

Nota zienswijzen
Ontwerp-bestemmingsplan
Fietstunnel Peizerwold

BP 058 Augustus 2017

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
	Reclamant 1 (namens twee belanghebbenden)	1. Aantallen vervoersbewegingen en ongelukken Reclamant is benieuwd naar het aantal verkeersbewegingen, zowel van de passerende auto's op de N372 als het aantal fietsers dat de N372 oversteekt. Ook wil hij graag weten hoeveel ongevallen er bij deze oversteek de afgelopen jaren plaatsgevonden hebben, en wat de ernst van de ongevallen is geweest. <u>Reactie gemeente:</u> Het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag tussen Peizermade en Peize bedraagt 11.000 à 11.500 in de periode van 2012 t/m 2016. Wij verwachten geen afname in de toekomst. Op een gemiddelde werkdag in 2014 maken circa 300 (brom)fietsers gebruik van de oversteek (in 2013 circa 250 (brom)fietsers). In juli en augustus loopt dit aantal op tot circa 400 (brom)fietsers per dag. Op een mooie weekenddag kan het aantal fietsers oplopen tot ruim 1000. Door het ontwikkelen van het natuurgebied de Onlanden is het recreatieve gebruik van de fietsoversteek de laatste jaren fors toegenomen. De (brom)fietsoversteek is dus een veel gebruikte oversteek die naast recreanten ook door werkenden en scholieren wordt gebruikt. Tussen 2009 en 2015 vond er op de fietsoversteek 1 geregistreerd ongeval plaats tussen een fietser en een personenauto. De fietser moest in het ziekenhuis worden opgenomen. Het ongeval vond plaats bij daglicht in de zomer bij droge weersomstandigheden en idem wegdek. Naast dit geregistreerde ongeval hebben er nog twee ongevallen plaatsgevonden die verschenen zijn in de lokale media maar niet in de ongevallenstatistieken zijn opgenomen, te weten: • 10-08-2010: een jonge fietsster wordt aangereden door een automobilist (na behandeling in het ziekenhuis kon zij dezelfde dag weer naar huis) • 26-09-2013: een scootmobiel raakt een bestelbus bij het oversteken en komt met de schrik vrij. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit. 2. Snelheidslimiet, flitsapparatuur Reclamant vraagt zich af of een snelheidslimiet van 50 km/u, in combinatie met flitsapparatuur niet een betere en goedkopere oplossing zou kunnen zijn voor het veiligheidsprobleem. <u>Reactie gemeente:</u> De betreffende oversteek ligt buiten de bebouwde kom dus een snelheidslimiet van 50 km/u is niet aan de orde. Een maximumsnelheid van 50 km/u wordt alleen toegepast binnen de bebouwde kom. Bovendien lost een verlaging van het snelheidsregime in combinatie met flitspalen niet het probleem op. De oversteek ligt namelijk in een bocht en het zicht van overstekende (brom)fietsers wordt belemmerd door bomen die tussen het fietspad en de hoofdrijbaan staan. De N372 is een drukke weg met circa 11.500 motorvoertuigen op een werkdag.

