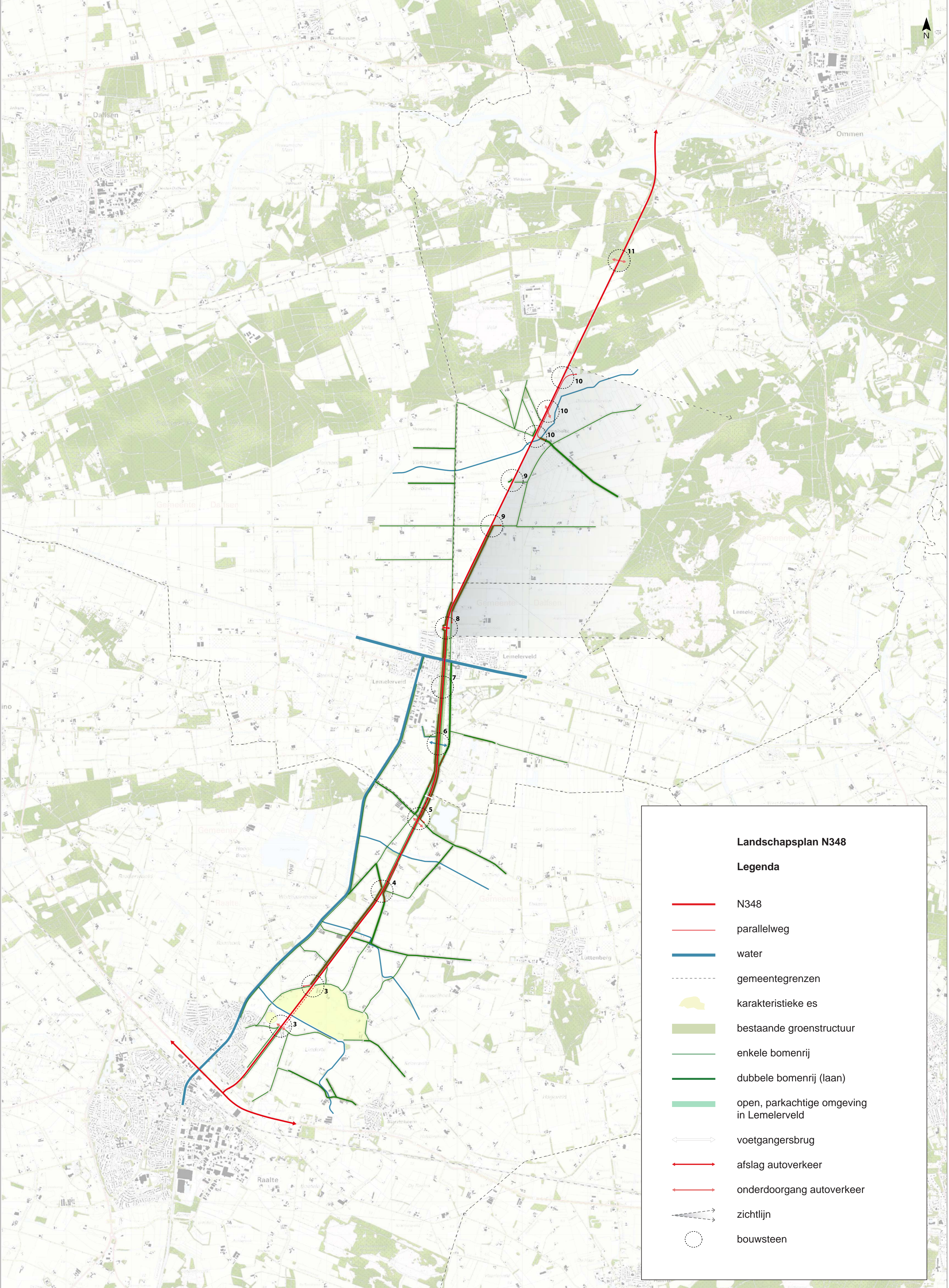
Maatregelen voor het ontwerp

- Aanleg parallelweg
- Ontwerp kunstwerk
- Verwijderen van de onderbeplanting
- Aanbrengen van de faunapassage
- Verleggen Vlierwaterleiding

