

## **BRANDBRIEF OVER**

- **VERKEERSVEILIGHEID**
- **SCHADE AAN WEG EN BOMEN**
- **GELUIDSOVERLAST**
- **BESCHERMING NATUUR**



**VAN BEWONERS HEINOSEWEG te DALFSEN**

**Aan: het bestuur van de gemeente Dalfsen  
het College van B & W,  
de gebiedswethouder mevrouw A.J. Ramerman  
leden van de gemeenteraad**

**Van: bewoners Heinoseweg-gebied Dalfsen**

**Betreft: brandbrief**

**Dalfsen, 16 mei 2024**

Zeer geachte mevrouw A.J. Ramerman/ leden van de gemeenteraad Dalfsen,

De Heinoseweg is een weg die meer dan 150 jaar in gebruik is en loopt van Dalfsen naar Heino. Toen ingericht voor vervoer van karren getrokken door paarden enz. over de zandweg.

Rond 1900 zijn de eerste auto's gaan rijden. Rond 1970 had Nederland ongeveer 2,5 miljoen personenauto's rondrijden en ongeveer 65.000 motoren en de Heinoseweg was een klinkerweg geworden voor het groeiende verkeer. Dalfsen ontwikkelde zich tot een toeristenplaats waar het fijn verblijven is en prettig om te wonen met mooie routes door omliggende landgoederen. In de jaren 90 is de Heinoseweg geasfalteerd en werd het daar steeds prettiger rijden. In 2023 heeft Nederland ongeveer 11.042.678 miljoen personen- en lichte bestelauto's, 146.000 vrachtwagens, 612.192 landbouwvoertuigen en 810.000 motoren geregistreerd staan en dit groeit, naast het buitenlandse (vracht)verkeer.

Door deze groeiende aantallen willen wij de aandacht vragen voor onze groeiende zorgen over de verkeersveiligheid, de natuur, de geluids- en verkeersoverlast en de schade aan de weg, berm en bomen van- en aan de Heinoseweg. De rijbaan van de Heinoseweg is maar 4.50 meter breed, verbreed met op meerdere locaties aan beide zijden grasbetonblokken van 0.40 meter breed, dus totaal 5.30 meter breedte en die groeit niet!

We maken ons zorgen over de onveiligheid op de Heinoseweg. Motorvoertuigen zijn groter- en langer aan het worden. Het is dus voor vrachtwagens en landbouwvoertuigen, vrachtwagens en vrachtwagens, toerbussen, landbouwvoertuigen en landbouwvoertuigen en deze combinaties nog met personenauto's bestelbusjes enz., zeer moeilijk elkaar te passeren. Deze passages beschadigen jaarlijks de berm en bomen langs de Heinoseweg.

Door de schade aan het wegdek en naastliggende grasbetonblokken ontstaat er gevaar voor fietsers/ bromfietsers die in de ontstane, vaak tientallen meters lange gleuven terecht kunnen komen met hoogteverschillen van vaak wel 5 tot 10 cm. Op meerdere plekken kunnen voetgangers, fietsers en mindervalide-voertuigen nauwelijks uitwijken. Er zijn bewoners die de Heinoseweg niet meer durven te gebruiken.

Zeker op de mooi weerdagen als ook wandelaars, veelal ook met honden, scootmobiel, mensen met kinderwagens, wielrenploegen, toerfietsers, bromfietsers en dit in het toeristenseizoen aangevuld met E-choppers, - E-Fat Max(step) en lelijke eendentours naast alle eerder genoemde verkeer, gebruik moeten maken van de Heinoseweg komt de verkeersveiligheid in gevaar.

Verder passeren ook steeds meer toerritten en puzzelritten van luxe auto's, personenauto's, motoren over de Heinoseweg. Soms 20 of meer voertuigen achter elkaar. Spelen met het gas, acceleren in bochten en rechte stukken enz. Met snelheden van ruim boven de 100 km/u en geluidsoverlast tot vaak boven de 100 DB. Dit lijken niet altijd toeristen van ons gebied maar passanten die de weg voor hun plezier gebruiken, weer door gassen naar hun begin- of eindpunt en ze zullen mogelijk nauwelijks iets toevoegen aan de toeristen-economie van Dalfsen.

Ook de aansluitende wegen worden steeds drukker. Dit is ook op de N35 van Raalte naar Zwolle te merken. Men is steeds gehaaster en forensen nemen steeds vaker binnenwegen om hun bestemmingen op tijd te halen. Vrachtwagens worden bij de kruising N35/ Dalfserweg niet aanbevolen door te rijden naar de afslag N757 bij Wythmen. De verkeersdruk op de Heinoseweg is ook rond spijtijden best wel ernstig te noemen met alle vervoersvormen.

