

Notitie

Aan : Gemeenteraad van de gemeente Hardenberg
 Van : Royal HaskoningDHV
 Datum : 9 oktober 2013
 Kopie : archief
 Onze referentie : BC1618/N006/FBAA/Ensc

**Betreft : Beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan
 Buitengebied Hardenberg, N377-viaduct
 Drogreropslagen**

Het Bestemmingsplan Buitengebied Hardenberg, N377-viaduct Drogreropslagen heeft van 11 juli 2013 tot en met 21 augustus 2013 ter inzage gelegen. Op dit plan zijn twee schriftelijke zienswijzen ingediend door:

- Mr. S. Zoer, van Rossum Advocaten, i.o.v. de heer H. Westerveld en mevrouw Akkerman;
- J.H. Bolding en S. Bolding – ter Steege

De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn derhalve ontvankelijk.

Hierna zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Indien van toepassing wordt een aanpassing van het bestemmingsplan voorgesteld. Deze aanpassingen worden doorgevoerd in het vast te stellen bestemmingsplan.

Zienswijzen

Mr. S. Zoer
 Van Rossum Advocaten
 i.o.v. de heer H. Westerveld en mevrouw Akkerman
 d.d. 31 juli 2013

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|---------|--|--|---|
| 1 t/m 3 | Beschrijving aanleiding en feiten. | Omschrijving van aanleiding en feiten is voor de gemeente geen reden om hier inhoudelijk op in te gaan. De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |
| 4 | De ontwerptekeningen zoals (de advocaat van) de heer Westerveld heeft ontvangen van de provincie komen niet overeen met de verbeelding behorende bij het | De door de provincie Overijssel toegezonden ontwerptekeningen (12 juni 2013) komen overeen met de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--------|---|---|---|
| | wijzigingsplan. | <p>Een verbeelding behorende bij een bestemmingsplan is niet hetzelfde als een ontwerp tekening. Het ontwerp van de weg en het viaduct moet binnen de bestemmingsplangrenzen passen. Hierdoor lijkt een verbeelding af te wijken van een ontwerp.</p> <p>Het ontwerp van het viaduct past in zijn geheel in de plangebieden van het wijzigingsplan van de gemeente De Wolden en het nieuwe bestemmingsplan van de gemeente Hardenberg. Het viaduct met naastliggende bermen en sloten zijn, net als in de bestemmingsplannen voor het buitengebied, bestemd als 'Verkeer' cq 'Verkeersdoeleinden'.</p> | |
| 5 en 6 | <p>Niet duidelijk is hoeveel ongelukken op de betreffende kruising in de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Zodoende is onvoldoende gemotiveerd waarom een viaduct op de betreffende locatie met het oog op verkeersveiligheid noodzakelijk dan wel wenselijk is.</p> | <p>Bij het duurzaam veiliger inrichten van een gebiedsontsluitingsweg met een 100 km/u regime gaat het om preventieve maatregelen op potentieel onveilige locaties. Niet het exacte aantal ongelukken in het verleden is maatgevend voor de noodzaak tot het aanleggen van een viaduct. Derhalve zullen deze ongevalanalyse uit paragraaf 2.2 van de toelichting gehaald worden.</p> <p>Op 14 oktober 2009 hebben Provinciale Staten van Overijssel bij de vaststelling van het combinatiealternatief voor de N340/N48 besloten om de N377 Lichtmis – Slagharen duurzaam veiliger in te richten. Uitgangspunt voor de inrichting zijn de huidige snelheidsregimes van 100 km/u buiten de bebouwde kom en 50/70 km/u binnen de bebouwde kom, om daarmee de huidige doorstroombaan en snelheid op de N377 in stand te houden.</p> <p>De N377 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, waar op bepaalde wegvakken 100 km/u</p> | <p>In paragraaf 2.2 wordt de ongevalanalyse verwijderd.</p> <p>Paragraaf 4.2 wordt aangevuld met een korte toelichting op het duurzaam veiliger inrichten van de N377 en de noodzaak van het aanleggen van een viaduct ter plaatse.</p> |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--|-------------------|--|-------------------------------------|
