

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

projectnr. 234618  
revisie 00  
26 juli 2011



<b>Inhoud</b>	<b>blz.</b>
1 Algemeen .....	2
1.1 Inleiding .....	2
2 Inhoud zienswijzen en reactie van de gemeenteraad .....	2
2.1 A. ....	2
2.2 B. ....	4
2.3 C. ....	6
2.4 D. ....	6
2.5 E. ....	9

# 1 Algemeen

## 1.1 Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 2 juni 2011 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 vijf zienswijzen ingediend. De ingekomen zienswijzen zijn allemaal binnen de voorgeschreven periode ingediend bij de gemeente en daardoor ontvankelijk. Deze zullen in deze reactienota door de gemeenteraad 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 waar mogelijk de zakelijke inhoud van de zienswijzen weergegeven. Voor de volledige inhoud van de zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage bij deze notitie waarin de volledige zienswijzen zijn weergegeven.

# 2 Inhoud zienswijzen en reactie van de gemeenteraad

## 2.1 A.

### 1.

De weg komt pal langs de eigendomsgrens te liggen. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie bij het uitrijden van het perceel (vanuit garage / carport). Langs de weg staat een hoge haag waardoor het uitzicht belemmerd wordt. Verzocht wordt om de tunnel 5 meter zuidelijker te verplaatsen.

#### Reactie gemeenteraad:

De nieuwe ontsluitingsweg / infrastructuur komt niet direct tegen de genoemde perceelsgrens te liggen waarop de garage en carport zich bevinden. Zoals uit de verbeelding blijkt is er een strook van 3 meter die niet gebruikt gaat worden voor de realisatie van de infrastructuur (bedoelde percelen zijn niet opgenomen in dit bestemmingsplan). Hierdoor is er zicht op het verkeer op de nieuwe weg in tegenstelling tot de huidige situatie waarbij de weg strak langs de garage loopt.

De weg komt op 3.60 meter vanaf de garage / carport (en heg die evenwijdig naast de garage staat) te liggen. Dat vindt de gemeenteraad ruim voldoende voor een veilige uitrit met voldoende zicht voor alle gebruikers. Verder schuiven is tenslotte ook niet wenselijk omdat daardoor een langere tunnel gebouwd moet worden hetgeen extra kosten met zich meebrengt.

### 2.

Er ontstaat waardevermindering van de woning en verlies aan privacy rondom de woning.

#### Reactie gemeenteraad:

De gemeente is op voorhand niet overtuigd van het feit dat er waardevermindering van de woning ontstaat, integendeel. Wellicht worden de panden wel meer waard omdat een zeer onveilige kruising vervangen wordt door een veilige nieuwe. In de Wet ruimtelijke ordening zijn mogelijkheden opgenomen om een verzoek te doen om tegemoetkoming van schade te kunnen krijgen. Hierop kan een beroep gedaan worden.

Ook verlies aan privacy valt te betwijfelen. De woningen liggen op enige afstand vanaf de nieuwe infrastructuur in tegenstelling tot de huidige openbare infrastructuur.

3.

Appellanten ondervinden in de nieuwe situatie overlast van lichtinval van de koplampen.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenteraad is bereid om samen met appellanten te kijken of een groenwal opgericht kan worden die ervoor zorgt dat er geen direct licht van de koplampen van de auto's in de woning zal schijnen.

4.

Er gaat een fraaie houtwal verloren door het nieuwe ontwerp.

Reactie gemeenteraad:

Het is inderdaad zo dat de bestaande houtwal / bossage niet behouden kan blijven door dit nieuwe ontwerp. Dit geeft echter geen beperkingen vanuit historisch of ecologisch oogpunt.

5.

Het weggetje dat er nu ligt is een eigen weg met beperkt gebruik. De ontsluitingsweg is gedeeltelijk eigendom van appellant en voor het overblijvende gedeelte van de ontsluitingsweg is er een erfdienstbaarheid ten behoeve van appellant gevestigd. Bij doorzetting van het onderhavig plan zal de ontsluitingsweg moeten worden opgeheven. Hiertoe geven appellant uitdrukkelijk geen toestemming. Daarmee staat op voorhand vast dat het plan niet uitvoerbaar is. Ook om deze reden kan het plan niet ongewijzigd worden vastgesteld.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenteraad is op de hoogte van de eigendomssituatie en de rechten die aanwezig zijn op het perceel. De raad vindt dit ontwerp voor alle betrokken partijen het beste. De raad hoopt dan ook op minnelijke wijze tot overeenstemming te komen met alle eigenaren van gronden die nodig zijn voor de realisatie. Uit het oogpunt van een goede en veilige tunnel hebben betrokken overheden het ontwerp gemaakt waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden is met alle belanghebbenden in de wijde omgeving. Op basis daarvan hoopt de gemeenteraad dan ook dat de grondeigenaren bereid zijn hun grond af te staan tegen een normale vergoeding.

Mocht dat niet lukken dan moeten betrokken overheden (Rijkswaterstaat en gemeente) onteigeningsprocedures opstarten om de realisatie mogelijk te maken. De gemeenteraad vindt het algemene belang van een veilige tunnel en bijbehorend wegenontwerp van groot algemeen belang en wil dat als het niet anders kan via onteigening realiseren.

6.

