

# Naar een veiligere N35 Wijthmen tussen Wijthmen en Nijverdal

## Verslag

### N35 Meepraatbijeenkomst Mariënheem west

#### Datum

26-9-2017

#### 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.

Fred Tank geeft het woord aan de omgevingsmanager Tjapko de Jonge van Arcadis. Hij presenteert de verschillende alternatieven voor het deeltraject. Hierbij licht hij ook de maatregel toe met betrekking tot het creëren van een obstakelvrije zone en geeft aan hoe de bomen die binnen deze obstakelvrije zone staan in de tekeningen te zien zijn.

Een bewoner merkt op dat het kruispunt voor de komgrens ligt en vraagt zich af waarom het aan deze kant van de watergang (het westen) is geplaatst. De technisch manager van Arcadis licht toe dat de variant met het kruispunt aan de westkant van de watergang is vastgelegd in het bestuurlijk besluit en dat hiervan niet afgeweken kan worden. Daarbij benadrukt hij dat de discussie zich moet richten op verfijning van de maatregel die voor wat betreft type en ligging door de bestuurders is aangewezen. Een andere bewoner vraagt wat de argumenten waren om te kiezen voor de alternatieven op het deeltraject zoals deze nu zijn. De omgevingsmanager van Arcadis licht toe dat dit het uitgangspunt van de opdracht van Arcadis is geweest en hier het bestuurlijk besluit aan ten grondslag ligt.

Een bewoner vraagt zich af of rekening is gehouden met de zorg dat er veel sluipverkeer op de Schoonhetenseweg rijdt en dat er vaak zwaar verkeer rijdt dat elkaar moet passeren. Hij vraagt zich af wat het effect van de parallelweg alternatief 2 (nieuw kruispunt buiten komgrens) in combinatie met alternatief 1 van de Schoonhetenseweg (afsluiting bij N35) is op het verkeer. Mijnheer heeft zorgen dat het verkeer alsnog via de parallelweg op de Schoonhetenseweg terecht komt. Het zware (agrarische) verkeer zorgt voor krappe en zorgelijke manoeuvreeracties. De omgevingsmanager van Arcadis geeft aan dat in de uitgevoerde verkeersstudie ook gekeken is naar de verkeersstromen in het omliggend wegennet en dat dit onderzoek verder verfijnd wordt. Een bewoner vraagt zich af wie het bestuurlijke besluit heeft genomen. Fred Tank licht toe dat dit de bestuurders van de Provincie, Rijkswaterstaat, gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen zijn. Deze bewoner vraagt zich af of ook de school betrokken is bij het participatieproces. De bewoner raadt aan dat de school ook gehoord moet worden. Fred Tank geeft aan dat dit de eerste keer is dat dit de school genoemd wordt, maar stelt voor contact op te nemen met de school.

## 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.

### Groep 1:

- Houd rekening met de maatschappelijke baten. Veel scholieren rijden over de spoorwegovergang en de Schoonhetenseweg en zij zijn gebaat bij een veilige weg.
- Leg een apart fietspad aan langs de zuidelijke parallelweg i.v.m. de veiligheid van bijvoorbeeld schoolgaande kinderen.

- Het verzoek is geuit om de spoorwegovergang op de Schoonhetenseweg bij afsluiting voor gemotoriseerd verkeer open te houden voor een minitrekker.
- Houdt aandacht voor de bestaande wandelroutes. Zorg dat de spoorwegovergang in de Schoonhetenseweg openblijft voor wandelaars en dat voetgangers bij een eventueel aan te leggen kruispunt kunnen oversteken.
- Kunnen voorsorteervakken voor afslaand verkeer komen in het ontwerp van het kruispunt?
- Een aanwezige vraagt of Arcadis een advies geeft over de maatregelen aan de bestuurders? Tjapko de Jonge legt uit dat Arcadis dit niet doet en zich puur houdt aan het uitvoeren van onderzoek en het uitwerken van de verschillende alternatieven. Rijkswaterstaat schrijft een begeleidende nota waar de reacties op het ontwerp in verwerkt zijn.

