

Naar een veiligere N35 Wijthmen tussen Wijthmen en Nijverdal

Datum
2-10-2017

Verslag Meepraatbijeenkomst – Heino noord

Locatie

Omni Meubilae, Heino

1. Plenaire opening

Fred Tank (Rijkswaterstaat) verwelkomt de mensen in het kader van het project N35 Wijthmen-Nijverdal, deeltraject Heino noord en stelt de organisaties van Rijkswaterstaat en Arcadis voor. Fred Tank benoemt dat er veel aanwezigen zijn die graag een boodschap kwijt willen. Zij worden vertegenwoordigd door de heer Niels Tomson. Fred Tank besluit daarom het woord te geven aan dhr. Tomson om ruimte te geven aan zijn verhaal betreffende de opzet van avond.

Dhr. Tomson neemt het woord en vertelt dat hij in de omgeving woont. Bij het praten met bewoners in de omgeving is een beeld ontstaan dat er geen gepaste oplossingen worden aangeboden in het deeltraject Heino noord. Hij licht toe dat het gehele N35-project een 'postzegeltjes'-oplossing is. Daarnaast licht dhr. Tomson toe dat de inspraakavonden te weinig ruimte bieden voor daadwerkelijke participatie van de omgeving. Dhr. Tomson geeft aan dat dit wellicht niet het juiste podium is om de boodschap te verkondigen, maar hij wil toch graag een signaal afgeven richting bestuurders om de onvrede uit de omgeving een plek te geven. Hij hoopt op een verdere discussie omtrent het nut en de noodzaak van de te nemen maatregelen in de regio.

Fred Tank geeft aan dat de insteek van Rijkswaterstaat is dat we in goed overleg met elkaar tot juiste en passende oplossingen moeten komen.

Dhr. Tomson vraagt of er op het einde van de avond nog een terugkoppeling komt. Fred Tank geeft aan dat er een terugkoppeling komt en dat het verslag na afloop naar de aanwezigen wordt toegestuurd.

Fred licht het algemene proces van de avond aan de bewoners toe.

De avond bestaat uit drie delen:

1. Uitleg over het doel van het project, de achtergrond en de te nemen maatregelen binnen het deeltraject en toelichting van het Voorlopig Ontwerp.
2. Nadere uitleg van het Voorlopig Ontwerp in drie groepen (zelfde uitleg per groep) en de gelegenheid te reageren en wensen te laten vastleggen ter verfijning van het Voorlopig Ontwerp.
3. Terugkoppeling van de reacties per werkgroep en bespreking van het vervolgtraject.

Doel van het project

Doel van project N35 Wijthmen-Nijverdal is het vergroten van de verkeersveiligheid op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal.

Om dit doel te bereiken zijn door de bestuurders de volgende maatregelen vastgesteld:

- Algemene maatregelen
 - Glasbolreflectoren midden van de weg plaatsen;
 - Obstakels tegen doorsteken berm (zoals een greppel of paaltjes);
 - Bomen verwijderen binnen zone 4,5 meter;
 - Verplaatsen oversteekplaatsen recreatieve routes;
- Locatie specifieke maatregelen
 - Opheffen perceelontsluiting vanaf N35;
 - Aanleggen stukjes parallelweg en aansluitingen;
 - Verbeteren kruispunten.

Doel van deze bijeenkomst:

- (i) Bespreken voorlopig ontwerp van dit deeltraject;
- (ii) reacties verzamelen voor verfijning voorlopig ontwerp;
- (iii) inzicht geven in vervolgstappen.

In oktober 2014 hebben de bestuurders van Rijkswaterstaat, de provincie Overijssel en de gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen een bestuursovereenkomst gesloten over de aanpak van de veiligheid op de N35. In mei 2016 is hierover een informatiemarkt gehouden. In juni, juli en september 2016 hebben meepraatbijekomsten per deeltraject met de belanghebbenden plaatsgevonden. Op basis van de reacties zijn nieuwe alternatieven bedacht en beoordeeld door de bestuurders. In december 2016 hebben de bestuurders het besluit genomen tot de uitwerking van twaalf maatregelen. Daarin is onderscheid gemaakt tussen zogenaamde 'algemene' maatregelen die op het hele traject uitgevoerd moeten worden en locatie-specifieke maatregelen (gerelateerd aan specifieke knelpunten). De uitwerking tot een Voorlopig Ontwerp van deze maatregelen is de fase waarin het project zich nu bevindt.

