

HET OVERSTICHT



DE RECHTERENSEDIJK BIJ DALFSEN

Herinrichting van een eeuwenoude verbindingroute met oog voor de cultuurhistorische en landschappelijke waarden

Inhoud

1.	De herinrichting van de Rechterensedijk	5
	1.1 Aanleiding van het project	5
	1.2 Uw vraag	5
	1.3 Doel	5
2.	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden	7
	2.1 Ontstaansgeschiedenis van de Rechterensedijk e.o.	7
	2.2 Beschrijving huidige situatie plangebied	15
	2.3 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Rechterensedijk	17
	2.4 Unieke waarden	17
	2.5 Aantastingen	17
	2.6 Uitgangspunten bij herinrichting van de Rechterensedijk tracé station-bocht	19
3.	Inpassing van de onderzoeksvariant van de gemeenteraad	21
	3.1 Beschrijving onderzoeksvariant gemeenteraad	21
	3.2 Cultuurhistorische en landschappelijke beoordeling onderzoeksvariant	21
	3.3 Mogelijke inpassing onderzoeksvariant	23
4.	Voorkeursalternatieven voor herinrichting	25
	4.1 Lagere ligging van de parallelle rijbaan	25
	4.2 Wegverbreding richting de noordzijde	25
	Colofon	27
	Bijlage 1. Kenmerken van het landgoederen- en rivierenlandschap	29



DE GEMEENTE ZOU DE RECHTERENSEDIJK GRAAG VERKEERSVEILIGER WILLEN INRICHTEN OP EEN WIJZE DIE AANSLUIT BIJ DE AANWEZIGE LANDSCHAPPELIJKE EN CULTUURHISTORISCHE WAARDEN.

1. De herinrichting van de Rechterensedijk

1.1 Aanleiding van het project

De Rechterensedijk is een bijzonder stukje Dalfsen. De eeuwenoude statige smalle laan, met aan weerszijden een rij grote oude bomen die uitkomt bij het kasteel Rechteren, heeft een prachtige uitstraling en vormt van oudsher onderdeel van de verbindingroute tussen Dalfsen en Vilsteren. Nog is deze weg een belangrijke schakel in de verbindingroute tussen Dalfsen en Vilsteren en tussen Dalfsen en Lemelerveld.

In de voorbije jaren is de verkeersintensiteit op de Rechterensedijk sterk toegenomen. Ook gebeuren er op de Rechterensedijk structureel ongevallen. In de periode 2000 t/m 2011 zijn 47 ongevallen geregistreerd, waarvan 21 met (soms ernstig) letsel. Ook in de tijd voorafgaand aan het jaar 2000 gebeurden er (ernstige) ongevallen. Het college van B&W van Dalfsen wil een eind maken aan deze onveiligheid: de Rechterensedijk moet verkeersveiliger ingericht worden. In augustus 2012 voerde de gemeente een verkenning uit naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk. Hierbij zijn oplossingsrichtingen gepresenteerd, variërend van het aanleggen van een nieuwe weg langs het spoor, het aanleggen van een extra rijbaan langs de huidige Rechterensedijk, het afwaarderen van de weg tot 60 km/uur tot het kappen van bomen aan één zijde van de weg.

Aan zowel een interne als externe klankbordgroep is gevraagd welke afwegingscriteria het zwaarste zouden moeten gelden bij de mogelijke herinrichting van de Rechterensedijk. Bij beide groepen scoorden hierbij de afwegingscriteria "landschappelijke kwaliteit" en "kwaliteit van de laanstructuur" het hoogst.

In de gemeenteraadsvergadering van 22 april 2013 is het college verzocht de inrichtingsvariant voor de verkeersveiligheid, waarbij een extra rijbaan aan de spoorzijde van de Rechterensedijk wordt aangelegd, dit jaar nader uit te werken. Het gaat dan om een rijbaan die op het deel vanaf het station tot "de bocht" voor kasteel Rechteren naast de huidige weg komt te liggen. Bij deze variant blijven de bomenrijen staan. De twee rijbanen krijgen ieder één richting.

Ons onderzoek richt zich op het tracé van de Rechterensedijk dat loopt vanaf het station tot "de bocht". Onderstaande kaart geeft de begrenzingen weer.

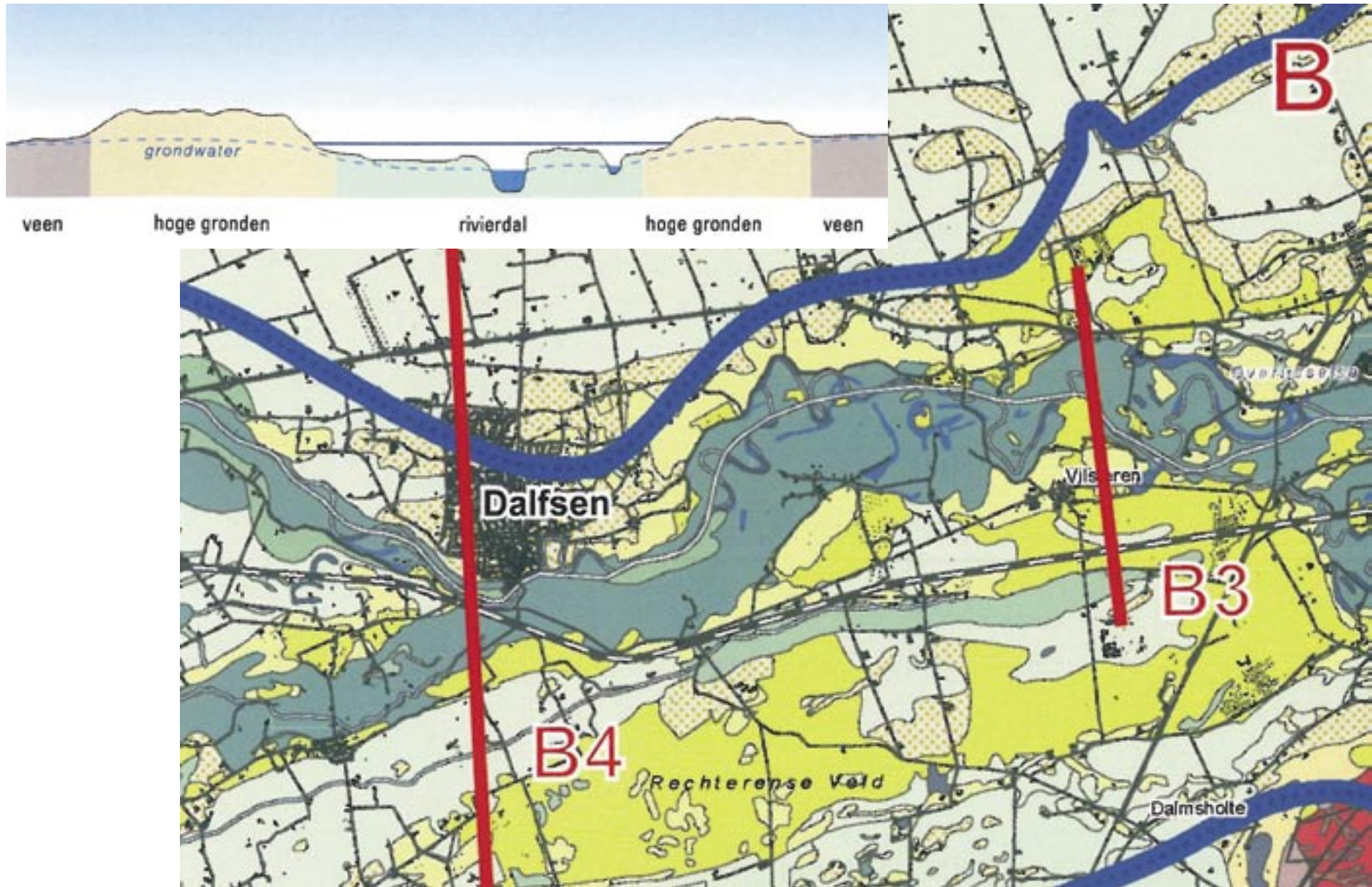
1.2 Uw vraag

Gemeente Dalfsen vraagt Het Oversticht te onderzoeken:

1. welke cultuurhistorische en landschappelijke waarden de Rechterensedijk en zijn directe omgeving hebben en welke waarden onderscheidend en uniek zijn;
2. hoe de voorgenomen inrichtingsvariant zo goed mogelijk kan worden uitgevoerd, met het oog op de aanwezige waarden (in de vorm van aanbevelingen en ontwerpuitgangspunten).