#### Groep 2:

- Er bestaat bij deze groep een sterke voorkeur voor het alternatief van de gemeente Raalte (nieuw kruispunt) met het verzoek deze binnen de komgrens te plaatsen. De toegestane snelheid zou dan naar 50 km/u gaan, zodat een veiligere situatie ontstaat voor fietsers en landbouwverkeer.
- Een aantal mensen vraagt zich af of het kruispunt optimaler kan worden neergelegd, zodat minder land hoeft te worden aangekocht. Verzoek bewoners Nijverdalseweg 12: Kan het kruispunt gespiegeld worden? In het huidige ontwerp kost het erg veel land.
- Verzoek bewoners Nijverdalseweg 12: Maak een doorsteek voor (incidenteel) landbouwverkeer om het land aan de noordzijde van de N35 te kunnen bereiken, anders wordt het een enorme omweg.
- Er zijn zorgen dat er te veel vrachtverkeer komt op de Schoonhetenseweg, het rijdt zich nu al regelmatig vast. Dit is onwenselijk. Lokale bedrijven gebruiken de weg ook en zij willen dit graag blijven doen.
- De bomenrij aan de aan te leggen noordelijke parallelweg mag best weg, dan blijft landbouwgrond behouden.
- Er zijn zorgen over de fietsoversteek in het nieuwe kruispunt. Het verkeer rijdt daar 80 km/u. Fietsers rijden om tot Mariënheem.
- Afsluiting van de spoorwegovergang op de Schoonhetenseweg heeft nadelige gevolgen.
- De combinatie van een nieuw kruispunt en afsluiting van de aansluiting Schoonhetenseweg – N35 is onwenselijk vanwege een te verwachten toename van sluipverkeer op de Schoonhetenseweg.
- De wens is geuit om de parallelwegen alleen voor bestemmings(landbouw)verkeer en fietsers en voetgangers toegankelijk te maken.
- Zorg dat ook lange voertuigen de ruimte hebben in de bochten van het nieuw aan te leggen kruispunt.

#### Groep 3:

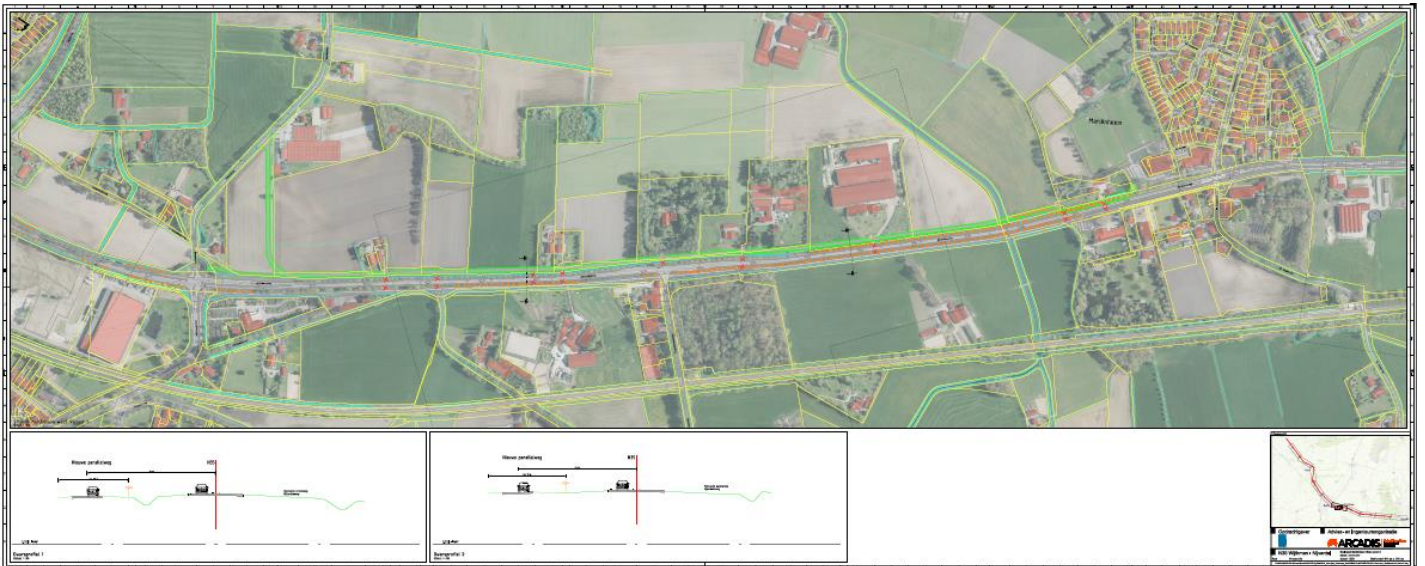
- De spoorwegovergang bij de Schoonhetenseweg zou open moeten blijven voor landbouwverkeer.
- Door aanleg van het kruispunt zal het verkeer op de zuidelijke parallelweg toenemen, dit is niet wenselijk.
- Een parallelweg met aansluiting op de Hooilandweg zal voor een toename van het verkeer op de Hooilandweg zorgen. Dit leidt mogelijk tot problemen.
- Als het kruispunt niet wordt aangelegd leidt dat tot een toename van het verkeer op de zuidelijke parallelweg binnen de komgrens van Mariënheem, dat maakt het gevaarlijk voor fietsers.
- De erftoegangen moeten ruim genoeg worden aangelegd, aangezien het verkeer een krappe draai moet maken als de oversteek rechtdoor, over de N35, niet meer mogelijk is.
- Langs een deel van de huidige zuidelijke parallelweg zijn grasbetonstenen geplaatst, maar een deel ontbreekt nog, terwijl dit wel toegezegd is. De vraag aan de gemeente Raalte is om dit aan te pakken.
- Vanuit de aanwezigen is het verzoek geuit om meer op snelheid te handhaven op de parallelwegen.

