

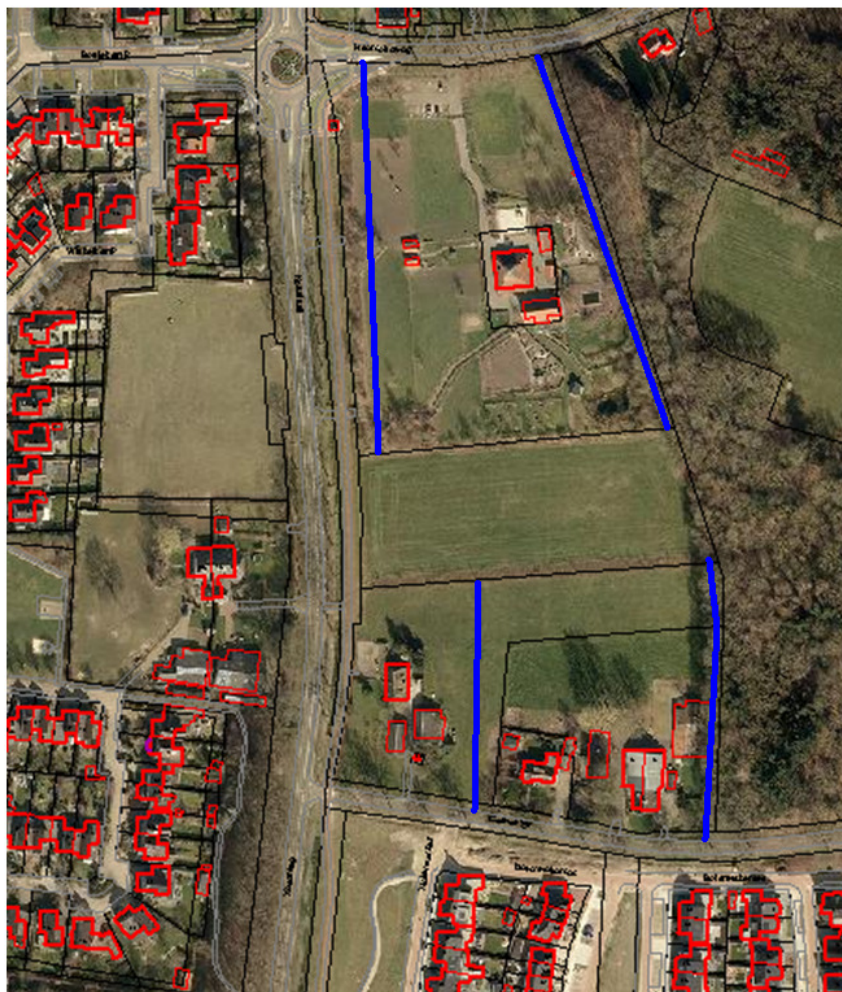
## VRAGEN DEEL 2

### Alternatieven?

Ontsluiting op de Haersolteweg of de Gerner Es is geen reëel alternatief.

- De afstand is 180 meter tot aan de Haersolteweg. Daarnaast past het ook niet bij de inrichting. Je moet het hele perceel van de natuurboerderij doorsnijden. Ook het Oversticht heeft aangegeven dat ontsluiting via de natuurboerderij niet mogelijk is vanwege de inrichting.
- De afstand tot aan de Gerner Es is 120 meter aan de achterzijde van het perceel en 90 meter tussen Nijeboer en Mars door. In het laatste geval wordt echter het perceel doorsneden.
- Mars heeft aangegeven geen grond beschikbaar te willen stellen of op een andere manier een overpad toe te staan. Mars heeft dit nogmaals per e-mail kenbaar gemaakt.
- Recht van overpad afdwingen is, volgens onze advocaat, juridisch niet mogelijk.
- Daarnaast zijn de alternatieven minder geschikt dan ontsluiting op de rondweg. Het gaat om een bestaande ontsluiting die voor ander gebruik wordt ingericht. Het GVVVP staat nieuwe ontsluitingen in principe niet toe. Daarbij moet echter gekeken worden naar de gedachte achter de regel: o.a. doorstroming niet belemmeren, voldoende capaciteit van de weg en afslaan auto's liggen niet in verwachtingspatroon verkeer. Gelet op de feitelijke situatie ter plaatse, de verkeersintensiteit, het feit dat de ASVV ontsluitingen op 50 km/u wegen gewoon toestaat en de advocaat heeft geoordeeld dat afwijking rechtmatig is, is de ontsluiting op de rondweg het meest wenselijk. Verder zij erop gewezen, dat het gaat om een bestaande ontsluiting en niet om een nieuwe. Het daadwerkelijke effect van de toegang is beperkt.
- Door de ontsluiting niet aan te laten sluiten bij de oriëntatie, maar te laten lopen langs woningen of tussen woningen door is de openbare beeldentuin minder toegankelijk en lastiger te bereiken. Het is meer uitnodigend als er direct langs wordt gereden. Ook voor de bereikbaarheid van hulpdiensten is een andere oriëntatie ongunstiger.
- De Haersolteweg en de Gerner Es zijn wegen die veel minder capaciteit kunnen verwerken ten opzichte van de Koesteg.





## VRAGEN DEEL 1

### Verkeer in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan moet ingaan op verkeer. Van belang is te beseffen dat alleen ruimtelijk relevante verkeersaspecten moeten worden beoordeeld. Dit is niet de verkeersveiligheid van de inrichting van de weg. Dit is een civiel aspect die op een andere manier via andere regelingen wordt geregeld. Bijvoorbeeld in de Wegenverkeerswet, de APV, de Algemene Standaarden Verkeer en Vervoer (ASVV) of het gemeentelijke beleid duurzaam veilig (in het GVVP).

