

NOTA ZIENSWIJZEN

**VERKEERSBESLUITEN TRAJECTMANAGEMENT
N817 ULFT - GENDRINGEN (2019)**



DEFINITIEVE VERSIE

Inleiding

In het kader van het trajectmanagement N817 (Uift – Gendringen) hebben de provincie Gelderland en de gemeente Oude IJsselstreek beide een ontwerp-verkeersbesluit genomen:

- Provincie Gelderland: N817; Ontwerp-verkeersbesluit realiseren rotonde en oversteekplaats te Uift in de gemeente Oude IJsselstreek.
- Gemeente Oude IJsselstreek: Ontwerp-verkeersbesluit afsluiting Hoofdstraat (Varsselder) voor motorvoertuigen tussen N817 en Varsselderseweg.

Beide ontwerpbesluiten hebben vanaf donderdag 4 april 2019 t/m donderdag 16 mei 2019 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon iedereen, schriftelijk of mondeling, een zienswijze bij het college van Gedeputeerde Staten of het college van burgemeester en wethouders kenbaar maken. De ter inzage legging is bekendgemaakt in de:

- Staatscourant
- Oude IJsselstreek Vizier
- De websites van de provincie Gelderland en de gemeente Oude IJsselstreek

In deze nota wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen.

Ingediende zienswijzen/ontvankelijkheid

Zowel tegen het ontwerpbesluit van de provincie Gelderland (hierna: de provincie) als de gemeente Oude IJsselstreek (hierna: de gemeente) is één zienswijze ingediend door dezelfde indiener. Beide zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en ontvankelijk.

Beantwoording

Vanwege de inhoudelijke relatie tussen beide ontwerpbesluiten worden de beide zienswijzen in deze gezamenlijke nota beantwoord. Deze nota zal als bijlage worden toegevoegd aan beide definitieve (afzonderlijke) verkeersbesluiten van de provincie en de gemeente.

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen die in de samenvatting niet expliciet benoemd zijn, niet in de behandeling zijn betrokken, want de zienswijzen zijn in het geheel beoordeeld. Vervolgens zijn de zienswijzen voorzien van een commentaar en tot slot is aangegeven of de zienswijze leidt tot een gewijzigd definitief verkeersbesluit.

Zienswijze ontwerp-verkeersbesluit provincie Gelderland

1. Indiener: Het bestuur van de Vereniging Dorpsbelangen Varsselder – Veldhunten, Pastoor Balkstraat 2, 7076 AN Varsselder

samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen de onderdelen van het ontwerpbesluit die de aanleg van een solitaire (brom-) fietsoversteek mogelijk maken ter hoogte van de Hoofdstraat (kilometer 1,80).

a) Veiligheid oversteek N817 - Hoofdstraat

Indiener is van mening dat met een middengeleider op de kruising N817 – Hoofdstraat er onvoldoende tijd en ruimte is om veilig over te steken, met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De oversteek wordt veel gebruikt, volgens indiener zal dit gebruik door diverse maatschappelijke ontwikkelingen toenemen en is de oversteek daarmee ook van belang voor de leefbaarheid. Ook zijn de plannen al in 2008 ontwikkeld en passen deze niet meer in de huidige tijd. Indiener constateert dat er meer fietsers zullen oversteken bij de aansluiting Hoofdstraat dan bij de nieuwe rotonde 't Goor/Varsselderseweg en de snelheid van het verkeer bij de aansluiting Hoofdstraat in de nieuwe situatie ook hoger ligt. Indiener benadrukt overigens geen bezwaar te maken tegen de aanleg van een rotonde bij de

aansluiting 't Goor/Varsselderseweg, maar stelt te vrezen voor een toename van de snelheid op de N817 richting de kruising met de Hoofdstraat. Concreet ziet indiener voor de aansluiting Hoofdstraat graag een oplossing in de vorm van een (fiets)tunnel of brug.

b) Ontsluiting via Varsselderseweg

Indiener geeft aan dat er ook een onveilige situatie ontstaat als gevolg van het ontwerp-verkeersbesluit van de gemeente Oude IJsselstreek, met betrekking tot de ontsluiting van Varsselder via de Varsselderseweg. Indiener heeft de zienswijze zoals ingediend bij de gemeente Oude IJsselstreek bijgevoegd en acht deze ook voor de provincie Gelderland van belang.

