

Hans van der Heiden
Hessenweg 117
7722 SV Dalfsen
06 - 30734191

Dalfsen, 16 februari 2009

Goedendag bestuurders

Ik heb kennis genomen van het voorkeurstracé dat u hebt aangewezen voor de verbetering van de al bestaande N340. Uw keuze zal gebaseerd zijn op een aantal argumenten die voor u steekhoudend zijn. Wel, laat ik daar een paar argumenten tegenover zetten. Misschien doet het u van gedachten veranderen.

1 De snelheid. Een 100 kilometer weg is prachtig en zeker als die snelheid ook door het verkeer kan worden gehaald. Ik voorzie in elk geval voor het stuk tussen de Ankummerdijk en de N48 een probleem betreffende die gewenste snelheid en dat baseer ik op de volgende.

2 Uit metingen en / of tellingen weet u hoeveel vrachtverkeer en nu gebruik maakt van deze route. Met een betere weg zal dit gebruik toenemen. Een prettige route zal verkeer aantrekken en niet verkeer afstoten. Nu rijden de meeste vrachtauto's niet sneller dan 85 kilometer per uur. Op het gedeelte enkelbaansweg waar inhalen dan niet mogelijk zal zijn halen de overige weggebruikers die gewenste 100 kilometer per uur dus ook niet als ze achter een vrachtauto rijden. Dit zal per dag heel vaak 14 kilometer lang heen en terug ergernis opleveren bij velen.

3

4 U gebruikt de benaming "stroomweg". Stromen betekent vloeien en vloeien gaat geleidelijk, zowel in tempo als in richting. Door gebruik te maken van de rondweg Ommen die nu aangelegd gaat worden en het verkeer van oost naar west door te laten rijden met een vrijwel gelijke snelheid en richting, was het toch veel voor de hand liggender om die rondweg door te laten lopen. Hij zou naadloos over kunnen gaan in de noordelijke variant van een (deels) nieuwe N340.

3. Nog een argument om te kiezen voor een ander tracé dan u nu gedaan hebt is de geluidsoverlast en het fijnstamp. In ons land is de meest heersende wind uit het zuidwesten. Alle mensen die ten opzichte van het nieuwe tracé aan de lijkzijde wonen zullen meer overlast ondervinden dan de bewoners die zuidelijk van de route hun huis hebben. Het dorp Oudleusen gaat zich bij uw keuze aan de meest luidruchtige en stoffige zijde van de weg bevinden. Geen prettig vooruitzicht voor de volksgezondheid van de grote groep bewoners van Oudleusen. Bij een ander traject gelden dezelfde argumenten maar dan spreken we wel over veel minder bewoners, die in veel gevallen ook nog eens verder van de route afwonen zodat de geluids- en fijnstofbelasting minder zal zijn.

4. Als we kijken naar de soorten verkeer waar de meest kwetsbare deelnemers zijn dan zijn dat de categorieën voetgangers en fietsers. Vooral jeugdige

fietsers onderweg naar school maken nu gebruik van de parallelwegen aan beide zijden van de Hessenweg. U moet deze parallelwegen verbreden omdat er meer auto- en landbouwverkeer gebruik van zal moeten maken. Er komen per slot van rekening aanmerkelijk minder mogelijkheden om de hoofdrijbaan van de N340 op te rijden of over te steken dan nu. Het landbouwverkeer wordt naast moderner ook groter en breder. Dan zullen er meer vrachtauto's dan op dit moment gebruik moeten maken van de parallelwegen. Er zijn enkele transportondernemers langs of vlak bij de route gevestigd. Daarnaast zijn er ook andersoortige bedrijven met vrachtauto's. Leveranciers en ophalers van goederen, denk aan het dagelijkse bulktransport, gebruiken ook groot materieel.

