

## Projectplan Onderzoek traverse N343 Hardenberg

Voor: Intern gebruik

Doel: Projectplan

Van: [REDACTED]

Datum: 27-05-2024

Sinds 2022 wordt er gewerkt aan de Haardijk in Hardenberg. Dit is het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de N343. Deze provinciale weg loopt dwars door Hardenberg heen en vormt de verbinding tussen de N377 vanaf Slagharen en noordoost Twente. Binnen Hardenberg vormt de N343 een barrière, daarom werken we al aan verbeterde oversteekvoorzieningen, zoals een fietstunnel en nieuwe VRI's.

~~Verder breidt de stad zich Maar~~ aan de noord- en zuidzijde van Hardenberg ~~breidt de stad zich~~ uit met industrie en wonen. Om eventuele toekomstige knelpunten (verder) in kaart te brengen, starten we een onderzoek op voor de doorstroming op en rondom de N343 ter hoogte van Hardenberg.

### 1. Doel

Het doel van het onderzoek is een uitwerking van een toekomstbestendige N343 in en door Hardenberg, met de focus op bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid.

### 2. Resultaat

Het eindproduct is een analyse van de huidige verkeersstromen, de geplande ontwikkelingen, en de effecten daarvan op de N343. Dit resulteert in een aantal knelpunten, die op basis van prioriteiten nader uitgewerkt zijn. Voor een aantal (reeds bekende) knelpunten wordt op wegvak- of kruispuntniveau een voorkeursvariant uitgewerkt.

### 3. Structuren

#### I. Regio

De ligging van de gemeente Hardenberg is uniek: we zijn een grensgemeente, met korte lijnen naar de andere zijde van de grens. Hardenberg vormt – met de N34, N36 en N343 – een scharnier tussen Twente en Drenthe / Groningen. Het netwerk van N-wegen verbindt de gemeente Hardenberg met de rest van de regio en heeft ook een belangrijke rol in de interne verplaatsingen. Verdere verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van de reistijd is voor de gemeente van groot economisch belang.

Vooraf voor de (logistieke) bedrijven zijn de A- en N-wegen van groot belang. Het merendeel van de transportbewegingen vindt namelijk plaats via de weg. In de toekomst is er sprake van een scheefgroei tussen het aantal arbeidsplaatsen en de beroepsbevolking. Dit kan betekenen dat lokale bedrijven het personeel, nog meer

dan nu het geval is, moeten halen uit omliggende gemeenten, met bijbehorende mobiliteitsconsequenties.

De mobiliteitsbehoefte zal niet altijd en overal kunnen worden voorzien. Zowel het netwerk heeft zijn fysieke beperkingen (capaciteit) alsmede de gevolgen van mobiliteit (lucht, geluid, trillingen, barrièrewerking voor mens en dier) hebben zijn beperkingen. Het ongebreideld faciliteren van het (vracht)autoverkeer is **zeker** daarom **zeker** niet de oplossing. Nieuwe technologieën en ontwikkelingen bieden wel mogelijkheden om bestaande infrastructuur beter te benutten.

De regio Hardenberg kent geen of nauwelijks files en onverwachte vertragingen. Hierdoor is de reistijd over het algemeen betrouwbaar. We moeten die voorsprong zien te behouden en niet pas gaan investeren op het moment dat er structurele knelpunten ontstaan.

(uit: *Programma Mobiliteit, gemeente Hardenberg, 2020*)

## II. Ambitie wonen en werken

Tot en met 2031 moeten er nog ca. 3.200 woningen worden bijgebouwd in de gemeente Hardenberg. In 2024 en 2025 betekent dat zo'n 400 nieuwe woningen per jaar, daarna gemiddeld jaarlijks bijna 300 woningen. De woonwijk Marslanden in Hardenberg heeft hierin een grote rol, waardoor de N34 en N343 nog meer zullen worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer.

Naast wonen zet Hardenberg flink in op werken, onder andere vastgesteld in de *Programmeringsafspraken bedrijventerreinen West-Overijssel*. Door snel en sterk veranderde marktomstandigheden – o.a. economische groei, toenemende vraag naar grotere kavels en schaarste in het midden en westen van het land – is de situatie gekanteld. Er zijn nu juist zorgen over de beschikbaarheid van bedrijventerreinen in alle segmenten: klein- en grootschalig, lokaal en regionaal. Hardenberg ontwikkelt tot en met 2028 ca. 55 hectare bedrijventerreinen, en onderzoekt gebieden voor nog eens 40 hectare. Met andere woorden: het aantal arbeidsplaatsen en (logistieke) bewegingen over ons wegennet zal behoorlijk **e**-stijgen.

