

Reactienota bestemmingsplan Buitengebied Avereest, N48 ter hoogte van  
De Kolonie / Balkbrug

revisie 00  
28 april 2011



| <b>Inhoud</b>  | <b>blz.</b> |
|--|-------------|
| 1 Algemeen .....                                     | 2           |
| 1.1 Inleiding .....                                  | 2           |
| 1.2 Nieuw ontwerp .....                              | 2           |
| 2 Inhoud zienswijzen en reactie van het college..... | 3           |
| 2.1 A. ....  | 3           |
| 2.2 B. ....  | 3           |
| 2.3 C.....   | 4           |
| 2.4 D.....   | 7           |
| 2.5 E.....   | 8           |
| 2.6 F.....   | 9           |
| 2.7 G.....   | 15          |
| 2.8 H.....   | 18          |
| 2.9 I.....   | 19          |

# 1 Algemeen

## 1.1 Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 23 december 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen gegeven worden op het plan. Gedurende de periode dat het bestemmingsplan ter inzage gelegen heeft zijn er negen zienswijzen ingediend. De ingekomen zienswijzen zijn allemaal binnen de voorgeschreven periode ingediend bij de gemeente en daardoor ontvankelijk. Deze zullen in deze reactienota door het gemeentebestuur van Hardenberg van een inhoudelijke reactie voorzien worden.

Vanwege de inwerkingtreding van de Wet bescherming persoonsgegevens is in deze notitie geen gebruik gemaakt van de persoons- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen. Deze notitie zal deel uitmaken van het vastgestelde bestemmingsplan en daardoor ook op internet gepubliceerd worden. De betreffende zienswijzen zijn daarom geanonimiseerd opgenomen in deze notitie. In deze notitie is de zakelijke inhoud van de zienswijzen weergegeven. Er zijn negen zienswijzen ingediend.

## 1.2 Nieuw ontwerp

Er is gedurende het proces een aanpassing in het ontwerp van de tunnel en toeleidende infrastructuur totstand gekomen. Deze wijziging heeft ervoor gezorgd dat het gemeentebestuur bepaald heeft dat het ontwerp bestemmingsplan opnieuw ter inzage gelegd wordt. Daarvoor zullen de reeds ingediende zienswijzen door het college van burgemeester en wethouders van een inhoudelijke reactie voorzien worden. Het nieuwe ontwerp gaat uit van een volledig rechte tunnel in plaats van de bocht die tot dusver voorzien was. Door dit nieuwe ontwerp wordt ook tegemoet gekomen aan een bezwaar uit de ingediende zienswijzen dat het ontwerp met een bocht onder maaiveld te gevaarlijk is.



## 2 Inhoud zienswijzen en reactie van het college

### 2.1 A.

1. Inspreker is ongelukkig met het afsluiten van de Maatschappijwijk. De omweg is in veel gevallen 5 kilometer. Voor gezinnen op de fiets erg ver. Inspreker maakt zich zorgen wat de gevolgen zijn voor de school en peuterspeelzaal in Ommerkanaal.

Reactie college:

Het afsluiten van de Maatschappijwijk zal plaatsvinden met een speciaal onttrekkingbesluit in het kader van de Wegenwet en niet met dit bestemmingsplan. Wel is er in het kader van de aanleg van de tunnel bij de Kolonie gekeken naar de overlast die met name fietsers ondervinden van het afsluiten van de Maatschappijwijk. Omdat met name fietsers het meeste overlast ondervinden van extra omrijdlengte. De insteek is om de Verlengde Grensweg te verharderen en geschikt te maken voor fietsers. Dit is reeds besproken met de betreffende eigenaren die op voorhand niet negatief zijn, mits het alleen fietsers betreft. Hierdoor ontstaat er een kleine omrijdlengte voor fietsers die alleszins acceptabel te noemen is (ca. 1.1km). Hierdoor zullen genoemde voorzieningen in Ommerkanaal ook goed bereikbaar blijven voor fietsers.

2. In welke mate is gekeken naar andere mogelijkheden, bijvoorbeeld de bouw van een (fiets/landbouw)tunnel.

Reactie college:

De insteek van de gemeente is een verkeersveilige tunnel voor alle gebruikers van de weg. Met alleen een fietstunnel ontstaat er voor gemotoriseerd verkeer een probleem om de N48 te kunnen kruisen. Het budget dat beschikbaar is voor het opheffen van de kruisingen laat het niet toe om voor elke op te heffen kruising een nieuwe voorziening aan te leggen. Daarom is gekozen om op twee plaatsen in de gemeente Hardenberg (Den Kaat en De Kolonie) een tunnel te bouwen waar iedereen de N48 kan kruisen.

3. Inspreker verzoekt om heroverweging van het afsluiten van de Maatschappijwijk zodat de belangen beter behartigd worden. Afsluiten van de Maatschappijwijk heeft ongewenst grote gevolgen.

Reactie college:

De locatiekeuze zal niet heroverwogen worden omdat de gemeente van mening is dat een tunnel bij de Kolonie alles overwegend de beste locatie is. De gevolgen van het afsluiten van de mogelijkheid bij de Kolonie heeft grotere gevolgen dan bij de Maatschappijwijk. In de directe nabijheid van de Maatschappijwijk ligt de ongelijkvloerse kruising, viaduct de Haar. Door de aanleg van de fietsverbinding op de Verlengde Grensweg worden de meest negatieve gevolgen van de afsluiting van de Maatschappijwijk (namelijk het ver om moeten rijden van fietsers) sterk verminderd.

### 2.2 B.

1. Inspreker is onverkort van mening dat de locatie de Kolonie de juiste is en dat de verkeerscirculatie als zodanig niet negatief beïnvloed wordt.

Reactie college:

Ook het gemeentebestuur van Hardenberg is van mening dat de Kolonie de beste locatie is.

2. De omrijdtijd door het afsluiten van de Maatschappijwijk zal opwegen tegen de veiligheid die ontstaat. Ondertunneling van de Maatschappijwijk werkt als een magneet voor ander verkeer zodat de

druktesnelheid en onveiligheid alleen maar zal toenemen. Er is nu al jaren sprake van toename van sluijverkeer.

Reactie college:

Het tegengaan van extra sluijverkeer is ook meegenomen in de afweging welke locatie de beste is om te ondertunnelen. De gemeente wil ook dit sluijverkeer tegengaan en zorgen dat het doorgaande verkeer gebruik maakt van de wegen die daarvoor bedoeld zijn (o.a. de N48 / N377 / N340 / Balkweg). De reactie wordt verder voor kennisgeving aangenomen omdat dit bestemmingsplan niet over de afsluiting of eventuele ondertunneling van de Maatschappijwijk gaat.

3. Volgens Plaatselijk belang Balkbrug is de tunnel bij de Kolonie de juiste keuze.

Reactie college:

Ook het gemeentebestuur en overige betrokken overheden vinden de Kolonie de beste locatie voor een tunnel.

4. Er zijn geen agrariërs, gevestigd aan de Maatschappijwijk, die landerijen hebben aan beide zijden van de N48.

Reactie college:

Volgens de gegevens die de gemeente bij het kadaster heeft opgevraagd zijn er bij de Maatschappijwijk drie perceeleigenaren die ieder één perceel aan beide kant hebben van de N48. De totale oppervlakte hiervan is 6.4 hectare. Ook bij de Kolonie hebben drie eigenaren aan beide zijden grond. De oppervlakte hiervan is 36.2 hectare. Wanneer de oversteek bij de Kolonie verdwijnt zijn de gevolgen daar veel groter dan bij de Maatschappijwijk. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de overlast voor de betreffende perceeleigenaren van de Maatschappijwijk net zo groot is als voor de Kolonie, zij zullen moeten omrijden om hun perceel te kunnen bereiken.

5. Toename van verkeer in De Haar zal grotendeels bestaan uit landbouwverkeer. Dit verkeer zal zich aan de verkeersregels dienen te houden zodat daar geen probleem hoeft te ontstaan. Toename van sluijverkeer is de afgelopen jaren al zicht- en merkbaar en staat los van afsluiting/ondertunneling. Dit is onderdeel geweest van diverse alarmbrieven naar de gemeente.

Reactie college:

Het is de gemeente bekend dat er op de Maatschappijwijk sprake is van toenemende drukte van gemotoriseerd verkeer en bijbehorende ergernis van omwonenden. Daar kan met dit bestemmingsplan echter niets aan / tegen gedaan worden. Indirect natuurlijk wel omdat de Maatschappijwijk op termijn afgesloten wordt wanneer de tunnel bij de Kolonie is aangelegd.

## 2.3 C.

1. Als de Maatschappijwijk wordt afgesloten ontstaat een gevaarlijke route door de bebouwde kom van Witharen. De route is 3 kilometer langer dan via de Maatschappijwijk.

Reactie college:

De Balkweg in Witharen is, door het gescheiden fietspad dat aanwezig is, geschikt om grotere aantallen gemotoriseerd verkeer te verwerken dan nu het geval is. Deze route wordt daardoor niet per definitie onveiliger.

Dat er door het afsluiten van de huidige kruisingen met de N48 in enkele gevallen langere routes ontstaan is niet specifiek voor genoemde oversteekmogelijkheid bij de Maatschappijwijk. Dit geldt voor alle te saneren oversteekmogelijkheden in Drenthe en Overijssel.