1.3 Doel

Bijdragen aan een goede ruimtelijke inpassing van de voorgenomen inrichtingsvariant van de Rechterensedijk. Een inpassing die aansluit bij de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden.



BOVEN: SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN HET VECHTDAL.
 ONDER: AARDKUNDIGE KAART VAN DALFSEN EN OMGEVING: HIEROP IS DUIDELIJK TE ZIEN DAT DE RECHTERENSEDIJK DEELS IN HET LAGE RIVIERDAL LOOPT (DONKERGROEN) EN DEELS OP HOGERE GRONDEN (LICHTGROEN).

2. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

2.1 Ontstaansgeschiedenis van de Rechterensedijk e.o.

De Rechterensedijk ligt langs de rivier de Vecht op de grens van de uiterwaarden en het zuidelijker gelegen essenlandschap. De Vecht is een regenrivier en ontspringt in Duitsland. Ze vormt een verbinding tussen Nordhorn en Zwolle en mondt uit in het Zwarte Water. Het Zwarte Water stroomt tenslotte uit in de randmeren. Vroeger was het Vechtdal onbedijkt. De Vecht kronkelde door het landschap en had vrij spel. Eeuwenlang konden overstromingen van de Vecht geen kwaad. Mensen woonden al van oudsher op de hogere zandruggen en oeverwallen langs de Vecht. Overstromingen beperkten zich tot de graslanden in het rivierdal en werden vanwege hun bemestende effect hoog gewaardeerd.

2.1.1 Handelsroutes

Het Vechtdal kreeg in de late middeleeuwen een steeds grotere rol als schakel in de handel tussen Westfalen, Brabant en Vlaanderen. Graan, zout, vis, hout, bier, wijn en Bentheimer zandsteen werden vervoerd met platbodems (ook wel zompen, pramen of schuten genoemd) vanwege de geringe diepgang van de Vecht. Behalve de geringe diepgang, zorgden ook de uiteenlopende dieptes, oostenwind en de vele meanders voor een lange reistijd. Na april stopte het vaarseizoen. In de droge periodes van het zomerseizoen, was men aangewezen op de zandwegen. Alleen de brede hoge zandstrook langs de Vecht was begaanbaar. Zo liep er al vroeg een landroute van Zwolle naar het Graafschap Bentheim langs de zuidkant van de rivier de Vecht, een voorloper van de huidige Rechterensedijk. In 1451 bouwde Zwolle een brug over

de Vecht bij Berkum. Sindsdien werd de noordelijke route langs de Vecht steeds meer favoriet. Ze liep dwars over de heide, ver buiten de steden en buurschappen. Omdat daar voornamelijk Hessenwagens (brede overdekte wagens voortgetrokken door vier of meer paarden) overheen reden, kreeg die weg in de 16e en 17e eeuw de naam Hessenweg.

2.1.2 Bescherming van het omringende land door boeren

Met het kronkelen van de rivier schuurde deze zich in het landschap. De uitschuring van de rivieroever kwam het hardste aan als de akkers op de essen werden ondermijnd. Generaties lang hadden boeren door pluggenbemesting geïnvesteerd in deze bouwlanden. Bij hoge waterstanden stortten hele repen van hun beste grond in de Vecht. Omdat het moeilijk was om uitschurende bochten te beteugelen, hadden de boeren een defensieve reactie. Op de bedreigde stukken bouwland direct langs de geul, groeven ze in het najaar de vruchtbare bovengrond weg over een strook van circa 3,5 meter. De voedingsstoffen in dit plaggendek verdwenen dan niet in de stroom, maar konden opnieuw gebruikt worden voor bemesting van het overige land. Tot in de 20e eeuw werd deze praktijk toegepast. Pas later kwamen er ook offensieve maatregelen. De marken legden kribben aan in de rivier om het uitschuren van de bochten te beteugelen. Hierdoor had de rivier weinig grip meer op de vruchtbare plaggendekken.

2.1.3 Bedijking

De bedijking van de Vecht begon bij de monding van de Vecht. De Mastenbroekerpolder is in de 14e eeuw drooggelegd. Meer stroomopwaarts, waar de Vecht en de



KASTEEL RECHTEREN, GEBOUWD IN DE BOCHT VAN EEN OUDE VECHTMEANDER.

Regge onbedijkt waren, bleef het onderhoud van kribben, het tegengaan van afslag of het regelen van waterlozingen op de Vecht een taak van de marken. Helemaal afwezig waren dijkjes niet, in het bovenstroomse gebied bij Hardenberg en Gramsbergen waren enkele lage dijkjes.

Wanneer de Rechterensedijk aan de zuidzijde van de Vecht bij Dalfsen is aangelegd is niet met zekerheid te zeggen. Op één van de oudste kaarten van dit gebied uit 1725 staat ter hoogte van de Rechterensedijk al een weg aangegeven. Waarschijnlijk is dit al een dijk. Het is namelijk bekend dat de rechter Vechtdijk bij Ruitenborgh (aan de noordzijde) door hoog rivierwater in 1764 en 1771 is overstroomd. Dit geldt ook voor de rechter Vechtdijk bij Dalfsen in 1799. Het is daarom aannemelijk dat er ook aan de zuidzijde van de Vecht dijken lagen.

Op de historische kaart van 1830-1855 is wel duidelijk sprake van een dijklichaam. Vanaf de 17e of 18e eeuw is dus sprake van een dijk, maar mogelijk is deze veel ouder. Dijken in de directe omgeving gaan in ieder in hun oorsprong terug naar de 15e eeuw.

Door de belangen van de verschillende marken in het gebied kwam er van bovenlokaal beheer van de Vecht nog niets terecht kwam. Pas toen het Rijk in 1896 het beheer van de Vecht overnam, werd het mogelijk om met plannen tot regulatie van de hele Vecht te komen.

De Rechterensedijk is een winterdijk. Op verschillende plekken langs de Vecht hebben zomerdijken gelegen. Bij het tracé van de Rechterensedijk is echter geen zomerdijk aanwezig en waarschijnlijk heeft deze er ook nooit gelegen. In de loop van de jaren zijn langs de Vecht de zomerdijken zo her en der verdwenen om de doorstroming (afvoer) te bevorderen.