## III. Lokaal wegennet

De N343 is een 1x2 gebiedsontsluitingsweg GOW80, grotendeels voorzien van een parallelweg. Aan de noordzijde sluiten bedrijventerrein Haardijk en woonwijk Marslanden aan op de N343 met een enkelstrooks rotonde. Vanaf daar vervolgt de N343 binnen de kom als een 2x2 GOW50. Achtereenvolgens zijn er gelijkvloerse kruispunten met VRI's op de Koningspil (op- en afrit N34) / Blanckvoortallee, op- en afrit N34, Hessenweg en Europaweg / Rheezerweg. Daarna wordt het weer een 1x2 GOW80 over de Vecht naar de enkelstrooksrotonde Bruchterweg / Hardenbergerweg. Vervolgens kruist de N343 de spoorweg Zwolle – Emmen / Almelo – Hardenberg, en sluit aan op de enkelstrooksrotonde met de J.C. Kellerlaan. Vanaf daar vervolgt de N343 richting Kloosterhaar en Twente.

De N343 is onderdeel van de ring om Hardenberg, samen met de J.C. Kellerlaan en de N34. Onderling vindt er veel uitwisseling van gemotoriseerd verkeer plaats. De ongelijkvloerse aansluiting van de N343 op de N34 ligt deels op bedrijventerrein Haardijk. De N34 is als autoweg de grootste ontsluiting van Hardenberg, richting Coevorden / Emmen, Zwolle en Twente (via N36).

## 4. Scope

Het onderzoek richt zich op de N343 ter hoogte van Hardenberg, afgebakend vanaf ruim voor de rotonde Van Uterwyckallee tot en met de rotonde J.C. Kellerlaan, inclusief de rotonde J.C. Kellerlaan - Duitslandweg. Eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de regio worden verwerkt op basis van het Regionale Verkeersmodel van de provincie Overijssel.

Zie Bijlage 1 voor een kaart met afbakening.

## 5. Ontwikkelingen en aandachtsgebieden

### I. Marlanden

Woonwijk Marlanden ligt in het noordoosten-noordwesten van Hardenberg en wordt ontsloten door de N34 en de Haardijk. In eerdere onderzoeken is aangetoond dat de ontwikkeling van de wijk congesties gaat veroorzaken op de rotonde Haardijk - N343 - Van Uterwyckallee. Dit moet voorkomen worden. In dit onderzoek moet dit kruispunt worden geanalyseerd, en een voorkeursvariant worden uitgewerkt.

### II. Heemserpoort

Ten noordenwesten van Hardenberg wordt bedrijventerrein Heemserpoort ontwikkeld. Een van de vraagstukken hierbij is de aansluiting op de N343. Op basis van lopende onderzoeken zal een voorkeursvariant worden vastgelegd. Dit zal ook afgestemd worden met de provincie Overijssel. In dit onderzoek moeten de nieuwe verkeersstromen in beeld worden gebracht en kruispuntvarianten worden uitgewerkt, met uiteindelijk één voorkeursvariant.

### III. Fietsroutes

De N343 loopt parallel aan de hoofdfietsroutes Dedemsvaart - Hardenberg (noordzijde) en Bergentheim - Hardenberg (zuidzijde). De hoofdfietsroute F340 Hardenberg - Zwolle wordt in 2025 gereconstrueerd inclusief een fietstunnel onder de Haardijk door. De fietsroute Mariënberg - Hardenberg loopt parallel aan de Hardenbergerweg / Bruchterweg, en kruist ook de N343. De oversteekbaarheid voor fietsers is hier problematisch (GVVP-prioriteit 3).

Op een aantal kruispunten kruizen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Fietsveiligheid, -comfort en -doorstroming worden meegewogen in dit onderzoek.

De basis van deze prioriteiten zijn het Programma Mobiliteit en daaruit voortkomend het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplan en Fietsplan.

### IV. Haardijk

De Haardijk (N343 binnen de kom) is tussen 2021 en 2025 gereconstrueerd en voorzien van nieuwe VRI's (iVRI-ready). Deze installaties vormen één netwerk, wat een grote impuls geeft aan de doorstroming van de N343 door Hardenberg. In de toekomst kunnen deze installaties worden aangesloten op een verkeerscentrale, om ze volledig te laten functioneren als iVRI.

De aansluiting tussen N34 en N343 / Haardijk is niet ideaal. De verbindingen zuid → west en noord → oost worden nu via bedrijventerrein Haardijk geleid, via de rotonde met de Koningspil.

### V. Stationsomgeving en Nedersaksenlijn

De spoorwegovergang in de N343 gaat in de huidige situatie regelmatig dicht. In de werkdagspitsen zelfs 12x per uur (!). Ontwikkelingen rondom het station van Hardenberg kunnen bijdragen aan een toename van gemotoriseerd verkeer op de N343. De ontwikkeling van de Nedersaksenlijn (inclusief elektrificatie spoorlijn Almelo – Mariënborg) zal wellicht ook gevolgen hebben voor het treinverkeer. Dit moet worden meegewogen in dit onderzoek, alhoewel we ons er van bewust zijn dat veel van deze ontwikkelingen nog verder moeten worden uitgewerkt.

#### VI. Busdiensten

De buslijn Hardenberg – Hoogeveen rijdt ook over de N343 en Haardijk. Ook voor deze dienst is een goede doorstroming van belang. Op de Haardijk zijn in 2022 de haltes gereconstrueerd en opgewaarderd. Waar mogelijk kunnen verbeteringen of uitbreidingen van haltes in dit onderzoek worden benoemd.