Voorkeur gaat sterk uit naar de variant langs de N48 die als basis diende voor het vorige ontwerp bestemmingsplan. Mocht dat niet kunnen dan wordt verzocht om het tracé minimaal 3 meter op te schuiven vanaf de percelen zodat een veiliger situatie ontstaat en dan kan bovendien de houtwal blijven bestaan.

Reactie gemeenteraad:

Het vorige ontwerp met een (verdiepte) bocht in de tunnel is vanuit verkeerstechnisch / verkeersveiligheidsoogpunt geen optie meer nu een recht ontwerp ook mogelijk is. Ten aanzien van het verschuiven vindt de gemeenteraad het niet noodzakelijk om nog verder te schuiven. De gemeenteraad houdt zoals beschreven onder punt 1 beschreven al rekening met een obstakelvrije zone van 3 meter om voldoende zicht en veiligheid voor de bewoners te geven. Bedoelde strook is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Deze afstand vindt de raad voldoende om voldoende veiligheid te garanderen voor alle gebruikers.

**Conclusie Zienswijze:**

**Het bestemmingsplan wordt niet aangepast naar aanleiding van de zienswijze.**

## 2.2 B.

1.

De op 9 maart 2011 gepresenteerde variant (4a) is de beste voor appellanten omdat perceel van hen dan zoveel mogelijk ontzien wordt. Tunnel was rechtlijnig en het resterende agrarische perceel zou rechtlijnig kunnen blijven. Vanuit bedrijfseconomisch oogpunt een veel wenselijker situatie.

### Reactie gemeenteraad:

Bij deze tunnel zijn twee direct belanghebbenden die naast de kruising wonen (ten noorden en zuiden van de nieuwe tunnel). Beide hebben de wens om de tunnel zo te realiseren dat er zo min mogelijk overlast voor de betreffende eigenaar ontstaat.

De betrokken overheden hebben gezocht naar een optimaal ontwerp dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan de wensen van de betreffende naastliggende eigenaren en ook de bredere omgeving. Daaruit is het nu voorliggende ontwerp naar voren gekomen. De tunnel is rechtlijnig, geschikt voor alle gebruikers die nu ook in het buitengebied rijden en er blijft een min of meer vierkant perceel over voor agrarische doeleinden. In de ogen van de gemeente is er nu een goede middenweg gevonden dat rekening houdt met alle belangen.

2.

Appellanten zijn onaangenaam verrast dat er op 25 maart ineens een door de projectgroep goedgekeurde variant wordt gepresenteerd, waar niets meer tegenin te brengen is louter via de zienswijzenprocedure. Alle goede ideeën van appellant worden van tafel geveegd. Dit noemt men onbehoorlijk bestuur.

### Reactie gemeenteraad:

Er is in dit proces absoluut geen sprake van onbehoorlijk bestuur. Mede dankzij de inzet van alle betrokken overheden is er een overlegstructuur opgezet met de gehele omgeving. Vele overleggen hebben plaatsgevonden met direct belanghebbenden en ook belanghebbenden uit een bredere omgeving. Alle ontwerpen die bedacht zijn zijn tijdens die gesprekken openlijk getoond en van uitleg voorzien. Ook alternatieven die zijn aangedragen zijn meegewogen in de keuze voor het ontwerp. De gemeenteraad heeft er voor gekozen om niet opnieuw naar iedereen toe te gaan om uit te leggen waarom wel / niet is meegewerkt aan alle alternatieven die aangedragen zijn tijdens de gesprekken die gevoerd zijn. Appellanten waren overigens op de hoogte van de planning met betrekking tot het finale besluit van de stuurgroep.

Op een gegeven moment moet er een keuze gemaakt worden en vastgelegd worden in een bestemmingsplan. Dat is gedaan door de projectgroep en stuurgroep N48 met bestuurders en specialisten van alle betrokken overheden. Zij hebben alles afgewogen en zijn tot dit ontwerp gekomen. Hier is zeker nog de mogelijkheid om tegenin te gaan want de wetgever heeft een bestemmingsplanprocedure bepaald die daarvoor gevolgd moet worden. Met inbegrip van de ingediende zienswijzen zal de gemeenteraad een besluit nemen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het zeer uitgebreide traject richting omwonenden, dat hier gevolgd is vanaf 2010, is naar onze stellige mening niet te benoemen als onbehoorlijke bestuur, integendeel.

3.

Appellanten leven in grote onzekerheid over de mist die het Waterschap en Rijkswaterstaat laten bestaan over de toekomst van de wateraanvoer naar het bedrijf. Appellanten mogen er toch vanuit gaan dat met alle voorzienbare problemen rekening gehouden wordt en zij hierover schriftelijke garanties krijgen. Niet voor niets is er een projectgroep met vertegenwoordigers van allerlei pluimage opgericht.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenteraad ziet op dit moment geen problemen ten aanzien van de waterhuishouding. In de gesprekken met appelland is al meerdere malen aangegeven dat de waterhuishouding minimaal hetzelfde zal blijven. Er worden nieuwe sloten (inclusief duikers) aangelegd onder de weg door zodat de waterhuishouding gelijk blijft.

4.