| | | <p>gereden mag worden. Dergelijke wegen kennen intensiteiten van tussen de 10.000 en 20.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Aangezien de intensiteiten in 2020 tussen de 10.500 en 18.500 mvt/etm liggen, sluit de categorisering hier goed bij aan.</p> <p>Op delen van de N377, waaronder ter hoogte van Drogeropslagen, is het mogelijk om op een veilige en leefbare manier een maximumsnelheid van 100 km/u in stand te houden. De huidige onveiligheid op dit wegvak beperkt zich tot de oversteek van Drogeropslagen met de N377. Een viaduct is een duurzaam-veilige oplossing.</p> <p><u>Verbetering verkeersveiligheid</u> De verbetering van de verkeersveiligheid is het primaire doel van dit project. Hierbij gaat het (ook) om een preventieve aanpak middels Duurzaam Veiligere maatregelen. Binnen het landelijke Duurzaam Veilig verkeersbeleid wordt namelijk niet alleen gekeken naar oplossingen voor bestaande gevaarlijke locaties. Het Duurzaam Veilig beleid richt zich juist op een preventieve veilige inrichting van wegen. Ook op locaties waar op basis van landelijke ervaringen en richtlijnen sprake is van een potentiële onveiligheid, worden daarom maatregelen genomen om toekomstige ongevallen te voorkomen.</p> <p>Bij snelheden tot en met 80 km/u zijn gelijkvloerse oplossingen veilig te realiseren. Op wegvakken waar de maximumsnelheid 100 km/u bedraagt worden kruisingen in principe ongelijkvloers uitgevoerd. Om het snelheidsregime van 100 km/u te handhaven wordt ook de oversteek bij Drogeropslagen ongelijkvloers</p> | |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--------|--|--|---|
| | | <p>geregeld.</p> <p>Daarnaast dragen ongelijkvloerse kruispunten en oversteken bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de N 377.</p> | |
| 7 en 8 | <p>Het plan is in strijd met de doelstellingen van de Omgevingsvisie Overijssel. De omgeving kenmerkt zich volgens de Omgevingsvisie door een uitgestrekt landschap, maar het uitzicht van Westerveld verdwijnt met de aanleg van het viaduct of zal althans in ernstige mate.</p> <p>De aanleg van een viaduct verandert het landschap aanzienlijk en heeft een negatief effect op de begrippen ruimte, natuur, landschap en oorspronkelijkheid. Onvoldoende is gemotiveerd waarom het plan past binnen de doelstellingen van de Omgevingsvisie Overijssel.</p> | <p>De provincie Overijssel baseert de plannen voor de N377 (Plan in Hoofdlijnen, ontwerp van de weg en bestemmingsplannen) op meerdere uitgangspunten. Naast de Omgevingsvisie zijn dit ook aspecten zoals bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming. De belangen die aan deze aspecten vastzitten, kunnen tegenstrijdig zijn. In de planvorming is afgewogen hoe de belangen van de aspecten opgenomen worden in het plan.</p> <p><i>Omgevingsvisie</i> Met de inpassing van het viaduct is door de Provincie Overijssel zoveel mogelijk rekening gehouden met de verkavelingsstructuur en huidige landschappelijke kenmerken. Zo wordt het viaduct in lijn van de bestaande infrastructuur gelegd en worden er in lijn met de omgeving geen bomen geplaatst op het viaduct. Hiermee wordt zo goed mogelijk invulling gegeven aan de vereisten uit de Omgevingsvisie.</p> <p>Ten behoeve van de kruising N377-Drogreropslagen is door de provincie Overijssel een uitgebreide afweging gemaakt tussen een aantal varianten. Hierin heeft ook de inpassing in het landschap een rol gespeeld.</p> <p><i>Afweging varianten</i> In het kader van het Plan in Hoofdlijnen (ontwerp september 2011 en definitief mei 2012) is door de provincie Overijssel een afweging gemaakt tussen verschillende</p> | <p>In paragraaf 4.2 de afweging en keuze van de varianten opnemen.</p> <p>Paragraaf 3.2 en 3.3 aanvullen met een conclusie.</p> |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--|-------------------|---|-------------------------------------|