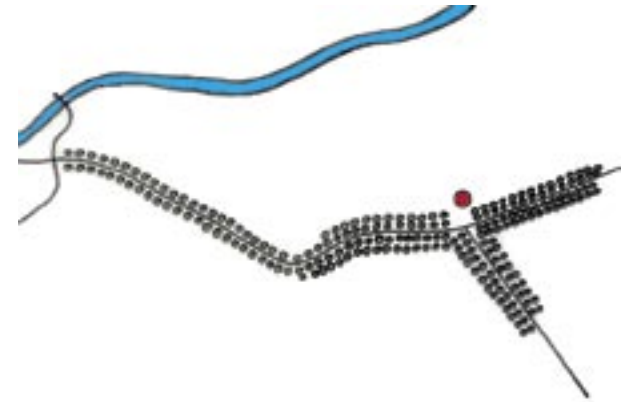
2.1.4 Kastelen en landgoederen langs de Vecht

In de tijd van de kastelen en landgoederen bood het Vechtdal goede omstandigheden voor vervoer. Via de rivier konden bouwmaterialen en andere goederen worden aangeleverd. De lage ligging bood de mogelijkheid voor watervoering in de gracht (ten behoeve van verdediging van het kasteel en het drijven van handel). Kasteel-eigenaren konden zich allerlei rechten en inkomsten aanmeten door de ligging aan of vlakbij een rivier, bijvoorbeeld het veerrecht en tolrecht. Kasteel Rechteren is gebouwd in de bocht van een oude Vechtmeander. Het was tot 1315 een boerderij van de graaf van Bentheim, het werd toen 'hof' genoemd. Dat betekent dat de boerderij vanouds een hogere status had dan gewone boerderijen. Op de hofboerderij werden de agrarische opbrengsten verzameld van de omliggende landerijen van de graaf en vervolgens getransporteerd naar het grafelijke kasteel in Bentheim.

Voor het aanleggen van landgoederen bood de omgeving van de Vecht een afwisselend landschap (hoog-laag, droog-nat, open-besloten) een prachtig decor voor het aanleggen van parken en tuinen met statige lanen. Voorbeelden van buitenhuizen, havezates en landgoederen in de directe omgeving zijn Den Berg, Mataram, Leemcule en Ruitenborg. In de 17e en 18e eeuw werden de parken en tuinen aangelegd in de Franse stijl waarbij rechte wegen met statige laanbeplanting kenmerkend zijn. Waarschijnlijk zijn onder de invloed van deze stijl ook de lanen aangelegd rond kasteel Rechteren. Ook toen de Franse stijl uit de mode was geraakt en de Engelse Landschapsstijl zijn intrede deed vanaf de 19e eeuw werden er statige lanen aangelegd. Bij deze stijl vormde de natuur een belangrijke rol en de wandeling zelf. De lanen hadden een wat bochtiger patroon.

2.1.5 Bomendijk

Vanaf welk moment er bomen langs de dijk zijn geplant, is niet duidelijk. In 1725 zijn er geen bomen ingetekend



VANUIT KASTEEL RECHTEREN WERDEN STATIGE LANEN AANGELEGD. LANGS DE TOEGANGSWEGEN VERSCHENEN DUBBELE BOMENRIJEN, DE RECHTEREN-SEDIJK WAS HIERVOOR TE SMAL.

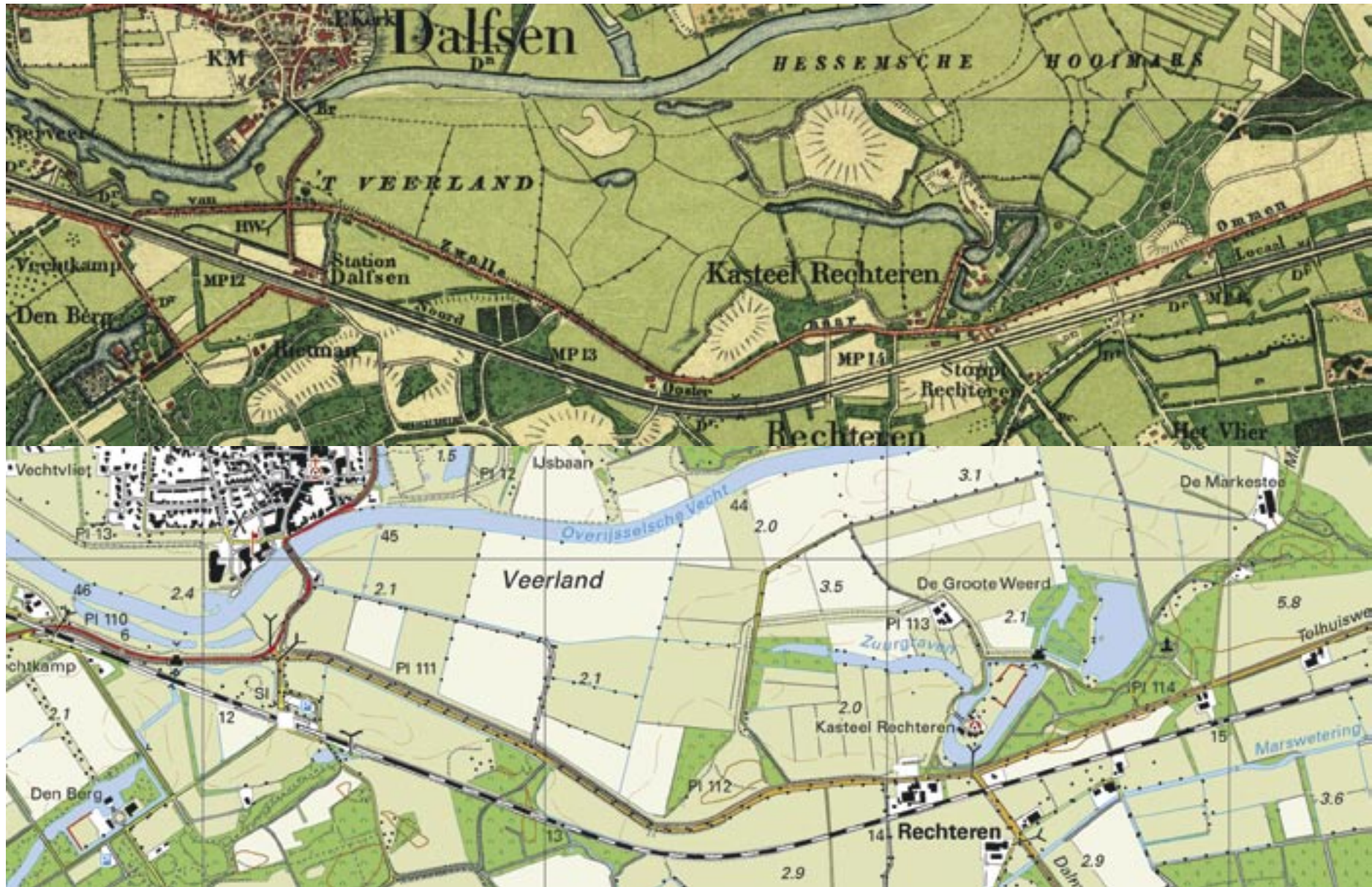


OP DE OUDSTE PLATTEGROND VAN DALFSEN (DOOR PIETER DE LA RIVE) UIT 1725 IS DE RECHTERENSEDIJK AL TE ZIEN (LINKSBOVEN OP DE KAART). LANGS DE DIJK STAAN NOG GEEN BOMEN. DE OP DE KAART AANGEGEVEN VESTINGWERKEN BIJ DALFSEN ZIJN NOOIT GEREALISEERD.

langs de Rechterensedijk. In de periode 1830-1855 staan er aan beide zijden van de Rechterensedijk bomen langs de weg. Geconcludeerd kan worden dat de bomen op de dijk een samenhang hebben met het kasteel Rechteren. Immers in de 18e en 19e eeuw is het ontwikkelen van lanen en assenstelsels met bomen een verschijnsel dat bij tal van landgoederen in de mode raakt. In het deel bocht-kasteel is in de loop der tijd een dubbele bomenrij aangeplant, op het deel station-bocht was hiervoor geen ruimte. De dijk was simpelweg te smal. Hier is aan weerszijden van de weg een enkele rij bomen aangeplant.



BOVEN: MILITAIRE KAART VAN DALFSEN VAN EIND 18E EEUW.
ONDER: OP DE TOPOGRAFISCHE KAART VAN CIRCA 1850 ZIJN BOMEN LANGS DE RECHTERENSEDIJK
INGETEKEND.