5. De vernieuwde parallelwegen, zoals ik ze maar even ga noemen, kennen veel in- en uitritten van woningen en bedrijven alsmede een aantal zijwegen. Met meer verkeer op de parallelwegen is de kans op stevige ongevallen groter want het verkeer dat van de in- en uitritten en de zijwegen gebruik maakt zal niet verminderen.
6. De weg tussen Hoogeveen en Raalte was een 100 kilometer weg. Deze weg kent thans een beperking van de snelheid van 80 kilometer per uur. Als ik het juist heb is de reden van de snelheidsverlaging voor een (groot ?) deel terug te vinden in de verkeersveiligheid. Nu gaat u de nieuwe N340 inrichten als 100 kilometer weg maar dan mag daarmee toch niet de verkeersveiligheid in de knel komen. U wilt zich immers niet verwijten dat door uw keuze er zwaargewonden of - erger - een of meer dodelijke slachtoffers op het nieuwe traject zijn te betreuren.
7. Het gedeelte van de nieuwe N340 dat u straks als tweebaansweg wilt aanleggen zal op termijn ongetwijfeld ook vierbaans gaan worden. De minister van Verkeer en Waterstaat roept bijna dagelijks dat hij knelpunten wil aanpakken en dat de schop ten spoedigste in de grond moet om elke verbetering zo snel mogelijk te verhelpen. Aan procedures is hij natuurlijk ook gehouden maar liever zag hij dat het eenvoudiger kon, althans zonder veel tegenwerking. Hier ligt voor u een uitgesproken kans om direct een vierbaans-traject uit te zetten door de nieuwe N340 zoveel mogelijk buiten de bestaande Hessenweg aan te leggen.
8. U wilt het verkeer zoveel als mogelijk bundelen. Een visie waarin ik mij kan vinden. Om deze bundeling te optimaliseren zijn er verschillende opties. Een ervan is om de N377 vanaf de Coevorderweg / het Rak in de richting Lichtmis af te waarden naar een 80 kilometer weg. Tegelijk maakt u vanaf dat punt de N48 vierbaans tot aan de nieuwe rondweg Ommen. Vanaf dat punt gaat u verder met de Noordelijke variant die dan gaat lopen tot net voorbij het dorp Oudleusen. De dorpen Balkbrug en Nieuwleusen gaan van een verminderd verkeer -u maakt deze route minder aantrekkelijk om naar Zwolle te komen – eveneens voordelen van ondervinden.
9. Ik las dat de werkzaamheden aan de nieuwe N340 gefaseerd kunnen worden

uitgevoerd. Eerst het stuk Zwolle – Ankummerdijk, dan het stuk N48 en N340 ter hoogte van Varsen om het geheel af te sluiten met het tussenliggende gedeelte Varsen – Ankummerdijk. Dit gedeelte van de route bestaat nu uit een tweebaansweg weg waarvan het asfalt in niet al te beste conditie is. Er liggen sporen in de rijbanen die bij regen vollopen en daarmee een gevaar vormen voor het verkeer. In de tijd dat dit gedeelte niet wordt vernieuwd zal er wel onderhoud aan gepleegd dienen te worden.