| | | <p>varianten voor de kruising N377-Drogteropslagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ondertunneling van de N377; - Ondertunneling van de Drogteropslagen; - Een viaduct in de N377; - Een viaduct in de Drogteropslagen. <p>Een kruising van een weg met een 100 km/u-regime in is het veiligst met ongelijkvloerse kruisingen. Daarom is een variant met een rotonde niet meegenomen in het Plan in Hoofdlijnen.</p> <p>De provincie Overijssel heeft haar afweging gemaakt op basis van de aspecten: ruimtelijke kwaliteit, bodem en water, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid, bereikbaarheid en kwaliteit, leefbaarheid, flora en fauna, ecologische hoofdstructuur, archeologie en kosten en procedures.</p> <p>Uit deze afweging is ondertunneling van de N377 moeilijk gebleken in verband met de aanwezigheid van een vijftal hoofdaardgastransportleidingen en de zeer hoge kosten die gemoeid gaan met benodigde maatregelen indien voor deze variant gekozen zou worden.</p> <p>De investeringskosten voor de ondertunneling van de Drogteropslagen zijn aanzienlijk hoger dan voor de varianten met een viaduct. Door voorgaande afwegingen heeft het aanbrengen van een viaduct de voorkeur.</p> <p>De voorkeursvariant uit het ontwerp Plan in Hoofdlijnen was een viaduct in de Drogteropslagen. Na overleg met de klankbordgroep (belangenorganisaties), de projectgroep (gemeenten) en direct omwonenden heeft de provincie</p> | |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|----------|---|---|--|
| | | <p>Overijssel alsnog gekozen voor een viaduct in de N377. Deze keuze is gemaakt op basis van fietscomfort, aansluiting bij de verkavelingsstructuur en (landschappelijk) uitzicht. Uit het overleg is gebleken dat een hooggelegen N377 voor minder omwonenden een belemmering in het uitzicht oplevert dan een hoog gelegen Drogreropslagen. De omwonenden hebben destijds unaniem aangegeven de voorkeur te hebben voor de huidige variant.</p> <p>De aanleg van het viaduct maakt weliswaar nog steeds inbreuk op het landschap en het uitzicht, maar in de afweging van de belangen is de voorkeur gegeven aan de verkeersveiligheid.</p> <p>Er is derhalve een gedegen afweging gemaakt van de verschillende varianten, voor de definitieve keuze zijn de omwonenden betrokken geweest. Voor de afweging wordt verwezen naar het ontwerp Plan in Hoofdlijnen en het definitieve Plan in Hoofdlijnen (zie bijlage bij deze zienswijzennota).</p> <p>In de toelichting is in paragraaf 3.2 en 3.3 ten onrechte geen conclusie opgenomen.</p> | |
| 9 t/m 11 | <p>Uit de toelichting blijkt dat het bestemmingsplan niet MER-plichtig is. Voor een aantal milieuaspecten is echter wel aandacht nodig. Van belang hierbij is het aspect landschap met de opmerking dat ten aanzien van de inpassing van het viaduct in Drogreropslagen er een plan van eisen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit voor de uitvoering moet komen. Westerveld is</p> | <p>In een m.e.r.-beoordeling wordt bepaald of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Het al dan niet hebben van een plan van eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit bepaald dit niet.</p> <p>In deze bestemmingsplanprocedure is middels een m.e.r.-beoordeling (paragraaf 5.1) voldoende aangetoond dat er geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden. Wel is gesteld dat er bij de uitvoering extra</p> | |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|-----------|--|---|--|
