

**Gemeentebestuur Hellendoorn - Herinrichting N750**

---

**Van:** "rgeggink@hetnet.nl" <rg\_eggink@kpnmail.nl>  
**Aan:** <gemeentebestuur@hellendoorn.nl>  
**Datum:** 16-4-2018 20:39  
**Onderwerp:** Herinrichting N750  
**Bijlagen:** brug daarlerveen2.doc

---

Aan: Burgemeester, College en Raad ( en raadsleden) van Hellendoorn,

Het lijkt een goed idee om commentaar op de plannen voor de update van de N750 , een weg die dwars door Daarlerveen loopt, ook aan U kenbaar te maken. Er zijn nl. een aantal zgn. inloopavonden geweest, waarin de Daarlerveense inwoners hun mening konden geven over de door de provincie opgestelde plannen. Projectleider is Hr Koenen.

Het viel me heel erg op dat in die avonden, geen of nauwelijks inbreng was of is geweest van de Gemeente Hellendoorn. Ik heb er althans niets van gemerkt. Dat zal zonder enige twijfel aan mij liggen, maar van georganiseerd verzet van de zijde van de gemeente was zeer zeker geen sprake. Terwijl deze zaak toch de gemoederen van inwoners van Daarlerveen aardig bezig houdt. Reden om U middels deze mail hierop ook opmerkzaam te maken.

Al vele jaren is die N750 een bron van zorg. Zwaar landbouwverkeer en vrachtwagen-sluipverkeer maken van deze weg een echte risicovolle straat. Zeker voor de "weekhuidigen" onder ons. En zijn de nodige ongelukken gebeurd, die gelukkig zonder dodelijke slachtoffers zijn verlopen. Meer geluk dan wijsheid, denk ik dan, als je ziet hoe het te grote landbouwverkeer op luttele centimeters afstand langs de fietsende schooljeugd "scheurt".

Het bleek dan ook, dat tijdens de inloopavonden, meerdere inwoners zich ernstige zorgen maakten over de gevolgen van de huidige provinciale plannen voor de veiligheid van die zwakkere verkeersdeelnemers. En dat de plannen meer bedoeld lijken te zijn voor een nog snellere en betere afvoer en doorstroming van het gemotoriseerde verkeer: verbreding van rijstroken, realiseren van voorsorteervakken, etc etc.

De veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers wordt minder hoog ingeschat: geen afgescheiden fietspaden, geen eenduidige wegbelijning, en vooral geen modern zebrapad bij de brug. Om nog maar te zwijgen van een woonerf functie of zelfs maar "30 km" zone.

Dat ontbreken van voldoende aandacht voor de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers is voor mij erg teleurstellend. En is m.i. volstrekt onacceptabel. Zeker als we bedenken dat de komende update van deze weg zonder enige twijfel voor de komende tientallen jaren geldig is. En dat we er voetstoots van uit kunnen gaan, dat de verkeersdruk t.g.v. gemotoriseerd verkeer in die tijd alleen nog maar zal toenemen. Met als gevolg een steeds toenemende mate van onveiligheid voor de zwakkere verkeersdeelnemers.

Onze uitdrukkelijke wensen t.a.v. de verkeersveiligheid van de zwakkere deelnemers werden wel gehoord, maar niet vervuld of in de plannen verwerkt. Ook zijn er door het project team geen effectieve maatregelen voorgesteld om sluijpvrachverkeer en de toegang van te grote landbouwvoertuigen te beperken.

De aanwezige verkeersdeskundige gaf aan dat allemaal niet kon of dat "men" dat niet wilde. Het begrip "Schijnveiligheid" werd meermalen door die verkeersdeskundige genoemd, maar niet

onderbouwd.

En er was, volgens hem, te weinig ruimte.

De laatste bijeenkomst, was ook een typische infoavond. Het verliep vrij chaotisch en niet gestructureerd. Dat werd veroorzaakt door de gekozen vergadermethode. En zo konden we maar gedurende een korte tijd de tekeningen bestuderen. En becommentariëren.

Het leek me dan zinvol om ook U, de opmerkingen onder ogen te brengen. Ik mag aannemen dat ook ons Plaatselijk Belang van zich doet horen met gelijksoortige opmerkingen. Tenslotte vernam ik, dat het del van update van de N750, liggend direct voor de brug, pas na de vakantieperiode van 2018 zal worden opgepakt. Er is dus nog voldoende tijd beschikbaar om de plannen bij te sturen. Mogelijk kan ook de gemeente Hellendoorn, de inwoners van Daarlerveen in deze helpen en effectief ondersteunen, zodat tenslotte toch een goede en vooral veilige oplossing wordt gekozen voor die N750. En Uw hulp is daarbij onontbeerlijk.

m. vr.gr

R.G. Eggink  
Brugstraat 4  
Daarlerveen.