2. De omliggende infrastructuur bij de Kolonie is niet geschikt voor groot landbouwverkeer.

Reactie college:

In de gehele gemeente Hardenberg is de infrastructuur in het buitengebied minder geschikt voor het laten passeren van twee (grote) landbouwvoertuigen. Elkaar passeren zonder te remmen of uit te wijken lukt niet. De wegen zijn er simpelweg niet breed genoeg voor en dat is ook niet noodzakelijk. De intensiteit waarmee de wegen in het buitengebied gebruikt worden maakt het niet noodzakelijk om bredere wegen aan te leggen. Om elkaar te kunnen passeren is medewerking van elkaar nodig, iets dat heel gewoon is voor wegen in het buitengebied. De groei van de landbouwmachines loopt nergens in het buitengebied parallel met de verbreding van landwegen. De situatie van de wegen naar de Kolonie is dus niet anders dan alle andere wegen in het buitengebied van de gemeente Hardenberg. De tunnel bij De Kolonie zal goed bereikbaar zijn.

3. Door de bocht in de tunnelbak is er sprake van onvoldoende zicht wat de kans op ernstige ongelukken met fietsers vergroot.

Reactie college:

Het is juist dat een rechte tunnel veiliger is dan een tunnel met een bocht onder maaiveldniveau zoals in december 2010 was voorzien. Inmiddels is er daarom mede naar aanleiding van de gesprekken met omwonenden en belanghebbenden en zienswijzen een nieuw ontwerp gemaakt dat een rechte tunnel mogelijk maakt. Er komt een rechte tunnel, met aan de rand van de ingang passeerstroken van 20 meter lang zodat men elkaar kan passeren. Daarmee ontstaat een veilige tunnel.

4 De gemeente is niet bereid om in het omliggende wegennet te investeren.

Reactie college:

De gemeente Hardenberg zou op zich ook best extra in het wegennet in het buitengebied in het algemeen willen investeren. Het beperkte budget dat gebruikt kan worden voor alle verkeersmaatregelen in de gemeente belet dat. Dat budget dwingt de gemeente om keuzes te maken. De keus is om een veilige oversteekmogelijkheid met de N48 te realiseren door twee tunnels aan te leggen (bij Den Kaat en De Kolonie). Daarmee is het beschikbare budget op dit moment uitgegeven. De gemeente is het er mee eens dat omliggende infrastructuur niet perfect is maar de bestaande infrastructuur is zeker goed en veilig te gebruiken door alle verkeersdeelnemers.

5. De verkeersmetingen zijn buiten de piekperiode gedaan en geven een vertekend beeld.

Reactie college:

De verkeerstellingen zijn gebruikt om een beeld te krijgen van de gebruikers van de huidige gelijkvloerse kruisingen. Ze moesten in juni 2010 uitgevoerd worden omdat er op dat moment veel tijdsdruk stond op dit project. In juni 2010 was de doelstelling om in mei 2011 de tunnelbakken aan te leggen.

Het inzicht in juni is belangrijk geweest om te bepalen wat de karakteristiek qua verkeersaantallen van alle kruisingen zijn. De tellingen laten zien dat er sprake is van relatief 'rustige' kruisingen. In de periode juni gaat het voor De Kolonie om zo'n 250 voertuigbewegingen per dag ( gemiddeld 11 per uur). Natuurlijk zal het in drukke periodes iets drukker zijn maar dan nog is het een rustige kruising. Ook andere kruisingen laten dit beeld zien, zij het dat de Maatschappijwijk iets drukker is in de periode dat gemeten is. Overigens kan het bij de kruising Maatschappijwijk in de piekperiodes wel rustiger zijn dan de kruising bij De Kolonie, ook dat is nu niet bekend.

Om op basis van alleen verkeerstellingen een besluit te nemen zou je het gehele jaar moeten tellen. Dat is niet haalbaar. Daarom ontstaat altijd discussie over de tellingen. Uit de toelichting die in het plan van 2010 is opgesteld zou opgemaakt kunnen worden dat de verkeerstellingen doorslaggevend geweest zijn voor de locatiekeuze. Dat is niet het geval geweest. Ze zijn uitgevoerd om inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen op alle kruisingen en mede op basis daarvan is de keuze gemaakt. Dit zal tekstueel aangepast worden in het bestemmingsplan.

6. Er bestaat een sterke voorkeur voor een tunnel bij de Maatschappijwijk. Toevoerende wegen zijn recht een breed zodat een veilige en overzichtelijke tunnel aangelegd kan worden. Het is de

goedkoopste optie voor een volwaardige landbouw tunnel. Sluipverkeer kan worden voorkomen door de Maatschappijwijk alleen open te stellen voor landbouw- en bestemmingsverkeer.

Reactie college:

Zoals bekend bestaat er bij de gemeente een voorkeur voor de Kolonie. Ook hier kan een veilige en overzichtelijke rechte tunnel gebouwd worden.

Een tunnel bij de Maatschappijwijk is niet per definitie goedkoper. Bovendien wordt dat op geen enkele manier cijfermatig onderbouwd door de indiener van de zienswijze. De belangrijkste kosten voor de aanleg van de tunnels zijn namelijk de tunnelbakken onder de N48. Die bakken onder de N48 verschillen vrijwel niet bij de Kolonie of Maatschappijwijk. De extra kosten bij De Kolonie zijn er voor de aanpassing van de infrastructuur om in de tunnel te komen. Dat is bij de Maatschappijwijk waarschijnlijk niet nodig vanwege de rechte aanloop van de weg.

Aan de andere kant moet er in het geval van een tunnel bij de Maatschappijwijk fors geïnvesteerd worden in infrastructuur voor fietsers (voorziening naar de N377) waardoor een keus voor de Maatschappijwijk in zijn totaliteit duurder wordt.

Tenslotte is de suggestie om de weg enkel en alleen geschikt te maken voor bestemmings-landbouwverkeer juist in tegenspraak met de doelstelling van de aanleg van twee tunnels in de gemeente. De tunnels moeten door iedereen gebruikt kunnen worden.

7. Met klem wordt gevraagd het huidige voorstel met landbouw tunnels bij De Kolonie en Den Kaat opnieuw te overwegen gezien de informatie over de omvang van het landbouwverkeer dat de N48 tussen Balkbrug en De Haar moet oversteken. Verwezen wordt naar een bijlage met verkeersgegevens van een loonbedrijf.

Reactie college:

In genoemde bijlage wordt inzicht gegeven in de jaarlijkse verkeersbewegingen van een loonbedrijf dat nu gebruik maakt van de Maatschappijwijk. Dit betreft 1600 bewegingen per jaar (= gemiddeld 4.3 per dag). De suggestie wordt gewekt dat dit verkeer alleen gebruik maakt van de Maatschappijwijk terwijl in de praktijk blijkt dat ook het viaduct De Haar hiervoor gebruikt wordt.

Bij de tellingen die uitgevoerd zijn door Rijkswaterstaat kwam een totaal gebruik voor de Maatschappijwijk van 338 oversteken per dag naar voren. Uiteraard zullen er fluctuaties optreden in het dagelijks gebruik van de oversteekplaatsen al naar gelang het seizoen. De gemeente ziet alleen niet in dat genoemde verkeersbewegingen van het loonbedrijf aantonen dat de tellingen niet kloppen, dat er in werkelijkheid veel meer gebruik gemaakt wordt van deze kruising dan is berekend of dat de afweging die gemaakt is mede naar aanleiding van de tellingen onjuist is.

Ook in de drukke periode zal hier geen toename zijn van honderden voertuigbewegingen per dag. Er blijft sprake van een rustige oversteekmogelijkheid (ondanks dat dat door aanwonenden best anders ervaren kan worden).

## 2.4 D.

1. Verzocht wordt om duidelijkheid over de exacte plaats van de tunnel.

Reactie college:

De locatie van de tunnel is weergegeven op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan Buitengebied Avereest, N48 ter hoogte van de Kolonie/Balkbrug. Binnen de bestemming 'Verkeer' wordt de tunnel aangelegd.

2. Een netto breedte van de tunnel van 4.5 meter is noodzakelijk.

Reactie college:

De gemeente en overige betrokken overheden willen vanwege de veiligheid van de tunnel en de voertuigen die gebruik maken van deze tunnel ook een breedte voor de tunnel van 4.5 meter realiseren. Dat is ook mogelijk binnen dit bestemmingsplan.

3. Het is wenselijk een gescheiden fiets-/ voetgangersstrook aan te leggen voor de veiligheid. Bijkomend voordeel is dat de tunnelbak dan wellicht korter kan.

Reactie college:

Alle betrokken overheden Rijk / provincie / gemeente zouden graag een gescheiden fiets-/ voetgangersstrook aanleggen in de tunnels. Dit past alleen niet binnen het taakstellend budget dat de overheden hebben meegegeven. Het totale budget dat beschikbaar is voor de aanleg van 4 landbouw tunnels in Drenthe en Overijssel is ca. € 8 miljoen. Het is niet mogelijk om binnen dit bedrag een gescheiden strook aan te leggen voor fiets- en voetgangers in de vier tunnels die er komen. Overigens hebben ook de toeleidende wegen (m.u.v. de Balkweg) geen gescheiden fietsstrook. De huidige tunnels zijn naar de mening van alle betrokken overheden veilig, zeker in relatie tot de relatief lage intensiteit van het aantal gebruikers per dag. Dat een gescheiden strook zoals gesuggereerd wordt veiliger is beseffen ook alle betrokkenen maar dat is vanwege het budget niet haalbaar.

4. Verzocht wordt om geen nieuwe aanplant van bomen zodat een veilige en overzichtelijk situatie gecreëerd wordt. Ook mag er geen nieuwe natuur ontstaan.

Reactie college:

Met dit bestemmingsplan kan niet verboden worden dat er nieuwe aanplant komt. De gemeente zal de strook gaan inrichten en u kunt er vanuit gaan dat dit niet met dichtbegroeide bomenrij zal plaatsvinden. Dit uiteraard vanwege het genoemde aspect van overzicht op maaiveldhoogte. Er zal wel een groene invulling aangelegd worden nabij de tunnel. Gedacht moet dan worden aan het zaaien van gras en / of laaggroeiende beplanting.