## **5. 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 provincie 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.

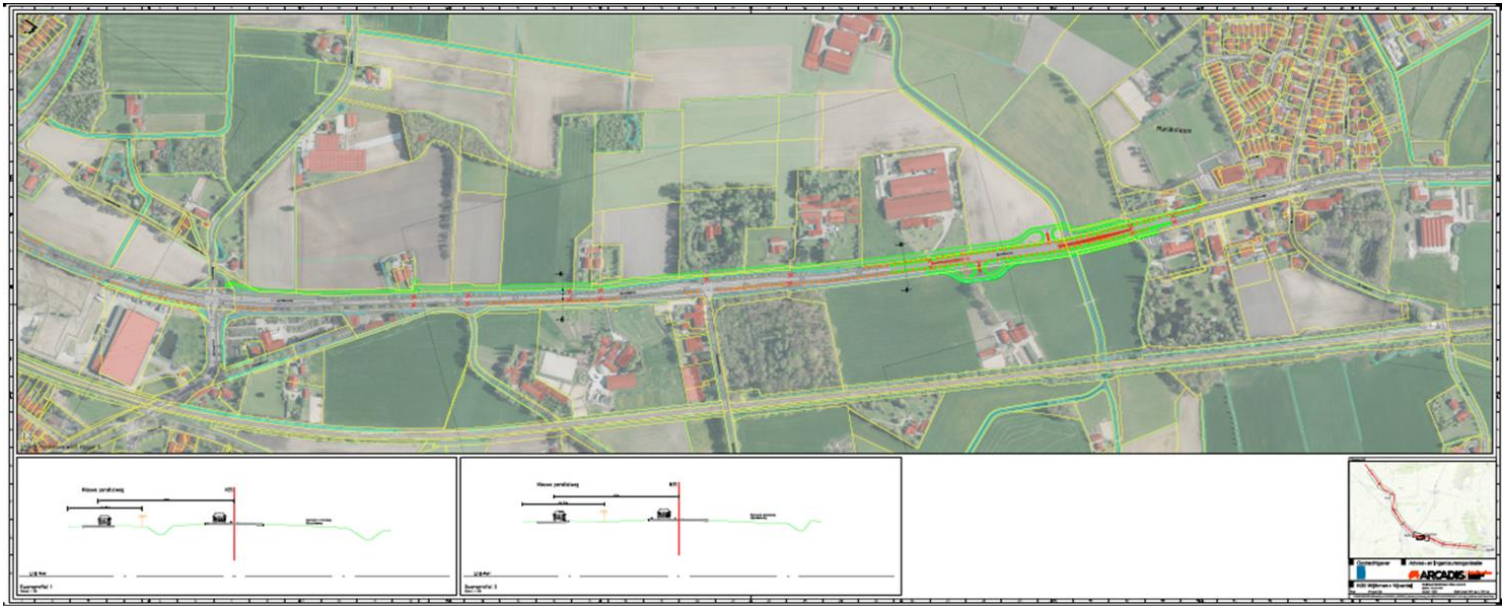
Aan het einde van de avond dankt Fred Tank de aanwezigen voor hun komst en bijdrage.