| | <p>(nog) niet bekend met dit plan en is van mening dat dit plan onderdeel moet zijn van de bestemmingsplanwijziging. Door het ontbreken van een dergelijk plan kan niet met zekerheid gesteld worden dat er geen m.e.r.-procedure behoefte te worden gevoerd.</p> <p>Westerveld heeft er belang bij dat concreet wordt aangegeven hoe een en ander in de praktijk zal worden vorm gegeven.</p> | <p>aandacht aan het aspect landschap besteedt dient te worden.</p> <p>Deze extra aandacht voor landschap wordt opgenomen in het uitvoeringscontract voor het viaduct door middel van het stellen van eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Het betreft hier onder andere eisen ten aanzien van het dwarsprofiel, de randen van het viaduct, de railing op het viaduct en het talud onder het viaduct. Met het opnemen van deze eisen in het uitvoeringscontract zijn deze aspecten voldoende geborgd.</p> <p>Voor de ontwerptekeningen wordt verwezen naar de website van de provincie Overijssel: http://www.overijssel.nl/actueel/nieuws-wegen/werk-weg/377-duurzaam/wegontwerpen/.</p> <p>Voor de uitvoering van het plan in de praktijk worden de ontwerptekeningen aangevuld met eisen ten aanzien van de uitvoering. In het uitvoeringscontract is als eis opgenomen dat het viaduct een eenvoudig en rustig beeld krijgt. In aansluiting op het omliggende landschap worden er geen bomen op het talud geplaatst.</p> <p>Op basis van bovenstaande is voldoende aangetoond dat een m.e.r.-procedure niet doorlopen hoeft te worden.</p> | |
| 12 t/m 18 | <p>Uit het wijzigingsplan blijkt niet welke maatregelen ten aanzien van geluidsreductie getroffen worden. Hierdoor is niet duidelijk of het plan uitvoerbaar is. Westerveld weet hierdoor niet wat het plan met betrekking tot het aspect geluid feitelijk voor hem inhoudt.</p> | <p>Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeente bevoegd gezag. Voor het vaststellen van hogere waarden is de provincie Overijssel bevoegd gezag. Het betreffen derhalve twee separate procedures die raakvlakken met elkaar hebben.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan</p> | <p>In paragraaf 5.3 opnemen dat de provincie Overijssel kiest voor het aanbrengen van stil asfalt met een reductie van minimaal 4 dB en dat derhalve geen geluidscherm hoeft te worden aangebracht en dat hogere waarden niet</p> |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|----|---|---|---|
| | <p>Het is onbegrijpelijk en enigszins slordig dat er wel een wijzigingsplan ter inzage is gelegd, maar er nog niets bekend is over hoe de negatieve gevolgen ten aanzien van geluidhinder worden aangepakt.</p> <p>In de toelichting op het bestemmingsplan 'Buitengebied Hardenberg, N377- viaduct Drogtropslagen' van de gemeente Hardenberg blijkt ook dat er nog veel onduidelijk is voor wat betreft geluidsreductie. Toch lijkt het erop dat de gemeente Hardenberg wel weet welke geluidreducerende maatregelen getroffen gaan worden (geluidreducerend asfalt in combinatie met hogere waarden voor twee woningen, waaronder die van Westerveld).</p> | <p>worden vier mogelijkheden genoemd om geluidreductie mogelijk te maken. De provincie Overijssel heeft inmiddels een keuze gemaakt uit deze vier mogelijkheden. Deze keuze wordt vastgelegd in het vast te stellen bestemmingsplan.</p> <p>De provincie Overijssel kiest voor stil asfalt met een reductie van minimaal 4 dB (bijvoorbeeld door een dunne deklaag B) over 1000 meter. Het is dan niet nodig om een geluidscherm aan te brengen. Met deze maatregel is er geen sprake meer van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Derhalve hoeven er geen hogere waarden vastgesteld te worden.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt de keuze van de provincie voor het toepassen van stil asfalt met een reductie van minimaal 4 dB opgenomen. Deze eis wordt tevens opgenomen in het aanbestedingscontract voor de aannemer.</p> <p>De teksten in het wijzigingsplan van de gemeente De Wolden en het bestemmingsplan van de gemeente Hardenberg met betrekking tot geluid zijn overigens identiek aan elkaar.</p> <p>Naar aanleiding van de keuze voor geluidreductie worden de toelichtingen van het wijzigingsplan van de gemeente De Wolden en het bestemmingsplan van de gemeente Hardenberg aangevuld en op elkaar afgestemd.</p> | <p>vastgesteld hoeven te worden.</p> |