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
		De provinciale weg heeft ter hoogte van de oversteek een sterke verkanting (helling) wat het oversteken bemoeilijkt. De (brom)fietzers moeten de rijbaan in één keer oversteken, er is geen middeneiland aanwezig. Wanneer de intensiteit boven de 8.000 motorvoertuigen per dag ligt, is het aan te bevelen (CROW richtlijnen) de fietsers ongelijkvloers (tunnel) of in twee keer over de weg over te laten steken met een middeneiland. Het aantal motorvoertuigen op de N372 ligt met circa 11.500 motorvoertuigen ruim boven de 8.000 motorvoertuigen. De oversteek wordt veel gebruikt door (brom)fietzers: 100 (brom)fietzers per dag in de wintermaanden tot circa 1000 op een mooie zomerdag. Bij een oversteek in twee keer is er nog steeds kans op een ongeval tussen een overstekende (brom)fietser en motorvoertuig. Er is daarom gekozen voor de meest verkeersveilige oplossing: een fietstunnel zodat er geen ongevallen meer mogelijk zijn tussen gemotoriseerd verkeer en overstekende (brom)fietzers. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit. 3. Schrikkende paarden Reclamant steekt meerdere malen per dag de N372 over met een paard aan de hand. Als dit in de toekomst door de tunnel moet gebeuren, dan bestaat mogelijk het gevaar dat het paard schrikt indien er een bromfiets tegelijk ook door de tunnel gaat. Te overwegen valt of er dan sprake is van een gevaarlijker situatie, dan het gevaar dat beoogd wordt te bestrijden door middel van de tunnel. <u>Reactie gemeente:</u> Iedere weggebruiker weet cq behoort te weten dat een paard voorzichtig benaderd moet worden in het verkeer. Wij verwachten dat het (brom)fietsverkeer de snelheid aanpast bij het naderen van een paard in de tunnel. De tunnel is zo ontworpen dat gebruikers aan het begin van de tunnel het einde kunnen zien. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers ook goed anticiperen op elkaar. Ook de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie is van mening dat gemotoriseerd verkeer en paarden gelijktijdig van een tunnel gebruik kunnen maken. Zij kwam tot de conclusie dat ter plaatse van het Nationaal Hippisch Centrum in Ermelo een tunnel de beste oplossing zijn om de N 302, de provinciale weg Harderwijk-Kootwijk, over te steken. Daarbij zouden (brom)fietzers en paarden de tunnel delen. Om overige verkeerstechnische redenen, bijv. auto's met trailers die de provinciale weg op willen draaien, is hier uiteindelijk voor een rotonde gekozen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit.

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
		4. Betrokkenheid Reclamant is van mening dat hij te weinig is betrokken bij de planvorming. De provincie heeft zijn belangen te gemakkelijk onder tafel geveegd. <u>Reactie gemeente:</u> De provincie Drenthe is in september 2015 bij de reclamant langs geweest om hen te informeren over de plannen. In oktober 2015 is er een informatieavond geweest in Peize voor alle geïnteresseerden. Daar was de reclamant ook aanwezig. Daarnaast zijn er nog diverse mails geweest tussen reclamant en provincie. In maart 2016 is de provincie Drenthe op verzoek van reclamant ook bij reclamant langs geweest voor een gesprek. Naar ons idee is de reclamant voldoende betrokken in de planvorming. Er zijn twee tunnelvarianten bekeken. Naast de variant langs de noordzijde van de Brunlaan/Zanddijk, is er nog een tunnelvariant onderzocht ten zuiden van de woning van de reclamant. In de beoordeling van deze twee tunnelvarianten is ook de privacy van de reclamant meegenomen. Bij een fietstunnel aan de zuidzijde van de woning komen de woning en perceel ingeklemd te liggen tussen de tunnel en bijbehorende hellingbaan waardoor de reclamant minder privacy zou krijgen. De reclamant heeft in het verleden aangegeven dat de huidige oversteek niet verkeersveilig is. Door het realiseren van een fietstunnel kan reclamant – net als alle andere (brom)fietzers gebruik maken van de verkeersveilige oversteek. De aansluiting Brunlaan – N372 blijft voor motorvoertuigen gehandhaafd als er een fietstunnel komt dus hierin wordt de reclamant ook niet benadeeld. Ook kan de reclamant de hobby - het houden van paarden - blijven uitvoeren. Naar ons oordeel wordt er voldoende rekening gehouden met de belangen van de reclamant. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit. 5. Gevolgen tolhuis Naar het oordeel van reclamant is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bouw, in combinatie met de grondwateronttrekking, voor het tolhuis. Dit is een rijksmonument, waarmee geen risico's mogen worden genomen. Terzijde noemt reclamant nog de mogelijkheid het tolhuis te verplaatsen. <u>Reactie gemeente:</u> De omgeving dient zo weinig mogelijk overlast te ondervind tijdens de bouw. Eventuele schades moeten zo goed als mogelijk zien te worden voorkomen. Voorafgaand aan de realisatie van de fietstunnel wordt er een bouwkundige opname van de woning van reclamant gemaakt door een extern bureau. Hierdoor wordt duidelijk hoe de constructie van de woning is opgebouwd en wat de huidige staat daarvan is. Ook wordt inzichtelijk of er eventuele schades en zwakheden zijn. Op basis van dit onderzoek wordt een monitoringsplan opgesteld waarin wordt beschreven hoe de bouwwerkzaamheden die van invloed zijn op de woning van