Concept voorlopig ontwerp deeltraject Mariënheem west  
(maatregel: parallelweg naar Hooilandweg)

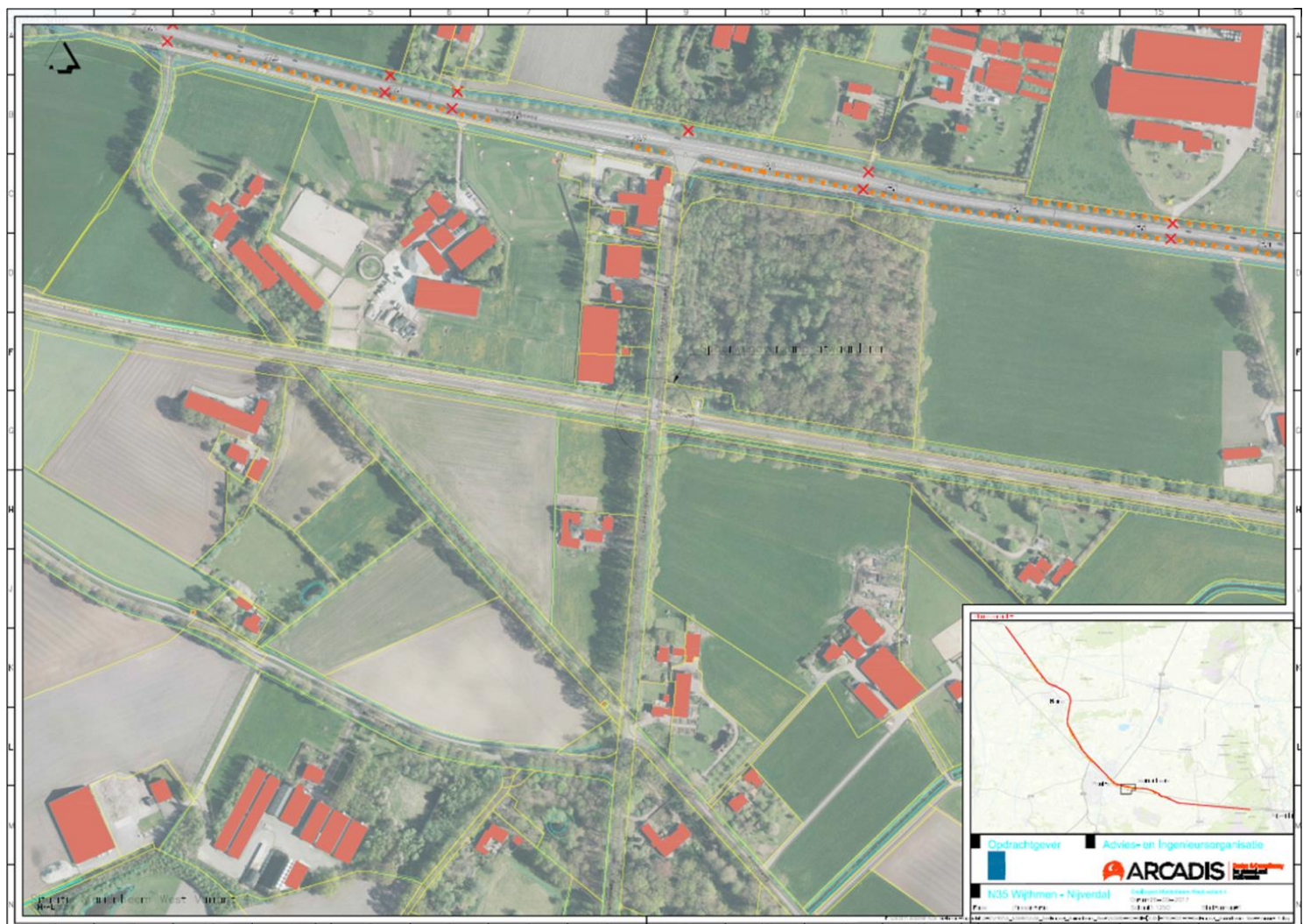




Concept voorlopig ontwerp deeltraject Mariënheem west  
 (maatregel: parallelweg met nieuw kruispunt tegen komgrens Mariënheem)



Concept voorlopig ontwerp deeltraject Mariënheem west  
 (maatregel: afsluiting spoorwegovergang Schoonhetenseweg - geheel of alleen voor gemotoriseerd  
 verkeer)





Concept voorlopig ontwerp deeltraject Mariënheem west  
(maatregel: afsluiting toegang Schoonhetenseweg - N35)

