

J. Seinen
Mennistensteeg 1
7722SN Dalfsen
0529-471717
06-23761870

Ingekomen gemeente Dalfsen					
Datum: 08 NOV 2011					
Nr: 7400			Ontvangstbev. In		
Afdeling OeB					
B & W datum:					
	B	W	W	W	S
V.K.A.					
E.					
B & W besluit:					

Oudleusen, 06-11-2011

Aan: Provincie Overijssel
t.a.v. mevrouw J.M. von Oerthel (1c)
EDO nummer 1511280
Postbus 10078
8000 GB Zwolle.

I.a.a. College van B&W gemeente Dalfsen
Raadsleden

Onderwerp: Zienswijze PIP N340

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bied ik u mijn zienswijze op het inpassing N340 aan. In het eerste deel geef ik (nogmaals) mijn zienswijze op het combinatie alternatief, deels t.o.v. de noordelijke variant. In het tweede deel mijn zienswijze op de aanleg van de rotonde bij het dorp Oudleusen en het autoluw maken van de Mennistensteeg Oudleusen.

Zienswijze combinatie alternatief.

Ik heb nog steeds grote bezwaren tegen de aanleg van het combinatie alternatief. Dit omdat de gevolgen van het huidige voorstel nog meer afbreuk doen aan de omgeving en bewoners dan op basis waarvan indertijd de politieke keus is gemaakt.

1. Op het moment van de beslissing werd de aanname gedaan dat het slechts om 5 woningen zou gaan, dat bij een meer gedetailleerde uitwerking zou *kunnen* stijgen. Dat aantal blijkt nu al 29 stuks te zijn, een stijging van 580%. Gezien de ontwikkelingen is het niet ondenkbeeldig dat dit aantal nog verder zal stijgen. Bij de Noordelijke variant waren dat slechts 5 woningen. De heer de Weerd vermeldt tijdens diverse bijeenkomsten niet zonder enige trots over de gesprekken aan de keukentafel bij "deze wijkers". "De mensen zijn blij als ik ze vertel dat ze weg moeten (mogen)". Een groot aantal mensen is inderdaad "blij". Ze hebben namelijk duidelijkheid, maar ze zouden veel liever blijven wonen of ze ook graag zouden weggaan als het noordelijke traject zou worden aangelegd is maar zeer de vraag. "Blij" is dus heel relatief.
2. Dit ontwerp betekent een grote aanslag op de natuur. Een zeer groot aantal bomen verdwijnt, met name bij de viaducten bij Varssen en Ommen en verder op diverse locaties in Dalfsen. Dit alles heeft direct nadelige gevolgen voor de huidige flora en fauna in die gebieden. Hoewel voor het verdwijnen van de bomen een compensatie verplicht is weegt dit nooit op tegen de huidige natuur.
3. Onlangs is bekend gemaakt dat zich een otter met jongen zich ergens langs de Vecht, binnen de gemeentegrenzen van de Dalfsen, heeft gevestigd. Om moverende redenen is de exacte locatie niet bekend gemaakt. Een aanleg dicht bij de Vecht strookt natuurlijk ook niet met het door de provincie inzette beleid "geef de Vecht de ruimte". Dit beleid is gebaseerd op de natuur en verder ontwikkeling binnen dit gebied. De vestiging van de otter is daar het levend bewijs voor. Heeft de otter in voorkomend geval nog wel een toekomst.
4. De heer Klaassen heeft in het verleden gezegd dat hij de kaders van GS heeft gekregen en dat hij binnen die kaders moet blijven. GS heeft ongetwijfeld ook kaders gesteld voor de N377, N35 en N48. Al deze projecten staan op zich en per project wordt het summum voor dat betreffende traject gezocht. Het is niet onwaarschijnlijk dat voor het gebied Hardenberg - Almelo -Zwolle grote voordelen (financieel, leefbaarheid binnen de verschillende dorpkernen) zijn te behalen door ze samen te voegen. Een Noordelijke variant betekent vergroting van de leefbaarheid in de betreffende dorpen, het betekent geen discussie over een tunnel of verdiepte aanleg. Hiervan wordt namelijk steevast door de provincie aangegeven dat *daar* geen geld voor is. Geld is er voldoende alleen willen we (de provincie) het daar niet aan besteden.

