

Naar een veiligere N35 Wijthmen tussen Wijthmen en Nijverdal

Verslag

Meepraatbijeenkomst – Mariënheem oost

Datum

25-9-2017

Locatie

De Schalm, Mariënheem

1. Plenaire opening

Fred Tank van Rijkswaterstaat opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. In het eerste plenaire deel van de avond geven Fred Tank en Tjapko de Jonge een toelichting op het project en het doel van de avond.

De avond bestaat uit drie delen:

1. Presentaties door Fred Tank (Rijkswaterstaat) en Tjapko de Jonge (Arcadis) met 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 meepraatbijeenkomsten 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

Op de tijdens de bijeenkomst getoonde kaart 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. (Dit is een van de maatregelen voor het hele traject.) 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.

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 elk een terugkoppeling van de discussie over het voorlopig ontwerp.

Terugkoppeling van de discussie over toe te passen maatregelen voor Mariënheem oost:

Algemeen:

- Binnen de bebouwde kom van Mariënheem blijven de bestaande oversteken bestaan.
- De nieuwe situatie moet volgens de deelnemers tijdig op de routekaarten (Google en TomTom) worden doorgevoerd zodat het verkeer op de N35 niet wil afslaan naar opgeheven in- en uitritten. Fred Tank geeft aan dat Rijkswaterstaat deze procedures tijdig doorloopt waardoor de situatie op tijd bekend is in de landelijke databases.
- De wens is om hulpdiensten via een aparte oprit legitiem toegang te geven tot de nieuwe parallelweg anders dan het reguliere verkeer.
- Fietsers en landbouwverkeer delen de parallelweg die 4,5 meter wordt met aan weerszijden 50 cm grasbetonblokken.

Kruispunt Hobert:

Een variant voor een andere veilige en geoptimaliseerde in- en uitrit naar de N35 anders dan kruispunt Hobert is afgelopen zomer door het bestuur afgewezen. De kosten voor aanpassingen zijn hiervoor de hoofdreden.

Hieronder volgen de wensen van de aanwezigen:

- Kruispunt Hobert ligt in een flauwe bocht waardoor zichtlijnen vrij moeten zijn van begroeiing om een duidelijk overzicht te creëren. Dit betekent dat met name struiken en bomen die het zicht belemmeren moeten worden verwijderd.
- Een invoegstrook maakt de situatie een stuk veiliger door verkeer de gelegenheid te geven op snelheid te komen en veilig in te voegen tussen het doorgaande verkeer.
- Er is een wens voor een uitvoegstrook, dat geeft verkeer de gelegenheid om veilig af te remmen zonder directe negatieve gevolgen voor het doorgaand verkeer op de N35.
- Het verbreden van het kruispunt met een opstelplaats in het midden heeft de voorkeur. Het kruispunt moet breed genoeg zijn om vracht- en landbouwverkeer met een lengte van 25 meter of langer aan te kunnen.
- Om de draaicirkel en het zo recht mogelijk aansnijden van het kruispunt te garanderen voor deze voertuigen moet het ontwerp de maximale ruimte benutten.
- De veiligheid van fietsers en wandelaars kan worden gewaarborgd door in kruispunt Hobert een afgeschermd overstek te realiseren van het gemotoriseerd verkeer. Een aanwezige doet een voorstel voor het aanleggen van een fietsbrug.

- De veiligheid van voetgangers aan de overzijde van kruispunt Hobert in de flauwe bocht van de parallelweg Nijverdalseweg laat te wensen over.

