

NOTA zienswijzen (ontwerp) provinciaal inpassingsplan reconstructie Norgervaart (N373)

In deze Nota zienswijzen (ontwerp) provinciaal inpassingsplan reconstructie Norgervaart (N373) zijn alle ingediende zienswijzen verzameld (kort samengevat) en voorzien van een reactie. De originele zienswijzen zijn als bijlage bijgevoegd.

De reactie op de zienswijzen is gebaseerd op het actuele (provinciale) beleid en op (landelijke) richtlijnen van met name het CROW¹ waarin ontwerpprincipes van wegen zijn beschreven.

1. Reclamant 1 (*Belangenvereniging Huis ter Heide*)

- a) Reclamant benoemt in de zienswijze de uitgangspunten veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en historische waarden met de constatering dat in het huidige PIP deze waarden niet evenwichtig worden afgewogen.
- b) Dat een snelheid van 80 km/u hoort bij een gebiedsontsluitingsweg, wordt door reclamant betwist. Deze snelheid heeft een sterk negatief effect op alle benoemde uitgangspunten. Een snelheid van 80 km/u is niet nodig voor het bevorderen van de doorstroom van het verkeer.
- c) De verbreding en vernieuwing van de weg zal leiden tot een hogere gemiddelde snelheid.
- d) De middengeleiders (door reclamant als 'hindernis' betiteld) ter plaatse van de oversteken leiden gegarandeerd tot gevaarlijke en onveilige situaties.
- e) De geluidsoverlast blijft met 80km/u ondanks de toepassing van geluidsabsorberend asfalt, net binnen de maximaal toegestane geluidsbelasting; met 60km/u kan de geluidsbelasting eenvoudig worden verlaagd. Ook geeft een lagere snelheid minder uitstoot en draagt derhalve bij aan de duurzaamheidsambities van de provincie Drenthe.
- f) In overweging wordt gegeven de weginrichting zoals voorzien tussen Koelenbrug en de Galerie ook aan de andere zijde van de Koelenbrug toe te passen en tevens voor en na de oversteek Domeinweg.
- g) Reclamant constateert dat het fietspad op sommige delen zeer dicht op de weg ligt hetgeen zeer onprettig, onveilig en haast onverantwoord is. Naast het verlagen van de snelheid naar 60 km/u wordt verlichting langs het fietspad bepleit.

Reactie

- a) *De mate van evenwichtigheid in afweging is subjectief en wordt onder andere bepaald door gestelde uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn in overleg met de werkgroep/bewoners door de provincie bepaald en zijn als volgt (zie paragraaf 4.1 PIP, toelichting):*
 - *de wegbreedte bedraagt 6,6 meter met een minimale bermbreedte van 3 meter.*
 - *de weg wordt voorzien van een dubbele onderbroken asstreek en kantstreek.*
 - *de snelheidslimiet bedraagt 80 km/uur.*

Geconstateerd wordt dat het plan aan de hiervoor relevante waarden en normen is getoetst. Deze toetsing wordt in hoofdstuk 4 Onderzoeken van het PIP, toelichting en de bijlagen bij de toelichting beschreven.

Voor wat de historische waarden betreft is in paragraaf 2.2.1 van het PIP, toelichting aangegeven dat de Norgervaart in het Cultuurhistorisch Kompas is aangewezen als een lijnelement van de cultuurhistorische hoofdstructuur. De reconstructie van de N373 heeft geen negatiefeffect op het hoogveenontginingslandschap; de specifieke kenmerken worden niet aangetast door de verbreding van de weg en de aanleg c.q. vervanging van de bruggen over de Norgervaart. Vanuit cultuurhistorisch perspectief is de vervanging van de dammen door twee bruggen ter plaatse van de Domeinweg en Kolonievvaart een verbetering omdat het doorgaande karakter van de vaart wordt hersteld. Deze bruggen sluiten, constructief gezien, het bevaarbaar maken van de Norgervaart en de Kolonievvaart niet uit.

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigennaam (crow.nl).

De reconstructie heeft weliswaar tot gevolg dat de Norgervaart circa 2,2 m versmald wordt, maar deze versmalling doet geen afbreuk aan de Norgervaart als cultuurhistorisch lijnelement. De toekomstige breedte van de Norgervaart bedraagt 12,5 m en dit is voldoende voor de beleving ervan.