5. Een van de grote doelstellingen maar ook voorwaarde voor de aanleg van de nieuwe N340 waren veiligere omstandigheden voor het grote aantal fietsers (schoolgaande jeugd, woon-werkverkeer, recreatief). Ik heb niet het idee dat met de toekomstige situatie, waarbij de parallelweg veelal slechts 5 meter breed is en grote landbouwvoertuigen (breedtes tot 3,5 meter) en vrachtverkeer elkaar maar ook fietsers en voetgangers elkaar veelvuldig tegemoetkomen of moeten passeren bijdragen aan veiligere omstandigheden dan nu.
6. Bij het combinatie alternatief liggen fietspaden en parallelwegen waar de fietsers (schoolgaande jeugd, woon-werkverkeer, recreatief) gebruik van moeten maken. Staan er 2 scholen op een afstand van minder dan 70 meter van de weg. Het Astmafonds, maar ook de politiek hebben stelling genomen tegen de bouw van nieuwe scholen binnen een afstand van 300 meter van een snelweg. Dit omdat het door het gemotoriseerde verkeer veroorzaakte fijnstof grote schade kan toebrengen aan de longen van jonge kinderen. Dit geldt natuurlijk ook voor de fietsers en bewoners maar daar bestaan andere normen voor. Daarnaast draagt ook het geluid niet bij tot een rustige omgeving. Nu wordt er geen nieuwe weg aangelegd maar "slechts" een autoweg (is niets anders dan een snelweg met een snelheidsbeperking van 100 km). Door de aanleg van een nieuwe weg hebben we wel de unieke kans om onze kinderen in een veiligere, rustiger maar bovenal gezondere omgeving op te laten groeien.
7. De aanleg van het combinatie alternatief, die pas start nadat de N377 is aangepast om het verkeersaanbod veilig te verwerken, zorgt gedurende meerdere jaren tot overlast voor het doorgaande en lokale (fiets)verkeer. Het zorgt voor veel oponthoud en daarmee kosten voor het beroepsverkeer. Aanleg van de noordelijke variant kan "in alle rust" worden uitgevoerd zonder dat "iedereen" daar last van heeft. Op het moment dat het gehele traject klaar is kan het verkeer in een keer over. Een identieke wijze als bij de aanleg van de N36 tussen Ommen en Hardenberg.
8. De N36 tussen Ommen en Hardenberg is een voorbeeld hoe de noordelijke variant kan worden aangelegd. Het tracé ligt landelijk met slechts een beperkt aantal huizen die binnen korte afstand van de weg staan. Door de aanleg in landelijke gebied vallen viaducten van 6 meter hoog minder op. Ze komen daardoor minder bedreigend over. Dit is wel het geval in het nieuwe tracé voor de viaducten bij Ommen, Oudleusen en Ankum. Daar staat een groot aantal huizen op slechts enkele tientallen meters.
9. Op dit moment is het tracé vanaf Dalfsen tot aan Ommen bestemd voor slechts 2-baans. De rest van de N340 wordt 4-baans. Gezien de toekomstige verkeersgroei (stijging vlakkt wel af) is het niet ondenkbeeldig dat deze tracé in de toekomst ook 4-baans wordt. Gezien de tekeningen wordt hiermee al rekening gehouden. Viaducten met de op- en afritten, tunnels e.d. worden ruim opgezet waardoor ze relatief eenvoudig kunnen worden aangepast. Ook de N36 is op eenzelfde wijze aangelegd. Het in de toekomst 4-baans maken van dit tracé van het combinatie alternatief betekent wederom grote onrust, overlast, kosten, aantasting van de natuur. Door het aanleggen van de Noordelijke variant zoals bij de N36 zijn er voor de toekomst voldoende groei mogelijkheden. Aansluiten op de N36 is eenvoudiger maar ook nog eens vele malen goedkoper.
10. Tijdswinst op het traject Hardenberg -Zwolle is een van de pijlers voor de aanpassing van het tracé. De vraag die de politiek zich moet stellen is of de behaalde tijdswinst wel opweegt tegen de kosten en nadelen van het combinatie alternatief. "De winst" wordt namelijk beperkt door de maximale snelheid voor het vrachtverkeer (80 km) en de onmogelijkheid van het inhalen van dat vrachtverkeer. Pas vanaf Dalfsen kan de personen auto "volgas", een afstand van circa 6 kilometer. De noordelijke variant is niet alleen korter maar biedt ook meer mogelijk om voorzieningen te treffen waar wel ingehaald kan worden.
11. Een van de argumenten voor het huidige voorgestelde tracé is dat aanleg ten koste gaat van landbouwgrond. Dat is inderdaad zo, maar is er wel onderzoek gedaan naar de toekomstige noodzaak van deze gronden? De huidige wijze van boeren binnen Nederland heeft m.i. geen toekomst meer. Elke week beëindigd een groot aantal boeren hun bedrijf. Wat overblijft wordt opgekocht door boeren die het nodig hebben voor hun grote megastallen. Dergelijke bedrijven passen niet in dit landschap. Het zijn m.i. geen boerenbedrijven maar is een industrie die op een apart terrein bijeen hoort te staan. Nu vestigen zij zich op het platteland omdat de bouwgrond (voor de stal) slechts een paar euro in plaats van de vele honderden euro's de vierkante meter kost.
12. Dat de provincie al budget beschikbaar heeft voor de aanleg van het combinatie alternatief mag geen vrijbrief zijn om het ook daadwerkelijk uit te moeten geven. Met ons eigen huishoudgeld doen we dat ook niet als we zien dat we voor minder geld een beter product kunnen krijgen. Geef het geld van anderen uit alsof het je eigen (privé) geld is.