Kruispunt Keizersveldweg:

Hieronder volgen de wensen van de aanwezigen:

- De getekende nieuwe parallelweg gaat om een rij bomen heen die langs de N35 staat. Het verwijderen van deze bomen en een parallelweg op de plek van de bomen zorgt voor een meer overzichtelijke situatie. Bijkomend voordeel is dat de flauwe bocht hierdoor verder afneemt.
- Een ander geluid is dat de parallelweg juist niet gewenst is op de plaats van de bomenrij. In het geval de bomen verdwijnen dient compensatie plaats te vinden waarbij de ruimte tussen de parallelweg en het spoor ten oosten van kruispunt Hobert de voorkeur geniet.
- De aansluiting van de Keizersveldweg op de parallelweg dient haaks plaats te vinden waardoor er beter zicht ontstaat op naderend verkeer op de parallelweg.
- De aansluiting moet dusdanig breed zijn dat vracht- en landbouwverkeer met een lengte van 25 meter of meer comfortabel en vlot de draaicirkel kan maken.

Parallelweg:

Hieronder volgen de wensen van de aanwezigen:

- Langs de parallelweg en de N35 wordt een kleine greppel ontworpen. De wens is om de greppel langs de N35 door te trekken tot aan de bebouwde kom om zo het sluipverkeer dat soms door de berm naar de parallelweg rijdt tegen te gaan en de veiligheid van fietsers te garanderen.
- Het fietspad loopt dicht tegen de N35 aan, die daar een flauwe bocht maakt waar automobilisten zich weleens in vergissen.
- De oprit van percelen naar de parallelweg moeten breed genoeg zijn voor vracht- en landbouwverkeer met een lengte van 25 meter of meer. Rijkswaterstaat geeft aan dat de bestaande opritten in dezelfde vorm worden aangelegd als de huidige, met eventueel een kleine verbreding als dit voor het vrachtverkeer nodig blijkt.
- De wens wordt uitgesproken dat de nieuwe parallelweg en het fietspad in de toekomstige situatie gestrooid worden bij gladheid en dat bewoners de vuilcontainers langs de parallelweg kunnen plaatsen.
- Er dient een aansluiting te worden ontworpen en weergegeven in het Voorlopig Ontwerp om het fietspad vanuit de bebouwde kom van Mariënheem veilig aan te sluiten op de parallelweg.
- Het dwarsprofiel van de parallelweg blijkt op de kaart 11 meter op het perceel van de heer T. van de Vegt te liggen. Een nader te plannen keukentafelgesprek dient uitsluitstel te geven hoe om te gaan met de huidige situatie waarbij er een sloot tussen de N35 en het land ligt als afscheiding en de toekomstige situatie.

4. Afsluiting

Tijdens de afronding krijgen de aanwezigen de gelegenheid te reageren op de terugkoppeling uit de workshops. Hierop komt een vraag uit de zaal wat Rijkswaterstaat doet indien het budget vroegtijdig op is voor dit deeltraject. Hierop volgt een reactie van de heer Fred Tank dat er een rangschikking heeft plaatsgevonden die stelt dat de onderste maatregelen afvallen indien het budget voortijdig op is. De maatregel op het traject Mariënheem oost staat hoog geprioriteerd waardoor de kans op het doorgaan van de maatregel zeer hoog is. De prioriteitenlijst van de maatregelen is te vinden op de website van het project.

(<http://www.n35wijthmennijverdalen.nl/Project/de+maatregelen/default.aspx>)

Op de vraag of de aanwezigen nog de gelegenheid krijgen te reageren op de verwerking van de opmerkingen van de avond is de reactie als volgt. Rijkswaterstaat en Arcadis gaan aan de slag met de opmerkingen en het ontwerp. Aanwezigen krijgen de gelegenheid om te reageren op voorliggend verslag. Indien noodzakelijk kan er een keukentafelgesprek volgen om verdere details af te stemmen. In december wordt het Voorlopig Ontwerp voorgelegd aan het Bestuur waarna er een keuze op basis van budget wordt gemaakt in de uit te voeren maatregelen. Begin 2018 koppelt Rijkswaterstaat het besluit terug aan de belanghebbenden. Hierna starten de benodigde planprocedures (bestemmingsplan) en de voorbereidende werkzaamheden voor de uitvoering.

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

Concept voorlopig ontwerp deeltraject Mariënheem oost