Een aspect ten aanzien van verkeersveiligheid, dat wel moet wel beoordeeld is de verkeersintensiteit. Dit wordt gedaan aan de hand van de CROW-normen zoals vermeld in de ASVV. Deze toetsing heeft plaatsgevonden en is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

De toetsing aan de standaarden vindt overwegend intern plaats. Voor het Waterfront, woon-werklocatie Kampmansweg, locatie Wannestraat (nieuwe ontsluiting bedrijventerrein op de rondweg), locatie Lindeboom (intensivering ontsluiting woningbouw 4 woning op de rondweg) is geen extern onderzoek geweest en hebben wij aangesloten bij de ASVV. Dit is een werkwijze algemeen geaccepteerd door de Raad van State.

De Koesteg heeft voldoende capaciteit voor de verkeersintensiteit van De Dalfsenaar. De weg kan **20.000-30.000** mvt verwerken, deze capaciteit is nog lang niet benut.

### **Situatie Koesteeg ong. (locatie Dalfsenaar)**

Het perceel is reeds ontsloten op de Koesteeg, daarvoor is in het verleden een melding geaccepteerd. Daarom is er sprake van een bestaande situatie. Op dit moment ligt de vraag niet voor of wij een nieuwe ontsluiting aanvaardbaar vinden. Wij hoeven daarom niet te onderbouwen dat wij een afwijking van het GVVP (geen nieuwe ontsluitingen op de rondweg) aanvaardbaar vinden. Deze vraag hebben wij overigens in eerste instantie, dus achteraf onnodig, wel voorgelegd aan een advocaat van Kienhuishoving. De betreffende advocaat gaf aan dat de afwijking gerechtvaardigd is en juridisch houdbaar.

### **De vraag die voorligt**

Is de intensivering van de bestaande ontsluiting vanwege de gevraagde functie aanvaardbaar? In de toelichting van het bestemmingsplan en de Nota van zienswijzen en kennisgeving hebben wij uitgewerkt waarom dit aanvaardbaar is. Kort samengevat de redenering daartoe:

- De Koesteeg heeft meer dan voldoende capaciteit om de het verkeer van De Dalfsenaar te verwerken. De verkeersgeneratie is zeer beperkt.
- Voor de Koesteeg geldt een snelheidsregime van 50 km/u. In de directe omgeving van onderhavige locatie liggen verschillende ontsluitingen. De ontsluitingen zijn inzichtelijk gemaakt op een afbeelding op de volgende pagina. Vanwege de snelheid en de diverse ontsluitingen liggen afslaan auto's in al in het verwachtingspatroon van weggebruikers.
- De doorstroming komt verder niet in geding, nu het aantal verkeersbewegingen gelet op de beperkte omvang van de ruimtelijke ontwikkeling beperkt is en gelet op de functie de verkeersbewegingen van De Dalfsenaar gespreid over de dag zullen voorkomen. Ook tijdens het drukste moment van de dag (spitsuren) zal dan ook geen onevenredig effect op de doorstroming ontstaan.
- Volgens de ASVV zijn ontsluitingen op een gebiedsontsluitingsweg alleen **NIET** mogelijk als daar een snelheidsregime geldt van 70 km/u. Erfaarsluitingen op een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/u zijn wel toegestaan en ook verkeersveilig in te richten.
- De feitelijke uitvoering, keuze materialen en eventueel te nemen verkeersbesluiten vindt geen plaats in dit bestemmingsplan. Criteria over uitritten, fietspaden, wegen en andere verkeerstechnische aspecten zijn te vinden in de Wegenverkeerswet, het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990, het Besluit administratieve bepalingen, de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en uiteraard in gemeentelijke regels zoals het GVVP en de APV. Daarnaast biedt ook het ASVV 2012 handvatten voor verkeerstechnische aspecten. In de ASVV 2012 staat bijvoorbeeld, dat erfontsluitingen op een gebiedsontsluitingsweg mogelijk zijn. Deze moeten attentieverhogend worden vormgegeven en de asmarkering moet lokaal worden onderbroken. Voor een belangrijk deel verrichten wij de aanpassingen die ter plaatse noodzakelijk zijn zelf. Daarbij nemen wij uiteraard de geldende regels in acht. Hetzelfde geldt voor het verlenen toestemming voor werkzaamheden die wij niet zelf uitvoeren. Voor de verkeersveiligheid gelden deze regels, die wij naleven.
- Een ontsluiting op de Koesteeg past juist bij de gewenste (landschappelijke) oriëntatie van het perceel (zoals in de plantoelichting en rapportage van 'the Citadel Company' van 5 februari 2014 is onderbouwd) en bij ter plaatse beoogde functies. In het bijzonder bij de openbaar toegankelijke beeldentuin direct aan de Koesteeg. Gelet op de ligging van het perceel en de beoogde functie komt de Koesteeg daarom ruimtelijk gezien primair in aanmerking voor de ontsluiting van het perceel.
- Er zijn alternatieven onderzocht. Die lagen er lastig in verband met eigendom (Mars) en de lange afstand (bijv 180 meter over de grond van de natuurboerderij). Ook de oriëntatie op de rondweg is ruimtelijk gezien veel wenselijker (zie vorige bolletje). Vanwege juridische mogelijkheid, ruimtelijke wenselijkheid, private eigendom, afstanden, bestaande ontsluitingen, mogelijkheid tot verkeersveilige ontsluiting (gesteld uit regelingen), en andere aangevoerde argumenten (zie bestemmingsplan) achten wij de ontsluiting aanvaardbaar. Dit geeft alleen precedentwerking voor exact dezelfde gevallen. Dus alle omstandigheden moeten exact dezelfde zijn. Hiervan is niet vaak sprake.
- Voor verdere informatie verwijzen wij naar de toelichting.