Vanaf Hardenberg rijdt een busdienst naar Almelo over de J.C. Kellerlaan, de rotondes en verder via de N343 naar het zuiden. De buurtbus kruist de N343 via de Europaweg en ook via de J.C. Kellerlaan.

#### VII. Broeklanden en Knooppunt Hardenberg-Zuid

Aan de zuidzijde van het onderzoeksgebied is industrieterrein Broeklanden volop in ontwikkeling. Het oostelijke deel is aangewezen als zoekgebied, wat mogelijk een extra groei van ca. 80 hectare bedrijventerrein betekent. De hele Broeklanden ontsluit enigszins ongelukkig via één toegangsweg, de Duitslandweg, via een rotonde op de J.C. Kellerlaan. Iets verderop sluit deze op zijn beurt weer aan met een rotonde op de N343. Tussendoor kruist de fietsroute Bergentheim – Hardenberg én het landbouwverkeer op de parallelwegen van de N343. Voor het kruisende fietsverkeer is de voorkeur uitgesproken voor een ongelijkvloerse kruising (fietsstunnel).

De J.C. Kellerlaan ontsluit op zijn beurt industrieterrein Nieuwe Haven. Daarnaast is deze onderdeel van de ring om Hardenberg.

Bijkomend element is de Evenementenhal van Hardenberg. Bij grote piekdruktes (ca. 20 dagen per jaar) veroorzaakt de aanloop van bezoekers grote files op en rondom de N343. Eventuele maatregelen rondom dit “Knooppunt Hardenberg-Zuid” zullen daar ook op gefocust moeten zijn.

## 6. Stakeholders

Gemeente Hardenberg, Provincie Overijssel, ProRail, bedrijvenverenigingen, Evenementenhal. [\(PB Marslanden?\)](#)

## 7. Eindproduct

Zoals beschreven is het eindproduct een grondige analyse van verkeersstromen op de N343. Dit in verhouding tot alle geplande en gewenste ontwikkelingen in regio.

### I. Prioritering en uitwerking

Vanwege ontwikkelingen van Heemserpoort en Marslanden is de noodzaak voor een analyse en uitwerking hier het grootst. In het tijdspad ligt de prioriteit bij de ontsluiting Heemserpoort en vervolgens bij het kruispunt met de Van Uterwyckallee.

‘Knooppunt Hardenberg-Zuid’ is iets lager geprioriteerd. Eerder onderzoek heeft aangetoond dat de autonome groei van verkeer kan worden afgewikkeld op de bestaande wegenstructuur. Voor (met name vracht-) verkeer zijn de twee rotondes

kort op elkaar verre van ideaal. De fiets- en landbouwroutes zullen opnieuw geoptimaliseerd moeten worden.

Daarna is het de moeite waard om te onderzoeken of de aansluiting N34 - N343 kan worden geoptimaliseerd. Dit heeft een trekkende werking voor (logistiek) verkeer, dat we zoveel mogelijk via de N34 willen laten rijden van en naar Hardenberg.

De prioritering van de deelluitkomsten is als volgt voorgesteld:

#### Prioritering

	Onderzoek	Analyse	Aanbevelingen	Uitwerking wegvak- of kruispuntniveau
1 Traverse N343 (noord-zuid)	x	x	x	
2 Heemserpoort	x	x	x	1
3 Van Uterwyckallee	x	x	x	2
4 Knooppunt Hardenberg-Zuid	x	x	x	3
5 Aansluiting N34 - N343	x	x	x	
6 Spoorwegovergang Zw-Em / Alm-Hb	x	x		
7 Hardenbergerweg / Bruchterweg	x	x		

#### 8. Capaciteit en financiën

Dit onderzoek zal worden uitgevoerd buiten onze ambtelijke organisatie. Het ligt in de lijn der verwachting om één van de ingenieursbureaus uit de raamovereenkomst hiervoor te benaderen. De ambtelijke begeleiding zal voornamelijk bestaan uit een projectleider en een verkeerskundig adviseur. Het Cluster Verkeer (in de vorm van één persoon) zal eveneens optreden als ambtelijk gedelegeerd opdrachtgever. De taakstelling hiervoor zal moeten worden verwerkt in de clusterplannen van 2025.

De kosten van het onderzoek wordt deels gedekt door het beschikbaar gestelde krediet voor *Doorstroming Haardijk*. Ca. €3,5 miljoen hiervoor is geormerkt voor de reconstructie van de rotonde Haardijk - N343 - Van Uterwyckallee. Een tweede bijdrage (Voor het onderzoek?? Lijkt me niet dat dat vanuit Heemserpoort zal komen) zal vanuit de ontwikkeling van bedrijventerrein Heemserpoort moeten komen (Wat bedoel je hiermee? Heemserpoort zal niet bijdragen aan dit 'nieuwe' onderzoek. Uiteraard valt de aansluiting en mogelijke opwaardering (dus uitvoering na planvorming) wel binnen de GREX). De aansluiting op de N343 en eventuele opwaardering van bestaande wegen - als gevolg van deze ontwikkeling - horen immers bij de realisatie van dit bedrijventerrein.

# Bijlage 1: situatieschets



CONCEPT