

## **Nota samenvatting en beantwoording zienswijzen bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Vollenhoverweg 12 te Marknesse'**

1.

[Indiener] maakt bezwaar tegen de verkeerstechnische inpassing, zoals die wordt weergegeven in paragraaf 2.3 van het bestemmingsplan. [Indiener] stelt dat er wordt uitgegaan van onjuiste aannames en dat essentiële aspecten van de verkeerssituatie ter plaatse niet bij de planning zijn betrokken. De kans op ernstige verkeersongelukken in de toekomst wordt volgens [indiener] met dit plan onvoldoende aangepakt.

*1. Reactie gemeente*

*In het bestemmingsplan wordt gekeken naar de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er gekeken is of de extra verkeersbeweging die als gevolg van het plan ontstaan afgewikkeld kunnen worden. Hiervoor is uitvoerig overleg geweest met de provincie die zowel eigenaar als wegbeheerder van de weg is. Uit dit overleg is gebleken dat de provincie op grond van de extra verkeersgeneratie geen capaciteitsproblemen verwacht. De voorgestelde ontsluiting volstaat. Er worden dus geen maatregelen (bij voorbeeld linksafstrook) nodig geacht die doorberekend moeten worden aan initiatiefnemer. Hiermee is voor de gemeente de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op het aspect 'verkeer' voldoende aangetoond. Wat betreft verkeersveiligheid ligt de verantwoordelijkheid bij de wegbeheerder. De gemeente zal de zorgen van indiener overbrengen aan de wegbeheerder. Wellicht dat attentieverhogende maatregelen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Het is echter aan de wegbeheerder om hier wel of geen uitvoering aan te geven.*

2.

De aanname dat de werknemers grotendeels per fiets of lopend naar het werk gaan is volgens [indiener] onjuist. De werkelijkheid is dat de grote meerderheid van de werknemers met de auto naar het werk gaat.

*2. Reactie gemeente*

*In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat werknemers grotendeels per fiets of lopend naar het werk gaan. Vanwege de afstand tot het glastuinbouwgebied is de stelling van [indiener] dat de gebruikers van de huisvestingslocatie grotendeels met de auto naar het werk zullen gaan aannemelijk. Juist om recht te doen aan deze situatie is in de betreffende paragraaf uitgegaan van een worstcasescenario. Dit scenario gaat uit van volledige afwikkeling van het woonwerk verkeer per auto. Er wordt uitgegaan van twee personen per auto; deze aanname lijkt ons redelijk. Voor de volledigheid herhalen we dat slechts de uitbreiding met 50 personen in voorliggend bestemmingsplan onderbouwd hoeft te worden.*

3.

Het voorstel om in de toekomst eventueel een aparte linksafstrook vanuit de richting van Vollenhove te realiseren, is aldus [indiener] in directe tegenspraak met het feitelijke gegeven dat de overgrote meerderheid van de werknemers vanuit de Lovinkhoeve links af plegen te slaan naar hun werk, (glastuinbouwgebied) of om boodschappen in Marknesse te doen.

*3. Reactie gemeente*

*Vooralsnog is geen sprake van een linksafstrook (zie: reactie 1). De wegbeheerder heeft bij de beoordeling van het voorontwerpbestemmingsplan aangegeven dat een linksafstrook enkel in bepaalde situaties wordt overwogen (kruispunten met erftoegangswegen, meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal, hoeveelheid afslaand verkeer). In het voorliggende geval is er geen sprake van een kruispunt. De wegbeheerder geeft aan dat het aantal afslaande voertuigen te laag is om een linksafstrook verplicht te stellen. Juist vanwege de relatief sterke oriëntatie van de gebruikers van huisvestingsaccommodatie op het glastuinbouwgebied en de*

*voorzieningen in de kern Marknesse wordt gesteld dat maximaal de helft (160) van het totaal aantal extra verkeersbeweging uit de richting van Vollenhove komt en zal afslaan naar de huisvestingslocatie. Voor rechtsafslaand verkeer zijn volgens de wegbeheerder voor dit type weg, mede gelet op het aantal afslaan bewegingen en de verkeersveiligheid, geen maatregelen (zoals bijvoorbeeld een uitvoegstrook) nodig en/of gewenst. Zoals hierboven gesteld zal de gemeente de zorgen van indiener overbrengen aan de wegbeheerder.*

4.