BOVEN: DE TOPOGRAFISCHE KAART VAN DALFSEN OMSTREKES 1900; ONDER: DE HUIDIGE TOPOGRAFISCHE KAART VAN DALFSEN. DOOR DE WERKZAAMHEDEN VANUIT WERKKAMP DE VECHT IS DE VERKAVELING VAN HET VEERLAND AANZIENLIJK GEWIJZIGD.

2.1.6 Werkkamp De Vecht

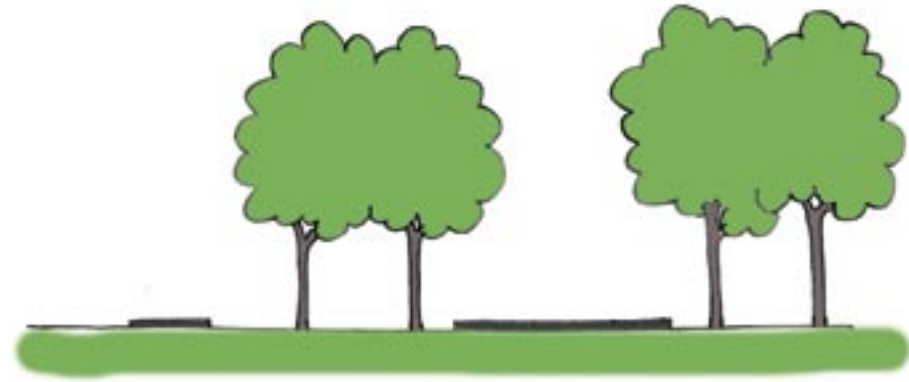
Aan de zuidzijde van de Rechterensedijk, ter hoogte van het 'konijnenbosje', heeft in 1940/'41 het werkkamp 'De Vecht' gelegen. Het konijnenbosje is een uitloper van de hogere zandgronden, dit perceel ligt iets hoger dan de percelen rechts en links. Het diende als onderkomen voor werklozen, joden, evacués en woningzoekenden. Samen vier barakken, die ruimte boden voor circa 200 personen. In 1941 moesten werklozen werkzaamheden verrichten op het landgoed Rechteren. Het ging om een groot project en de Nederlandsche Heide Maatschappij was enerzijds belast met het toezicht op en de uitvoering van de werkzaamheden van de rijkswerkkampen en anderzijds ook de beheerder van het landgoed Rechteren. De werkzaamheden bestonden voornamelijk uit het spitten en egaliseren van bouw- en grasland en het verrichten van boswerkzaamheden. De gronden strekten zich grotendeels uit van de Vechtbrug tot voorbij het kasteel, tussen de rivier de Vecht en de Rechterensedijk (Veerland). Bij deze werkzaamheden werden in kruiwagens en in kiepkarren via rails grote hoeveelheden zand verplaatst om vruchtbare landbouwgrond te verkrijgen. Op de topografische kaart uit 1900 en de huidige topografische kaart is duidelijk een verschil te zien in de belijningen van kavelgrenzen en waterlopen in het Veerland. Rond 1900 was sprake van onregelmatige kavels met bochtige kavelgrenzen. In de huidige situatie is sprake van een regelmatig patroon met rechte kavelgrenzen. Waarschijnlijk is dit ontstaan tijdens de werkzaamheden vanuit het werkkamp. Hierbij zijn mogelijk de gronden ook opgehoogd. Het werkkamp lag in het achterste gedeelte van het bos, dicht bij de spoorbaan. In het bos zijn nog sporen te vinden in de vorm van de plekken waar de barakken stonden en de verharde toegangsweg.



BOVEN: HET KONIJNENBOSJE GEZIEN VANAF DE ZIJDE HET STATION.
ONDER: HET KONIJNENBOSJE GEZIEN VANAF DE ZIJDE VAN HET KASTEEL.



HET DEEL VAN DE RECHTERENSEDIJK STATION-BOCHT BESTAAT UIT EEN DIJKLICHAAM.



HET DEEL VAN DE RECHTERENSEDIJK BOCHT-KASTEEL LIGT OP MAAVELDNIVEAU.



V.L.N.R.: DE HOOGTEVERSCHILLEN IN BEELD GEBRACHT.

2.2 Beschrijving huidige situatie plangebied

2.2.1 Ligging in het landschap

Het tracé van de Rechterensedijk bestaat ruimtelijk gezien uit twee delen. Het eerste deel (station-bocht) is gelegen op een dijklichaam. Het tweede deel (bocht-kasteel) is vrij rechthoekig van opzet en ligt weinig (tot niet) verhoogd in het landschap. Andere verschillen zijn de breedte van het wegprofiel en het aantal bomenrijen langs de weg.

Het eerste deel bevat een dijklichaam omdat de weg hier in het lage rivierdal is gelegen. Het tweede deel ligt op de hogere zandruggen. Het dijklichaam biedt bescherming tijdens overstromingen van de Vecht. Ook bij hoge waterstanden kan de weg gebruikt worden. Tevens werd het erachter liggende land beschermd. Het tweede deel bevat een dubbele rij laanbomen, terwijl het eerste deel een enkele bomenlaan kent. Het smalle dijkje bood niet genoeg ruimte voor een dubbele rij bomen. Op het tweede gedeelte was meer ruimte voor bomen en kon in aanloop naar het kasteel Rechteren voorzien worden in een monumentale dubbele bomenrij.

Het tracé station-bocht ligt op de overgang tussen het hoge landgoederenlandschap (zuidzijde) en het lage Vechtdal met uiterwaarden (noordzijde). Voor de kenmerken van beide landschapstypen zie de bijlage.

2.2.2 Hoogteverschillen

Rondom de Rechterensedijk zijn veel hoogteverschillen aanwezig. Allereerst natuurlijk de dijk zelf. De zuidzijde van het tracé station-bocht ligt wat lager, waardoor er aan de zuidzijde van de dijk een grastalud ligt. Aan de noordzijde ligt het verhoogde fietspad. Het fietspad ligt hoger dan de weg waardoor het rivierenlandschap aan de noordzijde weinig beleefbaar is. Alleen enkele hoge boomkruinen zijn zichtbaar. Het hoogteverschil tussen het fietspad en het

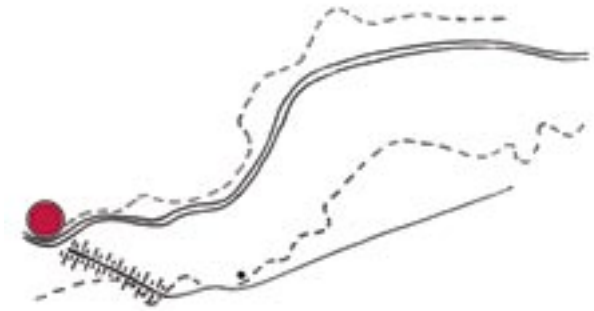
rivierenlandschap is flink waardoor er een hoog grastalud aanwezig is. Vanaf het fietspad is het rivierenlandschap zichtbaar. De rivier de Vecht blijft echter aan het oog onttrokken.

Ook langs het gehele tracé zijn hoogteverschillen in het landschap waarneembaar. Ter hoogte van de bocht ligt aan de noordzijde van de Rechterensedijk een kleine verhoging (eenmansesje). De weggetjes die de weides langs de Vecht bereikbaar maken liggen wat verhoogd in het landschap. Ook de spoorbaan ligt hoger in het landschap. Ter plaatse van het Konijnenbosje ligt een diepe bermsloot.