Deze aanleg van nieuw groen zal overigens geen enkele belemmering vormen voor de uitoefening van de omliggende agrarische bedrijven. Ze zullen door dit bestemmingsplan niet de status krijgen van natuurgebied of ecologische verbindingzone en niet beperkend zijn voor wie dan ook.

5. Verzocht wordt om verkeerslichten bij de tunnel.

Reactie college:

Door het nieuwe ontwerp ontstaat een rechte tunnel met aan beide zijden een passeerstrook. Hierdoor zijn er geen aanvullende maatregelen nodig om het verkeer te reguleren bij de tunnel.



6. Gevraagd wordt hoe de afvoer en het onderhoud van de sloot zal plaatsvinden. Onderhoud dient te geschieden vanaf de openbare weg.

Reactie college:

De sloot zal via duikers afwateren op bestaande sloten die langs de N48 liggen. Het onderhoud kan vanaf het openbare gebied plaatsvinden en daarvoor hoeft in principe geen gebruik gemaakt te worden van omliggende agrarische percelen die niet in eigendom zijn van de gemeente.

Mocht onverhoopt toch gebruik gemaakt moeten worden van de naastliggende percelen dan zal dat uiteraard niet zonder voorafgaande toestemming plaatsvinden.

6. De tunnel moet opgenomen worden in de route voor gladheidsbestrijding.

Reactie college:

Onderzocht zal worden of de tunnel kan worden opgenomen in de routes voor gladheidsbestrijding van de gemeente Hardenberg.

7. Wat is het alternatief als de tunnel is afgesloten?

Reactie college:

De gemeente gaat er vanuit dat de tunnel niet vaak afgesloten zal zijn. Mocht dat toch het geval zijn dan zal het verkeer tijdelijk gebruik moeten maken van de andere mogelijkheden om de N48 te kunnen kruisen (De Haar en Balkbrug).

## 2.5 E.

1. Alleen een tunnel met een netto breedte van 4.5 meter is bespreekbaar.

Reactie college:

Zie de gemeentelijke reactie op punt D.2.

2. Omdat er geen uitwijkmogelijkheden zijn is het wenselijk om een gescheiden fiets- en voetgangersstrook te maken.

Reactie college:

Zie de gemeentelijke reactie bij punt D.3.

3. Ten behoeve van het overzicht moet er geen nieuwe aanplant gerealiseerd worden.

Reactie college:

Zie de gemeentelijke reactie bij punt D.4.

4. Kan de sloot niet naar twee richtingen afwateren zodat er geen extra sloot door het land gemaakt hoeft te worden.

Reactie college:

Het is vanwege de natuurlijke loop van het water niet mogelijk om de sloot naar twee kanten te laten afwateren. De sloten moeten net als nu met elkaar in verbinding staan. Daarom is de verplaatsing van de sloot in combinatie met duikers onder de weg door noodzakelijk.

5. Schouw van de nieuwe sloot dient vanaf de openbare weg plaats te vinden.

Reactie college:

Zie gemeentelijke reactie bij punt D.6 ten aanzien van het onderhoud.

6. Er mag geen verbindingszone of verkapte natuurfunctie ontstaan langs de randen van de sloot.

Reactie college:

Zie gemeentelijke reactie bij punt D.4.

7. Verzocht wordt om gebruik te maken van een verkeerslichten.

Reactie college:

Zie gemeentelijke reactie bij punt D.5.

## 2.6 F.

1. Bepaalde belangen en gegevens zijn niet meegenomen in de afweging. Dit betreft met name het niet meenemen van het structurele en omvangrijke landbouwtransport dat de N48 kruist. Ook de gevolgen van de afsluiting van de kruising Maatschappijwijk voor de bebouwde kom van Witharen en De Haar zijn naar onze mening niet meegenomen.

Reactie college:

Het landbouwverkeer is een belangrijk aandachtspunt geweest bij de keuze voor de locaties van de tunnel. Wanneer namelijk de oversteken bij de Kolonie beide afgesloten worden ontstaat er een grote omrijdroute voor verkeer dat nu gebruik maakt van deze oversteek mogelijkheden. Hier zijn ook de perceeleigenaren gevestigd die in totaal 36.2 hectare grond hebben terwijl dat bij de Maatschappijwijk 6.4 hectare is.

De infrastructuur bij/door Witharen (Balkerweg) en de Haar is geschikt voor landbouwtransport, vooral dankzij de vrijliggende fietspaden. Bij de Haar is sprake van een landbouwweg zonder fietssuggestiestroken of vrijliggende fietspaden. Ook deze weg is geschikt voor extra verkeer.

2. De kosten van het huidige voorstel zijn te hoog.

Reactie college:

Er wordt in de zienswijze op geen enkele manier inzicht geboden op basis waarvan deze conclusie getrokken wordt door de indieners van de zienswijze. De gemeente kan er dan ook niet specifiek op ingaan.

Wel wordt door de gemeente en andere betrokken overheden in het algemeen gesteld dat het taakstellend budget van € 8 miljoen voor de realisatie van vier landbouwtunnels onder de N48 voldoende is om goed bruikbare tunnels aan te leggen.

3. Insprekers zouden graag één visie, één plan voor het deel in Overijssel zien, met daarin de locaties van de tunnels, de oversteken die gesloten worden en de noodzakelijke aanvullende maatregelen. Dit alles met een financiële onderbouwing. Geen oplossingen met losse, financiële, eindjes.

Reactie college:

De vier locaties die gekozen zijn voor de aanleg van evenzoveel landbouwtunnels zijn niet zomaar gekozen. In de stuurgroep en projectgroep N48 (met daarin verkeersexperts van Rijk, provincies en gemeenten) is zeer uitvoerig gesproken over de locaties waar tunnels moeten komen en welke kruisingen opgeheven moeten worden. Daarbij zijn drie van de vier locaties vrij snel bepaald vanwege hun ligging in relatie tot dichtstbijzijnde oversteekmogelijkheid en is de vierde locatie (Kolonie of Maatschappijwijk) uitvoerig besproken en geanalyseerd. Belangrijke punten zijn intensiteit en gebruikers, fysieke omgeving, omrijdlengtes, sociale cohesie en kosten.

Het is wel gebleken dat de onderliggende visie ten aanzien van de locaties voor de tunnels niet ruim aan bod gekomen is in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Daarom zijn nu twee nieuwe hoofdstukken toegevoegd waarin deze afweging duidelijk aan bod komt. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

4. De omvang van het landbouwtransport dat de N48 over moet steken (mest van west naar oost en maïs van oost naar west), tezamen met het gewoonlijke landbouwverkeer tussen twee, ook planologisch aangewezen, landbouwgebieden, is niet onderkent en als zodanig niet meegenomen in de locatiekeuze.

Reactie college:

De gebieden waartussen het genoemde landbouwverkeer heen en weer moet rijden ligt op ruime afstand van de kruisingen. Daardoor zal de omrijdafstand voor die agrariërs ook minder zijn. Viaduct de Haar en straks ook De Kolonie liggen dan dichtbij. Hiervoor hoeft niet ver omgereden te worden wanneer de kruising bij de Maatschappijwijk opgeheven wordt. Dit landbouwverkeer gebruikt het viaduct nu ook al vaak omdat het lastig is om met de grote machines de N48 over te steken. De aanleg van een tunnel is juist voor dit soort grote transporten een uitkomst. Zie verder ook de gemeentelijke reactie onder punt F.1.

5. De capaciteit van het onderliggende wegennet bij Kolonie is onvoldoende voor een goede bereikbaarheid van de tunnel voor veel en zwaar landbouwverkeer (constatering gemeenteambtenaar met plaatselijke ondernemer, 20 dec. 2010). Volgens insprekers horen bij het maken van een keuze alle aspecten dus ook die van noodzakelijke aanpassingen aan het wegennet te worden meegenomen.

Reactie college:

Verwezen wordt in de zienswijze naar een verslag dat is opgesteld door de bewoners, naar aanleiding van een informele bijeenkomst die de bewoners van Witharen gehad hebben met vertegenwoordigers van de projectgroep N48. Dit verslag is inhoudelijk niet geaccordeerd door de gemeente.

Er is tijdens de bijeenkomst bijvoorbeeld aangegeven dat alle wegen in het buitengebied van de gemeente Hardenberg niet geschikt zijn om twee landbouwvoertuigen elkaar te laten passeren. Alle wegen zijn te smal zodat maatwerk (wachten op elkaar om te kunnen passeren) noodzakelijk is. Dit geldt ook voor de omliggende wegen bij De Kolonie en dus ook voor de omliggende wegen bij de Maatschappijwijk. De Balkerweg is hierop een positieve uitzondering.

De gemeente zou alle wegen in het buitengebied graag breder maken vanwege de toenemende schaalgrootte in het materieel dat vandaag de dag gebruikt wordt. Maar ook hier is er onvoldoende budget om de wens ook te kunnen realiseren (zie ook de reactie onder punt C.4.).

De situatie dat groot landbouwverkeer elkaar treft op de omliggende wegen bij De Kolonie zal zeker voorkomen. Men zal elkaar dan de ruimte moeten geven net als overal in het buitengebied van de gemeente Hardenberg.

6. Bij de keuze is er vanuit gegaan dat er geen landbouwbedrijven zijn met gronden aan beide zijden van de N48. (Overwegingen locatie tunnels N48 Overijssel gemeente Hardenberg, toegestuurd dec. 2011) Zowel bij Kolonie als bij Maatschappijwijk is dit wel het geval. Er is niet overwogen om hun problemen op te lossen middels vrijwillige kavelruil. Daarvoor liggen er wel mogelijkheden. Omrijvergoedingen kunnen beter besteed worden aan een structurele oplossing zoals kavelruil.