Appellanten hebben talloze malen hun variant toegelicht en willen er in minnelijk overleg uitkomen. Van veel meerkosten voor de variant die gepresenteerd is is nooit gebleken. De huidige variant is echter onredelijk bezwarend. Ook de wethouder van na een gesprek op 23 mei 2011 verbaasd over dit relaas van appelland. De besluitvorming wordt dan ook in strijd met de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht geacht. Ook wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 26 mei 2010 (200906252/1/H1).

Reactie gemeenteraad:

De raad ziet niet in waarom de huidige variant onredelijk bezwarend is. De kruising ligt veel dichter bij de noordelijk gelegen woning die zwaarder belast wordt door dit ontwerp dan de percelen van appelland, het vergt een minimale aankoop van grond van appelland en er blijft een rechthoekig perceel over. De gemeente ziet dan ook niet in waarom de besluitvorming in strijd is met genoemde artikelen uit de Algemene wet bestuursrecht.

U geeft aan dat appelland er minnelijk wil uitkomen maar ten opzichte van de zienswijze op het ontwerp dat in december 2010 / januari 2011 ter inzage gelegen heeft is al behoorlijk tegemoet gekomen aan de wensen van appelland. Er is minder grond nodig dan in alle vorige ontwerpen die ter inzage gelegen hebben of besproken zijn, er ontstaat een rechte (overzichtelijke) tunnel en de tunnel ligt ver bij de woning vandaan. De gemeente kan echter niet alleen rekening houden met belangen van appelland en moet een bredere afweging maken.

Ten aanzien van de aangehaalde uitspraak zijn twee passages daaruit van belang. Er wordt aangegeven dat: *'het bestaan van alternatieven slechts dan tot het onthouden van medewerking kan nopen, indien op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van het alternatief een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren'*.

Het door appelland aangehaalde alternatief kan zorgen voor een vergelijkbaar alternatief omdat het ook rond de huidige locatie is gesitueerd. Belangrijk verschil met de passages uit de uitspraak is echter dat dit alternatief niet zal leiden tot aanmerkelijk minder bezwaren.

5.

Er is nooit serieus over schadevergoeding voor appellanten gesproken. Appellanten komt nu eenmaal een passende schadevergoeding toe.

Reactie gemeenteraad:

Zoals onder A.2 aangegeven is de gemeente niet dezelfde mening toegedaan dat er op voorhand sprake is van schade die vergoed dient te worden. Appelland kan een gemotiveerd verzoek indienen op basis van de geldende wetgeving dat dan objectief onderzocht wordt.

**Conclusie Zienswijze:**

**De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

## 2.3 C.

1.

Gevraagd wordt om een voorziening te treffen richting de zandweg waardoor ontmoedigd wordt om over het zandpad te rijden richting Dedemsvaart. Dit zandweggetje mag geen sluiproute voor zwaar landbouwverkeer worden omdat het daarvoor niet geschikt is.

### Reactie gemeenteraad:

De zandweg is logischerwijs in de huidige situatie ook al de kortste route richting genoemde kern. Vanwege het feit dat de weg niet geschikt is voor het zware landbouwverkeer (vanwege o.a. de vele kuilen, zandpad en bij regenval modder) wordt er weinig gebruik van gemaakt. In de nieuwe situatie zal alleen ongeveer de eerste meter van de zandweg richting het noorden verhard worden. Dit is noodzakelijk om vanaf de zandweg bij de tunnel te kunnen komen en tegelijkertijd noodzakelijk om de rand van de bocht te beschermen. Omdat er aan de rest van de weg niets gebeurd gaat de gemeente er vanuit dat er niet extra gebruik gemaakt wordt van deze zandweg.

### **Conclusie Zienswijze:**

**Het bestemmingsplan wordt niet aangepast.**

## 2.4 D.

1.

De reactienota is doorspekt van 'tunnelvisie' waardoor geen enkel bezwaar meer mogelijk is. Op geen enkele wijze wordt objectief aangetoond dat de locatiekeuze bij De Kolonie de beste is. Waar de aanleiding van deze keuze zijn oorsprong vindt is appellant volstrekt onduidelijk. Opmerkelijk is dat de getroffen gebieden pas op een laat moment in beeld zijn gekomen (gebrek aan inzicht in de samenhang en functie van het gebied) zodat het naar alle waarschijnlijkheid niet meer praktisch is dat nu nog allerlei bezwaren serieus beoordeeld moeten gaan worden. Dit zou de beschikbaarheid van de middelen en realisatie in gevaar brengen.

### Reactie gemeenteraad:

In de gemeentelijke reactie onder punt 2.2.B.2 wordt ingegaan op de gekozen procedure. Dat hierbij geen enkel bezwaar meer mogelijk is is niet het geval. Net als de bewering dat er niet serieus naar de bezwaren gekeken wordt. De gemeente volgt alle wettelijke procedures en in het kader daarvan kan bezwaar gemaakt worden. Alle ingediende zienswijzen worden objectief beoordeeld en afgewogen door de gemeenteraad. Deze procedure is algemeen geldend en zal de realisatie niet in gevaar brengen.

Om het project te kunnen realiseren is een projectgroep en stuurgroep opgericht waarin bestuurders en specialisten van alle betrokken overheden vertegenwoordigd zijn. Zij hebben allen een goed beeld van de situatie in de directe en wijdere omgeving.

2.