c) Motivering keuze opheffen van aansluiting N817 - Hoofdstraat

Indiener stelt dat nergens is beargumenteerd waarom is gekozen voor het afsluiten van de aansluiting Hoofdstraat en niet voor andere aansluitingen op de N817, zoals de Vicarisweg.

d) Proces

Met betrekking tot het proces constateert indiener dat er niet één keer sprake is geweest van een direct gesprek met de provincie Gelderland. Indiener vindt het onacceptabel nagenoeg niet erkend en gehoord te zijn. Indiener verzoekt om alsnog in gesprek te gaan en biedt ondersteuning aan om te kijken naar de financiering van veilige alternatieven.

e) Ondersteuning zienswijze door derden

Indiener geeft aan dat de zienswijze wordt ondersteund door veel mensen en verwijst naar een online-petitie. Daarnaast geeft indiener aan dat ook scholenstichting Essentius en de voetbalverenigingen GWVV en Uftse Boys de zienswijze ondersteunen.

reactie provincie

a) Veiligheid oversteek N817 - Hoofdstraat

In het ontwerp-verkeersbesluit is aangegeven dat de huidige oversteekbaarheid voor (brom)fietsers een knelpunt is, met name bij de aansluiting 't Goor/Varsselderseweg en bij de aansluiting Hoofdstraat. In de huidige situatie zijn op beide locaties meerdere (3) rijstroken voor doorgaand en afslaand verkeer die moeten worden overgestoken. Er zijn geen verkeerslichten en er is geen steunpunt om per rijrichting over te steken. Het voorgenomen besluit moet voor beide locaties de verkeerssituatie verbeteren en de verkeersveiligheid vergroten.

Bij de aansluiting 't Goor/Varsselderseweg is het mogelijk een rotonde te realiseren. Met een rotonde kan het verkeer over hoofd- en zijwegen goed worden uitgewisseld. Ook is het een snelheidsremmende maatregel en kunnen (brom)fietsers en voetgangers goed oversteken. Naast een veilige aansluiting op industrieterrein de Rieze en Recreatiecentrum Slootermeer biedt de rotonde bij 't Goor daarmee gelijk een goede mogelijkheid om vooral gemotoriseerd verkeer van/naar Varsselder naar/uit noordelijke richting goed te ontsluiten op N817. Dat maakt het mogelijk het aantal aansluitingen op de provinciale weg, voor tenminste het gemotoriseerd verkeer, te verminderen. Het verdient daarom de voorkeur om ook Varsselder in noordelijke richting te ontsluiten via deze nieuwe verkeersveilige aansluiting. Daaruit volgt enerzijds de voorgenomen afsluiting van de Hoofdstraat voor gemotoriseerd verkeer en anderzijds de voorgenomen aanpassing van de Varsselderseweg.

Het afsluiten van de Hoofdstraat voor gemotoriseerd verkeer maakt het mogelijk om voor het langzame verkeer, (brom)fietsers en voetgangers, de oversteekbaarheid te verbeteren. Als het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Hoofdstraat alleen maar rechtdoor over de N817/Oude IJsselweg kan, zijn een opstelstrook en verdrijvingsvlak niet meer nodig. Deze

ruimte kan dan goed worden gebruikt voor de aanleg van een robuuste middengeleider. Daardoor wordt vooral het oversteken door (brom)fietzers en voetgangers een stuk veiliger; het oversteken kan in fases (per rijrichting) en de middengeleider, waardoor rijstroken uitbuigen, draagt bij aan het beperken van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Met betrekking tot die snelheid van gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de aansluiting Hoofdstraat zal een rotonde op de kruising met 't Goor, door de snelheidsremmende werking, overigens eerder een lagere dan een hogere naderingssnelheid tot gevolg hebben. Realistisch is echter dat de naderingssnelheid van het gemotoriseerd verkeer gelijk blijft aan de huidige situatie.

Binnen de beschikbare ruimte, rekening houdend met onder andere eigendomsgrenzen, obstakelvrije zones en boogstralen past de voorgestelde middengeleider met voldoende opstelruimte. Met een (brom)fietspadbreedte van 2,50 meter en een 3,00 meter brede middengeleider is er voldoende opstelruimte (2,50 x 3,00 meter) voor meerdere voetgangers en/of (brom)fietzers om halverwege op te stellen en daarmee in twee fasen over te steken.