Reactie college:

Het klopt dat er bedrijven / eigenaren zijn met grond aan beide kanten van de N48. Zoals in punt B.4 is weergegeven hebben de eigenaren bij de Kolonie (36.2 hectare) veel meer grond aan beide zijden van de N48 dan bij de Maatschappijwijk (6.4 hectare). Vrijwillige kavelruil kan altijd maar daar gaat dit project geen rol in spelen.

7. Wanneer oversteken bij de Kolonie niet vlot en veilig kan zal het landbouwverkeer via de bebouwde kom van Witharen en De Haar gaan rijden. Dit is ongewenst. Daar waar de tunnel komt zal ook het landbouwverkeer de N48 over moeten steken. Het kan niet de bedoeling zijn om op de ene plaats een landbouw-tunnel aan te leggen en het landbouwverkeer via een andere route te leiden.

Reactie college:

De tunnel bij De Kolonie is ook geschikt voor alle landbouwverkeer (en vrachtwagens). Dit verkeer hoeft dus niet via genoemde kernen te rijden. Verkeer zal zelf een weg zoeken in de nieuwe situatie en kan op verschillende plaatsen de N48 kruisen, zeker ook bij de Kolonie. Ook oversteek de Haar is sinds jaar en dag een veilige oversteek voor alle verkeer, inclusief landbouwverkeer.

8. De observaties aan de hoeveelheden overstekend verkeer zijn in juni (geen toptijd landbouw; wel voor toerisme) op slechts twee dagen (waarvan voor Den Kaat en Maatschappijwijk een dag op zaterdag) gedaan. Bij de mechanische tellingen is modal-split toegepast; er is geen onderscheid te zien tussen zwaar- en personenautoverkeer. De hoeveelheden zijn veel te laag om iets zinnig van te zeggen. Toch zijn zij belangrijk geweest voor de keuze (par.2.2 ontwerp-bestemmingsplan).

Reactie college:

Zoals eerder aangegeven zijn de verkeerstellingen uitgevoerd om een inzicht te krijgen bij het gebruik van de kruisingen. De gevraagde modal-split was beschreven in de toelichting (par 2.2) maar is er nu nog nadrukkelijker in opgenomen. Uit de telcijfers blijkt dat personenauto's verreweg de grootste gebruikersgroep is op de kruising.

Ten aanzien van het punt van de importantie van de cijfers wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt C.5.

9. De westelijke toevoerweg en plaats van de tunnelbak vormt de grens met EHS. De EHS heeft hier de status van RVZ. Door meer verkeer en aanleg van een tunnelbak (breedte groter dan de huidige weg) wordt de kwaliteit en functionaliteit van de noord-zuid verbinding aangetast. Dit geldt met name voor de das (tabel 3; hiervoor moet aangetoond worden dat er geen negatief effect is en er een groot maatschappelijk belang is) die in het gebied voorkomt en gebruik maakt van de verbinding. Bij Maatschappijwijk is de invloed op EHS of natuur gering omdat deze locatie midden in het agrarische gebied ligt.

Reactie college:

Er is op 12 april 2011 gericht onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van de genoemde das in de nabijheid van het plangebied door de Zoogdiervereniging. Hieruit blijkt dat er in de directe omgeving geen dassenburchten aanwezig zijn. Wel zijn in de omliggende weilanden sporen gevonden van dassen. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat de tunnel niet door foerageerroutes heen aangelegd wordt zodat er geen negatieve invloed is op de das.

Ook de EHS in de wijde omgeving zal niet aangetast worden door de aanleg van de tunnel en omliggende infrastructuur. Hier is overleg over geweest met de provincie en het bestemmingsplan is ook voorgelegd aan de provincie. Zij zien als bevoegd gezag geen problemen in relatie tot de nabij gelegen EHS.

10. Afsluiting Maatschappijwijk via een ander bestuurlijk proces is ongewenst vanwege de samenhang en beperkt de mogelijkheden van de burger. Insprekers pleiten voor één visie, één plan waarin alle maatregelen (locaties, afsluitingen, aanvullende maatregelen) staan, met een financiële onderbouwing.

Reactie college:

De wetgever in Nederland heeft bepaald dat er voor de afsluiting van een weg een ander juridisch kader is dan voor het bestemmingsplan. Het afsluiten van een oversteek kan ook pas wanneer een alternatief (dus de aanleg van de tunnel) gereed is en dus ook het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Ten aanzien van het verzoek om één visie, één plan met alle maatregelen en financiële onderbouwing wordt verwezen naar de onderbouwing onder punt F.3.

11. Belangrijkste uitgangspunt zou naar onze mening moeten zijn: Het zo goed mogelijk besteden van het beschikbare budget t.b.v. een optimale bereikbaarheid. Oplossingen met fietstunnels zijn mogelijk.

Reactie college:

De gemeente onderschrijft dit standpunt van harte maar maakt een andere keuze ten aanzien van de meest wenselijke locaties in het licht van optimale bereikbaarheid dan de indiener van de zienswijzen. Daarbij is zoals eerder in deze notitie beschreven niet voldoende budget beschikbaar om aparte fietstunnels aan te leggen. De keus is gevallen op vier tunnels die voor iedereen bruikbaar zijn. Daarbij wordt het beschikbare budget maximaal besteed.

12. De omrijdlengte bij de Kolonie is korter dan bij de Maatschappijwijk. Ook bij Kolonie liggen onverharde wegen die gebruikt kunnen worden.

Reactie college:

Er is door de gemeente gekeken naar de omrijdlengtes. Dit is gedaan mede aan de hand van een gekregen overzicht van plaatselijk belang waarin zij de werkelijke afstanden aangeven die zij bepaald hebben door middel van het zelf rijden van de routes. In onderstaande tabel staan de resultaten hier van beschreven. In de omrijdlengtes zit volgens het gemeentebestuur geen noemenswaardig verschil indien gebruik gemaakt wordt van een gemotoriseerd voertuig.

| <b>Tunnel bij de Kolonie (= omrijden Maatschappijwijk)</b>  | <b>Tunnel bij de Maatschappijwijk (= omrijden Kolonie)</b>  |
|---|---|
| Om de omrijdtijden in beeld te brengen gaan we uit van omrijdlengtes van de meest ongunstige situatie: een bewoner die het dichtst bij de Maatschappijwijk, én ten oosten van de Maatschappijwijk woont én is gericht op Witharen is de omrijdlengte 5 km. Uitgaande van een bewoner die het dichtst bij de Maatschappijwijk, én ten westen van de Maatschappijwijk woont én is gericht op het gebied achter het Vierde Blok is de omrijdlengte 7.5 km. Hoe verder men van de oversteek woont, hoe kleiner de omrijdlengte. | Om de omrijdtijden in beeld te brengen gaan we uit van omrijdlengtes van de meest ongunstige situatie: een bewoner die het dichtst bij de Kolonie, én ten oosten van de Kolonie woont én is gericht op Balkbrug is de omrijdlengte 5.8 km. Uitgaande van een bewoner die het dichtst bij de Kolonie, én ten westen van de Kolonie woont én is gericht op het gebied achter het Vierde Blok is de omrijdlengte 8 km. Hoe verder men van de oversteek woont, hoe kleiner de omrijdlengte. |

Waar het verschil ontstaat is de omrijdlengtes en bijbehorende tijden voor fietsers. Hier is specifiek naar gekeken en geconstateerd dat bij de Maatschappijwijk vrij eenvoudig en goedkoop een goede oplossing geboden kan worden, namelijk het verharde van de onverharde Maatschappijwijk / Verlengde Grensweg. Bij de Kolonie is dat niet het geval omdat daar nieuwe fietspaden aangelegd moeten worden en dat is veel duurder.

13. Geen tunnel bij Maatschappijwijk geeft een omrijdlengte die acceptabel is: viaduct De Haar ligt op 1 km afstand. De afstand van 1 km is over de N48, daar kun je dus niet over.

Reactie college:

Het klopt dat genoemde passage niet juist is. Wat bedoeld wordt is dat door de aanpassing van de Verlengde Grensweg tot fietspad een omrijdlengte voor fietsers van ca. 1 kilometer ontstaat tot viaduct de Haar. Voor auto's is dat inderdaad langer. De toelichting zal hierop aangepast worden.

14. Geen tunnel bij Maatschappijwijk vermindert het sluipverkeer. Het doorgaande verkeer wordt hiermee naar de hoofdinfrastructuur gestuurd. De verbetering in veiligheid op de Maatschappijwijk zal ten kostte gaan van de veiligheid op De Haar wanneer het (landbouw)verkeer daar langs zal moeten. Insprekers zijn dan ook van mening dat er geen steekhoudende argumenten zijn aangevoerd om niet te kiezen voor een tunnel in de Maatschappijwijk.

Reactie college:

In deze reactienota is onder punt C.5.aangegeven welke aspecten belangrijk geweest zijn bij de locatiekeus.

Alle overwegingen die ten grondslag gelegen hebben aan de locatiekeus zijn ook verwerkt in de nieuwe toelichting van het bestemmingsplan. Deze stonden niet uitgebreid in het ontwerp bestemmingsplan

van december 2010. De gemeente beseft dat dat tot onduidelijkheid heeft geleid en heeft daarom extra hoofdstukken toegevoegd aan het bestemmingsplan.