Bijlage

1

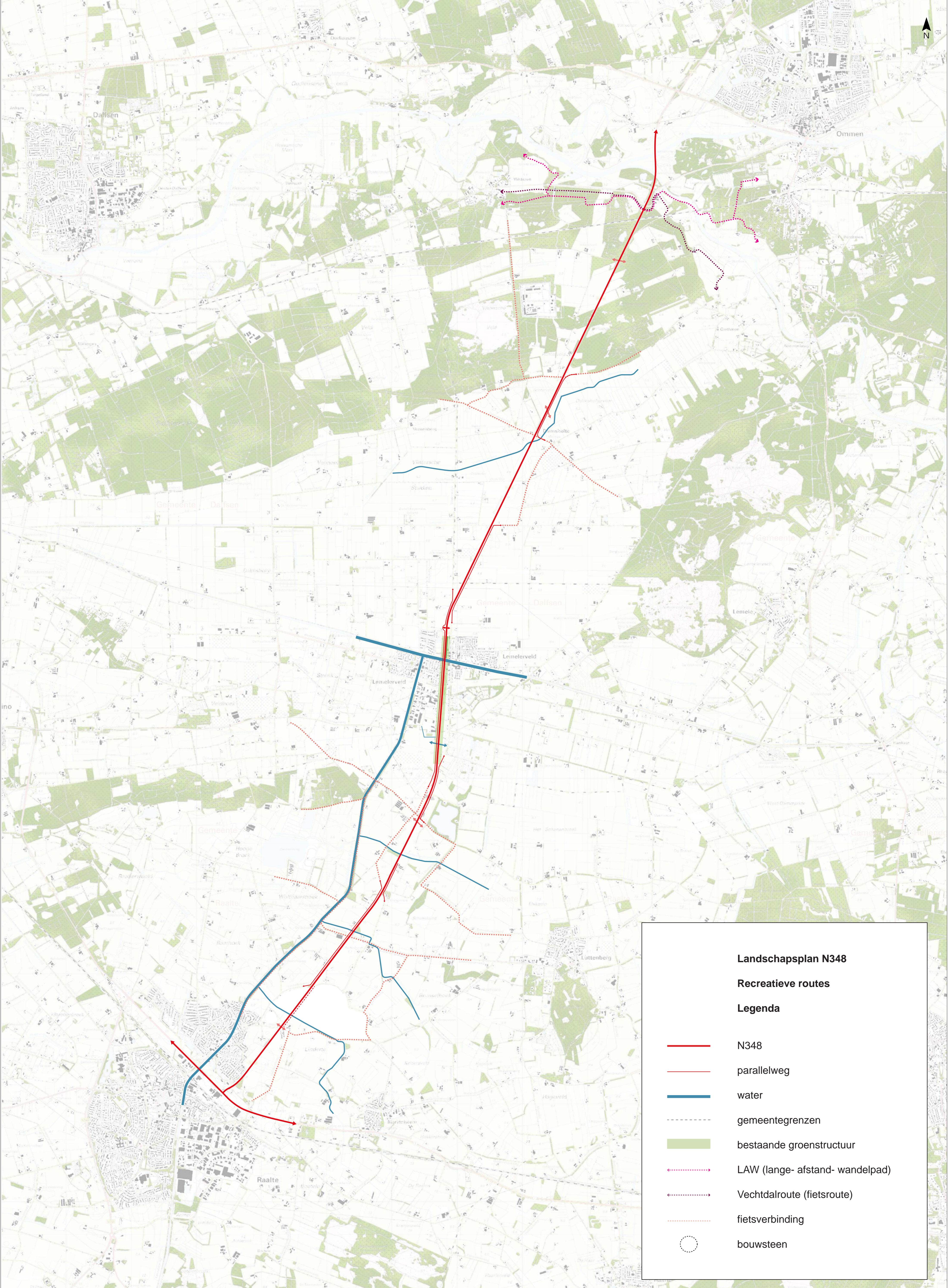
Kaarten N348 Landschapsplan op hooflijnen