Het directe gevolg van de aanleg van de tunnel bij De Kolonie is dat de oversteek Maatschappijwijk/N48 zal verdwijnen, als gevolg waarvan de huidige aanwonenden en belanghebbenden in hun belangen (materieel en financieel) getroffen gaan worden. Zie de strijdigheid uit de reactienota van april 2011 punten 2.1.A.1 en 2.2.B.5.

### Reactie gemeenteraad:

Het is door de gemeente nooit ontkent dat bewoners rondom de Maatschappijwijk overlast zullen ondervinden van het afsluiten van de oversteek. Wanneer omwonenden van mening zijn dat er schade is die vergoed moet worden dan zijn daarvoor in de wet mogelijkheden opgenomen waarop een beroep gedaan kan worden.

De gemeente ziet verder geen strijdigheid in onze reactie zoals gegeven in 2.1.A.1 en 2.2.B.5. In beide gevallen geeft de gemeente aan dat het bestemmingsplan een tunnel bij de Kolonie mogelijk maakt. Het is de locatiekeuze die bepaalt waar een tunnel komt en het bestemmingsplan moet dat mogelijk maken / faciliteren. Met de beschrijving dat indirect het bestemmingsplan wel een invloed heeft wordt de locatiekeuze bedoeld, niet de afsluiting zelf.

3.

Elke objectieve vergelijking tussen omgeving van De Kolonie en de Maatschappijwijk wordt uit de weg gegaan.

Reactie gemeenteraad:

De projectgroep N48 heeft een objectief document gemaakt met daarin de locatiekeuze. De aspecten / argumenten uit dit document zijn 1 op 1 verwerkt in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan (hoofdstukken 2 & 3) zoals dat ter inzage gelegen heeft. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad een keuze gemaakt en ook een gewicht toegekend aan de verschillende aspecten.

Het landbouwverkeer is een belangrijk aandachtspunt geweest bij de keuze voor de locaties van de tunnel. Wanneer namelijk de oversteeken 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 fiets-suggestiestroken of vrijliggende fietspaden. Ook deze weg is geschikt voor extra verkeer.

4.

De gevolgen voor de direct omwonenden zijn gelijk (hoewel de omgeving Maatschappijwijk meer bewoners kent), je wordt afgesneden en er ontstaan grotere omrijd afstanden.

De gevolgen voor de hele omgeving zijn wel verschillend zie onderstaande punten:

a.

De toeleidende infrastructuur bij De Kolonie is beslist ontoereikend voor het landbouwverkeer dat daarvan gebruik moet gaan maken.

Reactie gemeenteraad:

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.

b.

Een tunnel bij de Maatschappijwijk beschikt wel over die kwaliteit en respecteert de aanwezigheid van deze grote en belangrijke gebruikersgroep die afhankelijk is van een goede verbinding tussen landbouwgebieden ten oosten en westen van de N48

Reactie gemeenteraad:

De tunnel bij de Kolonie is geschikt voor alle gebruikers en respecteert de genoemde belangen van een goede verbinding tussen de landbouwgebieden ten oosten en westen van de N48.



c.

De verwijzing naar De Haar leidt tot een onacceptabele verkeersdruk op die omgeving en de kern Witharen.

Reactie gemeenteraad:

De gemeente ziet niet in waarom er enorm veel extra verkeer zal ontstaan in genoemde kern. Verkeer dat nu van de Maatschappijwijk gebruik maakt zal in de toekomst gebruik maken van de Kolonie en viaduct de Haar. Het zal zich gaan verspreiden en zeker niet allemaal via een plek de N48 gaan passeren. Overigens gaat het hier over geringe intensiteiten.

d.

Alle frictiepunten worden terzijde gelegd met de opmerking dat dit niet bij de planvisie hoort en dat voor aanpassingen van omliggende infrastructuur geen middelen zijn. Toch zijn de frictiepunten een direct gevolg van de bestemmingsplanwijziging. Bestemmingsplannen moeten de totale samenhang en effecten bekijken.

Reactie gemeenteraad:

Bij de locatiekeus is juist gekeken naar de ruimere omgeving. Er wordt ook terdege beseft dat dit een keus is die voor de gebruikers van Kolonie of Maatschappijwijk (grote)gevolgen hebben. Met het beschikbare budget moet een keus gemaakt worden.

Ten aanzien van genoemde frictiepunten kan niet opgemaakt worden uit de zienswijze welke specifiek bedoeld worden zodat de raad daar geen specifieke reactie op kunnen geven. In het algemeen willen de gemeente wel stellen dat we niets vooruit schuiven wat direct te maken heeft met de realisatie van een tunnel bij de Kolonie want daar gaat dit bestemmingsplan over.

5.

Grootste doodoener is het sluipverkeer. Omdat de grote wegen voldoende doorstroming hebben (vooral A28 die 2x3 baans is) komt ook sluipverkeer op de Maatschappijwijk niet meer voor. Waar een knelpunt ontstaat wordt een sluiproute gevonden, dan misschien bij De Haar, is dat dan de bedoeling?

Reactie gemeenteraad:

De route via viaduct De Haar kan prima extra verkeer verwerken, ook voor de Kolonie is dat het geval. Feit bij sluipverkeer is nu eenmaal dat de snelste (alternatieve) weg gekozen wordt en dat een rechte weg zoals bij de Maatschappijwijk meer uitnodigt tot sluipverkeer dan de meer bochtige weg bij de Kolonie. Een tunnel bij de Maatschappijwijk zal volgens de raad alleen maar meer sluipverkeer aantrekken dan tot nu toe het geval is en dat is iets wat de gemeente en ook de vele voorstanders van het afsluiten van de Maatschappijwijk, niet willen.