15. Geluid en lucht overlast zullen toenemen bij Kolonie bij een volwaardige landbouw tunnel daar.

Reactie college:

Het geluid zal nauwelijks toenemen. De gemeente verwacht een verwaarloosbare toename van het aantal verkeersbewegingen per dag. Niet alle gebruikers van de Maatschappijwijk zullen gebruik gaan maken van de Kolonie maar ook van omliggend wegennet. Helemaal omdat blijkt uit de korte enquête veel verkeer dat nu gebruik maakt van de Maatschappijwijk deze route als sluiproute gebruikt. Dit verkeer wil snel van A naar B en zal naar de stellige verwachting van de gemeente geen gebruik maken van de Kolonie omdat dit geen logische sluiproute is om snel van A naar B te gaan. Dit doorgaande verkeer zal over de N48 gaan.

Toch is er specifiek onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op de naastliggende woningen. De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de geldende grenswaarden volgens de systematiek van de Wet geluidhinder (Wgh) voor wijzigingen aan een bestaande weg (reconstructie). Uit de rekenresultaten blijkt dat zowel voor als na de geplande wegaanpassing de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op geen van de toetspunten wordt overschreden.

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn de aantallen verkeersbewegingen dermate klein dat er geen specifiek onderzoek nodig is. Zij zullen niet in betekenende mate bijdragen aan een toe- of afname van de luchtkwaliteit. Ook voor de aanpassingen van de N48 is specifiek onderzoek niet noodzakelijk geweest omdat de aantallen daar te weinig waren. Aangezien over de N48 vele malen meer verkeer rijdt is geconstateerd dat specifieke berekeningen naar het aspect luchtkwaliteit achterwege gelaten kunnen worden voor dit plan.

16. Voor de veiligheid op het onderliggend wegennet kan het beste gekozen worden voor een tunnel in Maatschappijwijk.

Reactie college:

Zoals eerder aangegeven kiest het bestuur van de gemeente Hardenberg voor de Kolonie. Daarbij zit er qua wegprofiel en verhardingsbreedte nauwelijks verschil tussen de Maatschappijwijk en de Haar zodat laatstgenoemde weg ook gebruikt zal worden indien de Maatschappijwijk afgesloten is.

17. Een tunnel bij Maatschappijwijk zal goedkoper zijn: hier kan een rechte tunnel worden aangelegd, voornamelijk binnen de bestaande verkeersbestemming en zijn er geen aanpassingen nodig aan het onderliggende wegennet. Omdat het de huidige route is zal er minder planschade zijn. Oplossingen met fietstunnels zouden ook overwogen moeten worden.

Reactie college:

Planologisch gezien is het inderdaad makkelijker om een tunnel aan te leggen bij de Maatschappijwijk. Het zal waarschijnlijk passen binnen de geldende bestemming en aanpassingen aan onderliggend wegennet zullen minder zijn dan bij de Kolonie. De tunnelbak onder de N48 is de duurste infrastructurele voorziening die aangelegd moet worden. Die tunnelbak zal qua prijs niet veel verschillen op beide locaties. Bovendien passen ze op beide locaties binnen het beschikbare budget.

Dat er bij de Kolonie sprake is van meer planschade bestrijdt de gemeente. Het is voor de gemeente überhaupt de vraag of er planschade ontstaat. De woningen en bedrijven kunnen namelijk ook meer waard worden. Een onveilige kruising verdwijnt en een veilige tunnel wordt gebouwd. Fietstunnels zijn budgettair niet mogelijk. Daarom komen in de gemeente twee tunnels die door iedereen gebruikt kunnen worden.

18. Er is gekozen voor vooral individuele gesprekken met direct aanwonenden. PB Witharen en bewoners Maatschappijwijk zijn pas in december 2010 geïnformeerd. De informatieavonden in

november (in plaats van een inspraakronde op een voorontwerp) waren toen al geweest (november 2011). In december was de keuze al gemaakt. Insprekers betreuren de gang van zaken en gaan ervan uit dat de gegevens die alsnog zijn ingebracht reden zijn voor een nieuwe afweging.

Reactie college:

Er is gekozen om in oktober 2010 met de direct belanghebbenden in gesprek te gaan. Die hebben de meeste profijt of last van het bestemmingsplan De Kolonie. Daarnaast is door middel van een uitgebreide aankondiging in plaatselijke media een informatieavond kenbaar gemaakt op 2 november en 3 november 2010 in Zuidwolde en Balkbrug. Hier werd een eerste keer de gehele omgeving geïnformeerd over de plannen. Tijdens deze bijeenkomst waren ca. 80 belangstellenden aanwezig in Zuidwolde en ca. 130 in Balkbrug.

Iedereen was hier welkom ook de plaatselijk belangen uit de omgeving. Iedereen die het belangrijk vond is in het algemeen via de krant op de hoogte gesteld van de informatiebijeenkomsten. Het was ook voldoende duidelijk gezien de hoge opkomst.

In oktober / begin november was de insteek van alle betrokkenen erop gericht om in mei 2011 de tunnelbakken al aan te leggen. Daarom is gekozen voor de genoemde gesprekken met de direct aanwonenden. Ook is vooroverleg geweest met de in het Bro genoemde overleginstanties. Vragen en opmerkingen die tijdens de informatiebijeenkomsten naar voren kwamen zijn gebruikt bij de verdere uitwerking van de plannen.

In november zijn de plannen verder uitgewerkt. De 'definitieve' plannen zoals die zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan voor De Kolonie zijn opnieuw tijdens een informatieavond op 14 en 16 december in genoemde kernen uitgelegd aan belangstellenden. Ook werd de bestemmingsplan-procedure in detail uitgelegd aan de aanwezigen.

De keus is pas definitief als de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. Dat zal de gemeenteraad doen met inbegrip van alle ingekomen zienswijzen. Alle zienswijzen zullen betrokken worden bij de afweging om dit bestemmingsplan vast te stellen. Niemand wordt benadeeld door de gekozen procedure en alle belangen worden zorgvuldig afgewogen door de raad tijdens de vaststelling van het bestemmingsplan. Bovendien wordt het ontwerp bestemmingsplan nogmaals ter inzage gelegen zodat iedereen nogmaals de kans krijgt om te reageren op dit bestemmingsplan.

19. Kanttekeningen bij de vormgeving van de tunnel bij De Kolonie:

- De voorgestelde tunnel en tunnelbak bij Kolonie kan aan de oostkant geen gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Door woningen en een haakse bocht ten oosten van de N48 is een (krappe) bocht van 90 graden nodig.
- De voorgestelde inrichting is niet veilig. Een tunnel met bocht is sociaal onveilig.
- De kosten zijn hoog van een tunnel met bocht en de aansluiting van de woning aan de noord-oost kant.
- Planschade is te verwachten

Reactie college:

Er ontstaan in de nieuwe situatie geen haakse bochten meer (zie par. 1.2). De gebruikte bochten voor de omliggende infrastructuur voldoen aan de boogstralen die algemeen gebruikt worden. De tunnel zal ook aan alle veiligheidseisen voldoen en ook sociaal veilig zijn. Zoals eerder aangegeven vallen de kosten binnen het budget en is de gemeente op voorhand niet overtuigd van de stelling dat planschade te verwachten is. Bovendien heeft de wetgever daarvoor een procedure bepaald waar gebruik gemaakt van kan worden indien iemand van mening is dat er sprake is van planschade.

20. Daarnaast wordt in het ontwerp-bestemmingsplan geen melding gemaakt:

- van de gevolgen voor Maatschappijwijk (wat de burger beperkt in inspraak enz.)
- noodzakelijke aanpassingen voor het onderliggend wegennet en de financiële onderbouwing daarvan.

Reactie college:

Het bestemmingsplan voor De Kolonie gaat niet over de afsluiting van de Maatschappijwijk. Daarom wordt geen aandacht geschonken aan eventuele gevolgen van een afsluiting van de Maatschappijwijk. De burger wordt dan ook niet beperkt in inspraak ed. Tijdens de informatieavonden is daarnaast duidelijk aangegeven dat er voor de afsluiting van de overgebleven kruisingen aparte procedures gevolgd gaan worden. Hierbij wordt een in de wet vastgelegd juridisch traject gevolgd met mogelijkheden om te ageren tegen de afsluiting.

Als er door de afsluiting van de Maatschappijwijk aanpassingen gedaan moeten worden aan het omliggende wegennet dan zal die afweging plaatsvinden in het kader van het besluit tot onttrekking aan de openbaarheid in het kader van de Wegenverkeerswet. Hierbij zal zeker gekeken worden naar de status van de Verlengde Grensweg waarover met de eigenaren nu al verkennende gesprekken plaatsvinden om te kijken of deze gebruikt kan worden zodat de omrijdlengte voor met name fietsers naar het viaduct de Haar verkleind kan worden.

## 2.7 G.

1. Door de afbeelding (figuur 2) in de toelichting wordt de suggestie gewekt dat er ook bij de Maatschappijwijk een tunnel kan komen. Dit is misleidend omdat daarvoor geen budget is. Dit geeft grote onzekerheid voor de belanghebbenden bij de kruising Maatschappijwijk.

Reactie college:

Het is terecht dat deze opmerking gemaakt wordt. Ondanks dat de toelichting niet juridisch bindend is staat er wel in genoemd figuur dat een tunnel bij de Maatschappijwijk een optie is. Inmiddels is duidelijk dat dit geen optie is. Daarom is de figuur aangepast in de toelichting.

2. Door het bovenstaande is in het bestemmingsplan feitelijk een keuzemodel aan de orde wat betreft de keuze van de locatie waar een tunnel gerealiseerd wordt. Het bestemmingsplan biedt dus geen rechtszekerheid en -bescherming, het biedt geen concrete uitwerking waar alternatieven noodzakelijk zijn, het biedt geen goede en volledige afweging van belangen.

