

Plan in hoofdlijnen voor de Rechterensedijk

Bijlage: geen

Inleiding

Bijgaand schetst de Vereniging Vrienden van Dalfsen haar plan in hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de Rechterensedijk. In hoofdlijnen, omdat wij pas onlangs vernamen dat 15 december 2014 de uiterste indieningstermijn is.

Het is te betreuren dat deze inleverdatum niet ruimhartiger en opvallender is gecommuniceerd. De mededeling zoals die in de Dalfser Courant heeft gestaan onder de rubriek Kernpunten is ons niet opgevallen. Daar waar het onderwerp al zo lange tijd de gemoederen in de gemeente Dalfsen bezig houdt, was een meer opvallende advertentie op zijn plaats geweest.

Algemeen inleidend

In een breed perspectief bezien dienen de aanpassingen van de Rijkswegen en Provinciale wegen in de regio mee gewogen te worden. Deze wegen hebben hun invloed op het verkeersaanbod in de regio en daarmee invloed op het verkeersaanbod op de Rechterensedijk.

Zowel Rijkswaterstaat als de Provincie passen in 2015 en volgende jaren op diverse trajecten wegverbeteringen toe die hun invloed hebben op het verkeersaanbod richting Dalfsen.

De Rijksweg Zwolle – Almelo (N 35) wordt tussen Zwolle en Wythmen verbreed tot 2x2 rijstroken, waarbij de huidige aansluiting naar Dalfsen wordt verlegd tot ter hoogte van Soeslo.

De Provinciale weg Zwolle – Hardenberg (N340) zal, gezien de herwaardering van het reconstructieplan dat vorig jaar heeft plaatsgevonden, eveneens van invloed zijn op een wijziging in het verkeersaanbod. Dit wordt o.a. veroorzaakt door beperking van het aantal aansluitingen richting Dalfsen.

Hoewel een volledig verkeersstroomdiagram een eerste vereiste is, heeft U er voor gekozen om slechts een klein deel van de Rechterensedijk te laten onderzoeken in een poging te komen tot een oplossing voor een verbeterde verkeersafwikkeling tussen Zwolle – Dalfsen – Ommen - Lemelerveld.

Aan deze beperkte benadering heeft u tevens een achttal criteria gekoppeld waaraan een plan voor de ‘Route Rechterensedijk’ dient te voldoen.

De Vereniging Vrienden van Dalfsen ziet deze uzelf opgelegde beperking als een gemiste kans om tot een goed gewogen beeld en benadering te komen om de verkeersproblematiek en de doorstroming optimaal te regelen

In het formulier 'suggesties Route Rechterensedijk' maakt u geen melding van het feit dat de Rechterensedijk niet over de volle lijn voldoet aan de door u genoemde normeringen Duurzaam-Veilig, CROW en ASVV. Hieruit menen wij af te mogen leiden dat dit aspect door voortschrijdend inzicht binnen uw organisatie een rol van ondergeschikte betekenis heeft gekregen.

Het plan van de Vereniging Vrienden van Dalfsen bevat drie kernpunten.

- A. In de eerste plaats is het plan gericht op behoud van de huidige landschappelijke kwaliteit, dus het behoud van de eikenlaan in haar geheel, en afwaardering van het wegvak tot een erftoegangsweg, inhoudende dat vanaf de rotonde tot aan de aansluiting Dalmsholterweg een maximum snelheid van ten hoogste 60 km/u gehanteerd wordt.
- B. In de tweede plaats wordt het voorstel gedaan om voor het agrarisch verkeer ten noorden en/of ten zuiden van de Rechterensedijk een zgn. groene weg aan te leggen.
- C. In de derde plaats wordt geadviseerd een verkeersafwikkeling via Rijksweg 35 nabij Heino ter hoogte van de Van Cappellenweg - Lemelerveldseweg te Heino te onderzoeken.