Met de realisatie van de bruggen wordt daarnaast beeldkwaliteit verbeterd. Met name de inrichting van de aansluiting Koelenweg krijg meer kwaliteit dan het nu heeft. Ook de ongewenste beplanting (ook bomen) in de wegberm tussen N373 en vaart wordt verwijderd. Deze horen hier historisch gezien niet thuis.

- b) In de door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsvisie 2018 (oktober 2018) is een kaartbeeld (5.5.1.2.1. Wegverbindingen) opgenomen waarop het regionale wegennetwerk wordt getoond. Tot dit regionale wegennetwerk behoren gebiedsontsluitingswegen met een bovenlokale betekenis. Gebiedsontsluitingswegen zijn de regionale wegverbindingen die de schakel vormen tussen het hoofdwegennet (stroomwegen) en wegen van een lagere orde (erftoegangswegen).

De provinciale weg N373 heeft in het netwerk van wegen een gebiedsontsluitende functie. De weginrichting dient hierop te zijn afgestemd, zoals beschreven in CROW publicatie 315, Basissenmerken wegontwerp. De huidige weginrichting sluit aan bij deze functie van de weg: zo is de weg voldoende breed, is (brom)fietsverkeer gescheiden van het overige verkeer en geldt een snelheidslimiet van 80 km/u.

De voorgestelde weginrichting inclusief maatregelen ter plaatse van de fietsoversteken, verhoogt de verkeersveiligheid en versterkt de functie van deze wegverbinding in dit gebied.

Gelet op de (gemiddeld) af te leggen afstand over een gebiedsontsluitingsweg en de daarmee samenhangende ritduur, is een snelheid van 80 km/u passend. De weginrichting in zijn omgeving dient hierop aan te sluiten. Het daadwerkelijke snelheidsgedrag van de weggebruiker is een afspiegeling van dit samenspel.

De geplande inrichting van de weg langs de Norgervaart voldoet aan het bovenstaande samenspel. Het huidige snelheidsgedrag laat een gemiddelde snelheid van het verkeer van rond de 77 km/u zien. Juist op de oversteekplaatsen voor het fietsverkeer wordt een verlaging van de snelheid voorzien door de toepassing van middengeleiders in de weg die door de vormgeving snelheidsremmend werken. Bovendien is inhalen ruim voor en ter plaatse van de oversteek (fysiek) onmogelijk.

- c) De verbreding van de weg is bescheiden: slechts 30cm. De effectieve rijstrookbreedte verandert echter niet omdat met de bredere weg een dubbele asmarkering wordt toegepast (conform CROW publicatie 207 Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen). Het wegbeeld, inclusief de vernieuwing, zal niet uitnodigen tot hogere snelheden.
- d) De voorziene middengeleiders zullen de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer vergroten (zie ook reactie 4a). De middengeleiders worden voorzien van duidelijke retrorefleterende verkeersborden (RVV bord D02) en in combinatie met de (extra) openbare verlichting zullen zij voldoende opvallen waardoor weggebruikers de middengeleiders vroegtijdig signaleren en hun (snelheids-)gedrag hierop zullen aanpassen. Er zal geen sprake zijn van overlast vanwege remmend en/of optrekkend verkeer anders dan in de huidige situatie.
- e) Omdat er voor de woningen in dit plangebied geen eerder vastgestelde hogere grenswaarden zijn vastgesteld, geldt in dit geval de heersende geluidbelasting als grenswaarde. Met de toepassing van een stil wegdek wordt voldaan aan de gestelde wettelijke kaders. Zelfs voor de meest ongunstig gelegen woning zal het geluidsniveau over 10 jaar met meer verkeer nog iets afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Gemiddeld over alle woningen neemt het geluidsniveau ten opzichte van de huidige situatie in 2030 af met 1,1 dB. Het akoestisch onderzoek is beschreven in paragraaf 4.4 van het PIP, toelichting en als bijlage 7 in het PIP, bijlagen bij de toelichting. De conclusie is dat er geen belemmeringen zijn voor het plan.
- f) De suggestie om de weginrichting tussen Koelenbrug en de Galerie ook toe te passen aan de andere zijde van de Koelenbrug wordt bij de nadere detail uitwerking van het plan meegenomen. Het beeld en karakter van de omgeving van de oversteek Domeinweg is niet vergelijkbaar met de situatie Koelenweg. De bebouwing aan weerszijden van de vaart ontbreekt en tevens is op de N373 geen bushalte aanwezig. Er is geen aanleiding om hier dezelfde weginrichting toe te passen..
- g) Op 2 plekken ligt het fietspad dicht op de hoofdrijbaan. Er is fysiek geen mogelijkheid om een grotere ruimte te creëren tussen weg en fietspad. Daarom voorziet het plan op deze 2 plekken in het aanbrengen van een extra kantstreep op het fietspad aan de wegzijde en een smalle lage afscheiding tussen weg en fietspad.