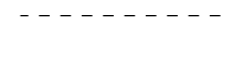





Landschapsplan N348

Legenda

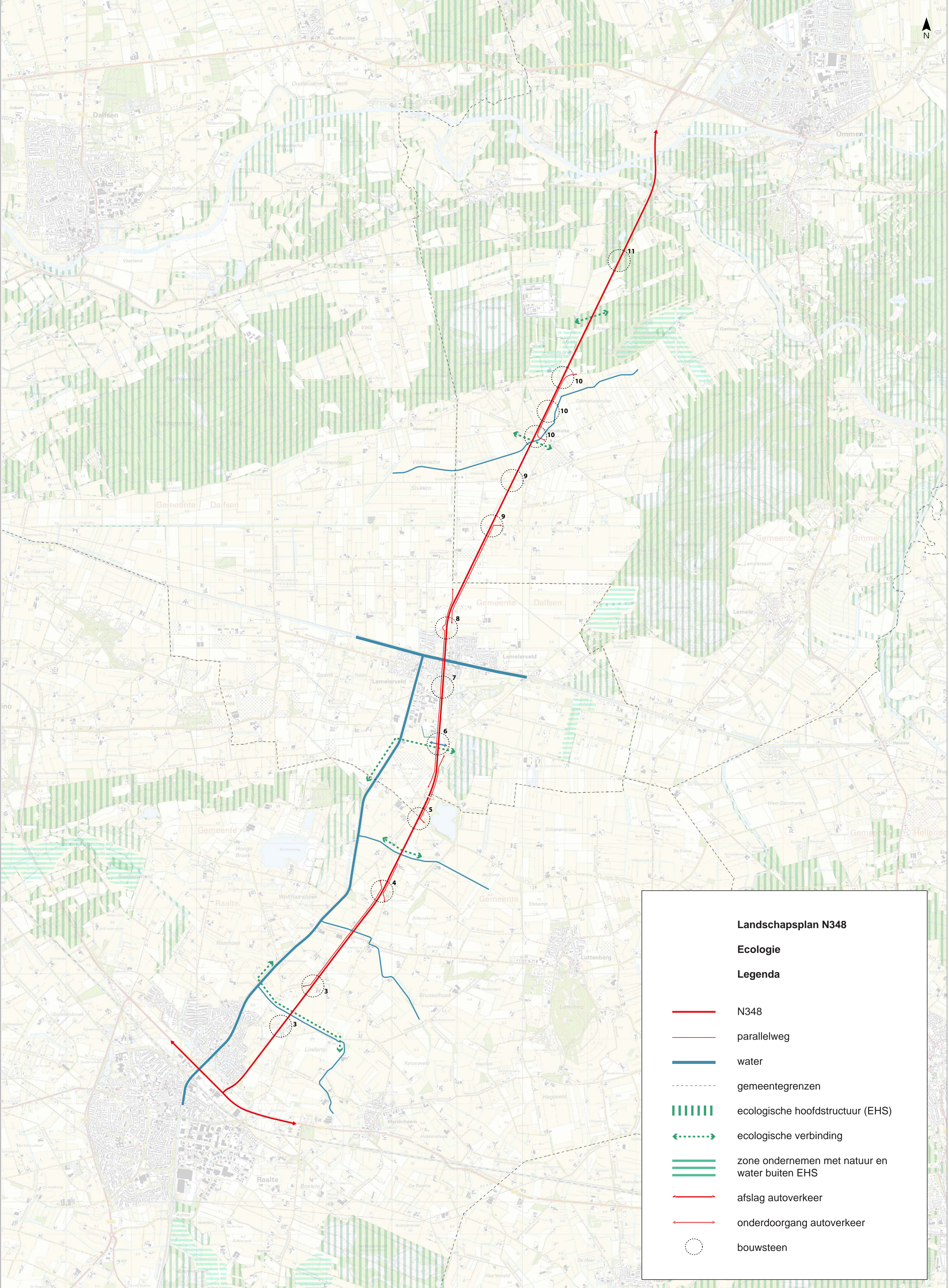
-  N348
-  parallelweg
-  water
-  gemeentegrenzen
-  karakteristieke es
-  bestaande groenstructuur
-  enkele bomenrij
-  dubbele bomenrij (laan)
-  open, parkachtige omgeving in Lemelerveld
-  voetgangersbrug
-  afslag autoverkeer
-  onderdoorgang autoverkeer
-  zichtlijn
-  bouwsteen



Landschapsplan N348
Recreatieve routes
Legenda

-  N348
-  parallelweg
-  water
-  gemeentegrenzen
-  bestaande groenstructuur
-  LAW (lange- afstand- wandelpad)
-  Vechtdalroute (fietsroute)
-  fietsverbinding
-  bouwsteen

1 : 50.000



Landschapsplan N348

Ecologie

Legenda

-  N348
-  parallelweg
-  water
-  gemeentegrenzen
-  ecologische hoofdstructuur (EHS)
-  ecologische verbinding
-  zone ondernemen met natuur en water buiten EHS
-  afslag autoverkeer
-  onderdoorgang autoverkeer
-  bouwsteen



Legenda



N348



Onderliggend
wegennet



Agrarisch
landschap



Bossages



Water



Haag



Woonwijken



Bedrijventerrein



50m 100m