10. Het is mij niet helemaal duidelijk hoe breed u het middenstuk Ankummerdijk tot viaduct Varsen uitlegd. Het wordt tweebaansweg met twee parallelwegen. Is het voldoende breed om er over pakweg 20 of 30 jaar een vierbaans weg van te maken. Als u nu niet zorgt voor voldoende ruimte bent u, in casu wij de burgers dus, twee keer geld kwijt en komen er weer lastige en vervelende procedures. Waarschijnlijk is het op de lange termijn veel voordeliger om direct over te gaan tot een vierbaans weg en wel een noordelijke omleiding vanaf Zwolle tot de Ankummerdijk, een middenstuk dat de huidige weg volgt en een noordelijke omleiding vanaf een punt voor Oudleusen naar de N48 / rondweg Ommen. Dat medewerker van de provincie mij en een aantal andere bezoekers in conferentiecentrum Mooi Weer uitlegde dat dit wel een hele logische optie was is dus niet vreemd.
11. Bij het kiezen voor een noordelijke variant tussen Oudleusen en de N48 zullen er in het buitengebied een aantal boerenbedrijven in de knel komen. Hier liggen kansen voor de bedrijven die groter willen worden en kansen voor de boeren die willen stoppen. Verkavelen mag geen probleem zijn want daar hebben we in Nederland al veel ervaring mee. Als ik boeren beluister is het merendeel achteraf wel blij met de verkaveling die ze mee maakten. Andere bewoners die moeten verhuizen kan een alternatief worden geboden in een mooi gebied langs de nu bestaande Hessenweg.
12. De Vecht moet ook ruimte houden en mogelijk meer ruimte krijgen. Ter hoogte van het park de Wildbaan is aan de overzijde van de Hessenweg / N340 een natuurgebied gelegen dat bij hoogwater in de Vecht grotendeels wordt gebruikt als waterberging. De flora en fauna in dit gebied heeft zich heel mooi ontwikkeld. Opwaarderen van de weg naar een 100 kilometer weg zal zeer negatieve uitwerking hebben op dit gebied. Aanleggen van de noordelijke variant tussen Oudleusen en de N48, gepaard gaande met het afwaarderen van de weg naar 60 kilometer met een vrijliggend en veilig fietspad voor met name de al genoemde schoolgaande jeugd, biedt hier dus meer dan een voordeel.
13. In de gebieden waar veel mensen wonen en werken aan beide zijden van het voorkeurstracé wordt het traject ervaren als een enorme barrière. Bij een noordelijke variant tussen Oudleusen en de N48 zal ook de barrièrewerking worden ervaren. Ik meen begrepen te hebben dat de inwoners van Witharen zich sterk gemaakt hebben voor zeker dit aspect. Begrijpelijk. Vandaag ben ik op de fiets er op uit geweest om een ter plaatse te gaan kijken hoe dit stuk noordelijke variant het gebied kan gaan doorsnijden. Ik zie dan dat de bebouwde kom van Witharen vrij ver van de route af komt te liggen. Dat het buitengebied van Witharen wordt doorsneden is weliswaar onvermijdelijk

maar minder ingrijpend ten opzichte van de aantallen bewoners dan bij Oudleusen.

14. Het sparen van het open gebied is een mooi streven en zeker een belangrijk aspect. Daar tegenover durf ik te zetten dat bij de aanleg van een variant die noordelijk om Oudleusen gaat en aantakt op de rondweg Ommen, het gebied tussen Oudleusen en Varsen nog meer bijzonder zal worden dan het nu al is. Bos, uiterwaarden, akkers en weilanden tezamen het landschap vormend met zijn oeroude uiterlijk blijven gespaard voor ons nageslacht. Natuur en milieu zullen slechts in geringe mate belast worden door het verkeer dat dan van een 60 kilometer weg gebruik gaat maken. De intensiteit van het verkeer loopt terug met een zeer hoog percentage en de milieubelasting zal op zijn minst navenant dalen. Hierdoor gaat het gebied rondom dit weggedeelte er op korte termijn anders uitzien en kan het toerisme waar het Vechtdal toch voornaam in wil zijn er op vooruit gaan. Het Wandelpad Oudleusen dat recent werd ontwikkeld in het kader van het dorpsontwikkelingsplan Oudleusen en mede mogelijk gemaakt dankzij een financiële bijdrage van de gemeente Dalfsen zal er op vooruit gaan als er geen drukke weg moet worden overgestoken.

15. Zwolle, hoofdstad en kloppend hart van Overijssel en de wijde regio, is gebaat bij goede aan- en afvoerwegen zijn. Het oostelijke achterland van Zwolle is veel groter dan de gemeente Dalfsen, Ommen en Hardenberg. Ook uit Hoogeveen, Coevorden en Emmen gaan mensen naar Zwolle.

16 Welk traject er straks ook wordt aangelegd, er zal altijd sprake zijn van voordeel en van nadeel. De belangen van de bewoners die direct en indirect bij dit plan betrokken zijn horen het zwaarst te wegen. Bij hen gaat het om emoties waar op een behoorlijke wijze moet worden omgegaan. Ik ben er van overtuigd dat u dit zult doen want u bent er in de eerste plaats voor de mensen en u gaat andere belangen niet uit het oog verliezen. Ik wens u veel wijsheid bij het nemen van een definitief besluit.

Met vriendelijke groeten

Hans van der Heiden