De plannen voor de wijzigingen van de N35 maken ons niet rustiger. Kan de verkeersdruk hierdoor toenemen?

Onze zorgen zijn groot. Wij willen graag met u in gesprek om te zoeken naar oplossingen voor de omschreven zorgen, ook voor de toekomst.

Niet alleen voor ons woongenot maar zeker ook om de verkeersveiligheid, bescherming van de natuur, veilig gebruik van de Heinoseweg voor de aangelegen agrarische bedrijven. Zodat Dalfsen in de toekomst voor de inwoner en toerist een mooie, veilige en natuurlijke omgeving behoudt.

Wij zien oplossingen in maatregelen die we met u bespreekbaar willen maken. De onderwerpen die wij nader toelichten en zichtbaar willen maken zijn:

- 1. Verkeersveiligheid**
- 2. Schade aan de wegen, bermen en bomen**
- 3. Geluidsoverlast**
- 4. Effecten verkeersdruk op de natuur**

Mogen wij uw reactie tegemoet zien?

#### **Bewoners Heinoseweg-gebied Dalfsen.**

Heinoseweg		Aalshorsterpad	
Heinoseweg		Aalshorsterpad	
Heinoseweg		Aalshorsterpad	
Heinoseweg		Rietmansweg	
Heinoseweg		Diezerstraat	
Heinoseweg		Rietmansweg	
Heinoseweg		Aalshorsterpad	
Heinoseweg		Rietmansweg	
Heinoseweg		vertegenwoordiging bewoners	
Heinoseweg		Hoonhorst	

# 1. VERKEERSVEILIGHEID



## Wat is de minimale breedte van een weg?

Een rijbaan in 1-richting is afhankelijk van de verkeersintensiteit, fietsroutes, wel of niet parkeren en type weg minimaal 3,00 tot 4,00 meter breed.  
Een rijbaan in 2-richtingen is 4,50 tot 5,50 meter breed.

<b>Breedte Heinoeseweg:</b>	<b>4.5 meter</b>
<b>Beide zijden grasbetonblok van</b>	<b>0.4 meter</b>
<b>Totaal</b>	<b>5,30 meter</b>

## HEINOSEWEG IS EEN 60 KM ZONE



*Een 60 km-zone is een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom.*

*Er is geen apart voetpad of fietspad. Houd hier rekening mee.*

*De weg is relatief smal. Gun elkaar de ruimte.*



## BREEDTE WEGGEBRUIKERS HEINOSEWEG

vrachtwagens doorgaans:	2.60 meter.
Landbouwvoertuig:	3.00/ 3.50 meter
Personenauto's:	1.80 meter
Motor:	1.00 meter
Bromfiets:	1.00 meter
Scootmobiel:	0.65 meter
Kinderwagen:	0.55 meter
Fietsers:	0.75 meter
Wandelaar:	0.40 meter



Een ANWB onderzoek uit de jaren 90 zegt o.a. over sluiptwegen;  
“Een verhoging van de intensiteit op de vaak smalle plattelandswegen geeft door het gemengd gebruik hiervan, een verhoging zien van verkeersongevallen. Er passeren meer auto's en de bestuurders rijden vaak harder als veiligheidshalve toelaatbaar is. Ook de vaak kapot gereden bermen leveren voor de fietsers en tweewielige motorvoertuigen gevaar op. De eigenlijke gebruikers waaronder aanwonenden voelen zich vaak aangetast in hun vrijheid en veiligheid.”



## Duurzaam Veilig Wegverkeer

In het verkeer in Nederland komt elk jaar een groot aantal ongelukken voor. Jaarlijks raken meer dan 430.000 personen betrokken bij een verkeersongeluk. Hiervan belanden zo'n 130.000 mensen op de spoedeisende hulp. En meer dan 600 personen overlijden jaarlijks aan de gevolgen van een verkeersongeval. Bron: [fondsslachtofferhulp.nl](http://fondsslachtofferhulp.nl)

Tabel 2. Verdere uitwerking van 'veilige snelheidslimieten'.