2.2.3 Bomen

Langs de Rechterensedijk staan eikenbomen (zomereik). Waarschijnlijk zijn ze vanuit kasteel Rechteren aangeplant. Hoewel de andere lanen vanuit kasteel Rechteren een dubbele bomenrij aan weerszijden van de weg kennen, is de Rechterensedijk beplant met enkele bomenrijen. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het oorspronkelijke smalle profiel van de dijk. Sommige bomen staan zelfs niet op de dijk maar op het talud van de dijk. Aan de zeer smalle bermen is te zien dat destijds onvoldoende rekening gehouden is met het groter worden van de bomen. De weg bleef lange tijd smal omdat de wegbreedte bepaald wordt door het aanwezige bomenbestand. De onderlinge afstand van de laanbomen wordt bepaald door de oorspronkelijke breedte van de dijk. Doordat het wegprofiel naderhand is verbreed, is er nu weinig ruimte tussen de bomen en de weg. De bomen staan bijna op de weg. Mede daardoor worden de bomen door de gemeente op een flinke hoogte opgekrond om vrachtverkeer geen hinder te bezorgen.

De bomen staan op een onregelmatige afstand van elkaar. In de oorspronkelijke situatie was dit een regelmatig patroon, maar door het kappen van bomen in de loop der jaren vanwege verkeersschade zijn er lege plekken ontstaan. Ook in de huidige situatie staan nog enkele bomen die



BOVEN: HET DEEL STATION-BOCHT BESTAAT UIT EEN DIJKLICHAAM.
ONDER: BEIDE BOMENRIJEN STONDEN OORSPRONKELIJK OP DE RAND VAN HET DIJKTALUD.



DE RECHTERENSEDIJK: EEN VISUEEL EN HERKENBAAR ELEMENT IN HET RIVIERDAL VAN DE VECHT.

verkeersschade hebben, zowel aan de voet van de boom als hoger aan de stam.

Uit onderzoek (door Expeditio Arbori) naar de bomen is gebleken dat de bomen 80 tot 100 jaar oud zijn en nog circa 15 tot 20 jaar kunnen meegaan. Deze benadering gaat ervan uit dat de groeiomstandigheden hetzelfde blijven. Over een aantal jaar zullen alle bomen vrijwel tegelijk het einde van hun levensduur hebben bereikt. De bomen zullen dan vervangen moeten worden waarbij er weer pas na 20 à 30 jaar een gelijkwaardig beeld ontstaat.

2.3 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Rechterensedijk

Dijk als verdediging

- de dijk is een visueel en herkenbaar element in relatie tot zijn oorspronkelijke functie: bescherming bieden bij overstromingen van de rivier
- de dijk vormt een bijzonder onderdeel voor de identiteit van het gebied: het Vechtdal
- de dijk is kenmerkend voor het rivierenlandschap
- de dijk vormt landschappelijk gezien de overgang tussen hoge gronden met akkerbouwgrond (zuidkant) en lage gronden met grasweides (noordkant)
- door de hoogte vormt de dijk een beeldbepalend element dat van afstand goed zichtbaar is (vooral vanaf de noordzijde aangezien de uiterwaarden vrij open zijn)
- de bomen versterken het hoogteverschil
- vanaf de dijk is het omringende landschap (deels) beleefbaar
- de grastaluds zijn kenmerkend voor een dijk

Dijk als verbinding

- de Rechterensedijk vormt een onderdeel van een lange cultuurhistorische (handels)route
- de weg op de dijk verbindt steden en dorpen met

elkaar

- de continuïteit van bomen langs de weg versterkt het lijnvormige patroon van de weg
- de weg en de dijk zijn cultuurhistorisch gezien sterk aan elkaar verbonden

Dijk als aantrekkelijk beeld

- de bomen op de dijk hebben een ruimtelijke relatie met kasteel Rechteren
- de dijk vormt een recreatieve (fiets-/wandel-/auto)route langs het Vechtdal (waarbij het fietspad langs de oorspronkelijke dijk is aangelegd)
- de dijk als cultuurhistorisch relict vormt een aanleiding om het verhaal over de geschiedenis van het Vechtdal te vertellen

2.4 Unieke waarden

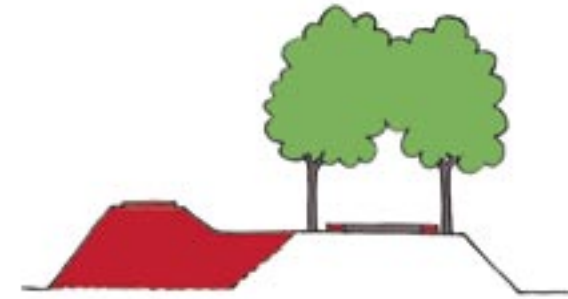
Unieke waarden voor het tracé station-bocht zijn:

- Het tracé vormt een onderdeel in de totale lengte van de beplante oude handelsweg aan de zuidzijde van het Vechtdal
- Het dijklichaam vormt een relatie met het laag gelegen Vechtdal
- Authenticiteit van het smalle profiel (in relatie tot de bomen) en het talud aan de zuidzijde
- Relatie met kasteel Rechteren (laanbomen)
- Ruimtelijke verschil tussen tracé station-bocht en tracé bocht-kasteel

2.5 Aantastingen

Door de jaren heen hebben allerlei ontwikkelingen plaatsgevonden die de cultuurhistorische en landschappelijke waarde hebben aangetast:

- door de aanleg van het verhoogde fietspad is het authentieke profiel en talud aan de noordzijde verdwenen en ook de beleving van het Vechtdal vanaf



BOVEN: DE AANLEG VAN HET FIETSPAD HEEFT HET AUTHENTIEKE PROFIEL AANGETAST.
ONDER: DE CONTINUÏTEIT VAN DE BOMENRIJ IS ONDERBROKEN.



ZICHT OP HET VEERLAND, AAN DE NOORDZIJD VAN HET TRACÉ STATION-BOCHT.

- de dijk
- door de kruising bij het station is de lengterichting van de dijk onderbroken
- door het ontbreken van laanbeplanting langs de weg ter hoogte van de kruising met de Stationsweg is de continuïteit van de laan onderbroken
- door het kappen van laanbomen is de continuïteit van de laan onderbroken
- door de verbreding van het wegdek op de dijk zijn het authentieke smalle profiel, de oorspronkelijke verhoudingen tussen weg en bomen en de groeiomstandigheden (en daarmee de kwaliteit) van de bomen aangetast
- door de ophoging van de uiterwaarden (Veerland) is het hoogteverschil tussen de laaggelegen uiterwaarden en de oorspronkelijke dijk verminderd
- herstel van de laan: aanplant van bomen daar waar gaten in de laan zitten
- herstel van de aantakking op de Poppenallee: versterk lengterichting en de continuïteit door de aanplant van laanbomen tot aan de aantakking

Het vlakke deel van de dijk, gelegen op de hogere gronden nabij kasteel Rechteren (deel bocht-kasteel), is het minst aangetast en heeft in belangrijke mate zijn historische karakter behouden. De cultuurhistorische relatie met het kasteel is hier ook het meest voelbaar. Het zou een grote verarming zijn als hier de dubbele bomenrij zou verdwijnen.