| 19 | Westerveld is van mening dat de gemeente c.q. de provincie Overijssel hem dienen te compenseren voor de schade | Na afronding van de planologische procedure kan worden vastgesteld of mogelijk sprake is van planschade. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--|---|---|--|
| | <p>die hij door het plan zal lijden. Dit met betrekking tot de aspecten: geluidhinder, belemmering van het uitzicht, waardedaling van de woning en inbraakgevoeligheid van de woning.</p> | <p>Er wordt nagegaan welk ruimtebeslag benodigd is en welke consequenties dat heeft voor het onroerend goed van een eigenaar en of sprake is van omrijdschade. Indien grond gekocht dient te worden dan zal de eventuele waardevermindering tijdens het proces van de grondaankoop worden besproken. Bij dit proces wordt een (onafhankelijke) taxateur ingeschakeld. Indien er geen mogelijkheid is voor compensatie van grond dan wordt een financiële vergoeding door de provincie voorgesteld. Indien planschade niet geregeld wordt bij een grondaankoop dan heeft de eigenaar de mogelijkheid om planschade te claimen volgens artikel 6:1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).</p> <p>Er is sprake van planschade als een onroerend goed in waarde daalt of als het woongenot vermindert als gevolg van een planologische maatregel. Dit houdt in dat de bestaande en de toekomstige planologische regimes met elkaar vergeleken worden en niet de feitelijke situatie.</p> <p>Planschadeclaims worden beoordeeld door een onafhankelijke commissie van deskundigen ingesteld door de betreffende overheidsinstantie. Om in aanmerking te komen voor schadevergoeding zijn twee voorwaarden van belang:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) de schade was niet te voorzien bij aankoop van woning/grond; 2) de schade is niet al op andere wijze vergoed (bv. door onteigening). <p>De Wro bepaalt dat recht op vergoeding van schade bestaat indien de schade redelijkerwijs niet of niet</p> | |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|----------|--|---|---|
| | | <p>geheel ten laste van de betrokkene kan blijven. De schade kan bestaan uit vermogensschade en inkomensschade.</p> <p>Met betrekking tot vermogensschade kan gedacht worden aan o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperking of vervallen van waardebepalend vrij uitzicht; • Aantasting bezonning: schaduw; • Aantasting privacy; • Toename hinder; • Beperking bereikbaarheid; • Toename parkeerdruk; • Aantasting karakter van het gebied. <p>Een verzoek om schadevergoeding kan na vaststelling en onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden ingediend bij de gemeente.</p> | |
| 20 | Verzoek om duidelijkheid te verschaffen over de concrete bouwplannen en de verhoging van de grenswaarden ten aanzien van geluid. | <p><i>Bouwplannen</i> Op 12 juni 2013 heeft de provincie Overijssel de concrete bouwplannen in de vorm van ontwerptekeningen toegezonden aan de heer Westerveld. Overeenkomstig deze ontwerptekeningen is het bestemmingsplan opgesteld.</p> <p><i>Verhoging grenswaarden</i> Zoals hierboven reeds geantwoord, is met het toepassen van stil asfalt met een reductie van minimaal 4 dB over 1000 meter geen sprake meer van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Daarom hoeven er geen hogere waarden vastgesteld te worden.</p> | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |
| 21 en 22 | Conclusie | Naar aanleiding van de zienswijze van Westerveld is de toelichting van het bestemmingsplan op diverse onderdelen aangepast en aangevuld. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |
| Tot slot | Verzoek om de gemaakte kosten voor het indienen van de zienswijze te vergoeden. | De gemeente is in de zienswijzenfase niet verplicht bij te dragen in de kosten van een deskundige. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--|--------------------------|---|--|
| | | Daarom voorziet de gemeente Hardenberg niet in vergoeding van de gemaakte kosten. | |