De kaders voor het Voorlopig Ontwerp zijn:

- Maatregel per deeltraject, zoals besloten door de bestuurders in december 2016 (het 'schetsontwerp')
- Voorkomen dat de doorstroming wordt belemmerd
- De geldende wet- en regelgeving
- Het beschikbare budget voor het deeltraject
- Het ruimtebeslag dat volgt uit de vastgestelde maatregel

Tijdens de bijeenkomst wordt meegepraat over de verfijning van het voorlopig ontwerp binnen het type en de locatie van de voor dit deeltraject vastgestelde maatregel. Aandachtspunten hierbij zijn:

- De bereikbaarheid van bedrijven en woningen
- Aansluiting percelen
- Fiets- en wandelroutes (oversteekplaatsen over de N35 en de veiligheid van fiets en wandelroutes)
- Bomenrij tussen aan te leggen parallelweg en N35

Fred vertelt over het proces richting het bestuurlijke besluit en licht de totstandkoming tot het uiteindelijke besluit op 20 december toe. Ook licht Fred Tank het doel van de avond toe en benadrukt met name dat het deze avond gaat over het verfijnen van het ontwerp. Daarmee is het niet de bedoeling om de maatregel 'op de kop te gooien', maar om kleine haalbare aanpassingen te doen die het ontwerp nog beter kunnen maken.

Tjapko de Jonge, omgevingsmanager van Arcadis, licht het voorlopig ontwerp toe dat gemaakt is op basis van het schetsontwerp. Dit schetsontwerp bevat de uit te werken maatregel voor het deeltraject en is de basis van de opdracht voor Arcadis. Vervolgens laat hij het voorlopige ontwerp zien. Dit ontwerp bevat een 'verschoven kruispunt' ten noorden van restaurant Peter Pan. Dit is een kruispunt met in het midden opstelruimte in de lengterichting van de N35. Overstekend en links afslaand verkeer kan zich tussen de rijbanen opstellen om een geschikt moment te kiezen de rijbaan met tegemoetkomend verkeer over te steken. De opstelbaan is lang genoeg voor lange vrachtwagens en landbouwverkeer. Voor fietsers en voetgangers zijn aparte oversteken voorzien. Met voorbeeldfoto's van bestaande situaties wordt dit toegelicht.

Op de tijdens de bijeenkomst getoonde tekening van het voorlopig ontwerp zijn oranje stippen weergegeven langs de N35. Dit zijn bomen binnen 4,5m van de witte kantstreep op de N35. Obstakels binnen 4,5m zone aan weerszijden van de N35 worden weggehaald om een obstakelvrije zone te creëren. (Een van de maatregelen voor alle deeltrajecten.) Het betreft in de meeste gevallen bomen. Het uitgangspunt is dat deze bomen moeten verdwijnen, tenzij uit de lopende onderzoeken blijkt dat bepaalde bomen niet weg kunnen zonder ingrijpende gevolgen voor flora en fauna of vanwege een hoge landschappelijke waarde. Uiteindelijk is de verkeersveiligheid het hoofdcriterium in de afwegingen.

Op de getoonde tekening zijn ook de doorgangen te zien die gesloten worden om overstekend verkeer op die plaats te voorkomen. Verkeer dat wil oversteken kan via de parallelwegen naar het nieuw aan te leggen kruispunt rijden en daar veilig oversteken.

In tekeningen van het deeltraject zijn ook dwarsprofielen van de weg aangegeven. Deze geven een goed beeld van het benodigde ruimtebeslag.

Een bewoner in de zaal vraagt of de situatie met het kruispunt hetzelfde is als de huidige situatie in Mariënheem dorp. Dat is niet het geval.

2. Nadere uitleg in groepen

De deelnemers gaan uiteen in drie groepen. In elke groep wordt het ontwerp toegelicht en bespreken de aanwezigen de verfijning van het voorlopig ontwerp binnen de kaders van de

maatregelen (type maatregel en locatie).

3. Plenaire terugkoppeling van de groepen

De drie groepen komen weer bij elkaar en geven een terugkoppeling van de discussie over het voorlopig ontwerp:

- Er is discussie over de mate waarin de huidige voorziene maatregelen bijdragen aan de veiligheid.
- Suggestie: maak in plaats van twee één fietsoversteek. Dit is minder verwarrend voor automobilisten die anders mogelijk na de eerste fietsoversteekplaats geen tweede meer verwachten.
- De vraag is of de bochten in de kruispuntoplossing ruim genoeg zijn. Er wordt gereageerd dat hiervoor simulaties worden uitgevoerd om te controleren of ook lange voertuigen de bochten goed kunnen nemen en zo nodig wordt het kruispunt hier op aangepast.
- Zijn de opstelstroken in het midden van het kruispunt breed genoeg? Twee brede landbouwvoertuigen zouden tegelijk, in tegengestelde richting, op deze stroken moeten kunnen staan.
- De N35 kruist een watergang, de Kolkwetering. Hier is nu een doorsteek van de berm, een oversteekplaats voor onder andere het waterschap. Het verzoek is deze oversteek voor het waterschap open te houden voor onderhoudswerkzaamheden aan de watergang en voor wandelaars.
- Vanuit landgoed De Gunne wordt bevestiging gevraagd dat een drietal oversteken bruikbaar blijft, onder meer voor incidenteel (landbouw)verkeer. Het antwoord op deze vraag is dat dit inderdaad zo voorzien is in het voorlopig ontwerp.
- Aan de zuidkant van de N35, tegen Heino aan, bevindt zich een bungalowpark. Veel wandelaars kruisen de N35 ten noorden van 't HoogeHuis. Wat gebeurt met deze oversteekplaats? Het verzoek is de (niet officiële) wandelroute open te houden. Er wordt geantwoord: een belangrijke maatregel is het opheffen van dit soort onveilige oversteken. Tussen de N35 en de parallelweg worden obstakels geplaatst (greppel, paaltjes o.i.d.). Voetgangers kunnen dan oversteken via de tunnel bij kruising Zwolseweg-Dalfserweg.
- Er wordt verzocht verkeerslichten te plaatsen.
- Sommige aanwezigen uiten zorgen over de te verwijderen bomen binnen de obstakelvrije zone van 4,5m vanuit de witte kantstreep van de N35.

Vanuit de zaal kwam nog als aanvulling de vraag in hoeverre het kruispunt gebruikt kan worden voor in de toekomst voorziene vierbaans (2x2) weg. De 2x2 weg betekent een geheel nieuw ontwerp, ook voor het kruispunt. Het antwoord op deze vraag is dat het niet vaststaat dat er een 2x2-baansweg komt. Ook is niet bekend waar deze eventuele toekomstige weg komt te liggen.

- Er is discussie over de drie doorsteken die openblijven in het voorlopig ontwerp. Wat betekent 'incidenteel landbouwverkeer'?
- Kan het kruispunt niet verder naar het zuiden worden opgeschoven en meer toekomstbestendig worden gemaakt? Het kruispunt komt dan op de plaats van een stukje bos te liggen. In het voorlopig ontwerp is het kruispunt voorzien in een weiland. De eigenaren zijn het hier niet mee eens.
- Er zijn zorgen over de veiligheid bij het oversteken in het getekende 'verschoven' kruispunt. Ook voor brede landbouwvoertuigen tijdens maaien en oogsten. De opstelstroken moeten voldoende breed worden.
- Er is discussie over de vraag of het getekende kruispunt wel veiliger is dan de bestaande situatie. Het blijft een oversteek over een drukke weg.
- Er komt een vraag waarom het kruispunt Hagenweg niet in de plannen is opgenomen. Nu gebeurt daar niets. De zorg bestaat dat straks geen geld meer is om kruispunt Hagenweg aan te pakken. Er wordt geantwoord dat het kruispunt Hagenweg door de bestuurders niet in de plannen betrokken omdat eerst wordt afgewacht wat op dit kruispunt de verkeerseffecten zijn van de verbreding van de N35 tussen Zwolle en Wijthmen.
- Bezwaar van een aantal belanghebbenden en omwonenden: de nu gepresenteerde plannen kosten te veel geld voor wat ze opbrengen.
- De wens wordt geuit de doorsteken open te houden bij landgoed De Gunne:
 - Vanwege de historische buitenplaats van het landgoed
 - Bij een wandeloversteek en landbouwverkeer bij watergang
 - Verder ten oosten van het kruispunt
- De vraag is hoeveel het kost om het kruispunt te realiseren. De technisch manager van Rijkswaterstaat antwoordt dat dit naar (grove) schatting rond de 600.000 euro kost.

Vanuit de zaal komt het signaal dat het aanvoelt alsof er niet echt geluisterd wordt, en dat het besluit er doorheen gedrukt wordt. Verschillende mensen, waaronder loonwerkers, zijn afgebeeld door Rijkswaterstaat. Fred Tank legt uit dat het een besloten bijeenkomst is, bedoeld voor belanghebbenden. De bijeenkomst is op uitnodiging om met de omwonenden die al eerder in de participatie hebben deelgenomen en op de hoogte zijn hoe het proces loopt, mee te laten praten in het verfijnen van het ontwerp. De belanghebbenden konden zich vanaf mei 2016 zelf aanmelden.

4. Afsluiting

Fred Tank geeft aan hoe het proces verder verloopt en vertelt dat Rijkswaterstaat de bewoners informeert over het besluit dat op 20 december 2017 door de bestuurders (van Overijssel, Rijkswaterstaat, Raalte, Hellendoorn en Dalfsen) wordt genomen. Hij vermeldt ook dat er een mogelijkheid bestaat tot het indienen van zienswijzen in de fase dat het bestemmingsplan herzien gaat worden na het besluit van de bestuurders.

Aan het einde van de avond dankt Fred Tank de aanwezigen voor hun komst en bijdrage.

Concept voorlopig ontwerp deeltraject Heino noord