De antwoorden bij het gemeentelijk 'invulformulier'

Hierna volgen wij puntsgewijs de door u voorgestelde benadering zoals opgenomen in het 'INVULFORMULIER voor suggesties'.

- A. In de eerste plaats is ons plan gericht op behoud van de huidige landschappelijke kwaliteit, dus het behoud van de eikenlaan in haar geheel, en afwaardering van het wegvak tot een erftoegangsweg, inhoudende dat vanaf de rotonde tot aan de aansluiting Dalmsholterweg een maximum snelheid van ten hoogste 60 km/u gehanteerd wordt.
 - 1. Het voorgestelde ontwerp zoals hier boven genoemd onder A, beslaat het gedeelte Rechterensedijk vanaf de nieuw aangelegde rotonde tot en met de bocht.
 - 1a. Het ontwerp omvat het treffen van verkeersmaatregelen gekoppeld aan de afwaardering tot erftoegangsweg met een toegestane snelheid van maximaal 60km/u.
 - 1b. Deze maatregel dient in onze beleving evenwel niet alleen van toepassing te worden verklaard op het onder 1. genoemde weggedeelte, maar zou uit de overweging van eenduidigheid, moeten gelden voor het gehele traject op de Rechterensedijk tot aan de aansluiting Dalmsholterweg.
 - 1c. Op daartoe geschikte plaatsen kunnen passeerstroken worden aangelegd, die mogelijk te combineren zijn met bestaande of te verleggen uitritten vanuit het gebied ter weerszijden van de Rechterensedijk.
 - 2. Het te verwachten effect op de verkeersveiligheid is een betere en snellere doorstroming, dat o.a. wordt bereikt door het berijden van het wegvak met één

constante snelheid. Hierdoor wordt het zogenaamde opstropend effect als gevolg van het hanteren van meerdere snelheidslimieten voorkomen.

- 2b. De afwaardering tot erftoegangsweg heeft een positief effect op de beleving van veiligheid zoals die wordt ervaren door de verkeersdeelnemers.
- 3 Door het afwaarderen van het wegvak is verbreding van de verharding niet noodzakelijk, waarmee, zoals in het LOP wordt geduïd, het landschappelijke en recreatief belangrijke bestaande lanenstelsel behouden blijft.
- 3a. Een extra versterking van de laanstructuur, zoals geopteerd in het LOP kan plaatsvinden op enige afstand van de huidige laan, meer richting de spoorlijn Zwolle – Emmen. Hieraan moet evenwel een duidelijk (historisch) uitgangspunt ten grondslag liggen.
- 4. Binnen het ontwerp blijft de waterkering intact. Uitbreiding buitendijks hoeft niet plaats te vinden. Aanplant op de Rechterensedijk nabij de huidige waterkering hoeft evenmin plaats te vinden. Evenwel, zodra er op enig moment sprake is van aanpassing c.q. verhoging van de waterkering, dient het bespreekbaar te zijn deze meer richting de rivier te verleggen, om zodoende ruimte te creëren voor herplant in de toekomst aan de noordzijde van de Rechterensedijk.
- 5. Het wegprofiel dient in principe ontworpen te worden vanuit een duurzaam en veilig uitgangspunt overeenkomstig de richtlijnen CROW en het ASVV. Hierbij wordt aangetekend dat het ASVV voor zover ons bekend slechts van toepassing is voor verbindingen binnen de bebouwde kom.
- 5a. Binnen de onder 5 genoemde richtlijnen zijn versoepelingen qua maatvoering mogelijk indien de directe omgeving daar aanleiding toe geeft. In het onderhavige geval vormt de bestaande laanstructuur aanleiding voldoende om een dergelijke versoepeling te hanteren.
- 5b. Door het wegvak af te waarderen tot erftoegangsweg met een toegestane snelheid van 60 km/u en het daarbij behorende wegprofiel te realiseren wordt de mogelijkheid tot inhalen, c.q. tot inhaalpogingen door de verkeersdeelnemers, beperkt.
- 6. Kosten voor deze verkeersmaatregel zullen zich beperken tot het herinrichten van het wegprofiel, aanpassing van de bebording en aanvullende voorzieningen. Een bedrag bij benadering is door ons niet te geven. Verwachting is dat dit ver binnen het beoogde budget blijft.
- 6a. Het probleemoplossend vermogen van dit ontwerp is groot, en vraagt slechts aanpassing van de snelheid door de weggebruiker over een relatief kort wegvak. Hiermee worden de bestaande vraagstukken als passeerbaarheid en verkeersveiligheid met geringe kosten gewaarborgd.
- 7. Realisering van het plan is binnen een relatief kort tijdsbestek mogelijk. Bestemmingsplan aanpassing is slechts nodig voor zover de aanpassing van de te nemen verkeersmaatregelen dit noodzakelijk maakt. Grondaankoop is niet noodzakelijk omdat alle aanpassingen binnen het bestaande wegprofiel te realiseren zijn.