2.6 Uitgangspunten bij herinrichting van de Rechterensedijk tracé station-bocht

Behoud landschappelijk/cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren, dit zijn:

- de lengte van het totale tracé
- de continuïteit van de bomenlaan
- het dijklichaam
- het authentieke profiel van de dijk aan de zuidzijde
- de ruimtelijke verschillen tussen tracé station - bocht en tracé bocht - kasteel

Waar mogelijk kunnen landschappelijke/cultuurhistorische waarden worden hersteld of versterkt:

3. Inpassing van de onderzoeksvariant van de gemeenteraad

3.1 Beschrijving onderzoeksvariant gemeenteraad

De onderzoeksvariant van de gemeenteraad van Dalfsen gaat uit van scheiding van verkeersstromen. Het verkeer komende vanaf Lemelerveld of Vilsteren blijft op het oude dijktracé en het verkeer vanaf de Poppenallee/Stationsweg zal gebruik dienen te maken van een nieuwe parallelle rijbaan aan de zuidzijde van de dijk. Deze parallelle rijbaan is grotendeels geprojecteerd op het tracé waar de Rechterensedijk hoger ligt dan het maaiveld. De rijbaan begint bij de kruising bij het station en sluit aan op het punt waar de dijk overgaat op het hoger gelegen (bredere) weggedeelte op de hogere zandgronden. De parallelle rijbaan is op gelijke hoogte gebracht als de bestaande dijk en zal op deze wijze onderdeel vormen van het gehele dijklichaam. De bestaande bomen worden aan weerszijden van de huidige weg gehandhaafd.

Bij de Poppenallee sluiten de twee gescheiden wegtracés, als één weg met middenberm aan op de nieuwe rotonde. Bij de bocht, ongeveer ter plaatse waar de dijk overgaat op het bredere weggedeelte, zullen beide weggedeelten weer samenkomen in één weg met twee rijbanen en dubbele bomenrij richting kasteel Rechteren.

In de uitvoering en fasering wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het tracé op de dijk (station - bocht) en het vlakke tracégedeelte op de zandgronden (bocht - kasteel).

3.2 Cultuurhistorische en landschappelijke beoordeling onderzoeksvariant

Voor de beoordeling van de onderzoeksvariant zijn

de uitgangspunten van toepassing zoals in het vorige hoofdstuk beschreven:

- **Lengte van het totale tracé**
De lengte van het totale tracé wordt behouden. Echter, er ontstaan duidelijk twee van elkaar gescheiden rijbanen, daar waar de oorspronkelijke route juist één landschappelijk historisch bepaald element is.
- **Continuïteit van de bomenlaan**
De bestaande bomenlaan wordt gedeeltelijk gehandhaafd. Een deel van de bomen bij de aansluiting van de parallelle rijbaan bij de bocht zal verdwijnen. De aansluiting van de parallelle rijbaan op het tracé van de Rechterensedijk zal een behoorlijke ruimtelijke impact hebben. De splitsing zal met verkeersmiddelen begeleid worden, zodat voertuigen niet aan de verkeerde kant van de bomen kunnen komen. Om de aantakking goed vorm te kunnen geven zullen er over een zekere lengte oorspronkelijke bomen aan de zuidzijde verdwijnen. De continuïteit van de laanbeplanting langs de oorspronkelijke dijk loopt hierdoor ernstige schade op. Deze aantakking verstoort de continuïteit van het wegtracé. Echter door de nieuwe weg op gelijke hoogte met de dijk te leggen wordt deze niet ondergeschikt maar gelijkwaardig. Bij een gelijkwaardige weg hoort ook gelijkwaardige beplanting. Bijvoorbeeld een nieuwe bomenrij aan de zuidzijde van de nieuwe weg. Een nieuw beplantingsplan is wenselijk waaruit de



DE HERINRICHTING VAN DE RECHTERENSEDIJK VERDIENT EEN GOEDE LANDSCHAPPELIJKE INPASSING.

continuïteit en de juiste verhoudingen (tussen bomen en dijk) moeten blijven.

- **Dijklichaam**

Het dijklichaam blijft behouden maar wordt verbreed. Door de verbreding wordt de dijk uitgebreid, het beeld van het oorspronkelijk smalle dijkje verdwijnt.

- **Authentieke profiel van de dijk aan de zuidzijde**

De dijk wordt verbreed aan de zuidkant. Hiermee verdwijnt het authentieke profiel van de dijk aan de zuidzijde. De zuidzijde van de dijk heeft gedurende de laatste eeuwen zijn oorspronkelijke karakter behouden. Dit karakter komt tot uitdrukking in het hoogteverschil, bomenrij, steile berm en bermsloot. De nieuwe parallelle rijbaan op het aangeheerde dijklichaam zal deze oorspronkelijke relatie met het landschap te niet doen. Vanwege de steile berm is de bomenrij aan de zuidzijde kwetsbaar. Onderzoek zal moeten uitwijzen of er in de nieuwe situatie maatregelen (zoals grondverbetering rond de bomen) genomen dienen te worden om vooralsnog deze oude bomenrij enige jaren te kunnen behouden.

- **Ruimtelijke verschillen tussen tracé station-bocht en tracé bocht-kasteel**

De ruimtelijke verschillen tussen beide tracés worden bij het toepassen van de onderzoeksvariant te niet gedaan. Het verschil wordt zelfs omgedraaid. Het van oorsprong smalle oude dijkje, met smal wegprofiel en bomen die krap op de dijk staan verandert in een nieuw tracé met een brede dijk en een breed wegprofiel. Terwijl voorheen juist het tracé bocht-kasteel het breedst was en het meest ruim opgezet.

3.3 Mogelijke inpassing onderzoeksvariant

Om de voorliggende onderzoeksvariant landschappelijk gezien zo goed mogelijk in te passen, adviseren wij het volgende:

1. het aanplanten van een nieuwe bomenrij aan de zuidzijde
2. het opstellen van een duurzaam vervangingsplan voor de bomen
3. het herstellen van de bomenlaan bij de nieuwe rotonde

1. **Het aanplant van een nieuwe bomenrij aan de zuidzijde**

Om het samenhangende beeld (van oude en nieuwe weg) te versterken dient de op hoogte gebrachte rijbaan van een nieuwe bomenrij te worden voorzien. De bomen dienen zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande bomen, dus dezelfde soort en plantafstand hanteren.

2. **Het opstellen van een duurzaam vervangingsplan voor de bomen**

Voor een duurzame oplossing zal ook voor de bestaande bomenrijen een vervangingsplan dienen te worden opgesteld om in de toekomst te voorkomen, dat er een onevenwichtigheid ontstaat tussen de drie bomenrijen, waardoor het beeld alsnog verstoord zal worden.

3. **Het herstellen van de bomenlaan bij de nieuwe rotonde**

Als gevolg van civieltechnische ingrepen is de bomenstructuur richting Poppenallee ingekort. Om de continuïteit van de laan zoveel mogelijk tot zijn recht te laten komen is het van belang dat het oorspronkelijke weggedeelte met bomen direct kan aansluiten op de rotonde zodat het beeld van

de dijk tot aan de nieuwe rotonde wordt doorgetrokken. Door de keuze van een parallelle rijbaan op gelijke hoogte kunnen de bestaande bomenrijen worden aangevuld. Wij adviseren dan ook om de laanbeplanting door te trekken tot aan de rotonde.

Het grote nadeel van deze onderzoeksvariant is, dat alle authentieke elementen verdwijnen: het oorspronkelijke talud, de krappe maat van de dijk, de oorspronkelijke twee rijen bomen, de continuïteit van het wegprofiel zowel op de dijk als op de hogere zandgronden. Er ontstaat een volledig nieuwe route, die alleen door de ligging en door nieuwe aanplant van de bomen een verwijzing heeft naar de oorspronkelijke dijk.



DE IN DE VERKENNING VAN DE GEMEENTE BESCHREVEN VARIANT MET EEN LAGERE LIGGING VAN DE PARALLELE RIJBAAN VERDIENT LANDSCHAPPELIJK GEZIEN DE VORKEUR.

4. Voorkeursalternatieven voor herinrichting

In dit hoofdstuk behandelen wij twee alternatieven voor inrichting, die landschappelijk gezien de voorkeur genieten boven de onderzoeksvariant van de gemeenteraad. Hierbij gaan wij uit van herinrichting van het bestaande tracé station-bocht. De mogelijkheid om een nieuwe weg langs het spoor aan te leggen, laten wij hierbij buiten beschouwing.