De beslissing over de aanleg van het combinatie alternatief lijkt veel op de aanleg van de Betuwelijn, de HSL en de Noord-Zuidlijn. De politiek wil de aanleg omdat het (politiek gezien) voor alles en nog wat beter is. Het bedrijfsleven en "de burger", met zijn gezonde boerenverstand, weten beter. Met minder kan het ook en tijdens de bouw altijd de constatering dat het toegekende budget niet toereikend. Plannen worden "gekleurd" gebracht (voordelen groot uitlichten, nadelen verzachten), het noodzakelijk budget wordt in eerste instantie zo laag mogelijk begroot om maar goedkeuring voor het project te krijgen. Na goedkeuring is er "ineens" de constatering dat een tekort is ontstaan door bijvoorbeeld onverwachte tegenvallers, door "aanpassingen" in de aanleg. Waarom zou dit niet gelden voor de provincie Overijssel.

Natuurlijk moet de overheid betrouwbaar zijn en niet zomaar terugkomen op eerder gemaakte afspraken en beslissingen. Echter "De Politiek" moet bij nieuwe (voortschrijdende) inzichten, maar ook door de huidige economische situatie (waar sterk bezuinigd wordt op de zorg, onderwijs, natuur) het lef hebben gemaakte afspraken nog eens staven aan de eerder opgelegde doelstellingen en voorwaarden. Als dan de conclusie is dat men terug moet komen op de eerdere beslissingen en afspraken moet het lef hebben en tonen de aanpassingen door te voeren. De burger ziet dan ook dat de politiek niet allesweet dan ook dat dit uit te voeren. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedoold.

Bezwaren t.a.v. de rotonde bij Oudleusen.