**Veilige  
snelheid (km/uur)**

**Mogelijke conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers op erven (geen trottoirs aanwezig en voetgangers gebruiken de hele rijbaan)**

**15 km/u**

**Mogelijke conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers op wegen, kruispunten, ook in situaties met fiets- of suggestiestroken**

**30 km/u**

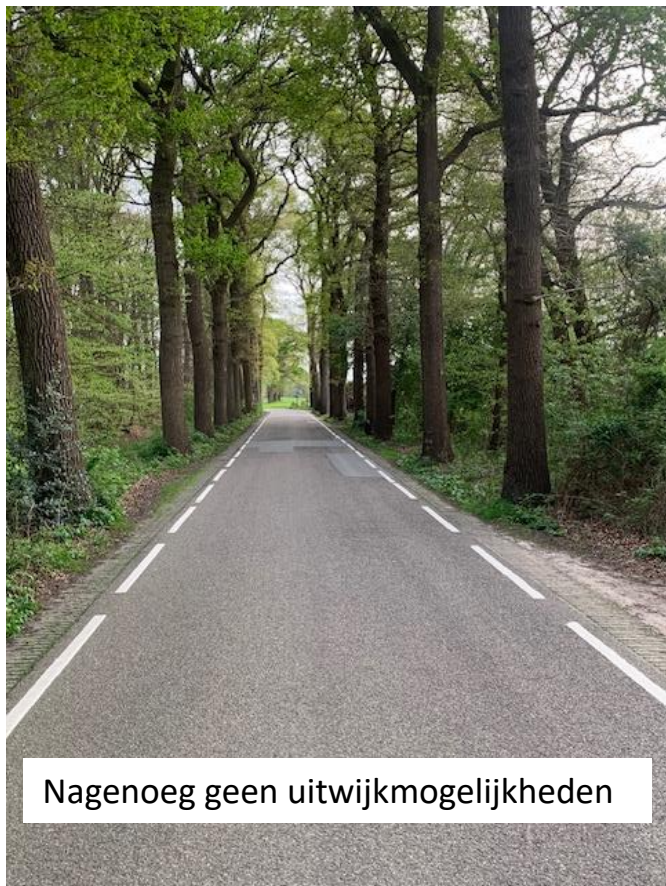
## 2. Schade aan de weg en bermen.



Gleuven naast de  
weg



## 2. Schade aan de bomen



### 3. GELUIDSOVERLAST



#### **Geluidsoverlast auto's en motoren.**

De meeste rijdende auto's (97 procent) maken geluid tussen de 65 en 70 decibel, en voldoen aan de toegestane norm. Maar sommige auto's komen uit boven de 80 decibel.

**Dit wordt vooral veroorzaakt door snel optrekken. De geluidsoverlast wordt vaak veroorzaakt door dezelfde weggebruikers.**

**Dit is veel voorkomend in de bochten aan de Heinoseweg en daarna op de rechte stukken, zowel door auto's als motoren!**



**De strijd om de decibellen is afgelopen jaar verder geëscaleerd. Veel bewoners in dorpen en steden zijn de geluidsoverlast zat aan het worden maar er komen steeds meer motoren.**

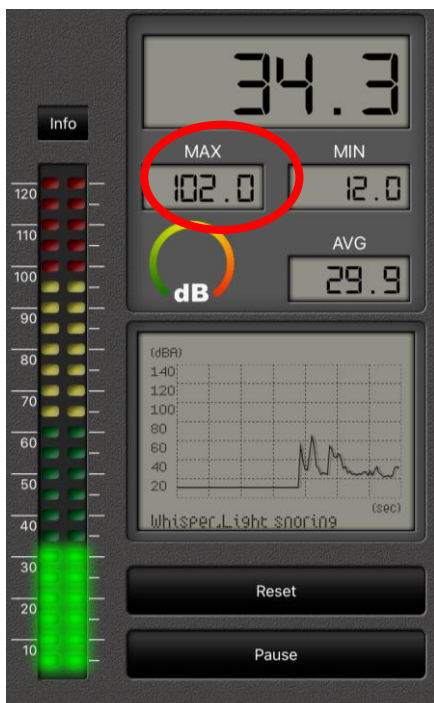
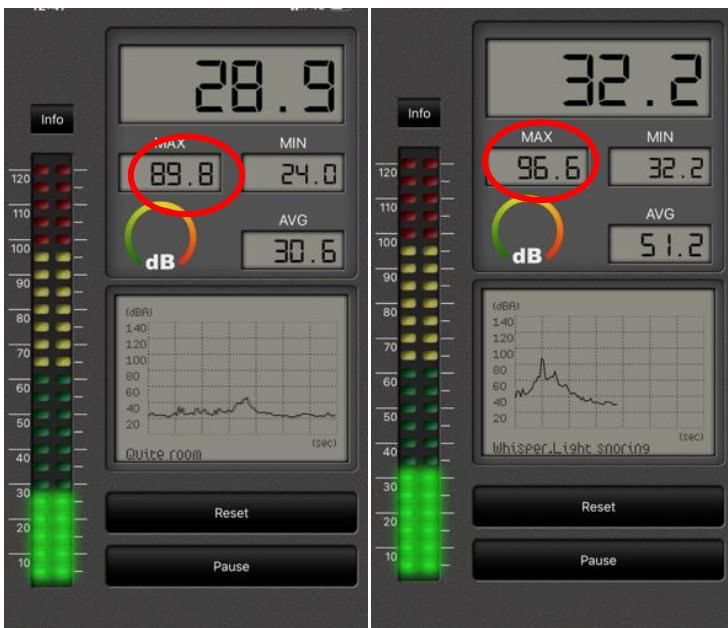
Maar het is een hele rare strijd want er zijn niet twee maar drie partijen die tegenover elkaar staan. Het is namelijk niet 'burgers die overlast ervaren versus motorrijders die deze overlast veroorzaken'. Het zijn burgers die zich ergeren, motorrijders die overlast veroorzaken én motorrijders die zich ergeren aan die motorrijders die overlast veroorzaken. **Die laatste groep is inmiddels heel erg groot geworden.**