Gezien hetgeen de belangenvereniging stelt over de (toenemende) relatie tussen voorzieningen in Uift en Varsselder en beperkt bovenlokaal gebruik van de (brom-)fietsoversteek bij de Hoofdstraat is goed voor te stellen dat zij vanuit haar rol pleit voor een ongelijkvloerse oplossing. Met betrekking tot een dergelijke brug of tunnel zijn provincie en gemeente echter van mening dat deze bij de kruising N817 – Hoofdstraat niet haalbaar is, met een brede middengeleider wordt de oversteek in het kader van het trajectmanagement zo veilig mogelijk ingericht. Voor de volledigheid wordt daarbij opgemerkt dat, hoewel een ongelijkvloerse kruising met de N817 ideaal lijkt, een ongelijkvloerse kruising ook bezwaren/nadelen kent. Bij een ongelijkvloerse kruising is geen directe aansluiting meer mogelijk op het parallel aan de N817 gelegen fietspad binnen de beschikbare ruimte. Ook zijn ongelijkvloerse voorzieningen aanzienlijk kostbaarder en lastig inpasbaar vanwege noodzakelijke lange hellingbanen en bijbehorend ruimtebeslag. Voorts wegen aspecten sociale veiligheid (met name bij een tunnel), toegankelijkheid, landschappelijke inpassing en comfort mee. De oversteekbaarheid ter hoogte van de Hoofdstraat wordt met de aanleg van een middengeleider reeds veel beter.

Waar wordt benoemd dat plannen al in 2008 zijn ontwikkeld geldt dat de provincie het traject 145/N817 sinds 2014 in de onderhoudscyclus heeft opgenomen. De verkenning is in 2016 opgestart. Volgens de gebruikelijke werkwijze zijn eerst de knelpunten bepaald. Daarna zijn pas de mogelijke oplossingsrichtingen en de voorkeursoplossingen bepaald. In dit proces is de verkenningsrapportage opgeleverd begin 2017. Daarna zijn de ontwerpen gemaakt voor de aanpassingen aan de N817. Het voorgenomen besluit is dus gebaseerd op inzichten die zijn opgedaan vanaf 2016 en later.

b) Ontsluiting via Varsselderseweg

Zoals in het antwoord onder a. toegelicht is de rotonde bij de aansluiting 't Goor/Varsselderseweg (te bereiken via de Varsselderseweg) de beoogde nieuwe noordelijke ontsluiting van Varsselder voor gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel wordt hoofdzakelijk geregeld in het ontwerpbesluit van de gemeente. Voor een inhoudelijke reactie over de consequenties voor de Varsselderseweg wordt verwezen naar de beantwoording door de gemeente onder punt b.

c) Motivering keuze opheffen van aansluiting N817 – Hoofdstraat

Zoals in het antwoord onder a. en b. toegelicht hangt de keuze voor het afsluiten van de aansluiting Hoofdstraat samen met een veilige noordelijke ontsluiting via de nieuwe rotonde bij de aansluiting 't Goor/Varsselderseweg. Het opheffen van een andere aansluiting zoals de aansluiting Vicarisweg op de N817 is nu niet aan de orde. Deze aansluiting wordt minder

intensief door (gemotoriseerd) verkeer gebruikt en is een minder belangrijke oversteek voor (brom)fietsers en voetgangers. Hoewel het afsluiten van de Vicarisweg ook positief kan bijdragen aan de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid door het verminderen van het aantal aansluitingen op de N817, ligt hier nu geen opgave.

Bij het verminderen van het aantal aansluitingen op de N817 zijn de Hoofdstraat en de Vicarisweg niet onderling uitwisselbaar. Als de Vicarisweg zou worden afgesloten, blijft de aansluiting Hoofdstraat verkeersonveilig. Dit is mede gelet op het belang en gebruik van de fietsroute ongewenst. Binnen de beschikbare middelen is het niet mogelijk om, naast de rotonde 't Goor/Varsselderseweg, nog twee grote kruisingen aan te passen. Juist de Hoofdstraat kent vanwege het grotere aantal verkeersbewegingen vanuit Varsselder, auto en (brom)fiets, meer veiligheidsrisico's. Met de voorgenomen maatregelen wordt beoogd juist die zoveel mogelijk te beperken.

d) Proces

Het proces is op een gebruikelijke wijze doorlopen. Onderdeel van het ontwerpproces was een inloopavond. Daarvoor is elke belanghebbende, ook de Vereniging Dorpsbelangen Varsselder-Veldhunten (VDVV), uitgenodigd. Na de betreffende avond is de mogelijkheid geboden tot het indienen van een schriftelijke reactie, waarop in de reactienota van 8 februari 2017 is gereageerd.