6.

De Maatschappijwijk was in de tijd van de verving een grote vaarroute voor transportschepen. Daardoor is de weg recht en vormt deze "transport-as" de eigenlijke en historische verbinding tussen oost en west. Ook het wegprofiel, de bermen, de afstand van de huizen tot de weg is allemaal groter dan in het omgevingsgebied van De Kolonie of De Haar. De Maatschappijwijk afsluiten komt haast overeen met het afsluiten van de A1 om het verkeer vervolgens weer over de lokale en provinciale wegen hun bestemming te laten vinden.

Reactie gemeenteraad:

De gemeente is bekend met de geschiedenis van de Maatschappijwijk en de karakteristieken van de drie genoemde gebieden (Kolonie, Maatschappijwijk en De Haar). De gemeenteraad heeft die karakteristieken ook meegewogen in onze afweging en komen allesoverwegend op de locatie Kolonie als beste voor de tunnel.

7.

De Verlengde Grensweg wordt opgevoerd als een noodscenario voor de fietsers maar ik vraag mij af wie mogelijkheden en kosten hiervan onderzocht heeft c.q. wie hier tot de uitvoering verplicht gaat

worden. Grondaankoop, aanleg, gevestigde erfdienstbaarheden, waardevermindering als gevolg van bestemmingsplanschade, het wordt een mogelijkheid genoemd en geen voorwaarde.

Reactie gemeenteraad:

De projectgroep heeft de mogelijkheden onderzocht door individuele gesprekken aan te gaan met de betreffende grondeigenaren. Die hebben aangegeven dat wanneer het een fietspad wordt zij daar positief tegenover staan. Ze willen echter pas onderhandelen wanneer het bestemmingsplan rechtskracht heeft en het zeker is dat de tunnel bij de Kolonie komt te liggen.

De aanleg van het fietspad wordt gefinancierd uit hetzelfde project om ook de tunnels aan te leggen, daar is rekening mee gehouden. Wij zullen daarbij alle zaken juridisch afdekken. Tenslotte is volgens de raad op voorhand geen sprake van planschade op het moment dat wij een fietspad aanleggen, dat openbaar toegankelijk is, op een bestaand pad.

**Conclusie Zienswijze:**

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het vastgestelde bestemmingsplan.

## 2.5 E.

1.

Er wordt geen verschil gezien tussen de wegen in het buitengebied die toch sterk in wegbreedte, bermbreedte, aanwezigheid van bomen en/of sloten verschillen (zie bijlage 1).

Reactie gemeenteraad:

De raad ziet niet in waarom de gemeente en andere betrokken overheden geen verschil zien in de verschillende wegen. Uiteraard is er verschil in breedte en karakteristiek van de wegen. De raad is echter van mening dat de wegen in de omgeving van Kolonie en Maatschappijwijk geschikt zijn voor verkeer dat er gebruik van maakt.

2.

Ontkent wordt dat er sprake is van veel zwaar (seizoen- en weergebonden) landbouwtransport dat de N48 oversteekt, ondanks een notitie van betrokken loonwerker.

Reactie gemeenteraad:

De gemeente ontkent niet dat er sprake is van een belangrijke functie van alle oversteekmogelijkheden die er nu zijn voor het (zware) landbouwtransport. In de vorige reactienota is de gemeente ook ingegaan op dit aspect. Deze reactie herhalen wij onderstaand omdat die nog steeds van toepassing is:

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).

3.

Er wordt een fout gemaakt in tabel 1, blad 12, 2.2.2 waarin de percentages soorten verkeer weergegeven worden. Voor de Maatschappijwijk komt het totaal op 90%. Appellant verwacht dat het percentage voor (middel) zwaar verkeer niet 4% maar 14% is.

Reactie gemeenteraad:

Er is in genoemde tabel inderdaad een totaal percentage aangegeven van 90% voor de Maatschappijwijk. Er is voor de personenauto's i.p.v. 85% een percentage van 75% opgenomen. Dit is onjuist en wordt hersteld.

4.

Het de bedoeling is dat het verkeer dat nu gebruik maakt van de oversteek Maatschappijwijk niet ook via de nieuwe tunnel gaat maar geheel via de bebouwde kom van Witharen bij viaduct 'De Haar' oversteekt. Dit blijkt ook uit de uitgangspunten voor de natuurtoets, het dassenonderzoek en het akoestisch onderzoek. De tunnel bij de Kolonie is dus alleen bedoeld voor plaatselijk verkeer dat er nu ook gebruik van maakt. Dat daarmee de enige volwaardige, dus vlotte, veilige en bereikbare oversteek viaduct 'De Haar' wordt. Het voor de hand ligt dat daarmee de toevoerende wegen extra belast worden.

Reactie gemeenteraad:

De tunnel bij de Kolonie is (zoals altijd aangegeven) geschikt voor alle soorten verkeer, uit de wijde omgeving die nu ook in het buitengebied rijdt, daar bestaat geen misverstand over. Ook in het akoestisch onderzoek en dassenonderzoek is dit het uitgangspunt geweest.