J.H. Bolding en S. Bolding – ter Steege
d.d. 14 augustus 2013

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|---|---|--|---|
| 1 | <p>Gevreesd wordt dat de Drogrteropslagen als racebaan gebruikt zal worden als er niet meer afgeremd hoeft te worden voor de N377. De kruising Drogrteropslagen- Moeshoekweg wordt hierdoor gevaarlijker.</p> <p>Indien er geen snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen kunnen de koeien van de familie niet meer overgestoken worden.</p> | <p>Ter plaatse geldt reeds een snelheidsregime van 60 km/u. Mensen dienen zich te houden aan deze maximale snelheid.</p> <p>Met het wegontwerp is aangesloten bij de ontwerprichtlijnen van het CROW (Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) die gelden voor erftoegangswegen van 60 km/u zoals de Drogrteropslagen en met de daadwerkelijke situatie ter plaatse.</p> <p>Om de snelheid af te dwingen krijgt De Drogrteropslagen in ieder geval een grotere 'slinger' ter hoogte van het viaduct. Dit zal de snelheid op de Drogrteropslagen omlaag brengen.</p> <p>Op basis van bovenstaande maatregelen en in combinatie met de beperkte verkeersintensiteit ter plekke, acht de gemeente de verkeersveiligheidssituatie voor alle verkeersdeelnemers en overstekend vee aanvaardbaar.</p> <p>Indien na realisatie uit ervaring van u, andere omwonenden, de gemeente en/of andere weggebruikers blijkt dat</p> | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|---------|---|--|---|
| | | weggebruikers zich niet aan de maximale snelheid houden, wordt bepaald of en welke aanvullende snelheidsremmende (of andere, bijv. veiligheids-) maatregelen genomen kunnen worden. | |
| 2 t/m 5 | <p>Indien de koeien niet meer overgestoken kunnen worden, beschikt de familie over te weinig weidegrond. Gevreesd wordt dat voortzetting van de huidige bedrijfsvoering niet meer mogelijk is.</p> <p>Door het afstaan van landbouwgrond langs de N377 blijft er tevens te weinig weidegrond over.</p> <p>Voor de levensvatbaarheid van het bedrijf kan geen landbouwgrond gemist worden.</p> <p>Door de provincie Overijssel is op 7 mei 2013 vervangende grond grenzend aan het huisperceel toegezegd aan de familie. Tot op heden is hierover nog niks vastgelegd.</p> <p>De familie kan niet akkoord gaan met het voorstel van de provincie voor verdeling van de gronden met een andere landbouwer en heeft een tegenvoorstel gedaan. Hierop is nog geen reactie ontvangen.</p> <p>De kuilvoerplaten langs de N377 dienen verplaatst te worden. Dit gaat niet zo gemakkelijk. Hierover zijn nog geen concrete afspraken gemaakt met de provincie Overijssel.</p> | <p>Momenteel is de provincie Overijssel over deze punten constructief met de familie en andere grondeigenaren in gesprek.</p> <p>Er is vervangende grond aangeboden door de provincie Overijssel. Het betreft gronden die zijn gelegen aan de huiskavel, waarmee deze huiskavel vergroot wordt. Over de exacte percelen, perceelgrootte alsmede andere details vindt overleg plaats met de familie Bolding.</p> <p>Op kosten van de provincie Overijssel wordt op een andere locatie nabij de agrarische bebouwing een nieuwe kuilvoerplaat gerealiseerd. In overleg met de familie wordt bekeken hoe met het huidige kuilvoer kan worden omgegaan.</p> <p>Bij de vaststelling van het plan houden wij rekening met de besproken oplossingen en afspraken die worden gemaakt.</p> <p>Waar nodig worden maatregelen in een overeenkomst vastgelegd.</p> <p>Vooralsnog gaan wij ervan uit tot zodanige oplossingen te komen dat de (toekomstige) bedrijfsvoering niet onevenredig wordt belemmerd.</p> | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--------|--|--|--|
| 6 | <p>Het is onmogelijk om de gevolgen van het plan te inventariseren omdat je door verschillende instanties van het kastje naar de muur wordt gestuurd.</p> | <p>Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden tussen de familie Bolding en de provincie Overijssel, daarin zijn de ontwerptekeningen gepresenteerd. Op basis van deze tekeningen zijn de gevolgen te overzien.</p> <p>De provincie Overijssel wil dit constructieve overleg graag voortzetten en dit laten resulteren in een oplossing vastgelegd in een overeenkomst die voor alle partijen acceptabel is.</p> | <p>Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</p> |