Reactie college:

De gemeente begrijpt dat het wellicht enigszins verwarrend kan zijn als alleen op figuur 2 afgegaan wordt. Er is echter wel degelijk een keuze juridisch vastgelegd. Bij De Kolonie komt een tunnel en niet bij de Maatschappijwijk. Een alternatief is ook niet nodig omdat een tunnel bij De Kolonie in de stellige overtuiging van alle betrokken overheden haalbaar en wenselijk is.

3. Betere bestudering van alle omgevingsfactoren en overleg met alle betrokkenen en aanwonenden in het grotere gebied dan het bestemmingsplan is achterwege gebleven. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan niet aan de functie van een bestemmingsplan dat het ook in lijn is met de grotere gebiedsvisie en dat alle belangen afgewogen zijn. Bijvoorbeeld: waar een landbouw-tunnel gebouwd wordt zal het ook de bedoeling zijn dat het daarop aangewezen landbouwverkeer daar gebruik van maakt.

- Is onderzocht wat de toename is als andere kruisingen verdwijnen ?
- Is onderzocht of dat landbouwverkeer in haar grootste afmetingen gebruik kan maken van de wegen naar de tunnel, de tunnel zelf met de bochten en de verkeersdruk daarvan op die omgeving ?

In het bestemmingsplan is dit niet te lezen, dus het is ook maar zeer de vraag of dit onderzocht is.

Reactie college:

Er is met vele betrokken perceeleigenaren en belanghebbenden uit de omgeving gesproken. Daarnaast zijn er vier informatiebijeenkomsten gehouden waarbij iedereen informatie kreeg en daarna ruimschoots de gelegenheid om vragen te stellen. Dit alles heeft mede geleid tot de locatiekeuze.



Bij De Kolonie wordt een tunnel gebouwd die voor alle verkeersgebruikers bruikbaar zal zijn. De toename aan verkeer zal minimaal zijn. Het zijn allemaal rustige wegen.

Zoals onder punt F.5 is beschreven zijn de omliggende wegen niet breed genoeg om twee landbouwvoertuigen naast elkaar te laten passeren. Dit geldt voor het gehele buitengebied van de gemeente Hardenberg. Gebruikers kunnen elkaar passeren maar daar is met het grote materieel dat gebruikt wordt elkaars medewerking voor nodig.

4. Het verkeersonderzoek wat uitgevoerd is in dit gebied laat zien dat de kruising N48/Maatschappijwijk zelfs in de rustige zomerperiode (het moment van de tellingen) al drukker is dan De Kolonie, de grootste druk van het landbouwverkeer (tussen de op elkaar aangewezen gebieden) ligt dan ook in het voorjaar (bemesting) en de nazomer c.q. najaar (oogst). Hiermee kwalificeert dit onderzoek zich als onvoldoende voor het dragen van dit bestemmingsplan.

Reactie college:

Het verkeersonderzoek is niet bedoeld om het bestemmingsplan te dragen. Er zijn meer aspecten die bepaald hebben dat de locatie Kolonie in de ogen van het gemeentebestuur de beste is (zie gemeentelijke reactie onder C.5). Ook tijdens de genoemde piekperiodes zal de aanwezige en nieuwe infrastructuur alle verkeer kunnen faciliteren.

5. Omdat de werkgroep Tunnels-N48 niet op de hoogte is van:

- de werkelijkheid in de grotere omgeving nabij het bestemmingsplangebied;
- de aanwezigheid van functies in dat grotere gebied;
- de belangen van de woonkern Witharen;
- de belangen van de agrariërs (LTO) en Loonwerkbedrijven die in dit grotere gebied werken

wordt door de aanwonenden van de Maatschappijwijk een notitie geschreven.

Op deze wijze wordt duidelijk dat er bij de presentatie op 2 november onmogelijk een goed totaalbeeld kon zijn. Op die wankelende basis is toch geen goed bestemmingsplan te maken wat zoveel impact heeft op het omliggende gebied ?

Reactie college:

In de genoemde werkgroep zitten onder andere verkeersspecialisten van Rijkswaterstaat-Oost en de gemeente Hardenberg. Deze leden hebben een heel goed totaaloverzicht van het gebied en alle zaken die daar spelen ten aanzien van de verkeerssituatie in de directe omgeving en een groter gebied. De stelling dat er onvoldoende kennis aanwezig was wordt dan ook niet onderschreven.

Er is gekeken naar de belangen van alle gebruikers in het gebied. Dat daarbij ook enkele gebieden nadeel ondervinden van het afsluiten van een kruising wordt beseft maar is een onlosmakelijk gevolg van een beperkt budget. Alle betrokken overheden dragen zorg dat er voldoende veilige oversteek mogelijkheden blijven bestaan als alle gelijkvloerse kruisingen worden afgesloten.

Vooraf wanneer vanuit het omliggende gebied de N48 moet worden overgestoken zijn er voldoende mogelijkheden om snel en makkelijk de N48 te kunnen passeren. Het grootste probleem ontstaat voor de bewoners die dicht bij de huidige oversteekplaatsen wonen die gesaneerd worden. Zij worden geconfronteerd met grotere omrijdlengtes.

Dat de gemaakte keuze een andere is dan die de indieners van de zienswijze graag zouden zien wil niet zeggen dat de gemaakte keuze op basis van te weinig kennis is gemaakt.

6. Onduidelijk is de positie van de gemeente Ommen. Wat is hun reactie op het bestemmingsplan?

Reactie college:

De gemeente Ommen is in de projectgroep vertegenwoordigd. Zij is dus op de hoogte van de locatiekeuze en staat daar achter. Ook staat zij achter de inhoud van het bestemmingsplan.

7. Er moeten vraagtekens geplaatst worden bij de maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan als rekening wordt gehouden met de belangen van het grotere omliggende gebied waarvoor, als gevolg van dit bestemmingsplan, geen concrete oplossingen geboden worden. Het is dan ook een legitieme vraag waarom dit bestemmingsplan voorgesteld wordt als alle aspecten nog niet duidelijk zijn.

Reactie college:

Het is bekend dat een aantal bewoners en anderen die gebruik maken van de oversteekmogelijkheid bij de Maatschappijwijk groot voorstander is van het handhaven van die kruising maar dan in een uitvoering met een tunnel. Het is bij de gemeente ook bekend dat er een aantal mensen juist blij is met het opheffen van deze oversteekmogelijkheid (zie o.a. zienswijze B). Deze groep maakt zich in de bestemmingsplanprocedure veelal niet kenbaar door middel van het schrijven van een zienswijze omdat zij tevreden zijn met de gemaakte keuze. Ook bij de locatie Kolonie zijn de meeste direct betrokkenen positief over het voornemen een tunnel te realiseren. De maatschappelijke uitvoerbaarheid voor deze locatie is dus goed te noemen.

Door het verharden van de Verlengde Grensweg voor fietsers ontstaat er ook bij het opheffen van die kruising een situatie die acceptabel is. Beseft wordt dat mensen overlast ondervinden van het afsluiten van deze kruising maar er komt wel extra (verkeers)veiligheid voor terug en dat is in de ogen van het gemeentebestuur ook wat waard.

8. Concreet komt dit erop neer dat er voor de kruising N48/Maatschappijwijk geen oplossing geboden wordt die tegemoet komt aan de grote belangen die hier zijn.

Reactie college:

Voor de fietsers wordt er een oplossing geboden door de Verlengde Grensweg geschikt te maken om bij De Haar te komen. Gemotoriseerd verkeer kan in de nieuwe situatie gebruik maken van De Haar en de Kolonie. Dit is in de ogen van het gemeentebestuur een acceptabele oplossing.

9. Insprekers hopen dat u het voorstel van dit bestemmingsplan zult terugnemen en in overleg met alle belanghebbenden en met duidelijke afweging van alle belangen tot een heroverweging zult komen waarbij voor het saneren van de kruising N48/Maatschappijwijk een concrete oplossing (een landbouw-tunnel) geboden wordt die recht doet aan het grote belang in dit grote omgevingsgebied.

Reactie college:

De gevraagde belangenafweging is tijdens het proces gemaakt. De keus is allesoverwegende gevallen op een tunnel bij De Kolonie en niet bij de Maatschappijwijk. In de toelichting van het nieuwe ontwerp bestemmingsplan is deze afweging duidelijker beschreven.

10. De oversteek Maatschappijwijk heeft veel meer dan alleen plaatselijke betekenis. Het vormt de logische verbinding tussen het Ommerkanaal (en het daar achterliggende gebied richting Hardenberg (A)) en de Balkerweg (en het daar achterliggende gebied richting Ommen, Nieuwleusen en Zwolle (B)). De Maatschappijwijk wordt zeer intensief gebruikt door:

- het directe bestemmingsverkeer (zeker 10(!) grote agrarische- en landbouwbedrijven (en dito voertuigen voor aan- en afvoer), dierenopvang, dierenambulance);
- het grote (veelal ook) langzame landbouwverkeer dat van gebied A naar gebied B moet;
- het recreatief verkeer (fietsen, autoritten, motorritten etc.) om eveneens van het gebied A naar gebied B te komen.

Meer bedrijvigheid is gebaat bij een tunnel bij de Maatschappijwijk in plaats van bij De Kolonie. Wat zijn de feitelijke argumenten om te kiezen voor De Kolonie. Bij De Kolonie zijn de wegen bochtig en minder veilig. Waarom wordt gekozen voor een bochtige tunnel terwijl een tunnel gerealiseerd kan worden waarbij het aan- en afrijden in een rechte lijn kan bij de Maatschappijwijk.

Reactie college:

De Maatschappijwijk is inderdaad een drukkere kruising dan de Kolonie blijkt uit de tellingen in juni. Dit zal waarschijnlijk ook de rest van het jaar zo zijn.