De provincie werkt nauw samen met de gemeente Oude IJsselstreek. Er is met regelmaat contact tussen de gemeente en belangenverenigingen zoals de VDVV. De gemeente heeft ook voorafgaand aan de inloopavond de plannen besproken met de VDVV.

Wel heeft de gemeente in augustus 2017 aan de provincie verzocht om met de VDVV in gesprek te gaan over het procesverloop en de inhoudelijke bezwaren. Samengevat heeft de provincie daarop geantwoord dat zij van mening is dat de trajectverkenning voor de N817 zorgvuldig is uitgevoerd en daarom geen aanleiding ziet tot verder onderzoek of extra overleg met belangengroepen. In november 2017 heeft de gemeente laten weten ondanks dit antwoord van de provincie toch gezamenlijk de voorgenomen maatregelen op en rond de N817 te willen realiseren.

Tot slot volgt het nemen van een (ontwerp-)verkeersbesluit op het eerder genoemde (ontwerp)proces. Het is daarin niet meer passend om te kijken naar financiering van alternatieven. Immers, het (ontwerp)proces waaruit het huidige ontwerp en voorstel is voortgekomen, is afgesloten.

e) Ondersteuning zienswijze door derden

Hoewel de zienswijze feitelijk alleen is ondertekend door en ingediend namens het bestuur van de VDVV, blijkt uit de online-petitie dat een deel van de inwoners van Varsselder en andere ondertekenaars vinden dat er naar alternatieven moet worden gekeken. Uit zowel de reactie van de provincie als de gemeente in deze nota zienswijzen blijkt echter dat de geplande maatregelen leiden tot zowel een veiligere situatie bij de aansluiting 't Goor/Varsselderseweg als bij de aansluiting Hoofdstraat. Daarnaast wordt in de reactie van de gemeente onder punt b. en c. ingegaan op de consequenties voor de verkeersafwikkeling en –veiligheid op de Varsselderseweg en de wegen door het dorp Varsselder. Zoals in die beantwoording gemotiveerd worden ook die consequenties aanvaardbaar geacht. In het geval van de Varsselderseweg wordt daarbij geconcludeerd dat een aanvullend parkeerverbod wenselijk is, die procedure zal gelijktijdig met het definitieve besluit in gang worden gezet. Tot slot vinden provincie en gemeente het concreet aangedragen alternatief (brug of tunnel bij de Hoofdstraat) niet haalbaar. Ondanks de steun voor de petitie door inwoners en de door

indiener genoemde scholenstichting en beide sportverenigingen, is er op basis van het bovenstaande geen aanleiding om te kijken naar alternatieven.

conclusie provincie

De zienswijze geeft geen aanleiding om in het definitieve verkeersbesluit van de provincie een wijziging door te voeren.

Zienswijze ontwerp-verkeersbesluit gemeente Oude IJsselstreek

1. Indiener: Het bestuur van de Vereniging Dorpsbelangen Varsselder – Veldhunten
Pastoor Balkstraat 2, 7076 AN Varsselder

samenvatting zienswijze

Indiener maakt bezwaar tegen het voornemen om de Hoofdstraat tussen de N817 en de Varsselderseweg af te sluiten voor motorvoertuigen.

a) Veiligheid oversteek N817 – Hoofdstraat

De inhoud van de zienswijze is op dit onderdeel eensluidend met de samenvatting van de zienswijze tegen het ontwerpbesluit van de provincie onder a.

b) Weginrichting Varsselderseweg

Indiener stelt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de consequenties voor de veiligheid op de Varsselderseweg, onder andere met betrekking tot de verkeersintensiteit, de obstakelvrije zone en parkeerproblematiek. Ook zijn er volgens indiener discrepanties in de verkeerstellingen. Concreet wil indiener een veilig alternatief met minimale overlast voor aanwonenden.

c) Verkeersintensiteit alternatieve N816-ontsluitingen Varsselder

Indiener stelt dat het effect op de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de wegen door het dorp van/naar de N816 aansluitingen onmogelijk kan worden bepaald door het ontbreken van tellingen.

d) Motivering keuze opheffen van aansluiting N817 - Hoofdstraat

De inhoud van de zienswijze is op dit onderdeel eensluidend met de samenvatting van de zienswijze tegen het ontwerpbesluit van de provincie onder c.