Ik denk dat de locatie die nu gekozen is een slechte optie is. Ik heb daar een aantal redenen voor:

1. Door het wegvallen van de afrit ter hoogte van de chinees moet al het verkeer dat nu vanaf Ommen of vanaf Zwolle komt en de bebouwde kom (nieuwbouw) of "het veld" in moet midden door Oudleusen heen (Schoolstraat). De afslag ter hoogte van de Maneweg is namelijk voor velen geen alternatief (o.a. te ver van het dorp, niet logisch, snelheid (60 km zone)). De Schoolstraat is opgenomen in een 30 km zone omdat 50 km (schijnbaar) te veel kans op een ongeval geeft. Een groot deel van de kinderen dat naar school gaat woont in de nieuwbouw (Boekweitland, Havenland, Roggeland, Honingland). Zij moeten dus over en via de Schoolstraat naar school. Dit leidt (kan) tot gevaarlijke situaties (leiden) omdat ook al het overige (zware (landbouw)) verkeer van deze weg gebruik moet of gaat maken. Het enerzijds insteken op verkeersveiligheid (30 km zone) en anderzijds (stiltwijgend) instemmen met de afwikkeling van het "lokale" verkeer via de Schoolstraat staat mijns inziens haaks op elkaar. Je kunt je afvragen of Dalfsen daarmee de verkeersveiligheid wel hoog (genoeg) in het vaandel heeft staan.
2. De rotonde ligt vlakbij de school (ook gebruikt voor de naschoolse opvang) en de Wiekelaar (sport, bibliotheek, congressen, "feesten en partijen") gepland waar altijd (veel) verkeer is. In de ochtend en middag is er altijd een piek wanneer veel kinderen (met de auto) naar en van school gaan.
3. Al het doorgaande verkeer van en in de richting Nieuwleusen moet gebruik maken van deze rotonde. Het moet dan kruisen met het "lokale" verkeer. In de ochtendspits, met fietsende schoolgaande kinderen, ouders die schoolgaande kinderen brengen, is de kans op ongevallen daarmee alleen maar groter geworden.
4. Het (langzame, zware) doorgaande en lokale verkeer dat gebruikt maakt van de parallelweg moet over de Dennenkamp naar de rotonde. Daarbij moet het ook kruisen met het overige verkeer dat van de rotonde gebruik maakt. Een drukte van jewelste met alle gevaren van dien.
5. De afwikkeling van het verkeer over de rotonde betekent veel afremmende en optrekkende voertuigen. Dit zorgt voor het nodige lawaai en fijnstof. Het geeft daardoor meer overlast dan in de huidige situatie.

Voorstel rotonde Oudleusen

1. Mijn 1^{ste} voorstel is dat de afslag vanaf de N340 in het verlengde van het viaduct wordt doorgetrokken naar de Dommelerdijk tot ter hoogte van het Haverland. Hier de weg in te richten met een rotonde of direct laten overgaan in de Dommelerdijk. In beide gevallen een afslag voor het plaatselijke verkeer voor het dorp Oudleusen. In dat laatste geval (geen rotonde) kan al het doorgaande verkeer zonder oponthoud doorrijden. Het plaatselijke verkeer kan vervolgens via het Haverland (industrie terrein) en via de Dommelerdijk - Dennenkamp het dorp in. Het zware lokale verkeer dat "het veld" in moet kan hiermee eenvoudig via 't Plaggenveld, Kampendwarsweg of zelfs ongemerkt (door de ontstane omweg) via het viaduct bij de Maneweg worden geleid.

In dit voorstel ligt de weg volledig buiten de bebouwde kom. Dit past volgens mij prima in het landelijke beleid om doorgaande wegen niet door de bebouwde kom heen te voeren. De wegen binnen de bebouwde kom kunnen dan ook daadwerkelijk ingericht worden zoals bedoeld in een

30 km zone. Nu is er alleen een bord van max. 30 km geplaatst en *denken* daarmee dat de verkeersveiligheid is verhoogd. (Komt niet overeen met de inrichting zoals bedoeld door verkeersofficier mr. K. Spee, de verkeersremmende inrichting van de weg ontbreekt namelijk.)