Conform het door Gedeputeerde Staten vastgestelde beleidskader Openbare verlichting provinciale wegen (november 2007) is het fietspad niet verlicht en is er slechts een enkele lichtmast tegenover de aansluitingen Domeinweg en Koelenweg. Het betreft een vrijwel recht en overzichtelijk fietspad in een open omgeving. Door de lichte kleur van het fietspad en de goede (reflecterende) middenstreep is het koershouden van de fietser verbeterd. Ter plaatse van de oversteken is ten opzichte van de huidige situatie extra verlichting voorzien. Echter de provincie wil meer aandacht schenken aan het aspect 'sociale veiligheid'. De burger dient zich veilig te voelen. Omdat dit fietspad een belangrijke verbinding is voor onder andere schoolverkeer vanuit de omliggende dorpen naar Assen, wordt aanvullende verlichting langs het fietspad geplaatst. Het zal een vorm van oriëntatie verlichting zijn en innovatief duurzaam uitgevoerd.

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 1 geeft aanleiding het PIP aan te passen vanwege de maatregelen op het fietspad daar waar dit pad dicht tegen de N373 ligt en vanwege het plaatsen van verlichting langs het fietspad als pilot van innovatieve duurzame verlichting.

In paragraaf 3.2 van het PIP (Toelichting) wordt de volgende tekst in de opsomming van maatregelen toegevoegd:

- ***aanbrengen van een extra kantstreep op het fietspad en een lage afscheiding tussen weg en fietspad daar waar het fietspad dicht tegen de N373 ligt***
- ***plaatsing van een vorm van oriëntatie verlichting als pilot van innovatieve duurzame verlichting langs het fietspad tussen de Norgbrug en de aansluiting met de N919.***

2. Reclamant 2

- a) Reclamant verwijst naar zienswijze Belangenvereniging Huis ter Heide met betrekking tot de thema's geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- b) Vanwege de voorgenomen verwijdering van bomen en struiken langs de vaart vraagt reclamant aandacht voor de biotoop van de ijsvogel.
- c) Natuurvriendelijke oevers worden in het plan gemist.

Reactie

- a) Verwezen wordt naar de reacties 1a, 1b en 1d..
- b) *Ten behoeve van onderhavig plan is een ecologisch onderzoek (quick scan ecologie) uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting van het PIP. Het plangebied biedt potentieel leefgebied voor een aantal broedvogels en niet-broedvogels waarvoor instandhoudingsdoelen gelden. De reconstructie van de N373 ter hoogte van de Norgervaart resulteert in een tijdelijke verstoring van deze vogelsoorten door werkzaamheden (vooral geluid en trillingen verstoring), wanneer deze soorten zich in de omgeving van het projectgebied bevinden (buiten de contouren van het Natura 2000-gebied). De aard en omvang van de werkzaamheden zijn echter beperkt en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn groot genoeg dat dieren tijdelijk kunnen uitwijken. De werkzaamheden zullen dan ook geen verandering van aantallen dieren tot gevolg hebben. Een omslag naar permanente effecten (permanent mijden van het plangebied door de werkzaamheden, ook na afronding van de werkzaamheden) is eveneens uit te sluiten. Significante negatieve effecten als gevolg van de reconstructie-werkzaamheden op broedvogels en niet-broedvogels zijn uit te sluiten. Nadere effectbeoordeling is hiervoor niet noodzakelijk. In hoofdstuk 4 van deze bijlage zijn de bevindingen en conclusies samengevat.*
- c) *In het tracé worden faunapassages aangelegd, dit mede op het oog om beschermde diersoorten, met name de otter, een veilige overstek te bieden (zie paragraaf 4.2.2 van het PIP, toelichting). Een (steile en hogere) damwand aan de wegzijde van de vaart voorkomt dat dieren vanuit de vaart de weg over kunnen steken. Aan de zijde van Kloosterveen blijft de oever ongewijzigd en natuurlijk waar dieren vanuit de vaart aan land kunnen komen.*