e) Proces

Indiener verzoekt om alsnog in gesprek te gaan en biedt ondersteuning aan om te kijken naar de financiering van veilige alternatieven.

f) Ondersteuning zienswijze door derden

De inhoud van de zienswijze is op dit onderdeel eensluidend met de samenvatting van de zienswijze tegen het ontwerpbesluit van de provincie onder e.

reactie gemeente

a) Veiligheid oversteek N817 – Hoofdstraat

De beantwoording van dit onderdeel is eensluidend aan het antwoord van de provincie onder a.

b) Weginrichting Varsselderseweg

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Oude IJsselstreek 2012-2020 is de Varsselderseweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg type II. Dit houdt in, een weg

met een maximumsnelheid van 60 km/uur, minder dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal gewenst en een breedte minder dan 4,5 meter. Uit een meerdaagse mechanische telling, uitgevoerd van eind november tot begin december 2015, blijkt dat er ca. 300 motorvoertuigen per (werk)dag gebruik maken van de Varsselderseweg tussen de N817 en het Recreatiecentrum Slootermeer. Tussen 07.00 en 19.00 rijden er op dat wegvak gemiddeld 250 motorvoertuigen per werkdag.

Uit de visuele telling van 24 januari 2017 op de kruising Varsselderseweg/Hoofdstraat blijkt dat er tussen 07.00 en 19.00 ca. 60 motorvoertuigen van en naar de Varsselderseweg rijden. Dit door indiener benoemde verschil in intensiteit met de telling uit 2015 is te verklaren doordat het een verschillend wegvak betreft. De telling uit 2015 bevat namelijk ook de motorvoertuigen tussen Recreatiecentrum Slootermeer en de N817. De visuele telling betreft voornamelijk motorvoertuigen van/naar de kern van Varsselder. Om de huidige maximale intensiteit op de Varsselderseweg te bepalen kan daarom de mechanische telling uit 2015 worden aangehouden.

Met betrekking tot de toekomstige situatie is in het ontwerpbesluit benoemd dat er ca. 400 motorvoertuigen tussen 07.00 en 19.00 uur via de Hoofdstraat van/naar de N817 rijden. Naar aanleiding van de zienswijze zijn tussen 2 en 10 juli 2019 alle motorvoertuigen op dit wegvak geregistreerd d.m.v. een mechanische telling. Daarbij is bevestigd dat er inderdaad ca. 400 motorvoertuigen tussen 07.00 en 19.00 uur passeren (418 in de meetperiode). Per etmaal bedraagt de werkdagintensiteit gemiddeld 546 motorvoertuigen.

Uitgaande van de huidige maximale intensiteit op de Varsselderseweg rijden er in de nieuwe situatie maximaal ca. 850 motorvoertuigen per dag over de Varsselderseweg. Tussen de kern Varsselder en Recreatiecentrum Slootermeer zal de intensiteit lager zijn. In alle gevallen wordt ruim voldaan aan de maximaal gewenste intensiteit uit het GVVP. De Varsselderseweg kan het extra verkeer na de afsluiting van de Hoofdstraat dan ook prima verwerken. Wel zullen er stroken geluidsarm grasbeton aan weerszijden van de weg worden aangebracht, zodat het beter mogelijk is om (indien nodig) uit te wijken en elkaar te passeren. Het meeste verkeer zal op de huidige asfaltverharding rijden, waardoor de obstakelvrije zone niet wijzigt. De betonstroken kunnen worden aangebracht binnen de bomenrijen, zodat voor de maatregel geen bomen hoeven te worden gekapt.

Tevens wordt aandacht gevraagd voor het parkeren in de bermen van de Varsselderseweg in de buurt van de recreatieplas. Op 19 juni 2019 is daarover overleg gepleegd met de eigenaar van Recreatiecentrum Slootermeer. Daarbij is duidelijk geworden dat er zowel op de parkeerplaats van de camping (structureel) als bij de recreatieplas (bij openstelling) voldoende parkeermogelijkheid wordt geboden. De keuze om te parkeren in de berm van de Varsselderseweg, waar nu reeds een eenzijdig parkeerverbod aan de oostzijde geldt tussen de N817 en de Brinkweg, wordt gemaakt uit gemak. Hoewel het bermparkeren niet direct leidt tot grote veiligheidsrisico's, heeft het wel invloed op goede passeermogelijkheden, doordat de geparkeerde auto's ook gedeeltelijk op de rijbaan staan. Daarom is het wenselijk het huidige parkeerverbod uit te breiden naar een tweezijdig parkeerverbod. De eigenaar van het recreatiecentrum heeft aangegeven hier geen bezwaar tegen te hebben.