5.

Hardenberg legt alle verantwoordelijkheid voor een goede verbinding tussen de beide landbouwgebieden bij de gemeente Ommen. Dit is in tegenspraak met hun eigen visie buitengebied.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenten Hardenberg, Ommen en de provincie Overijssel trekken samen op in dit project. De wethouder van Hardenberg is namens de genoemde overheden vertegenwoordigd in de stuurgroep. Samen staan zij achter dit project en de gemaakte keuzes. Van afschuiven van verantwoordelijkheid of tegenspraak met eigen visies is hier dan ook geen sprake.

6.

Het voorstel als zodanig niet voldoet aan de kaders die de commissie EMB bij bespreking van het voorstel voor beschikkingstellen van 4 miljoen aan de gedeputeerde heeft meegegeven.

Reactie gemeenteraad:

De bestuurlijke belangen van Overijssel zijn ondergebracht in de stuurgroep van de N48 waar de gemeente Hardenberg namens alle Overijsselse overheden zitting in heeft. Daarnaast zijn de gemeenten en de provincie Overijssel ambtelijk vertegenwoordigd in een projectgroep. Meerdere malen is gesproken met de belangenverenigingen in de wijde omgeving waaronder die van appellant. De gemeente is van mening dat daarmee ruim voldaan is om met de omgeving uitvoerig te spreken over de exacte locatiekeuze. In dezelfde commissie vergadering is uitgesproken dat de gemeente Hardenberg en Ommen aan zet zijn voor de exacte locatie.

7.

Het ontwerp uitgaat van gelijke kosten voor het huidige voorstel bij de Kolonie en een rechte tunnel in bestaande infrastructuur bij Maatschappijwijk. Deze aanname is niet onderbouwd. Appellant gaat er vanuit dat het voorstel bij de Kolonie aanzienlijk duurder zal zijn omdat:

- de tunnelbak minimaal 4,5 meter extra lang moet worden in verband met de parallelvoorziening;
- geen gebruik gemaakt wordt van bestaande infrastructuur;
- aankoop van agrarische grond noodzakelijk wordt;
- er veel meer extra infrastructuur nodig is.
- bovendien zal het verkeer op de N48 'raketings' het verkeer op de parallelweg over de tunnelbak passeren.

Reactie gemeenteraad:

De tunnel ( en benodigde aansluitende infrastructuur) die gerealiseerd wordt bij de Kolonie past binnen het taakstellende budget dat beschikbaar is voor de aanleg van vier landbouwtunnels onder de N48 door.

8.

Met verbazing las appellant dat problemen bij het passeren in de bebouwde kom van Witharen opgelost kunnen worden door gebruik te maken van de parkeerstrook (blad 13, 2.2.2). Deze strook is niet bedoeld voor passeermanoeuvres en wordt veelvuldig gebruikt voor parkeren. Bovendien is het fietspad aan de overzijde van de parkeerstrook niet (fysiek) gescheiden van de rijbaan, zodat uitwijken aan die zijde voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Voorzieningen ten behoeve van de leefbaarheid in Witharen kunnen geen argument zijn om een sterke toename van landbouwverkeer door de kern goed te praten.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenteraad heeft nergens de suggestie willen wekken dat de parkeerstrook gebruikt kan worden voor het passeren / uitwijken van voertuigen. Daar is die strook, zoals terecht wordt opgemerkt, niet voor bedoeld.

Wat wel aangegeven wordt is dat de inrichting van de Balkerweg anders is dan de meeste omliggende wegen. De weg is breder, voorzien van een vrijliggend fietspad en aan de zijanten zijn voorzieningen aangebracht. De weg kan de kleine toename van o.a. landbouwverkeer goed verwerken.

9.

Het wellicht niet bekend is dat schoolkinderen in de kern van Witharen moeten oversteken om het fietspad aan de westzijde te kunnen bereiken.

Reactie gemeenteraad:

Dit is wel bekend bij de gemeente en de projectgroep en geeft volgens betrokkenen geen problemen. Het betreft een 30 km/u zone met drempels waardoor de snelheid zeer gering is. Tevens zijn de intensiteiten laag.

10.

Voor het fietspad over de Verlengde Grensweg is alleen een intentie aangegeven.

Reactie gemeenteraad:

Het klopt dat er op dit moment formeel nog geen zaken zwart op wit staan (zie ook reactie onder 2.4.D.7). Vertegenwoordigers van de betrokken overheden hebben een aantal individuele gesprekken met de betreffende grondeigenaar gehad en zijn er van overtuigd dat wij toestemming krijgen om hier een fietspad te realiseren. Deze gesprekken zijn voor de gemeenteraad voldoende basis om er vanuit te gaan dat het ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt

11.

De redenering dat afsluiten van de Maatschappijwijk een afzonderlijk bestuurlijk proces is klopt niet. De keuze voor Kolonie heeft zeker consequenties voor Maatschappijwijk (zie blad 4, 1.1). Een dergelijke constructie beperkt de mogelijkheden voor betrokkenen.