De genoemde gebieden A en B zijn belangrijk voor de landbouwers uit de wijde omgeving wordt gesteld in de zienswijze. Het zijn juist die agrariërs die niet geconfronteerd worden met een grote omrijdlenkte omdat viaduct De Haar een logisch alternatief is waarbij die weg bovendien geschikt is voor groot landbouwverkeer. Ook de Kolonie kan gebruikt worden. De loonbedrijven zullen ook iets verder moeten rijden dan nu het geval is maar minder ver dan de direct aanwonenden van een af te sluiten kruising zoals de Maatschappijwijk. Zij zullen de meeste hinder ondervinden maar het is onmogelijk overal een ongelijkvloerse kruising aan te leggen.

Recreatief verkeer heeft geen moeite met een nieuwe oversteek bij De Kolonie en de bestaande mogelijkheid bij De Haar. Een recreant wil graag de wijde omgeving verkennen en dat de recreant op een nieuwe locatie moet oversteken zal in het begin even wennen zijn maar al snel heel normaal zijn.

12. De Maatschappijwijk wordt niet drukker qua verkeer omdat vanuit het gebied rondom De Kolonie de verkeersdruk toch niet hoog is. Voor de eigenaren die grond bij De Kolonie hebben aan beide kanten van de N48 is ruilverkaveling de aangewezen weg en goedkoopste oplossing.

Reactie college:

Zoals eerder aangegeven verschillen de beide kruisingen qua intensiteit naar de mening van het gemeentebestuur niet erg veel. Het zijn beide relatief rustige kruisingen als je de intensiteiten bekijkt.

Ruilverkaveling is een mooi instrument om te voorkomen dat bedrijven aan beide kanten van de N48 grond hebben. Genoemde ruilverkaveling heeft een veel grotere kans van slagen bij de Maatschappijwijk waar het 6.4 hectare betreft qua grond aan beide kanten van de N48 dan bij de Kolonie waar het om 36.2 hectare gaat.

## **2.8 H.**

1. Inspreker is het volledig eens dat de kom (30 km zone) in Witharen niet zwaarder belast moet worden met (Landbouw)verkeer dat anders via de Maatschappijwijk de N48 oversteekt.

Reactie college:

Verkeer dat nu oversteekt bij de Maatschappijwijk zal nieuwe routes kiezen en niet allemaal door Witharen rijden. Een deel gaat via De Kolonie, een deel via de N48 (sluipverkeer dat nu De Maatschappijwijk gebruikt) en een deel via Witharen. Er zal wellicht een heel kleine toename zijn maar die is verwaarloosbaar gedurende de dag. Bovendien is de Balkerweg geschikt voor een toename van verkeer.

2. Tevens wijst inspreker erop dat de Molenweg met alle nieuwe voorzieningen, waar insprekers overigens heel blij mee zijn, steeds meer onder druk staat en als gevolg daarvan ook de aansluiting op de Ommerweg.

Insprekers verzoeken u dan ook de situatie m.b.t. de tunnel in de Kolonie nader te onderzoeken voordat er beslissingen worden genomen waar u als gemeente en wij als Plaatselijk Belang later spijt van krijgen. PBB tekent hier bij aan dat de plannen tot nu toe in sneltreinvaart zijn opgepakt en hoe langer het traject loopt de betrokkenen er steeds meer van doordrongen raken dat lang niet alle "obstakels" bekend waren cq zijn onderzocht. Nu het toch al zeker is dat het project langer gaat duren is er meer tijd beschikbaar om e.e.a nader te onderzoeken.

Reactie college:

Het blijkt uit de zienswijze niet waar nader onderzoek nodig is volgens de indieners. De tunnel bij De Kolonie is geschikt voor alle soorten verkeer en kan veilig gebruikt worden. Er zijn (m.u.v het definitief verwerven van de gronden en uiteraard de bestemmingsplanprocedure) geen obstakels op dit moment die de realisatie in de weg staan.

3. Nieuw punt wat insprekers ook mee willen geven is dat in januari 2011 in de Tweede Kamer is besloten dat de N48 tussen Hoogeveen en Raalte een vierbaansweg wordt tussen 2020-2028. Dit besluit zal ook de lengte van de tunnels doen wijzigen en dan weer extra kosten met zich mee brengen.

Reactie college:

Het is nu qua budget niet mogelijk om rekening te houden met een mogelijke verdubbeling van het aantal rijstroken in de periode 2020-2028. Bredere tunnels aanleggen is nu niet mogelijk. Wel zal de tunnel zo gebouwd worden dat bij een toekomstige verbreding een nieuwe tunnelbak aangesloten kan worden bij deze tunnelbak.

## 2.9 I.

1. De regels van de Flora- en Faunawet zijn onzorgvuldig en verkeerd toegepast.

- a. Er is niet gewerkt volgens de aanvullingen van die wet uit 2009, waar het gaat om ontheffingsgronden (belangen) voor soorten van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn.
- b. Er is onvolledig gebruik gemaakt van beschikbare gegevens in databanken. De streng beschermde Waterspitsmuis is bekend uit het gebied (telmee).
- c. Er is sprake van onjuiste en kromme conclusies over de effecten op soorten. Daardoor slaat de overheid de plank mis bij bijvoorbeeld het effect van werken in mei op de voortplanting van amfibieën.

Reactie college:

- a. De aanvullende regels van de wetwijziging uit 2009 zijn alleen van toepassing op ontheffingsaanvragen. In dat stadium verkeerd dit proces (nog) niet, maar als het zover mocht komen houdt de gemeente hier zeker rekening mee.
- b. Het voorkomen van de waterspitsmuis in de omgeving is inderdaad bekend, maar voor deze locatie niet van toepassing. Geschikt biotoop voor de waterspitsmuis ontbreekt ter plaatse van de ontwikkeling en ook zijn indirecte effecten door de ontwikkeling niet te verwachten.
- c. Ook de gemeente weet dat werken in mei vanuit ecologisch oogpunt niet de voorkeur heeft. De insteek was om in mei te realiseren omdat dan de N48 gedurende drie weken is afgesloten en alle omwonenden geen extra overlast ondervinden door de aanleg van de tunnels. Er zal nu een nieuwe planning gemaakt worden voor de realisatie van de tunnel waarbij gestreefd wordt naar realisatie in het najaar en de winter. Concrete toezeggingen daarover kunnen nog niet gedaan worden. De gemeente wijst er tenslotte wel op dat, indien er amfibieën op de planlocatie voorkomen, het om algemeen en licht beschermde amfibieën gaat (zoals de bruine kikker) waarvoor een algehele vrijstelling geldt.

2. Er is helemaal geen rekening gehouden met indirecte effecten van tunnelaanleg. De belangrijkste: "toename van het verkeer op wegen naar een tunnel " is niet meegenomen of wordt ontkend. Bij de tunnel in De Kolonie gaat het om de Zuiderweg. Dit is de enige toegang van het westen naar de beoogde locatie. Deze smalle weg is niet berekend op zwaar landbouwverkeer en doorsnijdt recent aangelegde natuur (EHS). Het effect via deze Zuiderweg is niet meegenomen. Het "nee-tenzij" principe bij het aantasten van de Ecologische Hoofdstructuur is niet juist toegepast.

Reactie college:

Het EHS-gebied ligt op bijna 800m afstand van de nieuw te ontwikkelen tunnel. Dit EHS-gebied betreft een verbindingzone en bevat geen wezenlijke waarden en kenmerken welke gevoelig zijn voor een toename van enkele auto's over een weg. Deze toename zal naar verwachting ook niet voor extra verkeersslachtoffers onder de dieren zorgen.

3. In Overijssel is nieuw omgevingsbeleid (Omgevingsvisie). Daarin draait het om in vroeg stadium afwegen van de verschillende belangen. Daarvoor moet goede informatie over die belangen aanwezig zijn. In dit geval gaat het om een Quicksan Natuur, zonder aanvullend onderzoek. Bij het vermoeden van beschermde soorten is nader onderzoek nodig. Dit is niet gebeurd, ondanks dat het voorkomen van de Waterspitsmuis ten oosten van de N48 bekend is.

Reactie college:

Aan de hand van de quickscan natuur is bepaald of aanvullend onderzoek vereist is. In geval van enkele andere locaties is dit inderdaad vereist, maar in geval van de locatie De Kolonie is dit niet het geval. Effect op de waterspitsmuis is uit te sluiten.

4. Er is geen inzicht in de mate waarin natuurwaarden een rol gespeeld hebben bij de verdeling van tunnels over Drenthe en Overijssel (eerste fase van het project). Als dat wel het geval was geweest, dan was de locatie Nolde nooit aangewezen. Ondanks duidelijk grote effecten op de EHS ter plekke (areaal en grondwatersysteem) en het geheel ontbreken van zicht op mitigatie en compensatie, is deze locatie overeind gebleven. Op deze plaats maakt inspreker dan ook bezwaar tegen de verdeling van locaties over Drenthe en Overijssel. Het bestemmingsplan is in de nieuwe WRO de enige plaats waar dit kan. Het niet meenemen van belangrijke bekende natuurwaarden in een vroeg stadium, heeft namelijk geleid tot een voor de natuur en voor de bewoners van Witharen ongunstige verdeling over het totale traject van Rijksweg N48 (Hoogeveen tot Ommen).

Reactie college:

Bij de locatiekeuze hebben vele aspecten een rol gespeeld zo ook de natuur. Het klopt dat een tunnel bij de Nolderweg in een landschappelijk gezien fraaie omgeving komt te liggen. Het is ook een drukke oversteek voor landbouwverkeer en recreanten. Bij de Nolderweg kan vrijwel op de huidige infrastructuur een nieuwe tunnel gebouwd worden. Daarbij hebben de natuurwaarden en met name de eventuele gevolgen voor de waterhuishouding de nadrukkelijke aandacht van het projectteam. De tunnel die er komt zal weinig tot geen invloed hebben op de natuurwaarden in het gebied.