**Sent:** Thursday, April 05, 2018 8:01 PM

**To:** [E.Koenen@overijssel.nl](mailto:E.Koenen@overijssel.nl)

**Subject:** herinrichting N750

Geachte Hr Koenen,

n.a.v. ons gesprek op de laatste inloopavond in het Trefpunt te Daarlerveen, leek het me goed om alsnog mijn commentaar op de herinrichting van de N750 samen te vatten. Op zo'n inloopavond is het erg moeilijk om gestructureerd en overzichtelijk alle pijnpunten te benoemen. In de bijlage vindt U dan ook mijn opmerkingen. Teruglezend is het een heel stuk tekst geworden, maar de verkeerssituatie en de onveiligheid van kinderen, fietsers en wandelaars maakt dat m.i. nodig. Te meer daar ik van mening ben dat de gepresenteerde ontwerpen alleen maar zorgen voor nog meer doorstroming van gemotoriseerd verkeer. En dat de voorstellen niet zozeer gericht zijn op het vergroten van de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers.

Uiteraard is het mogelijk en aannemelijk dat ik ook via Plaatselijk Belang nog commentaar zal geven.

Aan : Hr E. Koenen

Projectleider Eenheid wegen en kanalen

Onderwerp: Wegontwerp bij brug Daarlerveen N750 , dd 22-3-2018

Uw brief met kenmerk 2018/0144051

LS

In de bovengenoemde brief wordt ik uitgenodigd voor het bezoeken van een nieuwe inloopavond om geïnformeerd te worden over een fonkelnieuw wegontwerp bij de brug van Daarlerveen. Ik woon nl. precies voor die brug, en ben dus zeker belanghebbende. Ook ben ik op de voorgaande avonden aanwezig geweest en heb mijn mening daar over de diverse ontwerpen naar voren gebracht. Daarbij duidelijk aangevend, dat op dit moment en in de toekomst de risico's voor de "weekhuidige" verkeersdeelnemers veel te groot zijn en eigenlijk door niemand geaccepteerd mogen worden. Voorbeelden die ik heb gegeven zijn m.n. gevaarlijke situaties en ongelukken waarbij het veel te zware en te grote landbouwverkeer en de vele vrachtwagens die alleen dóór ons dorp rijden, waren betrokken.

Ik heb bijvoorbeeld verwezen naar het fietsende slachtoffer die, vlak voor mijn huis, door de spiegel van een inhalende vrachtauto (sluipverkeer die een paar mijl wilde afsnijden, op weg naar Hoogeveen) in de nek werd geraakt. Want zo dicht reed hij langs het "weekhuidige" verkeer. Het slachtoffer heeft maanden niet kunnen werken.

Vele malen heb ik van nabij gezien dat ook het overmatig aanwezige landbouwverkeer, geladen met 40 ton aan onafgedekte maïs of lelies, letterlijk op luttele centimeters afstand langs de schoolgaande jeugd scheurt. Indien dat mis gaat, hebben we een twee meter lange en 1 meter brede en slechts 1 mm hoge scholier van de straat te vegeen.. En die schoolgaande jeugd is een gegeven. Al tientallen jaren fietsen die door Daarlerveen naar het Voortgezet Onderwijs in Almelo. Het is dan ook erg opmerkelijk dat er geen enkele veiligheidsvoorziening is gerealiseerd voor deze groep, naast en nabij de brug over het Overijssels kanaal. Ter plaatse zijn slechts stippelijntjes zonder enige betekenis op de weg aangebracht. Of op de ontwerptekeningen.

De wens is en was dan ook dat die risico's voor de "weekhuidigen" drastisch zullen worden beperkt door de komende upgrade van de N750. Ook is de oversteek plaats voor de schooljeugd, kerkgangers en andere wandelaars, direct naast de brug, een bron "van vermaak". En van zorg, maar dat spreekt haast vanzelf.

Reden, om tijdens de inloopavonden telkens weer aan te dringen op een verbetering van de verkeerssituatie. Concreet: **niet** de doorstroming voor de vervoer-, en bio-industrie sector zou belangrijk moeten zijn. Maar juist de veiligheid van de "weekhuidigen" onder de verkeersdeelnemers, zou verbeterd moeten en kunnen worden.

Het is dan ook opvallend dat we in Uw brief dd 22-3-2018 de zinsnede "Hierdoor verbetert de doorstroming" aantreffen. En verder is geen enkele verwijzing te vinden naar een optimalisatie van de risico's voor de zwakkere verkeersdeelnemers. Die uitnodiging an-sich gaf dus al te denken.