| 7 en 8 | <p>Men begrijpt niet waarom de snelheidslimiet op de N377 ter hoogte van Drogteropslagen persé gehandhaafd moet blijven.</p> <p>In de onderbouwing van de noodzaak van het viaduct wordt een verouderde verkeersanalyse gebruikt.</p> <p>De familie is voorstander van een veilige oversteek. Maar deze oversteek mag niet ten koste gaan van het bedrijf, de omgeving en het woongenot. De doelstelling 'veiliger' kan ook op andere manieren bereikt worden.</p> | <p>Bij het duurzaam veiliger inrichten van een gebiedsontsluitingsweg met een 100 km/u regime gaat het om preventieve maatregelen op potentieel onveilige locaties. Niet het exacte aantal ongelukken in het verleden zijn maatgevend voor de noodzaak tot het aanleggen van een viaduct.</p> <p>Op 14 oktober 2009 hebben Provinciale Staten van Overijssel bij de vaststelling van het combinatiealternatief voor de N340/N48 besloten om de N377Lichtmis – Slagharen duurzaam veiliger in te richten. Uitgangspunt voor de inrichting zijn de huidige snelheidsregimes van 100 km/u buiten de bebouwde kom en 50/70 km/u binnen de bebouwde kom, om daarmee de huidige doorstroombaanfunctie en snelheid op de N377 in stand te houden.</p> <p>De N377 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg, waar op bepaalde wegvakken 100 km/u</p> | <p>Paragraaf 4.2 wordt aangevuld met een korte toelichting op het duurzaam veiliger inrichten van de N377 en de noodzaak van het aanleggen van een viaduct ter plaatse.</p> |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|--|-------------------|---|-------------------------------------|
| | | <p>gereden mag worden. Dergelijke wegen kennen intensiteiten van tussen de 10.000 en 20.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Aangezien de intensiteiten in 2020 tussen de 10.500 en 18.500 mvt/etm liggen, sluit de categorisering hier goed bij aan.</p> <p>Op delen van de N377, waaronder ter hoogte van Drogteropslagen, is het mogelijk om op een veilige en leefbare manier een maximumsnelheid van 100 km/u in stand te houden. De huidige onveiligheid op dit wegvak beperkt zich tot de nog niet duurzaam-veilig ingerichte oversteek.</p> <p><u>Verbetering verkeersveiligheid</u> De verbetering van de verkeersveiligheid is het primaire doel van dit project. Hierbij gaat het (ook) om een preventieve aanpak middels Duurzaam Veiligere maatregelen. Binnen het landelijke Duurzaam Veilig verkeersbeleid wordt namelijk niet sec gekeken naar oplossingen voor bestaande gevaarlijke locaties. Het Duurzaam Veilig beleid richt zich juist op een integrale preventieve veilige inrichting van wegen. Ook op locaties waar nu relatief een beperkt aantal ongevallen gebeuren, worden daarom maatregelen genomen om toekomstige ongevallen te voorkomen.</p> <p>Bij snelheden tot en met 80 km/u zijn gelijkvloerse oplossingen veilig te realiseren.</p> | |

| | Strekking reactie | Beantwoording | Voorstel aanpassing bestemmingsplan |
|----------|--|--|---|
| | | <p>Op wegvakken waar de maximumsnelheid 100 km/u bedraagt worden kruisingen in principe ongelijkvloers uitgevoerd. Om het snelheidsregime van 100 km/u te handhaven wordt ook de oversteek bij Drogteropslagen ongelijkvloers geregeld.</p> <p>Daarnaast dragen ongelijkvloerse kruispunten en oversteken bij aan een betere doorstroming van het verkeer op de N 377.</p> | |
| Tot slot | De familie verzoekt om op korte termijn meer duidelijkheid te krijgen. | De provincie Overijssel verwacht najaar 2013 met de familie Bolding en andere partijen tot een overeenkomst te komen over de aan-/verkoop (ruilen) van gronden met de familie Bolding. Deze overeenkomst wordt ter ondertekening aan de betrokken partijen voorgelegd. | Geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. |