8. De economische impact van dit plan is tweeledig, enerzijds gering, anderzijds het behoud van een grote recreatieve aantrekkingskracht.
- 8a. Enerzijds gering: De vervoersafhankelijke bedrijvigheid zal op het korte traject slechts 0,7 minuten tijd verlies hebben te incasseren per rit.
- 8b. Anderzijds staat daar tegenover dat, door het behoud van de bestaande laanstructuur en daarmee het behoud van de bestaande landschappelijke waarden, de grote recreatieve aantrekkingskracht voor dit traject blijft bestaan, wat op zich een gunstige uitstraling heeft op de toeristenbranche.

B In de tweede plaats wordt het voorstel gedaan om voor het agrarisch verkeer ten noorden en/of ten zuiden van de Rechterensedijk een zgn. groene weg aan te leggen. Hiermee wordt de belasting van de Rechterensedijk verminderd en wordt de bereikbaarheid van de agrarische percelen van eigenaren en pachters geoptimaliseerd.

1. Ten zuiden van de Rechterensedijk is het denkbaar om ten behoeve van het agrarisch verkeer een zogenaamde 'groene weg' aan te leggen. Een dergelijke weg kan bestaan uit zogenaamde half-verharding, waarbij het karakter van de weg voldoet aan de voor het agrarisch verkeer geldende veiligheidseisen. Het tracé van deze weg kan mogelijk, in goed overleg met eigenaren en pachters, gepositioneerd worden op een strook landbouwgrond direct nabij de Rechterensedijk. Hiertoe zou een algemeen recht van gebruik kunnen gaan gelden voor het agrarisch verkeer, waarvoor mogelijk geen grond aangekocht hoeft te worden. Het eigendom van de grond c.q. van de ondergrond kan bij de huidige eigenaar blijven.
2. Ten noorden van de dijk kan een aansluiting gezocht worden bij de half-verharde verbinding die -vanuit Dalfsen gezien- direct voorbij de brug linksaf richting Rechteren gaat en uiteindelijk uitkomt op de Rechterensedijk. Vandaaruit kan mogelijk een groene verbindingsweg worden gerealiseerd richting Rechteren.

C. In de derde plaats kan gezocht naar een verkeersafwikkeling via de Rijksweg N 35 en met name ter hoogte van Heino: de Van Cappellenweg - Lemelerveldseweg te Heino.

Het verdient aanbeveling om de verkeersafwikkeling zo veel mogelijk te laten verlopen via de hoofdverbindingen.

Om de verkeersdruk tussen Dalfsen en Lemelerveld te doen afnemen, zou onderzocht kunnen worden of de ontwikkeling van een aansluiting op de Rijksweg Zwolle – Almelo (N35) nabij Heino, meer specifiek ter hoogte van de huidige onderdoorgang Van der Capellenweg – Lemelerveldseweg mogelijk is.

Van hieruit zou een verbinding naar Lemelerveld mogelijk moeten zijn.