En inderdaad, 1 blik op het nieuwe ontwerp maakte direct duidelijk dat de risico's voor de "weekhuidigen" alleen maar groter zullen worden, terwijl de doorstroming voor de "gepantserde" verkeersdeelnemers wel wordt geoptimaliseerd. De aangegeven extra verbreding van het weg tracé wordt alleen gebruikt om het doorgaande verkeer nog beter en sneller te kunnen laten passeren bij de brug. Die bevordering van de doorstroming van het (vracht)verkeer is m.i. onwenselijk, gezien het feit dat er tegelijkertijd geen enkele vermindering van het sluipvrachtverkeer en landbouwverkeer is voorzien in het nieuwe voorstel. Doorstroming dus, en geen extra veiligheid.

Ik spreek hier van sluipverkeer, omdat het vrachtverkeer naar Vroomshoop en Ommen e.o. niet op de N36 doorgaat naar de afslag Westerhaar, maar een paar kilometer wenst te besparen door al bij Vriezenveen de N36 te verlaten en dan dwars door Daarlerveen te rijden. Dit in combinatie met het gegeven dat de andere beschikbare Zuid-Noord routes (Vriezenveen-Westerhaar en Wierden-Den Ham) in dit opzicht wel verkeersluw zijn gemaakt. Maar dat zijn dan ook gemeentelijke wegen. Niet van de provincie. Dat schijnt verschil te maken.

Waarom zijn de nieuwste voorstellen onveiliger?

Laten we 1 voorbeeld noemen:

Een fietser, komende van Vriezenveen, is op weg naar Daarle. Allereerst komt er een moment dat het fietspad (geïsoleerd van de weg) overgaat in zo'n fraaie rode strook, die gewoon door het gemotoriseerde verkeer op de doorgaande rijbaan kan worden misbruikt. Die fietser moet vervolgens met gevaar voor eigen leven die zelfde doorgaande rijbaan oversteken naar het nu aangegeven voorsorteer vak naar Daarle. En moet dan vervolgens bij het oprijden van de brug, nog eens twee tegemoet komende rijstroken kruisen. Dat zijn dus extra oversteek situaties t.o.v. de huidige. En omdat de samenstelling van het verkeersaanbod niet wijzigt, omdat die maatregelen niet zijn voorzien in het huidige ontwerp, neemt dus alleen de kans op ongelukken toe, en blijft de grootte van de gevolgen van een ongeluk ongewijzigd. Het risico voor deze verkeersdeelnemer (Is gelijk aan kans maal de grootte van de gevolgen) is daarmee toegenomen. En dat is en zou voor iedereen volstrekt onacceptabel moeten zijn.

Niet voldoende geïsoleerd liggende fietspaden in de vorm van rode stroken asfalt zijn nu eenmaal erg gevaarlijk. De rode stroken zijn gewoon onderdeel van de rijbaan en worden zo ook door het gemotoriseerde verkeer gebruikt en misbruikt. Mocht U daar aan twijfelen, dan nodig ik U uit om nog eens te kijken hoe die fietsstroken ter hoogte van de leliekweker kapot zijn gereden. Het bewijs dat die man die stroken gewoon als rijbaan ziet en ook als zodanig gebruikt. En hij is niet de enige....

Verder valt het op, dat tot vlak voor de kruising en de brug alle belijning keurig op het asfalt aanwezig is. Alleen op het voor fietsers en overstekende wandelaren kritieke punt, direct voor de brug, zien we in het nieuwe ontwerp alleen een paar stippelijntjes staan. Op die plek geldt kennelijk het recht van de sterkste of brutaalste. Zo U wilt: het gebod van GZDG. Juist op die plek, zou een

eenduidige belijning een “must” moeten zijn. Een belijning die de situatie voor fietsers en wandelaars vastlegt. En die daarmee de veiligheid van deze verkeersdeelnemers sterk vergroot.

Beter zou op dit punt die eenduidige belijning aangebracht kunnen worden in combinatie met een zebrapad. Het was dan ook opmerkelijk dat een aanwezige verkeersdeskundige aangaf, dat een zebra pad “schijnveiligheid “ zou geven. Iets wat volledig strijdig is met mijn ervaringen met zebrapaden op soortgelijke verkeerssituaties in bijvoorbeeld Vriezenveen en Vroomshoop .