Ten aanzien van de verdeling van de tunnels over beide provincies is een logische keus om in beide provincies twee tunnels te realiseren. Wanneer maar één tunnel in Drenthe zou worden aangelegd ontstaan daar grote problemen qua omrijdlengtes voor de bewoners in dat gebied. Voor het deel van Overijssel gaat de locatiediscussie dus over Den Kaat / Kolonie / Maatschappijwijk. In deze reactienota en ook de nieuwe toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is uitvoerig beschreven welke aspecten en welke argumenten een rol gespeeld hebben bij de uiteindelijke locatiekeus.

Dat de bewoners van Witharen tenslotte in een ongunstige situatie terecht komen door het afsluiten van de Maatschappijwijk is voor de gemeente nog maar de vraag. De Balkweg is ingericht met een gescheiden fietsstrook waardoor een eventuele toename van gemotoriseerd verkeer makkelijk verwerkt kan worden op deze weg zonder dat dat veel overlast geeft voor de bewoners van Witharen..

5. Nolderweg

De beschreven problemen met oppervlakte EHS, zeer bijzondere natuurdoeltypen en een zeer kwetsbaar grondwatersysteem, geven weinig hoop voor een goede oplossing. Er is geen enkel uitzicht geboden waaruit een goede oplossing zou kunnen bestaan. Het kruispunt ligt ook precies op de rand van het Reestdal, een preciaire plek in het natuurlijke systeem. Wat is het maatschappelijk belang hier in vergelijking met de waarschijnlijke milieueffecten?

Reactie college:

Het belang van een tunnel bij de Nolderweg is een groot achterland dat gebruik maakt van deze kruising. De waarschijnlijke milieueffecten zijn en worden nog nauwkeurig onderzocht. Dit is een van de locaties waaruit de reeds uitgevoerde Natuurtoets bleek dat nader onderzoek nodig is.

6. Den Kaat

Hier is gewoon een dassenburcht aanwezig in het bos. "Gewoon" grasland is geen ondergeschikt voedselgebied voor de das, maar juist zeer belangrijk. Dassen hebben behoefte aan bemest grasland,

minder aan onbemest natuurgrasland. Juist zeer dicht op een burcht is dit van groot belang. Door de aanloop naar de tunnel gaat hier een flink stuk Reestdalgrasland weg.

Als je een stuk EHS wegneemt en voedselgebied voor de das dicht bij de burcht, dan is mitigatie en compensatie noodzakelijk. De conclusie dat de gunstige staat van instandhouding voor de lokale das daar niet in gevaar komt, is niet of verkeerd onderbouwd.

Reactie college:

Er is inderdaad gebleken dat het onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van de das niet volledig was uitgevoerd. Daarom is op 12 april aanvullend onderzoek gedaan naar de functie van het gebied voor de das. Hieruit is naar voren gekomen dat in het noordelijk bosgebied een (onbewoonde) dassenburgt aanwezig is. Deze kan de komende periode wel weer bewoond worden. In het weiland zelf werden wel sporen aangetroffen maar de tunnel en infrastructuur zal geen belangrijke foerageerroutes van de das doorsnijden.

Daarnaast zorgt het gewijzigde ontwerp ervoor dat de weg Den Kaat maar een klein stukje verschoven hoeft te worden in westelijke richting zodat er geen groot gedeelte van het agrarisch perceel verloren gaat. Negatieve effecten op de das ontstaat daarmee niet.

7. Kolonie

In dit voormalige veengebied dat nog steeds van nature zeer nat is (denk aan de terreinen aan de Balkweg), zijn te verwachten: Waterspitsmuis, Grote modderkruiper, Kleine modderkruiper, Heikikker en Poelkikker (op grond van voorkomen in de omgeving volgens Telmee.nl). Deze zijn beschermd in tabel 2 en 3 van de Flora- en Faunawet. De kikkers ook op grond van de habitatrichtlijn bijlage 4 beschermd. Er is hier nooit onderzoek gedaan. Dus niemand weet het. Dus is onderzoek nodig.

De tunnel bij de Kolonie trekt veel nieuw zwaar verkeer aan vanaf Vinkenbuurt dwars door EHS (gerealiseerd). Het effect daarvan op populaties van beschermde soorten en het functioneren van de EHS zal ook onderzocht moeten worden (nee- tenzij toets). Bij de aanleg zullen ook de sloten afgedamd en opnieuw aangelegd moeten worden, waardoor zeker in de aanlegfase invloed op amfibieën en vissen plaatsvindt.

Reactie college:

Met betrekking tot de genoemde diersoorten kan gesteld worden dat geschikt leefgebied voor deze soorten op de planlocatie en de directe omgeving hiervan ontbreekt. Om deze reden worden deze soorten ter hoogte van de planlocatie dan ook niet verwacht en is effect uit te sluiten. Algemeen voorkomende en licht beschermde soorten worden wel op de planlocatie verwacht, maar hiervoor geldt een algehele vrijstelling.

Er zal geen toename zijn van veel nieuw verkeer omdat alle kruisingen nu al rustig zijn gedurende een dag. Hierdoor wordt aanvullend onderzoek naar invloed op EHS niet nodig geacht.

8. Maatschappijwijk

Dit is een vrij dicht bewoond agrarisch lint met veel bestaand verkeer. Misschien is een nieuwe lokale weg tussen Maatschappijwijk en Kolonie mogelijk, zodat de bewoners van de Kolonie van deze tunnel gebruik kunnen maken. Deze zal niet veel extra verkeer aantrekken. De (niet) effecten hiervan zouden onderzocht moeten worden (nee- tenzij toets en flora-faunatoets) De verwachting voor natuurwaarden is vergelijkbaar met de Kolonie (hoogveenontginning), en gaat vooral om slootfauna. Dit is nog nooit onderzocht. Bij deze tunnelplek speelt geen gerealiseerde EHS en is er geen bijzondere grondwatersituatie. Deze locatie zal in een natuurtoets waarschijnlijk weinig problemen laten zien.

Reactie college:

Voor de Kolonie en Maatschappijwijk is de invloed op de ecologie gelijk, er wordt op beide locaties geen negatief effect verwacht op Flora en fauna in de omgeving. Daarom hoeft er ook geen nader onderzoek te volgen.

9. Bij het afwegen van plaatsen van tunnels is het natuurbelang onvoldoende meegenomen. Dit is in strijd met de provinciale belangen.

Reactie college:

De provincie is ook nauw betrokken bij dit project in de project- en stuurgroep die regelmatig bijeenkomt over dit project. Ook hebben de ecologen van de provincie het ontwerp bestemmingsplan gezien. Zij hebben niet gereageerd op inhoud daarvan omdat negatieve invloed op de beschermde plant- en diersoorten bij de Kolonie ontbreekt. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder I.4. ten aanzien van de afweging die gemaakt is.

10. Door het afsluiten van alle andere overgangen zal de hoeveelheid verkeer bij de tunnels toenemen. Dit kan grote negatieve effecten hebben langs de toevoerwegen naar de tunnels.

- Deze moeten wellicht verbreed worden (Nolde en Kolonie) ten koste van natuurgrond.
- Deze wegen lopen door de EHS (Nolde en Kolonie) en zullen een barrière worden.

Hierover is niets aangegeven. Een tunnel bij Maatschappijwijk leidt tot minder grote problemen voor de natuur. Deze weg kan het verkeer goed aan en leidt niet tot grote aanpassingen in het omliggende wegennet.

Reactie college:

Zoals uit eerdere reacties blijkt zullen de omliggende wegen niet aangepast hoeven te worden. Dit is niet nodig omdat alle omliggende wegen smal zijn. Ook voor een eventuele tunnel bij de Maatschappijwijk liggen in de directe omgeving smalle wegen, dat maakt geen verschil.

11. Er is een zorgplicht (artikel 2 van de flora- en faunawet). Vervolgens zegt men dan dit niet verplicht is? Nee, deze plicht blijft juist voor alle soorten altijd bestaan. Zij dwingt tot zorgvuldig werken. Over vermeende positieve gevolgen van verkeerstunnels op de fauna het volgende: verlichte tunnels zijn niet geschikt voor passerende dieren. Het zijn geen ideale faunatunnels. Onzin dus.

Reactie college:

Iedereen dient zich aan de zorgplicht te houden en daarmee zorgvuldig te werk te gaan. Ook in deze trajecten wordt hier rekening mee gehouden en worden de benodigde onderzoeken uitgevoerd en waar nodig aanpassingen gedaan.

12. De weergave van de procedure van de Flora- en Faunawet is achterhaald.

Sinds vorig jaar kun je bij een ruimtelijke ontwikkeling alleen nog ontheffing krijgen voor soorten uit tabel 3 die tevens in bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan, als je kunt aantonen dat je eigenlijk geen negatief effect veroorzaakt en dat het maatschappelijk belang groot genoeg is. Verder moet afgevraagd worden of er jaarrond beschermde vogels voor kunnen komen. Hiervoor is ontheffing helemaal niet mogelijk. Deze beide zaken zijn in de toets ontweken, maar het is de vraag of het stand houdt in een procedure.

Reactie college:

Het klopt dat de weergave van de procedure inmiddels verouderd is. De weergave van de procedure voor de natuurwetgeving in de bijlage van de natuurtoets is aangepast. Er worden op het (open) agrarische perceel geen jaarrond beschermde vogels verwacht. Het gebied is daar niet geschikt voor.

Het is van groot maatschappelijk belang dat er veilige tunnels gerealiseerd worden. De vele (dodelijke) ongelukken op de N48 bewijzen dat elke maand weer. De huidige situatie met de vele gelijkvloerse kruisingen is onacceptabel dus zijn maatregelen vereist.