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 2 geeft aanleiding het PIP aan te passen met betrekking tot het toepassen de faunapassages en (steile en hogere) damwand. In paragraaf 3.2 van het PIP (Toelichting) wordt de volgende tekstpassage opgenomen:

Daarnaast worden in het tracé faunapassages aangelegd, dit mede op het oog om beschermde

diersoorten (zie ook paragraaf 4.2.2) een veilige oversteek te bieden. Een steile en hogere damwand aan de wegzijde van de vaart voorkomt dat dieren vanuit de vaart de weg over kunnen steken. Aan de zijde van Kloosterveen blijft de oever ongewijzigd en natuurlijk waar dieren vanuit de vaart aan land kunnen komen.

3. Reclamant 3

- a) Reclamant benoemt in de zienswijze de uitgangspunten veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid en historische waarden met de constatering dat in het huidige PIP deze waarden niet evenwichtig worden afgewogen.
- b) Dat een snelheid van 80 km/u hoort bij een gebiedsontsluitingsweg, wordt door reclamant betwist. Deze snelheid heeft een sterk negatief effect op alle benoemde uitgangspunten. Een snelheid van 80 km/u is niet nodig voor het bevorderen van de doorstroom van het verkeer.
- c) De verbreding en vernieuwing van de weg zal leiden tot een hogere gemiddelde snelheid.
- d) De middengeleiders (door reclamant als 'hindernis' betiteld) ter plaatse van de oversteken leiden gegarandeerd tot gevaarlijke en onveilige situaties en leiden tot overlast (leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid).
- e) De geluidsoverlast blijft met 80km/u ondanks de toepassing van geluidsabsorberend asfalt, net binnen de maximaal toegestane geluidsbelasting; met 60km/u kan de geluidsbelasting eenvoudig worden verlaagd. Ook geeft een lagere snelheid minder uitstoot en draagt derhalve bij aan de duurzaamheidsambities van de provincie Drenthe,
- f) Reclamant constateert dat het fietspad op sommige delen zeer dicht op de weg ligt hetgeen zeer onprettig, onveilig en haast onverantwoord is. Naast het verlagen van de snelheid naar 60 km/u wordt verlichting langs het fietspad bepleit.
- g) Vanuit historisch oogpunt vraagt reclamant uiterst zorgvuldig te zijn met het versmallen van de vaart en vraagt hierbij de oude situatie zoveel mogelijk in ere te herstellen.
- h) In overweging wordt gegeven de weginrichting zoals voorzien tussen Koelenbrug en de Galerie ook aan de andere zijde van de Koelenbrug toe te passen en tevens voor en na de oversteek Domeinweg.

Reactie

- a) Verwezen wordt naar de reactie 1a.
- b) Verwezen wordt naar de reactie 1b.
- c) Verwezen wordt naar de reactie 1c.
- d) Verwezen wordt naar de reactie 1d.
- e) Verwezen wordt naar de reactie 1e.
- f) Verwezen wordt naar de reactie 1g.
- g) Verwezen wordt naar de reactie 1a.
- h) Verwezen wordt naar de reactie 1f.

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 3 geeft aanleiding het PIP aan te passen. Hierbij wordt verwezen naar de aanpassing van het PIP (Toelichting) zoals beschreven onder 1.

4. Reclamant 4

- a) Het plan ontbeert afdoende maatregelen om fietsers veilig over te laten steken. Een oversteek in twee keer blijft volgens reclamant riskant.
- b) Versmalling van de vaart is vanwege cultuurhistorie een slecht idee. Reclamant herinnert aan het betaalbaar maken van de Norgervaart.
- c) Het gevaar van de weg af- en op draaien zal door de verbreding van de weg worden vergroot.
- d) De verbreding van de weg is lelijk. Reclamant verwacht enorme achteruitgang in woongenot en is nieuwsgierig hoe de provincie deze (plan)schade gaat compenseren.
- e) Reclamant stelt dat dat een bredere weg resulteert in harder rijden, zeker als het in de toekomst drukker wordt. Het gevolg zal zijn meer geluid. Hoe compenseert de provincie de overschrijding van de norm bij niet tijdig onderhoud te plegen aan het geluidsarm asfalt?