Indien een zebrapad niet meer zou functioneren in ons verkeer en daarmee als concept achterhaald zou zijn, zou de wetgever een zebrapad toch zeker en tijdig uit het verkeersreglement verwijderd hebben? Het is dan ook onduidelijk gebleven op basis van welke echte argumenten het zebrapad niet gerealiseerd zou kunnen worden. Mogelijk kunt U daar wel de juiste onderbouwing voor geven.

De omwonenden hebben op de verschillende infoavonden gehoord dat de situatie bij brug te krap is. Er is domweg niet voldoende ruimte beschikbaar voor een goede oplossing. Men vergat er dan bij te zeggen dat dat argument alleen geldt voor de situatie waarin het huidige verkeersaanbod ongewijzigd aanwezig blijft. Indien dat aanbod qua karakter veranderd of in aantallen zou worden verminderd, zou er effectief wel voldoende ruimte beschikbaar kunnen zijn. De veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers zou bij de brug toenemen als bijvoorbeeld het vrachtverkeer en het te grote landbouwverkeer geen gebruik kan maken van de brug. Door die aanpassing ontstaat er immers effectief meer ruimte.

In het laatste ontwerp zien we dat zelfs een deel van het kanaal wordt gedempt, en gebruikt wordt voor het verbreden van de rijbaan ten behoeve van het gemotoriseerde verkeer. Hoewel men op de infoavond het per-se niet wou vertellen hoeveel gemeenschapsgeld dat extra kost, mogen we voetstoots uitgaan van een fors bedrag . Was het niet beter geweest om dat geld en die verbreding te gebruiken voor het realiseren van twee geïsoleerd liggende fietspaden, als vervanging van de rode stroken?

De nu voorgestelde verbredingen van de rijbaan en het dempen van een deel van het kanaal kan men trouwens moeilijk zien als optimalisatie in het kader van onderhoud van de bestaande weg. Het wordt echt een nieuwe weg. Ik kan dan ook hierbij al aandringen op een nieuwe MER, omgevingsvisie met inspraakrondes, geluidsbeoordelingen en metingen van de geluidsdruk op de bestaande gevels en een beoordeling van de toename van fijnstof belasting van de omwonenden.

Er is m.i. een veel betere oplossing denkbaar voor de inrichting van de N750, die zeker veiliger is voor de “weekhuidigen” onder ons. Een oplossing die tevens in lijn ligt met hetgeen recentelijk door de SWOV –stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid en Prof. Van Wee (TU Delft) wordt gesteld.

Die pleiten voor het realiseren van o.a. de volgende maatregelen, om dit soort provinciale wegen veiliger te maken:

- Meer gescheiden rijstroken ( geïsoleerd liggende fietsstroken , fysiek scheiden van de rijbaan)
- Weren van landbouwvoertuigen ( Sic!)
- Snelheidsverlaging.

Voor onze Daarlerveense situatie zou dan de oplossing kunnen zijn:

- Laat de huidige rijbaanindeling zo veel mogelijk intact. Geen verbreding van de rijstroken voor gemotoriseerd verkeer.
- Maar gebruik de geplande verbreding, door het aanleggen van geïsoleerd liggende fietspaden voor en langs de brug.
- Maak vanaf de start van de nu aangegeven rode fietsstroken, een 30 km zone van het gehele gebied, aansluitend op de 30 km zone die reeds bestaat (de spoorstraat).
- Plaats wegversmallingen, zodanig dat te groot en te zwaar landbouwverkeer er niet meer langs kan.
- Leg een modern zebrapad aan bij de brug.

Deze voorgestelde maatregelen beperken de kans op ongelukken voor de “weekhuidigen” onder ons **EN** beperken ook de gevolgen van die ongelukken. Als gevolg van die twee effecten resulteert dat dus ook een sterke afname van de risico's. Een en ander ligt verder geheel in lijn met de reeds aangehaalde resultaten van de meest recente SWOV onderzoeken. De provincie Overijssel zou daarmee zijn betrokkenheid en scherpzinnigheid in dit soort situaties kunnen tonen.

Ik hoop U hiermee nogmaals mijn standpunt te hebben verduidelijkt. Indien U het nodigt acht om dit epistel verder te geleiden binnen Uw afdeling, is dat geen enkel probleem voor mij. Ik ben zelfs bereid om e.e.a. mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Ruud Eggink

Brugstraat 4

Daarlerveen

PS:

Iemand heeft ook de hekken op de brug gewijzigd van horizontaal naar verticaal geplaatste spijlen. Die zorgen er nu voor dat, door die verticale plaatsing, er geen uitzicht meer is van de ene kant van de brug, naar het verkeer aan de andere zijde. De dode hoek voor de verkeersdeelnemers, juist op het punt waar kinderen en wandelaars oversteken, is daarmee sterk vergroot. En dus ook de risico's.