[Indiener] geeft aan dat in het bestemmingsplan wordt gesteld dat sprake is van een overzichtelijke inritsituatie aan een rechte weg. Hij geeft aan dat dit theoretisch wel zal kloppen, maar dat de praktijk weerbarstiger is. [Indiener] stelt dat er al jaren niet meer op snelheid gecontroleerd wordt en auto's die zich wel aan de snelheidslimiet houden. Hij voert verder aan dat er regelmatig op dit rechte stuk weg met grote snelheid wordt ingehaald, wat volgens hem voor gevaarlijke situaties zorgt voor zowel het verkeer naar en van de Blokzijlerdwarsweg alsmede het verkeer dat afremt om rechts af te slaan naar de Lovinkhoeve.

#### *4. Reactie gemeente*

*Verkeershandhaving maakt geen onderdeel uit bij de beoordeling van het bestemmingsplan. Verkeershandhaving valt onder verantwoordelijkheid van de politie. De gemeente en ook provincie (als wegbeheerder) dragen deze verantwoordelijkheid niet. De provincie heeft aangegeven in regulier overleg tussen politie en provincie hier voor aandacht te kunnen vragen. De gemeente zal er bij de provincie op aandringen dit ook daadwerkelijk te doen. Het is vervolgens aan het oordeel van de politie om hier al dan niet prioriteit aan te geven.*

5.

Een ander aspect waar volgens [indiener] onvoldoende rekening mee is gehouden, is de toegenomen frequentie van het personen- en vrachtverkeer van en naar de Blokzijlerdwarsweg. Hierbij merkt [indiener] op dat de verkeersintensiteit van en naar de Lovinkhoeve en de Blokzijlerdwarsweg vele male groter is dan die van de kruising op de Steenwijkerweg/Steenwijkerdwarsweg waar het wel nodig is gevonden om een verkeersdrempel aan te leggen.

#### *5. Reactie gemeente*

*De situatie met betrekking tot het toegepaste kruispuntplateau op het kruispunt Steenwijkerweg/Steenwijkerdwarsweg is niet vergelijkbaar met de Vollenhoverweg 12. Steenwijkerweg/Steenwijkerdwarsweg betreft een kruispunt tussen een gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg. Conform het beleid van de provincie is op dit kruispunt een plateau toegepast. In het voorliggende plan is geen sprake van een kruispunt.*

6.

[Indiener] stelt de bestaande verkeerssituatie in feite te vergelijken met een kruispunt, ook al ligt de aansluiting van de Blokzijlerdwarsweg ongeveer 45 meter verwijderd van de inrit van de Lovinkhoeve. Voor een toekomstbestendige oplossing voor de huidige situatie zal het plan volgens [indiener] daarom gebaseerd moeten zijn op een visie waarin niet alleen de aansluiting Lovinkhoeve maar ook die van de Blokzijlerdwarsweg wordt betrokken. Daarbij zou volgens [indiener] kunnen worden gedacht aan snelheidsbegrenzende maatregelen een inhaalverbod, dubbele strepen, aparte linksafstrook voor de Blokzijlerdwarsweg en/of een aparte rechtsafstrook voor de Lovinkhoeve.

#### *6. Reactie gemeente*

*Of de situatie beschouwd moet worden 'als ware het een kruispunt' valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan, omdat dit punt ingaat op de verkeerstechnische*

*uitwerking van de ontsluiting. Maatregelen die genoemd worden als een inhaalverbod of linksafstrook kunnen nader beoordeeld worden als hiertoe een verzoek wordt ingediend bij de betreffende wegbeheerder (in dit geval de provincie). De provincie geeft aan dat ze in deze gevallen een rechtsafstrook uit oogpunt van verkeersveiligheid (voorkomen van afdekongevallen) niet meer toegepast. Voor het overige verwijzen we naar de toezegging die hierboven is gedaan en de zienswijze doorsturen met de wegbeheerder.*