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
		reclamant - zoals trillingen en waterstandsverlaging etc.- worden bewaakt. Vooraf worden er maatregelen getroffen om de overlast zoveel mogelijk te voorkomen. Tijdens de werkzaamheden wordt het werkproces acuut gestopt als blijkt dat de limietwaarden, die in het monitoringsrapport zijn opgenomen, (dreigen te) worden overschreden. Er worden dan passende maatregelen getroffen. Het verplaatsen van de woning van de reclamant is overigens niet aan de orde. Het risico van schade is in dat geval vele malen groter. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit. 6. Onvoldoende varianten Reclamant vraagt zich af waarom er sprake is van vier varianten bovengronds en slechts één variant ondergronds. Als gekozen wordt voor een ondergrondse variant, waarom zijn er daarvan dan niet meer varianten onderzocht? <u>Reactie gemeente:</u> Er zijn in totaal 5 varianten onderzocht waarvan 2 tunnelvarianten. Naast de variant langs de noordzijde van de Brunlaan/Zanddijk, is er nog een tunnelvariant onderzocht ten zuiden van het zogenaamde tolhuisje aan de Groningerstraat 31. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit. 7. Alternatieve percelen Reclamant geeft aan dat het weiland dat aan de westzijde van de N372 ligt, een welkom alternatief zou zijn voor hem. Indien de provincie kans ziet dit weiland in zijn geheel te verwerven, dan is reclamant graag bereid dit over te nemen (minus het deel dat nodig is voor de tunneloprit), zodat er geen oversteek met paarden meer nodig zal zijn. Een beroepsprocedure kan daarmee waarschijnlijk worden voorkomen. <u>Reactie gemeente:</u> Onafhankelijk van de procedure inzake het bestemmingsplan, zal dit alternatief onderzocht worden. Wij blijven onverminderd van mening dat het nu voorliggende plan ziet op een goede ruimtelijke ordening en dat de toelichting het plan kan dragen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit.

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
	Reclamant 2 (mede namens vier belang- hebbenden)	Andere mogelijkheden, perceel wordt minder aantrekkelijk Voor de aanleg van een fietstunnel wordt een beroep gedaan op reclamant. Reclamant is eigenaar van het aangrenzende perceel grond in Peizerwold waar de fietstunnel moet worden gerealiseerd. Het brengt mee dat reclamant een deel van het perceel dient af te staan om de tunnel te realiseren. Reclamant begrijpt niet waarom er niet voor andere mogelijkheden is gekozen. Het gevolg van het beoogde besluit is dat reclamant een deel van het perceel moet afstaan en overdragen, met als gevolg dat hij achterblijft met een “scheef” perceel dat niet dan wel minder aantrekkelijk is om (economisch) te worden benut. Reclamant stelt dat hij daardoor benadeeld wordt en schade lijdt. Reclamant stelt dat hij niet hoeft mee te werken aan het gekozen besluit terwijl andere oplossingen mogelijk zijn die (wel) rekening houden met de belangen van reclamant. Indien de Raad meent het voorgenomen besluit ten uitvoer te brengen, zal de familie zich daartegen verzetten en zal zij de daaraan verbonden schade en de aan de procedure verbonden proceskosten verhalen op het College en / of gemeente. Wanneer gekozen wordt voor een veilige oversteekhaven in plaats van een tunnel, is de aanleg van een fietstunnel niet noodzakelijk. De alternatieve oplossing is bovendien een stuk goedkoper. Met deze alternatieve oplossing is ook het belang van reclamant gediend. Zij behouden in dat geval een normaal perceel in plaats van een (onverkoopbaar) “scheef” perceel. De familie stelt vraagtekens bij het gegeven dat de gemeente kiest voor deze zo kostbare variant, terwijl een goedkopere oplossing wel degelijk voorhanden is. Een goedkopere oplossing is uiteindelijk ook in het belang van de gemeente. De gemeente kan de gelden immers slechts één keer besteden, maar dat terzijde. <u>Reactie gemeente:</u> <u>Er zijn in totaal 5 varianten onderzocht waaronder 2 tunnelvarianten. Er is – zoals is aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan - gekozen voor een tunnel omdat dit een duurzaam veilige oplossing is: er is geen ongeval meer mogelijk tussen een motorvoertuig en een overstekende (brom)fietser. Bij een oversteek in twee keer met middeneiland bestaat de kans op een ongeval tussen een motorvoertuig en overstekende (brom)fietser nog wel. Gelet op de intensiteiten op de N372 die naar verwachting niet zullen afnemen in de toekomst, het aantal overstekende (brom)fietzers, de onoverzichtelijke oversteek in de bocht vinden wij de aanleg van een tunnel gerechtvaardigd. Provincie en gemeente zijn zich ervan bewust dat een tunnel duurder is dan een oversteek in twee keer maar wij willen een robuuste duurzaam veilige oplossing creëren.</u> <u>Voor zo ver reclamant schade zal leiden als gevolg van de verwezenlijking van de nieuwe bestemming, dient deze vergoed te worden, voor zover deze niet voor zijn rekening behoort te komen. Er is hiervoor voldoende wettelijke borging, zoals onder andere bepaald in de Ontheffingswet en in de planschaderegeling van de Wet ruimtelijke ordening</u> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit

Nr.	naam	Inhoud zienswijze en reactie gemeente
		Parkeerplaatsen Reclamant vindt het onbegrijpelijk - en onaanvaardbaar - dat de suggestie is gewekt dat hij een stuk van zijn perceel diende af te staan voor de aanleg van een fietstunnel en het later opeens bleek dat een aantal parkeerplaatsen diende te worden aangelegd. In de ogen van reclamant is dat onzorgvuldig. Reclamant is van mening dat deze parkeerplaatsen in elk geval de veiligheid niet dienen en is in elk geval ook van mening dat het niet rechtens is om van reclamant te verwachten dat hij een deel van het perceel (onder dreiging van een onteigeningsprocedure) moet overdragen voor de aanleg van parkeerplaatsen. <u>Reactie gemeente:</u> De fietstunnel is zo ontworpen dat deze zo dicht mogelijk langs de Brunlaan en Zanddijk komt te liggen. De aankoop van de grond is bedoeld voor de fietstunnel. Zonder het aankopen van deze grond kan de tunnel niet gerealiseerd worden. Er wordt geen extra ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen (en dus ook geen extra grond voor aangekocht) maar de parkeerplaatsen komen op een stuk grond te liggen dat hoe dan ook aangekocht moet worden (restruimte) ten behoeve van het realiseren van de fietstunnel. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit Onjuiste kennisgeving Overigens is reclamant van mening dat het college de aankondiging van het ontwerpbestemmingsplan niet op de voorgeschreven wijze kenbaar heeft gemaakt, daar slechts reclamant is aangeschreven, terwijl ook andere familieleden afzonderlijk belanghebbende zijn in deze kwestie. <u>Reactie gemeente:</u> De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan moet plaatsvinden in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen (Awb art 3:12). Daarnaast geschiedt dit tevens in de Staatscourant en langs elektronische weg (Wro art 3.8). De kennisgeving is geplaatst op de gemeentelijke website, in twee huis-aan-huisbladen, in de Staatscourant, in het elektronische gemeenteblad. Daarmee is ruimschoots aan de vereisten voldaan. Indien gronden zijn aangewezen waarvan de bestemming in de naaste toekomst voor verwezenlijking in aanmerking komt, dan dient de kennisgeving tevens aan de eigenaren hiervan te geschieden. Wij hebben het voldoende geacht reclamant aan te schrijven, aangezien hij in de voorbesprekingen met de provincie Drenthe ook al aanspeekpunt is geweest namens zijn familieleden. Uit het feit dat de zienswijze mede namens vier anderen is ingediend, mogen wij afleiden dat deze tijdig op de hoogte zijn geweest van de terinzagelegging. Zij zijn niet in hun belang geschaad. Tenslotte zijn de eigenaren van direct aanliggende percelen schriftelijk ingelicht, evenals enkele dorpsbelangenverenigingen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het besluit.