Reactie gemeenteraad:

De wetgever heeft bepaald dat de bestemmingsplanprocedure en een ontrekkingsbesluit twee afzonderlijke procedures zijn. Dat is ook wel logisch want indien bijvoorbeeld het bestemmingsplan voor de Kolonie vernietigd wordt en het ontrekkingsbesluit wel rechtskracht krijgt ontstaat de situatie dat wij als gemeente gedwongen kunnen worden om de Maatschappijwijk af te sluiten zonder dat elders een tunnel gerealiseerd wordt. Dat is volgens de gemeenteraad zeker niet wenselijk. Daarom zijn het twee afzonderlijke procedures waarbij in elke procedure voldoende mogelijkheden zijn om tegen de voornemens te ageren.

12.

Er is geen sprake van een totaalplan waarin alle maatregelen zijn opgenomen met een financiële onderbouwing. Het voorliggende ontwerp komt niet voort uit een gedragen visie waarin alle aspecten zijn meegenomen.

Reactie gemeenteraad:

De gemeente heeft in het bestemmingsplan onderbouwd waarom de keus is gevallen op de locatie Kolonie. Ook financieel is er door de overheden een taakstellend budget beschikbaar gesteld. Dat de gemeente niet tot in detail inzicht geeft in de geraamde kosten per locatie heeft te maken met het aanbestedingstraject dat gevolgd moet gaan worden.

Dat er weerstand is tegen de locatiekeuze wil niet zeggen dat het niet een gedragen visie / keus is. De gemeente is de afgelopen periode ook benaderd door voorstanders (ook bewoners van de Maatschappijwijk) die het een prima keuze vinden om de Maatschappijwijk af te sluiten. De voorstanders maken hun visie alleen vrijwel nooit kenbaar in een officiële zienswijze.

13

Appellant heeft een voorkeur voor een tunnel bij de Maatschappijwijk want:

- dit is de kortste en snelste route voor het landbouwverkeer;
- extra landbouwverkeer wordt geweerd uit woonwijken (Balkbrug en Witharen) en langs scholen (Witharen en Ommerkanaal);
- extra belasting van De Haar, de toevoerweg naar viaduct 'De Haar', als enigste volwaardige oversteek over de N48 wordt voorkomen;
- bereikbaarheid (Dedemsvaart en school Ommerkanaal) en sociale cohesie blijven in stand;
- een rechte tunnel bij Maatschappijwijk is makkelijker en goedkoper aan te leggen;
- Omrijdafstanden voor Kolonie zijn te overzien;

Reactie gemeenteraad:

De gemeente heeft zoals blijkt niet dezelfde voorkeur als het gaat om beste locatie voor een tunnel. De raad is van mening dat ook de locatie Kolonie een prima route zal zijn voor alle verkeer. Het is namelijk maar net waar je vandaan komt en waar je heen moet dat de kortste route bepaald, hoe verder van de kruisingen de (vertrek en bestemming) ligt hoe minder de omrijdafstand zal zijn. Wanneer een tunnel bij de Maatschappijwijk gerealiseerd zou worden wordt nog niet alle verkeer geweerd dat nu door genoemde kernen rijdt. De Kolonie is een volwaardige route naast de Haar met een rechte tunnel. Dat een tunnel bij de Maatschappijwijk makkelijker aan te leggen is is ook niet het geval. Bij een tunnel in de Maatschappijwijk zal de route langdurig helemaal afgesloten zijn tijdens de bouw, bij de Kolonie blijft er een oversteekmogelijkheid bestaan tijdens de bouw. Ook de omrijdafstanden zijn voor de Maatschappijwijk te overzien. Alles overwegend blijft de gemeenteraad dan ook van mening dat de locatie de Kolonie de beste is.

14

Onze uitgangspunten zijn steeds geweest:

- naast viaduct de Haar moet er een tweede bereikbare, vlotte en veilige oversteek van de N48, zijn voor zwaar landbouwverkeer. Landbouwverkeer dat verder gaat dan de plaatselijk agrariërs vlak bij de weg. Het gaat om de verbinding tussen twee landbouwgebieden.
- Daaruit volgt dat daar waar de tunnel komt ook het grootste deel van het landbouwverkeer over zal moeten (kunnen) steken, dat nu bij de Maatschappijwijk oversteekt. De Haar 'bedient' nu immers al een groot deel van het traject.
- Aanleg van de tunnel, afsluiten van oversteeken en aanvullende maatregelen moeten onder één, financieel onderbouwde, visie vallen.

Appellant moet constateren dat aan geen van deze, toch logische, uitgangspunten wordt voldaan.

Reactie gemeenteraad:

De genoemde landbouwgebieden verder gelegen vanaf de N48 worden met een tunnel bij de Kolonie uitstekend bediend. Hoe verder men vanaf de huidige kruisingen vandaan komt hoe makkelijker men gebruik maakt van een kruising die nu nog niet gebruikt wordt. Verkeer dat nu van de Maatschappijwijk gebruik maakt kan straks prima via De Haar en De Kolonie de landbouwgebieden bereiken.

De aanleg van de tunnel en de infrastructuur die daarvoor nodig is valt allemaal binnen dit project / binnen deze visie. Het afsluiten van oversteekmogelijkheden is een proces dat pas daarna start, daar heeft de wetgever in Nederland voor gekozen en die procedure volgt de gemeente. Eventuele schade als gevolg van het afsluiten van een bestaande kruising komt aan de orde in het kader van een onttrekkingsbesluit.