## GEMETEN AAN DE HEINOSEWEG



### Wat wordt beschouwd als geluidsoverlast?

Een goede definitie van geluidsoverlast is elk atmosferisch geluid dat hoger is dan 65 decibel (dB), zoals gedefinieerd door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO).

### Wat zijn de gevolgen van geluidsoverlast?

Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd.

### Verkeer is de belangrijkste oorzaak van geluidhinder:

in 2019 had één op de tien Nederlanders ernstige hinder van verkeer, vooral van brommers en motoren. Dat zijn 1,7 miljoen mensen.

In de zomermaanden is het voor meerdere bewoners niet mogelijk ongestoord op hun terrassen in de tuin te zitten. Niet omdat er zoveel verkeer passeert maar omdat velen zich niet aan de regels houden voor wat betreft snelheid!

Bewoners Heinoeseweg meten meermaals in het uitgaansseizoen dat de door het verkeer uitgestoten geluiden bij het accelereren de 100 Db naderen of overschrijden.

## EFFECTEN VERKEERSDRUKTE OP DE NATUUR

### Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit Update 2011 RIVM Rapport 680705019/2011

Citaten rapport:

*Vooral de zeer fijne deeltjes die door het verkeer worden uitgestoten zijn schadelijk voor de gezondheid, en de beschikbare studies laten zien dat juist deze fractie niet of nauwelijks door de vegetatie wordt opgenomen. De studies die sinds 2008 beschikbaar zijn gekomen bevestigen de eerdere constatering dat de inzet van vegetatie nabij verkeersbronnen niet leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit, maar de luchtkwaliteit juist kan verslechteren.*

*Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten met verkeer neemt de windsnelheid in die straat namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog.*

*Samenvattend kan worden geconstateerd dat de (grootschalige) inzet van vegetatie in een gebied of stad naar verwachting een zeer beperkt positief effect op de achtergrondconcentratie heeft.*

***Zodra vegetatie de stroming van de lucht langs een weg of in een straat echter op de een of andere wijze belemmert, waardoor de stroomsnelheid afneemt, zal praktisch altijd sprake zijn van een potentieel aanzienlijk negatief effect op de luchtkwaliteit.***

### Mobiliteit en effecten op natuur U. Kirsten M.J.S.M. Reijnen J. Vreke R.J.H.G. Henkens Werkdocument 2003/10

#### Effecten op natuur:

ecologische indicatoren en aspecten van infrastructuur Mobiliteit beïnvloedt de natuur vooral via de aanleg en het gebruik van de benodigde infrastructuur. De meest belangrijke wijzen van vervoer van personen en goederen zijn over de weg, via het spoor, over het water en door de lucht.

De ecologische effecten zijn in de volgende categorieën onder te brengen:

- verlies en verandering van habitat door aanleg van infrastructurele voorzieningen;
- verbinding van habitat doordat bermbegroeiingen als corridor functioneren en transportmiddelen als dispersiedrager;
- isolatie van habitat door barrièrewerking van de aanwezigheid en het gebruik van infrastructurele voorzieningen;
- beïnvloeding van habitat en biota door emissie van stoffen en energie, zoals geluid, visuele prikkels, licht, trillingen, gasvormige stoffen, zware metalen, stroomzout.