- f) Door de verbreding van de weg zullen er meer otters en reeën worden aangereden. Onduidelijk is hoe dit plan hier rekening mee houdt.
- g) De uitvoering van het plan kost erg veel tijd en hoe blijf ik bereikbaar? Reclamant zal extra kosten moeten maken. Hoe gaat de provincie hier mee om?
- h) Het plan is ingrijpend en duur. De oplossing volgens reclamant is het verlagen van de snelheid van 80 naar 60 km/h, verkeerslichten ter plaatse van de fietsoversteken en de vaart niet versmallen.

Reactie

- a) *Door de aanleg van middengeleiders in de N373 ter plaatse van de fietsoversteken Domeinweg en Koolenweg wordt de oversteekbaarheid voor het fietsverkeer vergroot (CROW publicatie 164c Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen, paragraaf 12.3.2). Door het verbeteren van de oversteekbaarheid wordt tevens de verkeersveiligheid vergroot; er wordt minder risico genomen bij het oversteken. Ook wordt de verkeersveiligheid vergroot door het inhalen van het gemotoriseerd verkeer fysiek onmogelijk te maken en werkt (de vormgeving van) de middengeleider snelheidsremmend.*
- b) *Verwezen wordt naar de reactie 1a.*
- c) *De toename van het gevaar van het de weg af en op draaien wordt gekoppeld aan hogere rijsnelheid als gevolg van de verbreding van de weg. Verwezen wordt naar de reactie 1c waarin de relatie tussen de verbreding van de weg en de rijsnelheid wordt beschreven.*
- d) *De uitgangspunten van het plan zijn in overleg met de werkgroep/bewoners door de provincie bepaald en zijn als volgt (zie paragraaf 4.1 PIP, toelichting):*
 - *de wegbreedte bedraagt 6,6 meter met een minimale bermbreedte van 3 meter.*
 - *de weg wordt voorzien van een dubbele onderbroken asstreep en kantstreep.*
 - *de snelheidslimiet bedraagt 80 km/uur.*

Geconstateerd wordt dat het plan aan de hiervoor relevante waarden en normen is getoetst. Deze toetsing wordt in hoofdstuk 4 Onderzoeken van het PIP, toelichting en de bijlagen bij de toelichting beschreven. Persoonlijk woongenot wordt hierin niet betrokken.

Indien reclamant van mening is dat zijn/haar onroerende zaak door onderhavige planologische maatregel in waarde is gedaald, dan kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade worden aangevraagd. Op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft reclamant de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te krijgen voor de schade als gevolg van een bestemmingsplan of een soortgelijke planologische maatregel.

Planschade moet rechtstreeks verband houden met de planologische maatregel. De voorzienbaarheid van bepaalde ontwikkelingen en het daarop gebaseerd bekendgemaakt beleid, speelt een belangrijke rol bij de toekenning van een schadebedrag. Ook kan het voorkomen dat een planologische verandering in de normale lijn der verwachtingen ligt. Deze schade behoort dan tot het maatschappelijk risico.

Het college van Gedeputeerde Staten beslist op een verzoek tot een tegemoetkoming in planschade. Dit besluit zal pas worden genomen nadat een onafhankelijke beoordelingscommissie een advies heeft uitgebracht. Een verzoek tot een eventuele tegemoetkoming in planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is.