4.1 Lagere ligging van de parallelle rijbaan

Indien gekozen wordt voor een parallelle rijbaan aan de zuidkant, dan zal deze rijbaan, vanuit landschappelijke en cultuurhistorische optiek, juist op het niveau van het aansluitende lagere terrein dienen te worden aangelegd. Zie hiervoor de variant beschreven in paragraaf 5.2 van de “Verkenning naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk”. Hierdoor wordt het beeld van de oorspronkelijke weg zoveel als mogelijk behouden. In dat geval dient de nieuwe rijbaan juist niet begeleid te worden met bomen om het contrast tussen oud (beeldbepalend) en nieuw (ondergeschikt) te behouden. Bermsloot en bestaand talud bepalen onder andere de afstand tot de bestaande weg. Vragen hierbij zijn, wat een dergelijke aanleg voor consequenties heeft voor de ontwatering van het talud en de groeiomstandigheden van de oude eiken langs de dijk. Of deze mogelijkheid ook technisch mogelijk is, hangt af van de wijze van ontsluiting van de omringende bebouwing en weides via de ‘kavelpaden’. Op dit moment sluiten deze zandpaden aan op de dijk door over een lange lengte het hoogteverschil te kunnen overbruggen. De aanleg van een parallelle rijbaan op het niveau van het lage omringende landschap betekent dat het hoogteverschil niet meer over

een lange lengte kan worden overbrugd (tenzij de parallelle rijbaan op een grotere afstand komt te liggen). Aansluitingen op de rotonde en de bocht zullen veel ruimte vragen om het hoogteverschil te overbruggen. Het beeld van de dijk en dat van de bestaande bomenrij zal worden verstoort. De aansluiting op de weg kan dan beter op de hogere zandgrond plaats vinden, zodat gebruik kan worden gemaakt van het natuurlijke hoogteverschil. Nadeel is dan dat ingegrepen wordt op dat gedeelte dat in de uitvoeringsfasering voorop loopt.

4.2 Wegverbreding richting de noordzijde

De reeds in de Verkenning (paragraaf 5.4) benoemde mogelijke oplossing om de huidige weg aan de noordzijde te verbreden, is landschappelijk gezien een erg goede optie. Immers, aan de noordzijde is de dijk al substantieel gewijzigd door de aanleg van het fietspad en dijkverhoging. Het authentieke dijkprofiel is hier al verdwenen. De zuidzijde van de dijk en de relatie met het landschap blijven bij deze optie daarentegen volledig intact.

Door de bestaande weg (gebonden aan het oorspronkelijke dijkprofiel) te verbreden op de aangeheelde grond langs het fietspad, ontstaat een eenvoudige oplossing, waarbij gebruik wordt gemaakt van het huidige gegeven. Deze keuze gaat echter wel ten koste van de bomenrij aan de noordzijde. Echter uit onderzoek is gebleken dat deze bomen nog maximaal 20 jaar mee zullen gaan op een totale leeftijd van 120 jaar. Door nu alvast weer een nieuwe bomenrij te plaatsen ten noorden van de weg, wordt het oorspronkelijke beeld zoveel mogelijk hersteld.

Waarschijnlijk moet dan wel de grond ter plaatse van de bomen verbeterd worden. Hiermee wordt een duurzaam bomenplan gemaakt voor de toekomst. De eikenbomen die worden aangeplant hebben over 20 jaar (het moment dat de bestaande oude bomenrij zijn einde heeft bereikt) een zodanige maat dat die enigzins vergelijkbaar is met het aangezicht van nu. Op het moment dat beide bomenrijen tegelijk worden gekapt is het beeld van de bomendijk verdwenen. Bovendien hebben twee rijen net geplante bomen een andere belevingswaarde waardoor behoud van de bomendijk niet kan worden gewaarborgd.

Het tracé kan zijn continue karakter behouden. Er zijn geen complexe aantakkingen bij de rotonde en halverwege het tracé noodzakelijk. Er hoeft geen grond te worden aangestort om het dijklichaam te verbreden en de bermsloot kan gehandhaafd blijven.

Deze variant kwam als niet geschikt uit de “Verkenning naar het verkeersveiliger inrichten van de Rechterensedijk” omdat het waterschap stelt echter dat een (nieuw) wegprofiel niet te dicht bij de teen van de dijk mag beginnen. Daarnaast stelt de gemeente dat de beschikbare ruimte te krap is voor én een voldoende brede weg met obstakelvrije afstand én een volwaardige bomenrij aan de fietspadkant. Advies van Het Oversticht is om deze variant toch nog eens nader tegen het licht te houden. Wellicht is er ruimte in de realisatie van een nieuw fietspad aan de noordzijde van de dijk, op het maaiveld.



DE RECHTERENSEDIJK GEZIEN IN DE RICHTING VAN HET STATION.

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Dalfsen
Raadhuisstraat 1
Postbus 35
7720 AA Dalfsen

Samenstelling: Het Oversticht:
Ed van Gent
Linda de Haan
Niels Tienstra

Met dank aan: Gemeente Dalfsen:
Irene van Oenen

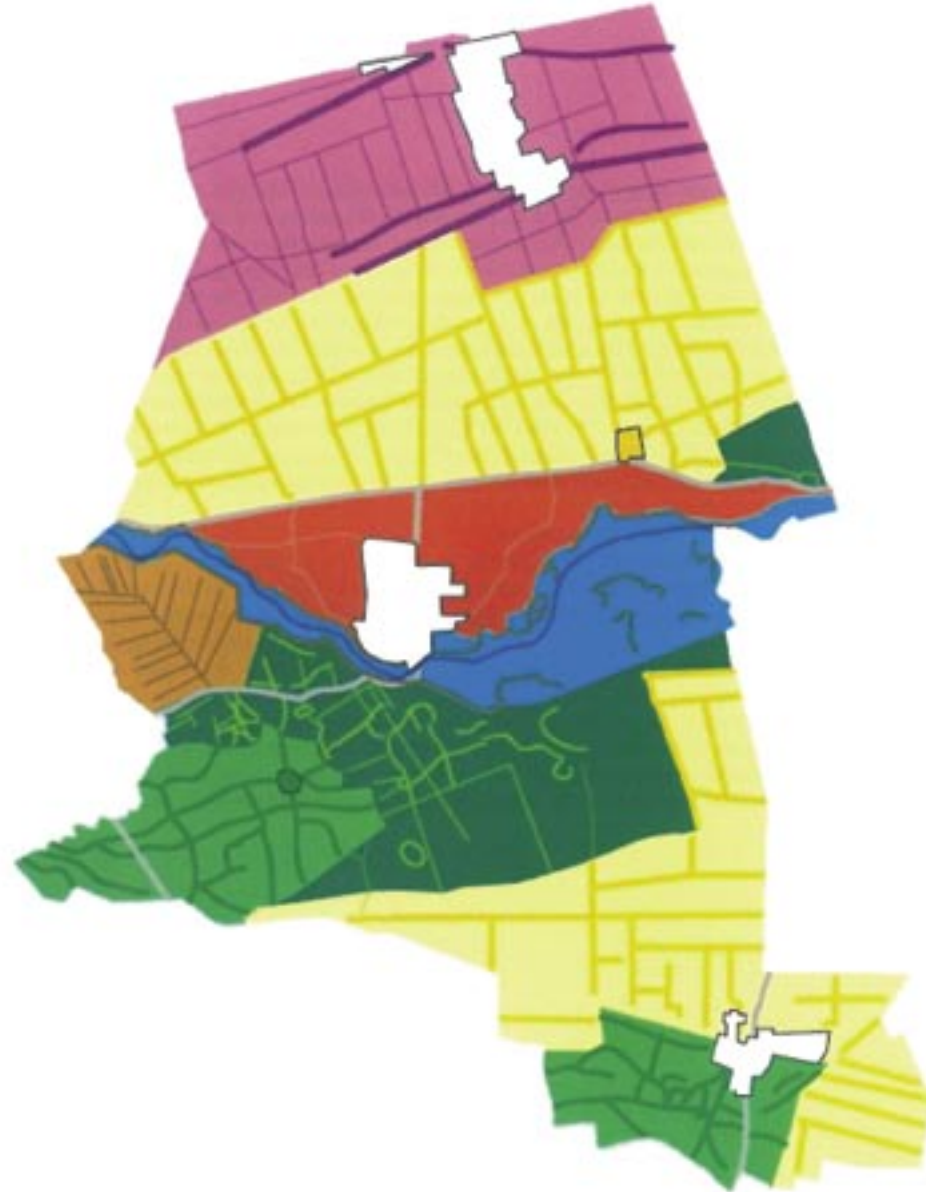
HET OVERSTICHT



© Het Oversticht, 2013
Aan de Stadsmuur 79-83 | Postbus 531 | 8000 AM Zwolle | www.oversticht.nl