Tot slot vraagt indiener om een veilig alternatief met minimale overlast voor aanwonenden. Uit het bovenstaande antwoord blijkt dat de gemeente de nieuwe situatie op de Varsselderseweg voldoende veilig vindt. Daarom is er geen reden om te kijken naar een alternatief.

c) Verkeersintensiteit alternatieve N816-ontsluitingen Varsselder

In het ontwerpbesluit wordt inderdaad gesteld dat een deel van de motorvoertuigen die nu gebruik maken van de aansluiting N817 – Hoofdstraat, eventueel gebruik gaan maken van de

N816-aansluitingen Vicarisweg en Hoofdstraat. De conclusie dat dit niet tot problemen leidt met de verkeersveiligheid of –afwikkeling in het dorp Varsselder, is gebaseerd op de inrichting van de betreffende wegen (erftoegangsweg, 30 km/uur) en de maximaal gewenste intensiteit (max. 3.000 motorvoertuigen per etmaal).

Om het effect te beoordelen, zijn geen nadere tellingen noodzakelijk. Een uitzondering daargelaten, rijdt er alleen bestemmingsverkeer door Varsselder. Als de aansluiting N817-Hoofdstraat vervalt, is dat zeker het geval doordat de Hoofdstraat geen schakel meer vormt tussen de N816 en de N817. De kern Varsselder telt ca. 250 woningen. Uitgaande van een (zeer forse) verkeersgeneratie van 10 motorvoertuigbewegingen per woning per etmaal (bron: kencijfer verkeersgeneratie vrijstaande koopwoning, ASVV 2012, CROW), genereert de kern Varsselder ca. 2500 motorvoertuigenbewegingen per dag. Hierdoor zal de maximale gewenste intensiteit nooit worden overschreden.

In werkelijkheid ligt de intensiteit per weg in het dorp lager, door de spreiding over meerdere aansluitingen/wegen en de aanwezigheid van goedkopere woningen, die gemiddeld minder dan 10 verkeersbewegingen per werkdag genereren. Ter indicatie: bij recente mechanische snelheidsmetingen op de Hoofdstraat in het dorp zijn respectievelijk ca. 330 (tussen Leemlandseweg en N816) en ca. 580 (tussen Varsselderseweg en Hesterweg) motorvoertuigen gemiddeld per werkdag geteld.

d) Motivering keuze opheffen van aansluiting N817 – Hoofdstraat

De beantwoording van dit onderdeel is eensluidend aan het antwoord van de provincie onder c.

e) Proces

De beantwoording van dit onderdeel is eensluidend aan het antwoord van de provincie onder d.

f) Ondersteuning zienswijze door derden

De beantwoording van dit onderdeel is eensluidend aan het antwoord van de provincie onder e.

Conclusie gemeente

a) In de motivering van het definitieve verkeersbesluit zal onder 6b worden toegelicht dat het potentiële veiligheidsrisico bij de aansluiting Hoofdstraat betrekking heeft op motorvoertuigen.
b) De zienswijze leidt ertoe dat er een aanvullend verkeersbesluit zal worden genomen tot het instellen van een tweezijdig parkeerverbod op de Varsselderseweg, tussen de Brinkweg en de N817. Het hiertoe benodigde verkeersbesluit zal gelijktijdig met het definitieve verkeersbesluit voor het afsluiten van de Hoofdstraat worden gepubliceerd, maar volgt wel een afzonderlijke reguliere procedure. Het parkeerverbod is daardoor per direct van kracht. Indien het verbod onvoldoende wordt nageleefd en handhaving ontoereikend blijkt zullen er fysieke belemmeringen in de berm worden aangebracht.

De onderdelen c t/m e leiden niet tot een wijziging of aanvulling van het definitieve verkeersbesluit van de gemeente.

Gesprek

Tot slot heeft op 25 juli 2019 een gesprek plaatsgevonden tussen een afvaardiging van de VDVV, de gemeente en de provincie. Tijdens dit gesprek zijn diverse aspecten uit de zienswijzen aan de orde gekomen, maar dit heeft niet geleid tot inzichten die afwijken van hetgeen verwoord in deze nota.