- e) *Het geluidreducerend vermogen van het asfalt neemt in de loop van jaren af. De afname verschilt per mengsel en verkeersbelasting. Dit is onderzocht en op basis van dergelijk onderzoek is een gemiddelde geluidreductiewaarde aan het asfaltmengsel toegekend. Met deze gemiddelde waarde wordt de (wetelijk bepaalde) geluidberekening uitgevoerd. De provincie Drenthe heeft een dusdanig niveau van wegonderhoud waarmee wordt voorkomen dat er geluidoverlast ontstaat.*
- f) *De wegverbreding van 30 cm heeft geen invloed op de gevaarstelling voor otters en reeën. In het plan is voorzien dat de otter op 3 plaatsen onder de weg door kan (faunapassages) en is de nieuwe damwand dusdanig hoog dat de otter niet vanuit het water de wegberm in kan komen. Dat geldt ook voor de ree. Aan de andere kant van de Norgervaart blijft de oever natuurvriendelijk en kan het wild wel op de wal komen. De kans op aanrijdingen met een dier wordt hierdoor verminderd.*
- g) *De verwachting is dat de totale uitvoering ruim een jaar zal duren. Er zullen verschillende faseringen in het plan zijn waardoor er in meer en mindere mate hinder voor het verkeer zal zijn. Uitgangspunt is dat de woningen / bedrijven bereikbaar moeten zijn. De aannemer dient hier rekening mee te houden. Overlast zal helaas onvermijdelijk zijn. Voor wat betreft eventuele (plan)schade wordt verwezen naar de reactie onder 4d.*

- h) Dank voor uw suggesties, maar de provincie heeft in afstemming met de betrokken gemeenten en bewoners niet gekozen voor het verlagen van de maximum snelheid en/of het plaatsen danwel in stand houden van een verkeersregelinstallatie ten behoeve van overstekende fietsers. Ook heeft zij er voor gekozen de vaart te versmallen te behoeve van de verkeersveiligheid.*

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 4 geeft aanleiding het PIP aan te passen met betrekking tot het toepassen de faunapassages en (steile en hogere) damwand. Hierbij wordt verwezen naar de aanpassing het PIP (Toelichting) zoals beschreven onder 2.

5. Reclamant 5

- a) Het plan ontbeert afdoende maatregelen om fietsers veilig over te laten steken. Een oversteek in twee keer blijft volgens reclamant riskant.
- b) Versmalling van de vaart is vanwege cultuurhistorie een slecht idee. Reclamant herinnert aan het bevaarbaar maken van de Norgervaart.
- c) Het plan is ingrijpend en duur. De oplossing volgens reclamant is het verlagen van de snelheid van 80 naar 60 km/h, verkeerslichten ter plaatse van de fietsoversteken en de vaart niet versmallen en verwijst hierbij naar de brief van De erfgoedvereniging Heemschut.

Reactie

- a) *Verwezen wordt naar de reactie 4a.*
- b) *Verwezen wordt naar reactie 1a.*
- c) *Verwezen wordt naar reactie 4h.*

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 5 geeft geen aanleiding het PIP aan te passen.

6. Reclamant 6

Omdat veel mensen het angstig vinden langs het water te rijden, pleit reclamant voor het plaatsen van een geleiderail ter verhoging van de verkeersveiligheid.

Reactie

De reconstructie van de weg voorziet in de verbreding van de wegberm naar 3m. Rekening houdend met het cultuurhistorische waarde van de Norgervaart is niet gekozen voor een verdere versmalling van de vaart ten behoeve van een nog bredere wegberm zoals vanuit de richting is gewenst (CROW publicatie 164c handboek wegontwerp gebiedsontsluitingswegen, paragraaf 8.4.6.1). Ter compensatie van de smallere wegberm wordt aan de vaartzijde in de wegberm aansluitend aan het asfalt een strook van zogenaamde groenstenen gelegd. Deze constructie zorgt voor een voldoende draagkrachtige berm mocht een voertuig met de rechter wielen in de berm komen om veilig te kunnen corrigeren om terug de weg op te rijden.

Met deze bermbreedte in combinatie met de toepassing van groenstenen wordt de kans dat een voertuig te water raakt aanzienlijk verkleind en wordt een aanvullende oeverbeveiliging niet noodzakelijk geacht.

PIP: de ingediende zienswijze van reclamant 6 geeft aanleiding het PIP aan te passen met betrekking tot het aanbrengen van zogenaamde groenstenen in de wegberm. In paragraaf 3.2 van het PIP (Toelichting) wordt de volgende tekst in de opsomming van maatregelen toegevoegd:

- ***aanbrengen van een strook van zogenaamde groenstenen in de wegberm aan de vaartzijde aansluitend aan het asfalt voor een voldoende draagkrachtige berm.***