Het doortrekken van de weg brengt extra kosten met zich mee omdat er nu eenmaal "meer asfalt" moet worden aangelegd. Deze extra kosten kunnen mogelijk (deels) weggestreept worden tegen "de opbrengst" van de panden Dennenkamp 1 en 3. Deze kunnen namelijk blijven staan.

Het gebied tussen de nieuwe weg en de Dennenkamp kan (deels) ingericht worden als evenemententerrein dat daarmee niet telkens bij de uitbreiding van de nieuwbouw verplaatst moet worden. Het biedt ook een unieke kans voor het dicht bij het dorp aanleggen van de ijsbaan, een lang gekoesterde wens van vele schaatsers in het dorp. Verder biedt het mogelijkheden voor eventuele "wijkers" en voor de verplichte compensatie van het rooien van een groot aantal bomen. In dat laatste geval kan het viaduct van 6 meter hoog (deels) aan het oog onttrokken worden.

2. Mijn 2^{de} voorstel is dat de Parallelweg voor het gemotoriseerde verkeer geen directe aansluiting meer krijgt op de Dennenkamp maar in plaats daarvan wordt doorgetrokken tot aan de (in mijn eerste voorstel) nieuw aan te leggen weg. Indien deze nieuwe weg niet wordt aangelegd dan de Parallelweg doortrekken naar de rotonde waarbij het de contouren van de (hoofd)weg volgt. In beide gevallen komt de weg verder van het dorp af te liggen wat de leefbaarheid enigszins verhoogt. Deze zal bij de uitvoering van de gepresenteerde plannen namelijk sterk dalen. Het terrein (weiland), dat in de toekomst mogelijk gebruikt kan worden als een evenemententerrein, wordt hierdoor veel veiliger en makkelijker bereikbaar.

Met het uitvoeren van bovengenoemde voorstellen wordt de leefbaarheid maar bovenal de verkeersveiligheid in het dorp sterk verhoogt. Het dorp behoudt daarmee ook nog enigszins het landelijke karakter.

3. In het huidige ontwerp wordt de Mennistensteeg autoluw gemaakt. Een goed initiatief en voorstel i.v.m. het grote aantal fietsers en sluisverkeer dat hier dagelijks gebruik van maakt. Waar ik aandacht voor vraag is dat de afsluiting ook geldt voor de hulpdiensten zoals brandweer en ambulances. Op dit moment valt de Mennistensteeg onder de brandweer van Dalftsen terwijl het dorp Oudleusen valt onder Nieuwleusen. De aanrijdtijd van de brandweer van Dalftsen zal door de afsluiting zeker met 1 a 2 minuut worden vertraagd. Datzelfde geldt ook voor de brandweer van Nieuwleusen. Dit door de extra rotonde en de lange op- en afrit van het viaduct. Ik pleit er daarom voor dat er een afsluiting komt die door de hulpdiensten kan worden verwijderd. Verder pleit ik ervoor dat in voorkomend geval een brandkraan wordt aangelegd halverwege de woningen Mennistensteeg 1 en 2.
4. Een ander probleem dat zich voordoet bij de afsluiting is dat de Mennistensteeg voor de vuilophaaldienst een doodlopende weg wordt. Aan het eind van de weg is er op dit moment geen mogelijk tot keren van de vrachtauto. Het over een kilometer achteruitrijden of keren in een van de opritten van de aanwonenden is niet wenselijk. De vuilniscontainers en de zakken plastic naar één verzamelpunt brengen is geen optie. Ik pleit ervoor dat de vuilnisophaaldienst, net als voor de hulpdiensten, de mogelijkheid moet krijgen deze afsluiting te kunnen openen. Indien dat niet mogelijk is dat er een locatie wordt aangelegd/ingericht waar de vrachtauto kan keren.

Ik hoop dat u, maar met name de politiek, met de huidige kennis, inzichten en (financiële) omstandigheden de aanleg van de wegen N340, N377, N35, N48 nogmaals objectief en integraal wilt bekijken en beoordelen.

Met vriendelijke groet,

Jan Seinen