Effecten die samenhangen met het gebruik van infrastructuur zijn het meest omvangrijk. Het betreft met name verstoring (broedvogels), barrièrewerking (voor niet-vliegende soorten), verzuring en vermesting (planten) en klimaatverandering. Deze effecten zijn goed bruikbaar als ecologische indicatoren voor de effecten van mobiliteit op natuur.

## Geluidsvervuiling overdondert dieren



Lawaai vormt voor deze dieren letterlijk een stoorzender in hun laten en doen. Ze vinden met moeite nog prooien, ze horen predatoren niet langer van kilometers ver aankomen, ze slagen er niet meer in om een geschikte partner te vinden en ga zo maar door. Harde omgevingsgeluiden beïnvloeden hun gedrag. Sommige soorten slagen er gelukkig in om zich op tijd aan te passen, anderen dreigen een stille dood te sterven.

**Het dichte wegennetwerk van Europa vormt een groot risico voor miljoenen zoogdieren en vogels.**

Elke weggebruiker heeft weleens een aangereden, dood dier langs de kant van de weg zien liggen. Hoeveel zijn het er in totaal? Riemen vast: in heel Europa sterven per jaar zo'n 194 miljoen vogels en 29 miljoen zoogdieren door wegverkeer. Dat heeft een team van internationale onderzoekers, onder leiding van het Centre for Environmental and Marine Studies (Cesam) in Lissabon, geïnventariseerd na het bestuderen van 90 overzichten uit 24 Europese landen.

Het aantal aanrijdingen met dieren in Nederland is de afgelopen jaren fors gestegen. In 2014 werden er bijna 6.000 aanrijdingen met dieren geclaimd, in 2019 waren dat er al nagenoeg 10.000. Elke maand worden gemiddeld 499 reeën, wilde zwijnen, edelherten, boommarters, dassen, vossen en andere grote wilde dieren aangereden, met grote schade voor mens en dier.

## Zomaar enkele nog waar te nemen vogels rond de Heinoseweg (maar er zijn er meer)



**Vogels zingen niet meer zoals ze gebekt zijn**

Vogels zingen om verschillende redenen: ze bakenen hun territorium af, waarschuwen anderen voor predatoren, zingen een lokroep om paren te vormen, etc.

Omgevingsgeluiden van autowegen en drukke steden **verstoren het natuurlijk gedrag en de zang van vogels.**

Sommige vogelsoorten verkiezen een rustiger gebied boven een lawaaiig gebied.

Ze **migreren naar andere plaatsen** om te verblijven en te broeden.

Dat heeft een **effect op het hele ecosysteem** waarin elke vogelsoort een specifieke rol heeft.

**WILLEN WIJ DIT BEHOUDEN?**

Er zijn door ons meerdere bronnen geraadpleegd en gelezen. Deze staan hieronder vermeld.

[https://www.rli.nl/sites/default/files/rli\\_advies\\_waardevol\\_toerisme\\_onze\\_leefomgeving\\_verdiend\\_het.pdf](https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_advies_waardevol_toerisme_onze_leefomgeving_verdiend_het.pdf)

<https://ris.dalfsen.nl/Raadsinformatie/Raadsmemo-Impact-van-Recreatie-en-toerisme-op-welzijn-en-leefbaarheid-20231214.pdf>

[https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Wegennet\\_1.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Wegennet_1.pdf)

<https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>

[https://swov.nl/system/files/publication-downloads/factsheet\\_rijlopers\\_gearchiveerd.pdf](https://swov.nl/system/files/publication-downloads/factsheet_rijlopers_gearchiveerd.pdf)

<https://www.parool.nl/wereld/auto-s-worden-elke-twee-jaar-een-centimeter-breder-en-dat-al-twintig-jaar-lang~b5bcb708/>

<https://www.cumela.nl/nieuws/maximale-afmetingen-massas-en-aslasten-van-landbouwvoertuigen>

<https://edepot.wur.nl/15791>

<https://www.rivm.nl/geluid/over-geluid/effecten-van-geluid>

<https://radar.avrotros.nl/artikel/geluidsoverlast-door-motoren-ook-motorrijders-zijn-voor-strenger-handhaven-51059>

<https://www.motor.nl/reportages/motor-nl-geluidsonderzoek-2023-resultaten-de-vrijheid-is-weg/>

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/geluidsoverlast-in-de-wet>

<https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2011/4/VK-1979-Sluisverkeer-op-wegen-BBK--LowRes-.pdf>

<https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D08311>