Legenda landschapstypen

- Veenontginningen
- Jonge heideontginning
- Essenlandschap
- Vecht met uiterwaarden
- Broekontginning
- Bos en landgoederenlandschap
- Kampenlandschap



DE LANDSCHAPSTYPENKAART UIT HET LANDSCHAPSONTWIKKELINGSPLAN VAN DALFSEN.

Bijlage 1. Kenmerken van het landgoederen- en rivierenlandschap

Uit: Landschapsonwikkelingsplan Dalfsen

Landschappelijke en cultuurhistorische karakteristieken van het landgoederenlandschap:

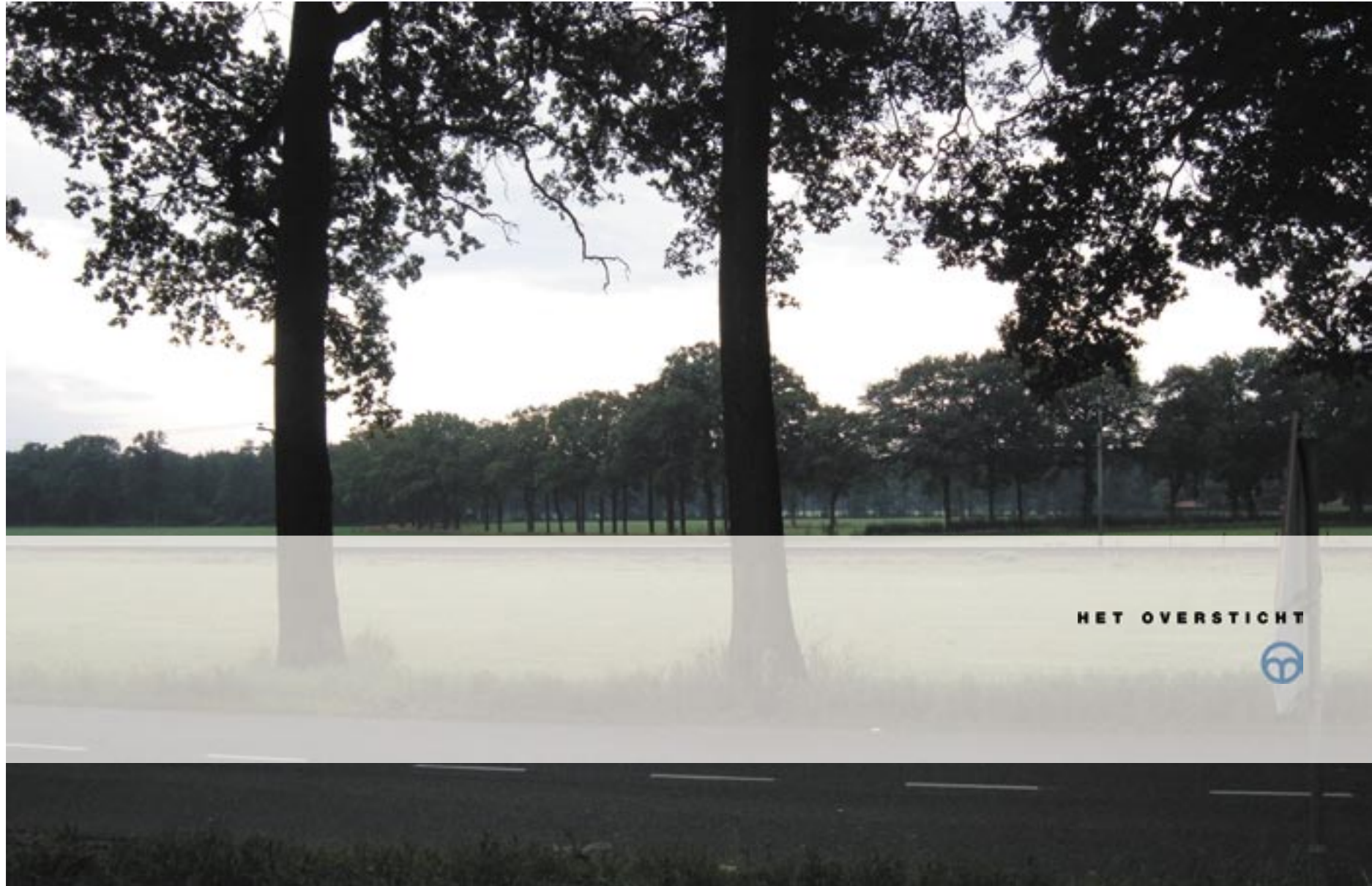
(uit het Landschapsonwikkelingsplan: bos- en landgoederenlandschap)

- bosgebieden Rechterense en Hessumse Veld zijn besloten, met in Rechterense Veld kleine en grotere (agrarische) open ruimten en enkele kleine heideterreinen. Voor het grootste gedeelte in bezit van landgoederen
- bossen vormen samen met de bosgebieden in Ommen, Lemelerberg en Sallandse Heuvelrug den 'groene ruggengraat' voor deze regio
- bouw- en grasland onregelmatige blokvormige verkaveling
- aan zuidkant Rechterense en Hessumse Veld duidelijke steilrand aanwezig in landschap
- aflopende hoogte van oost- naar west, microreliëf in Rechterense en Hessumse veld (stuifduinen).
- bebouwing komt incidenteel voor, in de landbouwgebieden aan de randen
- gedeeltelijke verharde lanen en kronkelende wegen
- landgoederen met landhuizen en kasteel Rechteren met omliggend park
- **statige lanen en grachten van landgoederen met monumentale beplanting**
- karakteristieke boerderijen en monumenten zoals stationsgebouw en schaapskooi
- bosgebied (tegen gemeentegrens met Ommen) is ontstaan bij de ontginning van de heidevelden tussen Dalfsen en Nieuwleusen.

Landschappelijke en cultuurhistorische karakteristieken rivierenlandschap:

(uit het Landschapsonwikkelingsplan: Vecht met uiterwaarden, oostelijk deel van het Vechtdal)

- de Vecht is een beeldbepalend element in het landschap
- open uiterwaardenlandschap
- soms zijn onverharde wegen aanwezig
- het Vechtdal wordt begrensd door dekzandruggen met essen
- afgesneden meanders van de Vecht of resetn daarvan
- veel steilranden
- kleinschalig, gevarieerd coulisselandschap: afwisseling tussen bos, landschapselementen en landbouwgronden
- hoogteverschillen door kleinschalig rivierduinenlandschap Hessum
- nagenoeg onbebouwd landschap, in omgeving van Hessum enige bebouwing
- plaatselijk komen bouwlanden voor



HET OVERSTICHT