Bovendien worden de kruisingen afgesloten omdat de N48 verbreed is tot een stroomweg, daarbij horen geen gelijkvloerse kruisingen. De kruisingen worden niet afgesloten omdat er tunnels gebouwd worden. Vergroten van de verkeersveiligheid is de werkelijke reden dat er vier landbouw tunnels gebouwd worden en dat er kruisingen afgesloten worden.

15.

Er pas in een zeer laat stadium overleg gepleegd en het onderzoek bleek op meerdere punten onjuist en/of niet compleet (omrijafstanden, eigenaren met grond aan beide zijden, maaswijdte, geschiktheid onderliggend wegennet, natuurtoets). Bovendien blijkt overleg weinig zinvol wanneer uitspraken achteraf 180 graden draaien (uitspraak/constatering in het terrein, dat het onderliggend wegennet bij Kolonie niet voldoet).

Reactie gemeenteraad:

Er is in een vroeg stadium (oktober 2010) met de direct betrokkenen bij de kruisingen gesproken om hun wensen te horen. Daarna zijn informatiebijeenkomsten geweest die vooraf in de lokale media zijn aangekondigd. Daar kon iedereen komen die informatie wilde hebben.

Daarna is in december 2010 de bestemmingsplanprocedure gestart met ter visie leggen van een ontwerp bestemmingsplan. Omdat er een nieuw ontwerp gemaakt is (na uitvoerig overleg met de omgeving) dat iets afweek van het ontwerp dat verwerkt was in het plan van december 2010 heeft de gemeente besloten om het nogmaals ter inzage te leggen inclusief alle onderbouwingen en onderzoeken die uitgevoerd zijn. Al met al een zeer uitgebreid informatietraject voor iedereen. Het is de raad ook niet gebleken dat onderzoeken onjuist of niet compleet waren. Wel moesten er vervolgonderzoeken plaatsvinden maar dat is heel gebruikelijk in bestemmingsplanprocedures waarbij ook omgevingsonderzoeken opgesteld worden.

Zoals eerder aangegeven is tenslotte nooit gezegd dat het wegennet bij de Kolonie niet geschikt is. Er is gezegd dat het omliggende wegennet in het gehele buitengebied tegenwoordig niet meer overeenkomt met breedte van het materiaal waarmee agrariërs momenteel werken. Dit geldt dus ook voor de omgeving van de Maatschappijwijk.

16.

Ook het huidige ontwerpbestemmingsplan bevat fouten (bv.. blad 12, 2.2.2; totaal verdeling verkeersoorten bij Maatschappijwijk is 90%; bij blad 6, fig. 2; de N377 is niet weergegeven als oversteek en de aansluiting N36 wel; wat beslist geen oversteek is), die een verkeerd beeld van de situatie geven.

Reactie gemeenteraad:

Het klopt dat per abuis in tabel 1, onder 2.2.1 een te laag percentage voor personenvervoer is aangegeven. Het moet 85% zijn i.p.v 75%. Dit wordt hersteld. Figuur 2 is een overzichtstekening waarop de bestaande kruisingen staan die afgesloten gaan worden in het kader van de verbreding van de N48. Bestaande kruisingen die gehandhaafd blijven staan hierop niet vermeld.

17.

Hoofdstuk 3 van het ontwerp bevat argumenten die in het ontwerp zelf worden tegengesproken (bv. eerste opmerking over sluipverkeer wordt tegengesproken op pag. 12; 'Dat is de reden dat de tunnels an sich niet zorgen voor een aantrekkende werking van (nieuw)doorgaand verkeer.').

Reactie gemeenteraad:

De tunnels zelf zorgen inderdaad niet voor een grote verkeersaantrekkende werking. Eventuele verkeersaantrekkende werking ontstaat door de omliggende infrastructuur. De rechte route via de Maatschappijwijk is nu al aantrekkelijk als sluiproute en dat zal zeker niet minder worden als hier ook nog een tunnel gebouwd wordt. Dat vindt de raad niet wenselijk.

18.

Appellant is in ieder geval blij dat de tunnel bij Kolonie nu recht is. De tunnel zelf is hierdoor veiliger geworden. Appellant hoopt dat, indien ook de raad van mening zou zijn dat een tunnel bij Kolonie in deze vorm de beste keuze is, zij het college op zal roepen om

- de tunnel dan ook bereikbaar te maken voor het landbouwverkeer in bredere zin en
- een fietsverbinding bij Maatschappijwijk over de verlengde grensweg in het project op te nemen.

Reactie gemeenteraad:

De gemeenteraad is blij dat appellant toch ook een tunnel bij de Kolonie kan ondersteunen indien voldaan wordt aan genoemde voorwaarden. Zoals veel vaker in deze notitie aangegeven voldoet het ontwerp al aan genoemde wensen. De tunnel is beschikbaar voor alle soorten verkeer die in het buitengebied rijden. De tunnel wordt 4.5 meter breed en 4.25 meter hoog, voldoende om groot landbouwverkeer door de tunnel te kunnen laten rijden. Ook de fietsverbinding, mits overeenstemming kan worden bereikt met de eigenaren, zal meegenomen worden wanneer de tunnel aangelegd wordt.

**Conclusie Zienswijze:**

**1. Het juiste percentage van 85% voor personenauto's wordt in de tabel weergegeven.**

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen aan het vastgestelde bestemmingsplan.